



audat.var
AGENCE D'URBANISME
DE L'AIRE TOULONNAISE ET DU VAR



SCOT
Provence Méditerranée

ATELIERS DE LA CONCERTATION

« ATELIER n°2 : Fixer les axes de développement »

REVISION DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

Les ateliers de la concertation

Cinq ateliers de la concertations sont proposés au grand public :

- ATELIER 1 : L'encadrement et la structuration du développement pour ménager le territoire.
- ATELIER 2 : Les axes de développement : l'ambition métropolitaine, le développement économique, l'habitat et les déplacements.
- ATELIER 3 : Le cadre de vie; la transition énergétique.
- ATELIER 4 : La gestion durable des risques et des ressources.
- ATELIER 5 : le volet littoral et maritime

L'objectif : sur base de l'exposé des changements pressentis du SCoT 1 au SCoT 2, débattre collectivement de la pertinence et du contenu des changements ...

...en restant dans le cadre de ce qui relève d'un SCoT !

Les ateliers de la concertation

Cinq ateliers de la concertations sont proposés au grand public :

- ATELIER 1 : L'encadrement et la structuration du développement pour ménager le territoire.
- ATELIER 2 : Les axes de développement : l'ambition métropolitaine, le développement économique, l'habitat et les déplacements.
- ATELIER 3 : Le cadre de vie; la transition énergétique.
- ATELIER 4 : La gestion durable des risques et des ressources.
- ATELIER 5 : le volet littoral et maritime

L'objectif : sur base de l'exposé des changements pressentis du SCoT 1 au SCoT 1, débattre collectivement de la pertinence et du contenu des changements ...

...en restant dans le cadre de ce qui relève d'un SCoT !

ATELIER n°2

**Les axes de développement :
l'ambition métropolitaine, le
développement économique,
l'habitat et les déplacements**

1.
L'ambition
métropolitaine



Thèmes de travail

- Le positionnement régional, national, international du territoire
- Les grandes filières économiques d'aujourd'hui et de demain
- Les grands équipements, la grande accessibilité

2.
Le développement
économique



Thèmes de travail

- La localisation préférentielle des activités
- La place des centres-villes
- Le rôle des Zones d'activités Economiques
- Le développement commercial

3.
L'habitat



Thèmes de travail

- La politique générale de l'habitat
- Les objectifs de production de logements
- L'amélioration et la réhabilitation du parc existant

4.
Les déplacements



Thèmes de travail

- Les transports en commun / les modes actifs /Le covoiturage
- L'intermodalité / les parkings relais
- Les mobilités propres
- Le réseau (auto)routier
- Le transport de marchandises

1.

L'ambition métropolitaine

A avoir en tête, quelques points de diagnostic ...

Une métropole méditerranéenne qui s'affirme : L'aire toulonnaise est la 3^{ème} aire urbaine la plus peuplée de PACA et de la Méditerranée française. Au cœur du chapelet des villes de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes, son économie locale est fortement tournée vers la mer : Défense, Technopôle de la mer, économie portuaire, tourisme, croisière ...

Des fonctions métropolitaines dans la conception-recherche et les services supérieurs en rattrapage : Un poids limité des emplois dans la conception-recherche et les services supérieurs. Seulement 6% des emplois totaux sont liés à ces secteurs. 12 000 emplois « métropolitains » supplémentaires seraient nécessaires pour atteindre la moyenne des autres aires urbaines de même taille. On note, depuis le début des années 2000, un effet de rattrapage, avec un taux de croissance de ces emplois supérieur à celui constaté dans les aires urbaines de même taille (Grenoble, Rouen, Saint-Etienne...). Ces emplois sont notamment créés dans les activités de conception-recherche, ce qui coïncide avec la mise en place du pôle Mer Méditerranée.

Une grande accessibilité en marge des grandes routes terrestres et aériennes mais une excellente accessibilité maritime : correctement desservis par l'autoroute, le fer ou par les airs, le territoire n'est pas sur des axes majeurs de transit de niveau européen. En revanche, son accessibilité maritime, au regard de la profondeur de la rade de Toulon et de l'exceptionnel abri naturel qu'elle offre, autorisant par tous les temps l'accostage des plus grandes unités, constitue un atout important.

Un rayonnement touristique majeur

Localisé sur le littoral varois, l'un des départements les plus touristiques de France, Provence Méditerranée constitue une destination privilégiée au niveau national et international. En 2015, le territoire a accueilli 4 millions de touristes pour 25,8 millions de nuitées, soit près de 38 % de la fréquentation touristique varoise. En moyenne sur l'année, le surplus de population lié à la fréquentation touristique est estimé à près de 84 500 personnes. Tous les types de tourisme s'y pratiquent.

Un maillage d'équipements métropolitains qui s'étoffe, une université qui mise sur des niches d'excellence : Le maillage des équipements métropolitains s'est largement étoffé ces dernières années, que ce soit dans le domaine de la culture, du sport, de la santé ou de l'enseignement supérieur. La desserte par le Très Haut Débit progresse : plus de 90 % des lignes sont éligibles à l'ADSL 2Mb/s et plus de 60 % à l'ADSL 10 Mb/s. Pour l'université, on observe l'affirmation d'une stratégie de niche, visant le développement de filières d'enseignement supérieur et de recherche liées aux domaines d'excellence économique du territoire.

Les changements pressentis ...

Ce qui est conservé :

- La volonté **d'affirmer l'ambition métropolitaine** de Provence Méditerranée

Ce qui change :

1/ L'affirmation des filières économiques stratégiques :

- Conforter l'effet de levier métropolitain des activités de **Défense**
- Développer **l'économie maritime**
 - *Développer l'industrie et la recherche liées à la mer*
 - *Développer et consolider le Technopôle de la Mer*
 - *Les entreprises du Pôle Mer comme point d'appui pour l'innovation, la recherche et le développement*
 - *Développer les activités maritimes et portuaires*
- Elaborer des stratégies de **développement touristique**
- Développer **l'économie numérique** et la ville du futur
- Développer les activités de **santé, du bien-être et de la « silver économie »**
- Développer une filière « **sports mécaniques et mobilité intelligente** »
- Soutenir le développement des **activités agricoles** et des activités associées

Un contexte en évolution

Les schémas régionaux (SRDEII, SRDT, SRADDET ...)

Un territoire en forte mutation : développement de l'économie maritime, du numérique ...

Article L141-20

Le document d'orientation et d'objectifs définit les grands projets d'équipements et de services.

Les changements pressentis ...

2/ L'affirmation des espaces où se localisent l'ambition métropolitaine

- Les « pôles majeurs » : Grand centre de Toulon, Pôle Ouest, Pôle Est et grand centre d'Hyères,
- La Rade de Toulon ;
- Le plateau de Signes – Le Castellet.

Au sein de ces grands espaces, les sites technopolitains / métropolitains suivants :

- Dans le grand centre de Toulon : le centre ancien, Chalucet, le quartier de la gare, le campus de la Porte d'Italie ;
- Dans le pôle Ouest : la ZI Toulon Ouest (les Playes et Camp Laurent en particulier), le quartier de la gare de la Seyne-sur-Mer, le technopole de la Mer à Ollioules et à La Seyne ;
- Dans le Pôle Est : le Parc tertiaire de Valgora, le campus de La Valette/La Garde, la ZI de Toulon-est, la Grande Tourrache ;
- Dans le grand centre d'Hyères : le site du Roubaud.
- Dans la Rade de Toulon : la Base Navale, le Port de Toulon-La Seyne-Brégaillon, le parc d'activités marines de Saint-Mandrier, le site ex-DCNS au Mourillon ;
- Au sein du Plateau de Signes – le Castellet : le Parc d'Activités de Signes, le Circuit et l'aéroport du Catellet.

En dehors de ces grands espaces, d'autres sites technopolitains / métropolitains identifier:

- L'aéroport international de Toulon-Hyères ;
- Le site de la Baou à Sanary-sur-Mer ;
- Le site des Bormettes à La Londe.

Un contexte en évolution

Les schémas régionaux (SRDEII, SRDT, SRADDET ...)

Un territoire en forte mutation : développement de l'économie maritime, du numérique ...

Article L141-20

Le document d'orientation et d'objectifs définit les grands projets d'équipements et de services.

2.

La localisation préférentielle des activités économiques

A avoir en tête, quelques points de diagnostic ...

En termes de répartition spatiale, un bassin d'emplois qui reste très concentré dans TPM : la Métropole concentrent 80% des emplois, dont 38% sur la seule commune de Toulon, 16% dans le pôle Ouest (La Seyne-sur-mer, Six-Fours, Ollioules) et 12% dans le pôle Est (La Valette-du-Var, La Garde), et 10% à Hyères.

Les centres-villes concentrent près d'un emploi sur deux : 42% des emplois sont localisés dans les centres-villes, 30% dans le tissu périurbain, notamment le long d'axes routiers majeurs et 28% dans les zones d'activités aménagées.

Les activités tertiaires (commerces et bureaux) présentes dans les centres-villes ont tendance à migrer vers les zones d'activités économiques, initialement créées pour l'accueil d'entreprises artisanales et industrielles, entraînant une série d'effets négatifs : congestion routière dans des secteurs n'offrant que peu d'alternative à la voiture, difficultés pour les activités industrielles et artisanales à se maintenir et se développer, affaiblissement des centres-villes.

Un appareil commercial correctement dimensionné : L'appareil commercial du territoire semble correctement dimensionné pour répondre aux besoins, puisque 98% des résidents font leurs achats dans le territoire. L'évasion commerciale ne concerne que les franges ouest, en partie polarisées par l'aire marseillaise.

Les « entrées de villes » et prioritairement les parties commerciales et tertiaires des pôles Ouest et Est, présentent des intégrations paysagères peu qualitatives.

Une production de bureaux dynamique : Le retard en matière de production de bureaux qu'accusait le territoire dans le passé est en passe d'être comblé, avec des demandes placées de 10 à 12 000 m² par an. Le principal parc d'activités tertiaires du territoire reste Valgora à La Valette-du-Var (50 000 m² de bureaux), bientôt rejoint par le Technopole de la mer à Ollioules et demain par l'entrée ouest d'Hyères.

Une faible dynamique de production de locaux d'activités artisanales et industrielles : Si le marché du bureau accroît son offre, en revanche, la production de foncier aménagé ou de locaux à destination de l'accueil d'entreprises artisanales et industrielles s'est fortement affaibli, passant de 25 000 m² en 2002 à seulement 10 000 m² en 2011, dont la moitié sur le seul plateau de Signes.

Cette faiblesse de production ne compense pas les espaces perdus par l'avancée du bureau et du grand commerce dans les pôles Est et Ouest. Si ces derniers restent encore les principaux pôles industriels et artisanaux du territoire, avec la Rade de Toulon, les deux pôles en forte croissance sont Signes et Cuers.

Enfin, à noter que les territoires du moyen-Var s'équipent également en zones d'activités, en accompagnement de leur forte croissance démographique, et peuvent susciter des relocalisations d'emplois depuis l'aire toulonnaise vers de ces nouveaux espaces.

Les changements pressentis ...

Ce qui est conservé :

- La volonté de localiser « la bonne entreprise au bon endroit »
- La volonté de maîtriser le développement des grands espaces commerciaux périphériques

Ce qui change :

1. La volonté de (re)mettre tous les centres-villes au cœur du développement économique et commercial
2. L'identification et le renforcement des « grands pôles tertiaires » du territoire:
 - ⇒ Les grands centres-villes (Toulon, La Seyne, Hyères)
 - ⇒ Les grands pôles tertiaires hors centres-villes, en lien avec les TC : La Baou (Sanary); le site de la gare de la Seyne; le Technopole de la Mer (Ollioules et Brégaillon); Valgora (la Valette), le Roubaud (Hyères).
3. La volonté de dédier (une partie) des zones d'activités économiques à l'accueil d'activités artisanales et industrielles, à l'exclusion du bureau / commerce

Un contexte en évolution

- Des PLU qui peuvent préciser les destinations et sous-destinations

Article L141-16

Le document d'orientation et d'objectifs précise les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal.

Il définit les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

Proposition de localisations préférentielles par type de locaux d'activités:

- **Les bureaux (publics ou privés):** préférentiellement dans les centres-villes, les grands sites tertiaires.
- **Les commerces :**
 - Les commerces du quotidien : préférentiellement dans les centres-villes ;
 - Les commerces de « rayonnement métropolitain » :
 - ✓ préférentiellement dans les centres de Toulon, La Seyne et Hyères ;
 - ✓ dans l'une des 5 grandes polarités commerciales périphériques existantes.
- **Les équipements publics, équipements de services à la personne et activités artisanales compatibles avec l'habitat :** préférentiellement dans les centres-villes.
- **Les activités artisanales, industrielles, portuaires, logistiques, les commerces de gros, les équipements publics et de services à la personne non compatibles avec l'habitat (déchetterie ...) :** préférentiellement au sein des espaces d'activité dédiés.

3.

La réponse aux besoins en logements

A avoir en tête, quelques points de diagnostic ...

Après un creux dans les années 2005 – 2010, la croissance démographique repart, tirée par la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Une poursuite des migrations résidentielles vers le Moyen-Var.

Une taille moyenne des ménages en baisse : La taille moyenne des ménages, à l'instar du reste du pays, continue de baisser. Elle passe en moyenne d'environ 3 personnes par ménage dans les années 1960 à près de 2,1 en 2014.

Cette dynamique alimente mécaniquement les besoins en logements en augmentant le nombre de ménages.

Un âge moyen toujours plus élevé : Le territoire se distingue par une surreprésentation du poids des seniors. En 2014, près de 30% de la population a plus de 60 ans et depuis 2000, la proportion des plus de 60 ans est supérieure à celle des moins de 20 ans.

En dehors des communes de Toulon et de La Seyne-sur-Mer, plus équilibrées, les seniors se concentrent de manière marquée dans les communes littorales du territoire.

Un parc de logements en croissance, notamment dans TPM : De 2007 à 2013, le parc a progressé en moyenne annuelle de 3 147 logements supplémentaires, concentré à 68% sur la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée. Cette dynamique rompt avec la tendance des années 1990, qui voyait la production de logements à l'échelle du SCoT se localiser à seulement 40% dans TPM.

Le stock de logements vides dans le parc existant s'élève à environ 6 200 logements, soit l'équivalent de deux années de production neuve.

Une déconnexion du coût du logement et des revenus qui bloque les parcours résidentiels : En valeur absolue, le prix des logements anciens a connu une forte augmentation de 2001 à 2012 : + 128% pour les appartements et +115% pour les maisons. En parallèle, les revenus dans l'aire toulonnaise n'ont progressé que de 29% pendant cette même période.

Un manque en logements sociaux : Le parc de logements sociaux s'élève à 32 000 logements en 2014, concentré à 90% dans TPM. Ce parc connaît un doublement des mises en location depuis 2005, mais le manque, pour satisfaire aux objectifs légaux, est estimés à 30 000 logements sociaux, à 30% hors TPM.

Un parc de résidences secondaires qui se réduit sauf sur le littoral Est : Le taux de résidences secondaires stagne, après avoir connu son pic de croissance dans les années 1970 – 1980. Il baisse dans les secteurs de Sud-Sainte-Baume et de Toulon Provence Méditerranée, mais il augmente toutefois légèrement en Méditerranée Porte des Maures. Le territoire conserve ainsi un taux de 20% de résidences secondaires.

Le maintien de la population (croissance « 0 »), compte tenu du renouvellement du parc et de l'augmentation du nombre de ménages, suppose la production annuelle moyenne de 2 300 logements.

Les changements pressentis ...

Ce qui est conservé :

- La volonté de (re)créer les parcours résidentiels, de retenir les actifs et les familles
- La volonté de recentrer la production à au moins 60% dans TPM

Ce qui change :

1. La mise à jour des objectifs quantitatifs :
 - SCoT 1 : au moins **2 900** logements par an
 - Bilan du SCoT 1 : **3 100** logements par an
 - Objectifs SCoT 2 : au moins **3 500** logements par an
2. Des orientations sur les principes généraux de la politique de l'habitat et sur l'amélioration et la réhabilitation du parc

Un contexte en évolution

- Un SCoT composé de 4 EPCI devant se doter chacun d'un PLH (TPM : PLH 2, PLH 3 en cours // CCVG PLH 1, PLH 2 en cours // MPM PLH en cours // SSB PLH nouvelle élaboration en cours)

Article L141-12

Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs.

Il précise :

1° Les objectifs d'offre de nouveaux logements, [...];

2° Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.

4.

Le développement des alternatives à l'usage individuel de l'automobile

A avoir en tête, quelques points de diagnostic ...

Des flux qui suivent l'offre routière et autoroutière et structurent un grand bassin de vie : Le réseau autoroutier gratuit de Bandol à Cuers, avec ses 20 échangeurs, a fortement structuré et structure encore les choix de localisation des ménages et des entreprises.

Une saturation des grands axes aux heures de pointe et un maillage du réseau viaire insuffisant :

Ces manques dans le maillage concernent notamment les axes nord-sud et les franchissements de l'autoroute, plus ponctuellement de la voie ferrée et impactent notamment les pôles d'activités Est et Ouest du cœur d'agglomération.

Des comportements qui évoluent dans le cœur d'agglomération : La progression constante de l'automobile au détriment des autres modes de transports s'infléchit depuis les années 2000 environ dans le cœur d'agglomération, où la part modale de la voiture diminue, au profit des transports en commun, des deux-roues motorisés du vélo et de la marche à pied.

A avoir en tête, quelques points de diagnostic ...

Trois réseaux de transports en commun irriguent le territoire

Le territoire est desservi par 3 réseaux de transports en commun : le TER, les autocars interurbain et le réseau Mistral. Le TER offre sa cadence la plus élevée (deux trains / heure) sur l'axe Saint-Cyr / Hyères. La branche vers Cuers (desserte de Solliès-Pont) n'offre, au mieux, qu'un train par heure.

Les autocars interurbains offre ses cadences les plus élevées (de l'ordre de 2 autocars par heure) sur les axes depuis Toulon vers Bandol, le Beausset, la vallée du Gapeau et Cuers.

Enfin, Le réseau Mistral offre 3 lignes assurant un bus toutes les 10 / 15 minutes (U, 1, 3) desservant Toulon et La Valette-du-Var ; 7 lignes terrestres et 1 ligne maritime assurant un bus ou bateau-bus toutes les 15 / 20 minutes (6, 8, 8m, 9, 12, 15, 18, 19) qui desservent Toulon, La Garde, Ollioules, La Seyne-sur-Mer. Les autres lignes assurent des fréquences de plus de 20 minutes.

Des modes actifs plébiscités mais qui manquent d'infrastructures et de cohérence

Les aménagements cyclables cumulent aujourd'hui 335 km dans Provence Méditerranée, dont 260 km dans TPM.

Le territoire offre, par son climat ou ses caractéristiques propres (déclivité mesurée dans le cœur de l'agglomération, notamment sur l'axe est-ouest, maillage des centralités urbaines et villageoise ...), un potentiel important pour le développement du cyclisme quotidien.

La part modale du vélo reste faible, eu égard aux discontinuités, aux franchissements nord – sud peu aménagés, aux nombreux grands axes dont le partage de l'espace public reste largement orienté vers la voiture et, en dehors de quelques centres villes, au manque de stationnement vélo.

La marche à pied enfin, en dehors des centres urbains et villageois, ne bénéficie pas toujours d'aménagements de qualité, notamment dans les grands polarités économiques et commerciales,

Les changements pressentis ...

Ce qui est conservé :

- La volonté de développer les transports en commun et les modes actifs
- La volonté d'articuler les grands réseaux de transports en commun entre eux

Ce qui change :

Afin d'améliorer les temps de déplacement:

1. Des orientations précisées sur le « RER toulonnais »
2. Des orientations précisées sur le réseau à haut niveau de service des cars interurbains et de TPM
3. des orientations pour le futur réseau de SSB
4. Le schéma de principe des itinéraires cyclables
5. Des orientations sur l'intermodalité, le covoiturage, la mobilité propre

=> A retenir : des orientations précisées par rapport au SCoT 1, tout en restant dans le même esprit : faire progresser l'ensemble des alternatives à l'usage individuel à l'automobile.

Un contexte en évolution

- PDU 2 de TPM
- Futur PDU SSB
- Loi NOTRe, SRADDET ...
- L'essor de nouvelles pratiques (covoiturage ...)

Article L141-13

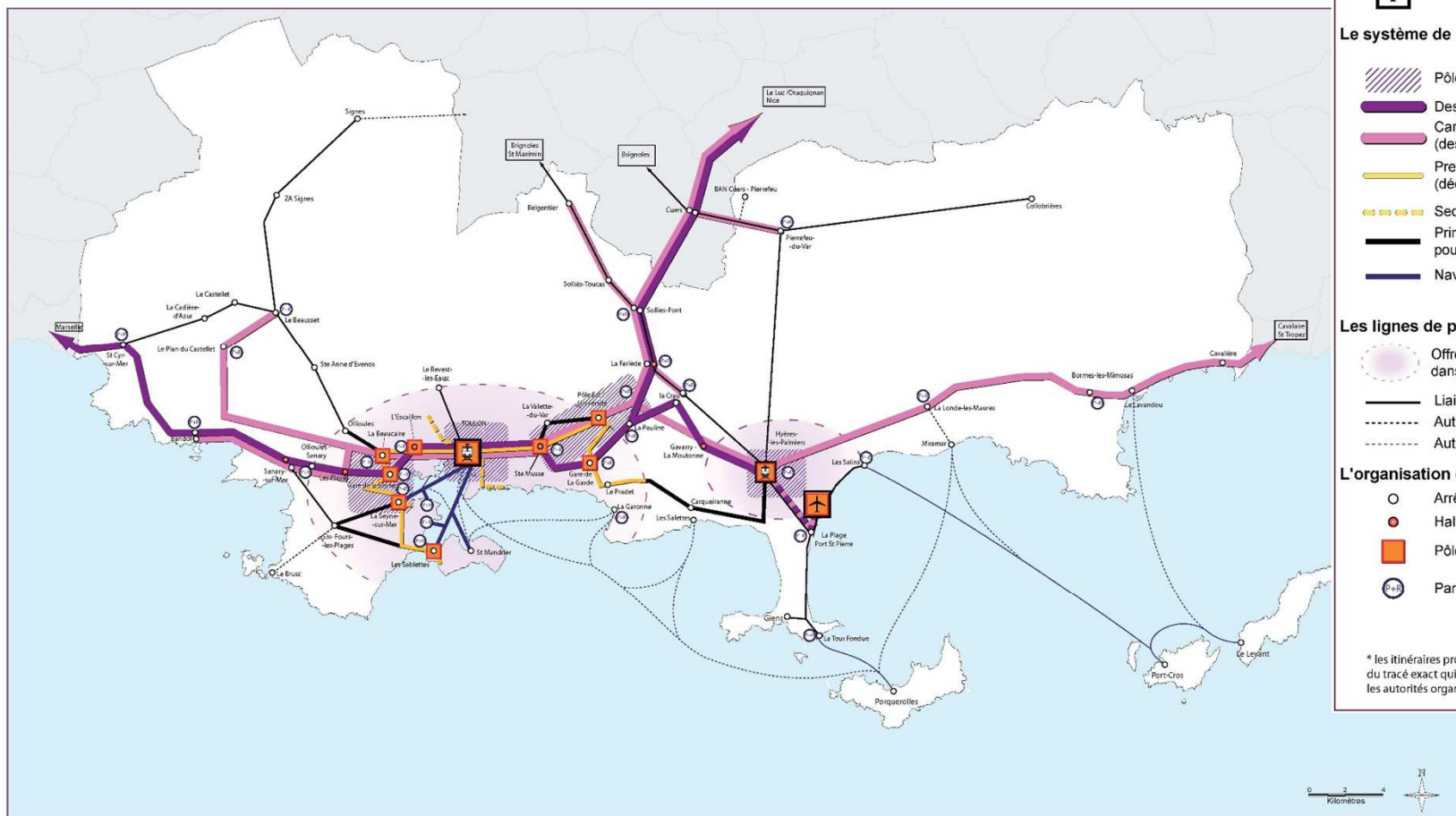
Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

Article L141-14

Le document d'orientation et d'objectifs précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

Rappel carte SCoT 1

LE SCHÉMA DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS



Les portes d'entrées du territoire

- Gare nationale (accès au réseau TGV et Grandes Lignes de la SNCF)
- Aéroport de Toulon / Hyères

Le système de déplacement métropolitain

- Pôle majeur de la métropole
- Desserte ferroviaire cadencée de type RER
- Car Express Métropolitain * (desserte par autoroute sur tout ou partie du trajet)
- Première ligne de Transport Collectif en Site Propre (déclarée d'utilité publique)
- Seconde ligne de TCSP (principe de tracé)*
- Principale ligne de bus complémentaire pouvant bénéficier d'aménagements de priorité*
- Navette maritime de la Rade*

Les lignes de proximité

- Offre de transport collectif soutenu dans le cœur urbain de la métropole
- Liaison principale*
- Autres liaisons*
- Autre desserte maritime*

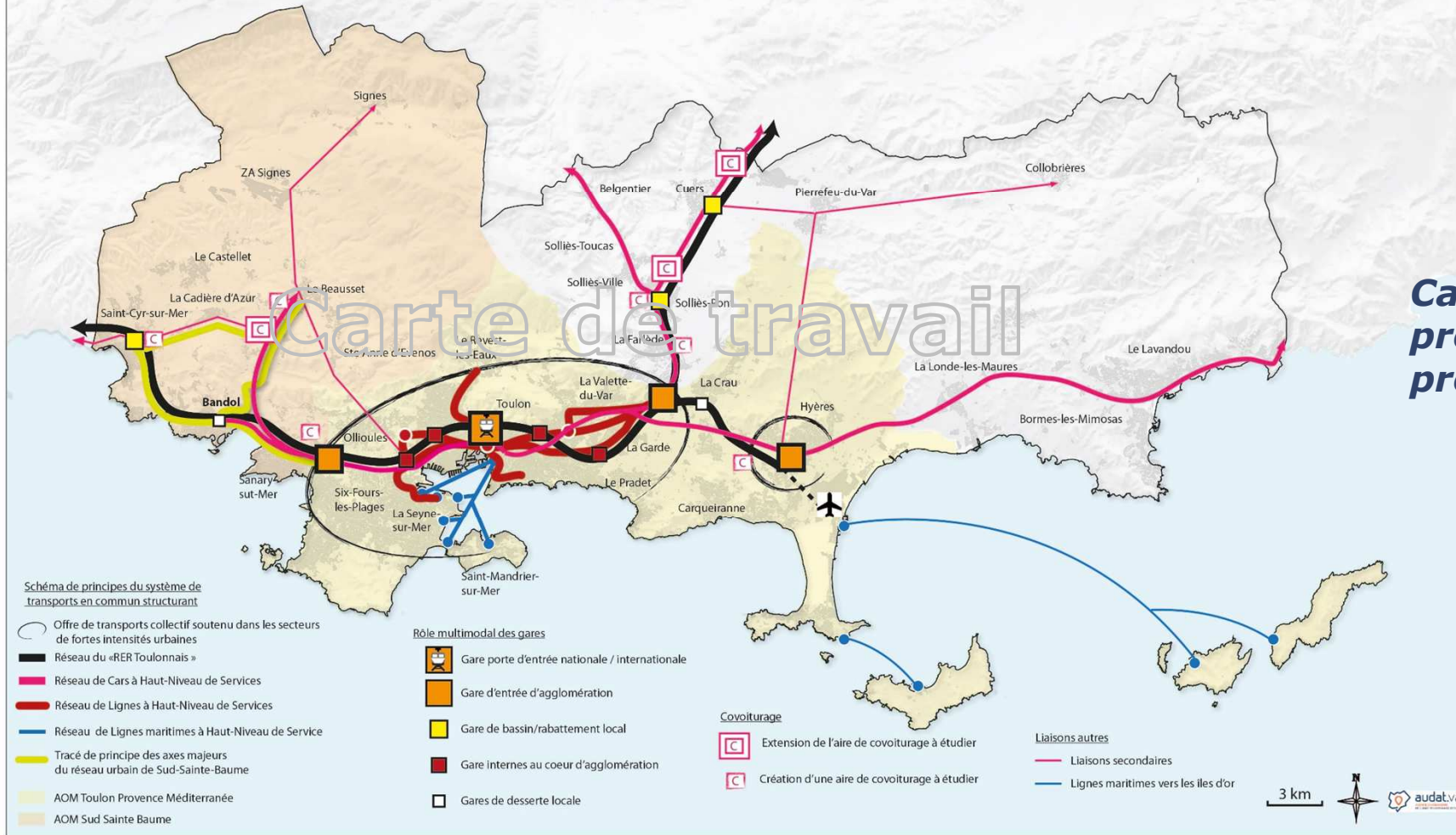
L'organisation de l'intermodalité

- Arrêt principal
- Halte TER à créer ou dont l'opportunité est à étudier
- Pôle d'échange / Stations de correspondance
- Parking Relais (identification non exhaustive)

* les itinéraires proposés sont des principes qui ne préjugent pas du tracé exact qui sera retenu par les autorités organisatrices de transport compétentes

Transports collectifs

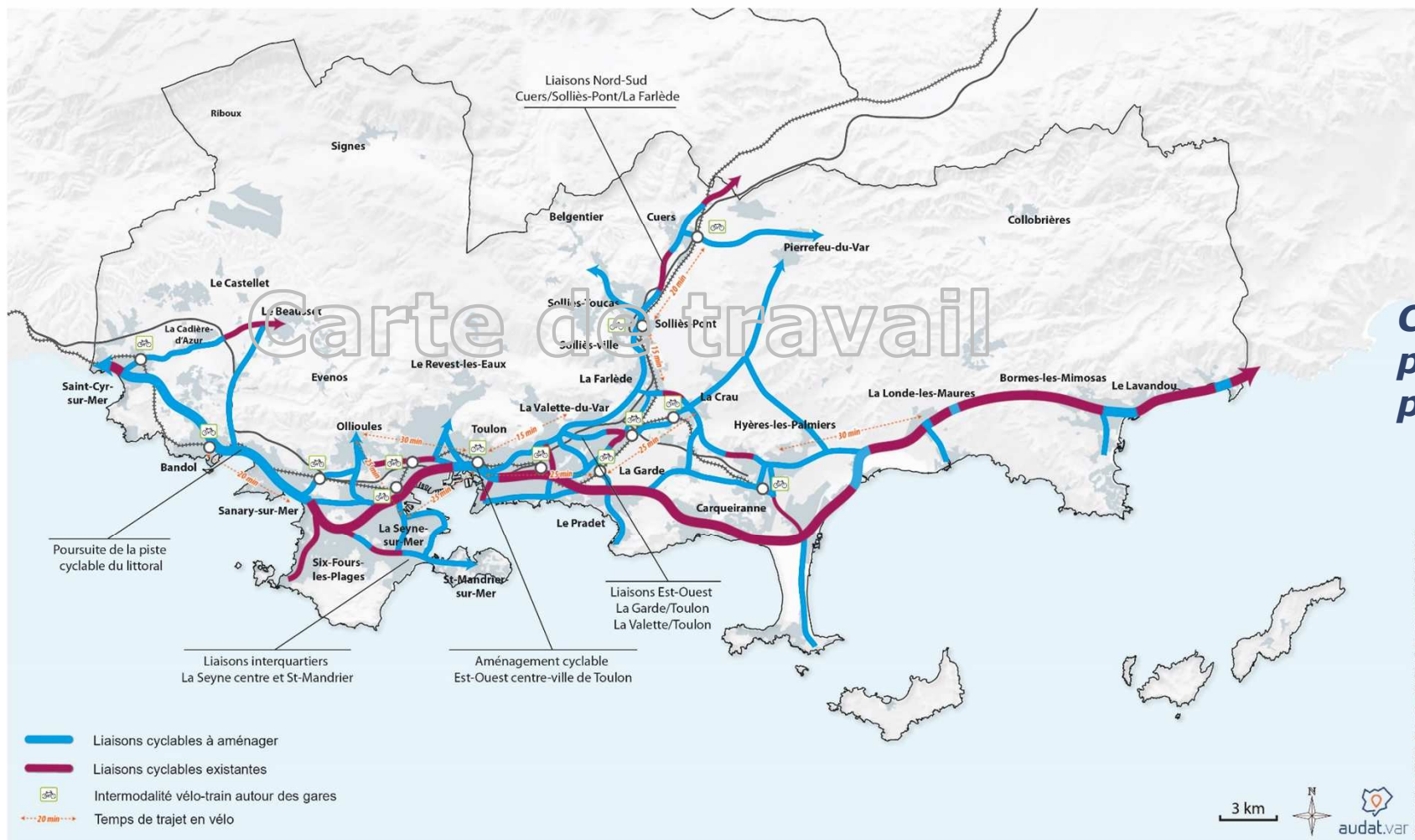
Schéma de principe des déplacements



Carte de travail provisoire, proposition SCoT 2

Projet de Réseau cyclable

Schéma de principe des grands itinéraires



**Carte de travail
provisoire,
proposition SCoT 2**

Septembre 2017 Source : AU[dat] Auteur : AU[dat] MLG



Pour le travail en atelier :

- **Quelle est la pertinence des changements apportés ?**
- **Quelles réflexions et éventuelles propositions sur ces changements ?**