



## Avant propos :

Le schéma de cohérence territoriale, outil d'aménagement et de développement nécessite un partenariat fort, respectueux des attributions de chacun et de la participation de l'ensemble des acteurs de l'action publique.

Dans ce cadre, le présent document s'inscrit dans la démarche d'association des services de l'Etat à l'élaboration du schéma de cohérence territoriale de l'aire toulonnaise. Il constitue une première contribution destinée à alimenter les différentes études et travaux qui seront menés par le syndicat mixte SCOT Provence Méditerranée.

Il a été réalisé par **la DDE** et constitue **une synthèse** du document sur les grands enjeux de l'Etat sur l'agglomération toulonnaise. De ce fait, il s'appuie sur les réflexions menées par les différents services de l'Etat dans le cadre du **pôle environnement urbain**, notamment la direction régionale de l'environnement, les affaires culturelles, les affaires sanitaires et sociales, la jeunesse et les sports, l'agriculture et les armées.

**Il n'est pas exhaustif** et il pourra être complété, si nécessaire, lors de réunions d'association organisées aux différentes étapes de l'élaboration du SCOT, à l'initiative du syndicat mixte ou du préfet.(article 122-6 du code de l'urbanisme)



## Sommaire

<b>Avant propos</b>	<b>3</b>
<b>Introduction</b>	<b>7</b>
<b>Les cinq grands enjeux sur l'aire toulonnaise :</b>	
<b>1 - Assurer un équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces agricoles et naturels</b>	<b>11</b>
- constats	
- perspectives à 20 ans	
- les enjeux de cette planification	
<b>2 –Intégrer les politiques de déplacements dans le cadre du développement urbain</b>	<b>25</b>
- constats	
- perspectives	
- enjeux	



<b>3 – Renforcer la cohésion sociale et le développement de l'habitat social</b>	<b>37</b>
- contexte	
- enjeux	
<b>4 – Favoriser l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération</b>	<b>47</b>
- constats	
. infrastructure de transports	
. l'enseignement et la recherche	
. les activités culturelles	
. les sports et les loisirs	
. le contexte économique	
. le contexte commercial	
- enjeux – objectifs	
<b>5 – Intégrer le développement durable à chacun de ces grands axes et poursuivre les mesures de préservation et de valorisation de l'environnement.</b>	<b>71</b>
- Le contexte	
- Les enjeux	
<b>Conclusion</b>	<b>83</b>



## Introduction

L'aire toulonnaise a été profondément modifiée par le formidable développement démographique et résidentiel qui a vu, en près de cinquante ans, doubler la population permanente, quadrupler le nombre de logements offerts aux populations permanentes et saisonnières.

Aujourd'hui il apparaît essentiel, en fonction des 3 grands principes définis par l'article L 121.1 du Code de l'urbanisme d'assurer :

- **L'équilibre** entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, **en respectant les objectifs du développement durable.**
- **La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale** dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux.



- **Une utilisation économe et équilibré des espaces** naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, **la préservation** de l'environnement, de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, **la sauvegarde des ensembles urbains** remarquables et du patrimoine bâti, **la prévention des risques** naturels prévisibles, les risques technologiques et des nuisances de toute nature.

Dans ce cadre **le développement durable** est au cœur de la démarche de planification. Il s'exprime dans les principes d'équilibre, de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale, du respect de l'environnement et des ressources naturelles, de maîtrise des déplacements et de préservation des milieux naturels, des paysages...

De même, le SCOT doit favoriser **une plus grande cohérence** dans la mise en œuvre des politiques d'aménagement, d'habitat, de déplacement, au service d'un développement plus équilibré, articulant dans le moyen et le long terme les dimensions économiques, sociales et environnementales du développement durable.

Ainsi les réflexions proposées par l'Etat dans le cadre du SCOT de l'aire toulonnaise s'appuient sur **la prise en compte des grands enjeux légitimés par les lois et précisés au niveau local** tout en respectant les objectifs de **développement durable**.

**Renforcer la cohésion sociale et le développement de l'habitat social**

- **Intégrer les politiques de déplacements dans le cadre du développement urbain.**
- **Assurer un équilibre entre développement urbain et la préservation des espaces agricoles et naturels (SCoT)**

**Favoriser l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération**

**Poursuivre les mesures de préservation et de valorisation de l'environnement**



## **1- Assurer un équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces agricoles et naturels**



## Constats :

Troisième agglomération de PACA, l'aire toulonnaise n'est que trop rarement identifiée comme un ensemble urbain de 500 000 habitants. Or, c'est bien à cette échelle que prend forme le bassin de vie toulonnais caractérisé par une extension continue depuis les années 70 et une multipolarité marquée par plusieurs centres-villes, l'émergence de nouveaux pôles en périphérie et un certain éparpillement des fonctions dans le tissu urbain.

Cette agglomération se caractérise dans le domaine de l'urbanisation par des éléments clé qu'il paraît important de rappeler succinctement pour permettre une meilleure compréhension des enjeux de l'Etat :

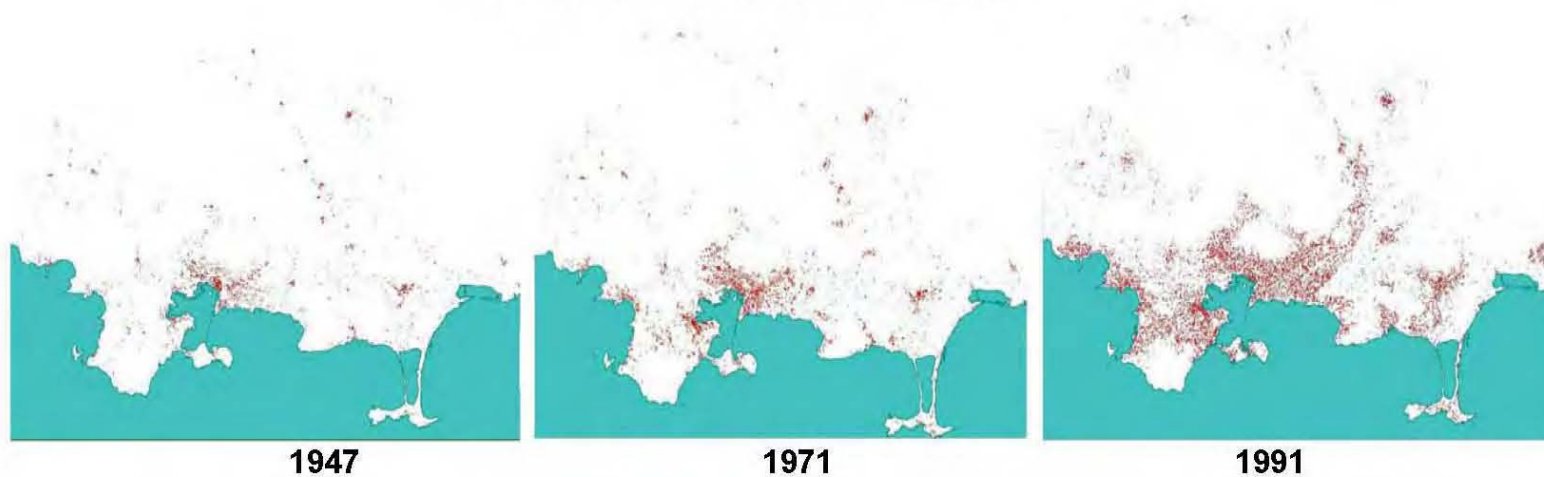
- **la population résidente a doublé** : en cinquante ans, la population de la région urbaine toulonnaise est passée de 260 000 habitants en 1954 à 526 000 habitants en 1999.
- **le nombre de logements a presque quadruplé** : pendant cette même période, le nombre de logement est passé de 85 000 à 311 000 logements.
- **la population touristique représente en pointe 150 000 habitants supplémentaires** : la région urbaine toulonnaise est le premier site touristique du département, lui-même premier département touristique français, sachant que la France est le premier pays au monde pour l'accueil et l'économie touristiques.
- **la consommation d'espace a été importante** : en 50 ans, on peut considérer qu'environ 35 % du total de la région urbaine (et de l'arrondissement) de Toulon ont été consommés pour aménager l'accueil de la population comme le visualisent les cartes des extensions urbaines de 1947 à 1991.



L'analyse de l'évolution de l'espace de l'aire toulonnaise à partir des données cartographiques du schéma directeur de 1975 et des POS généralisés de 1999 montrent que :

- 15 000 Ha ont été consommés par l'urbanisation soit environ 650 ha annuellement
- 10 000 Ha de zones à dominante agricole ont changé d'affectation, environ 400 ha annuellement
- 7000 ha de zones naturelles ont changé d'affectation, environ 300 ha annuellement
- 2000 ha n'ont pu être caractérisés (zones militaires ou autres...)

### **L'extension urbaine au fil du temps**





- **L'agriculture est en forte régression dans la périphérie immédiate de Toulon mais résiste dans l'aire urbaine :**

Comme dans l'ensemble du territoire français, le nombre d'exploitations agricoles de l'aire urbaine continue à diminuer : entre les recensements agricoles de 1988 et 2000, près de 1 400 exploitations ont cessé leur activité.

Plus de 60 % de la surface agricole (10 000 ha) est consacrée à la vigne. Les superficies en cultures permanentes (oliviers, figuiers, cannes de Provence, etc...) sont stables avec 1370 hectares. Les superficies en fleurs et plantes ornementales diminuent, mais cette perte est compensée par l'augmentation des superficies en pépinières ornementales (incluses dans les cultures permanentes).

- **Une exploitation sur deux a une vocation viticole :**

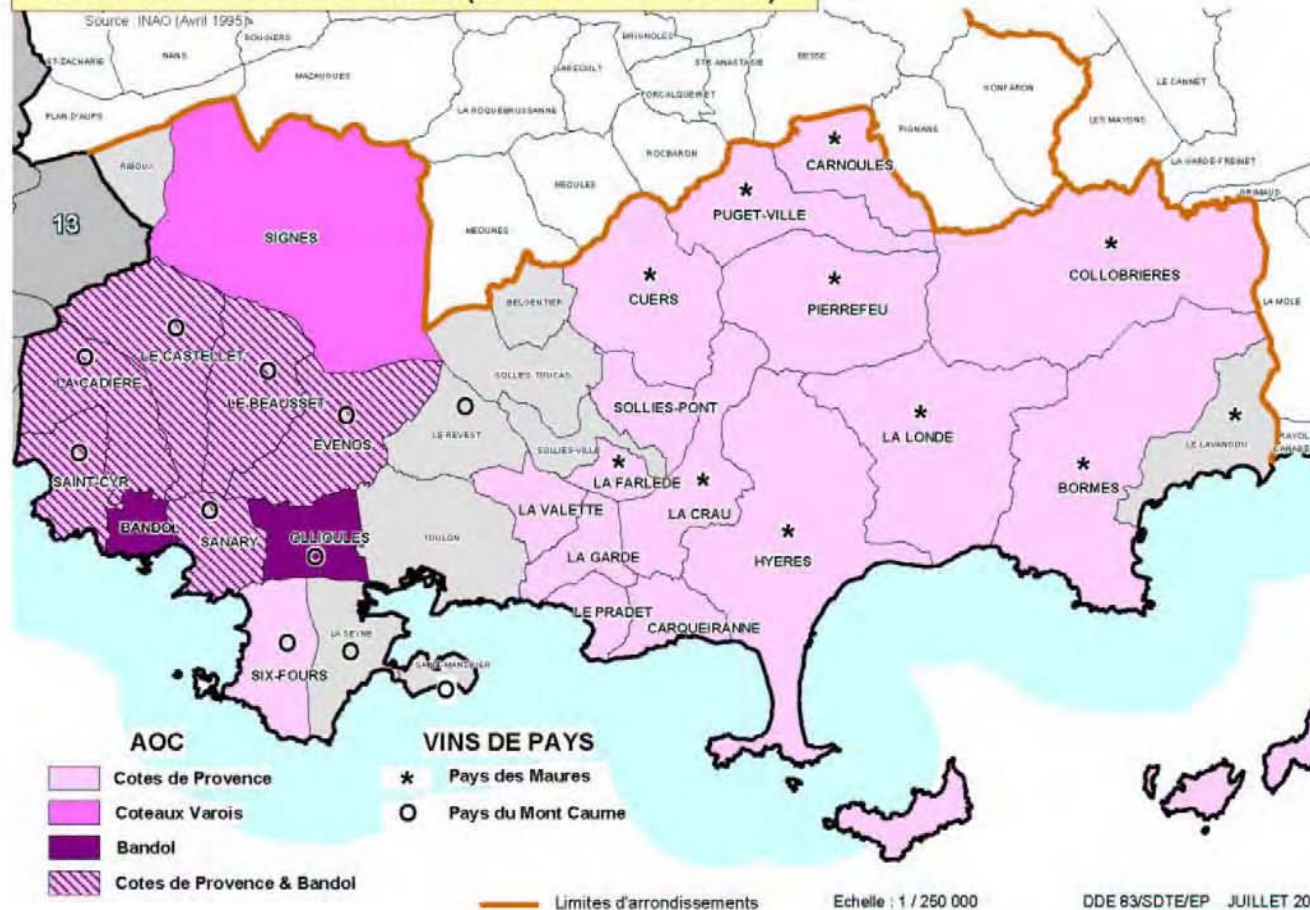
En 2000, une exploitation sur deux a une orientation économique "viticulture". Une exploitation sur quatre est une exploitation ayant pour orientation économique "l'horticulture ornementale" qui reste majoritaire des cantons d'Hyères et de la Crau. L'orientation "fruits et autres cultures permanente" concerne 12 % des exploitations de la zone.

Les exploitants "maraîchage" ne sont plus que 6 % . Une petite moitié d'entre eux ont leur exploitation à Hyères. Les exploitations ayant comme orientation agricole la polyculture, l'élevage ou les grandes cultures sont peu nombreuses dans la zone.



# AIRES D'APPELLATIONS VITICOLES (A.O.C. ET VINS DE PAYS)

Source : INAO (Avril 1995)





## Perspectives à 20ans:

- **La poursuite de la consommation au rythme actuel, des espaces agricoles et naturels pour l'urbanisation serait de 13000 Ha à 18000 Ha en 2023 :**

Cette estimation a été faite à partir, d'une part de l'étalement urbain prévu à l'Horizon 2010 dans le cadre des PLU, ( en 10 ans, 9100 Ha seraient consommés et cette surface serait à doubler en 20 ans) et d'autre part de l'analyse de l'évolution des espaces dans l'aire toulonnaises entre 1975 et 1999.

la consommation de 13000Ha à 18000 Ha permettrait d'accueillir une population de 110 000 à 120 000 habitants supplémentaires.

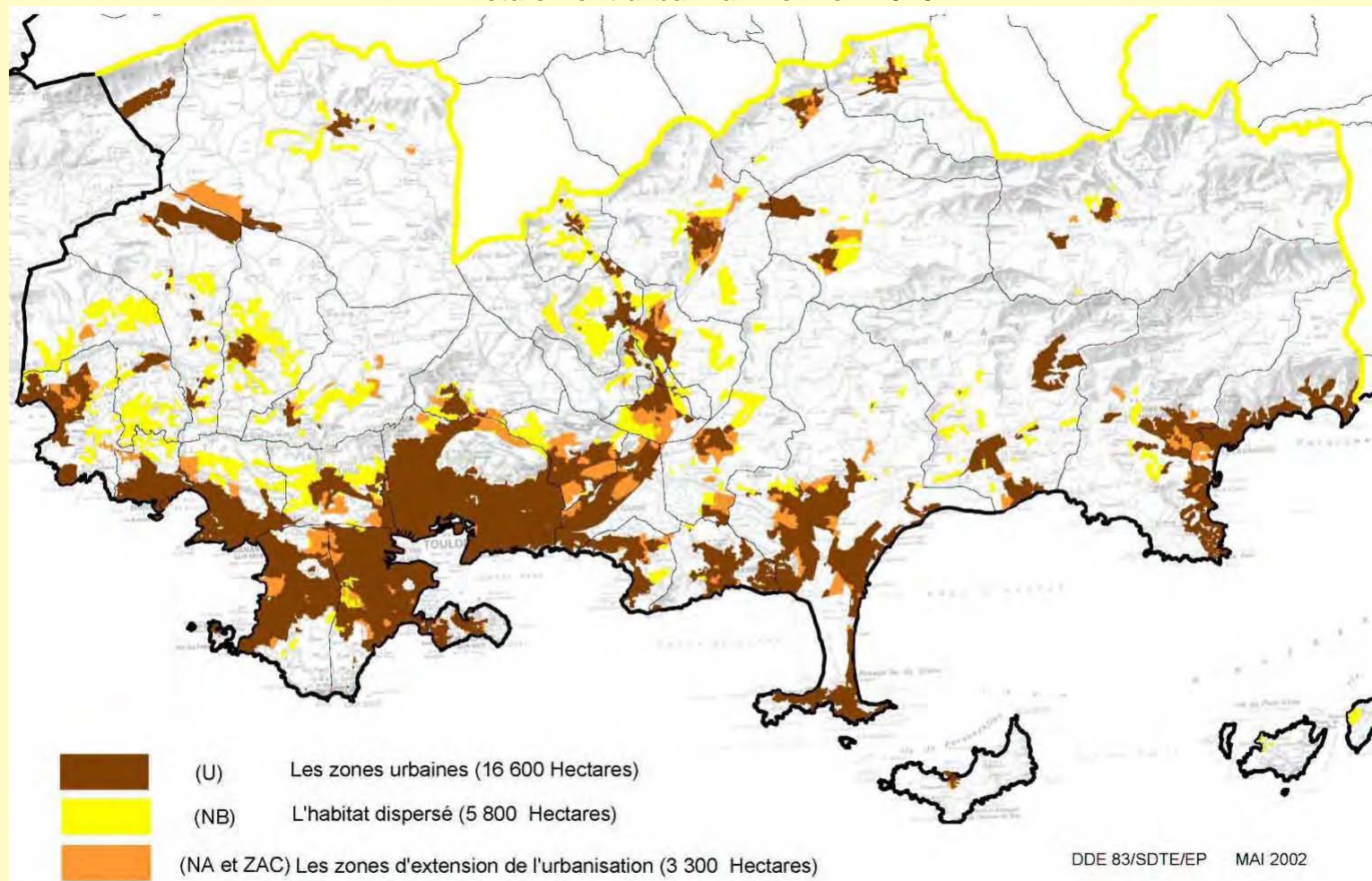
Les conséquences seraient très importantes en terme de :

- continuité de l'urbanisation Est en Ouest de St Cyr au Lavandou et du Nord au Sud de, notamment le long du sillon Permien (A57), de La Garde à Cuers.
- réduction très forte des espaces agricoles de 8000 Ha à 12000 Ha.
- diminution des milieux naturels de 6000 à 8400Ha.
- accentuation des difficultés de déplacements.
- dégradation de la qualité environnementale, notamment paysagère et écologique de la région.





### L'étalement urbain à l'horizon 2010



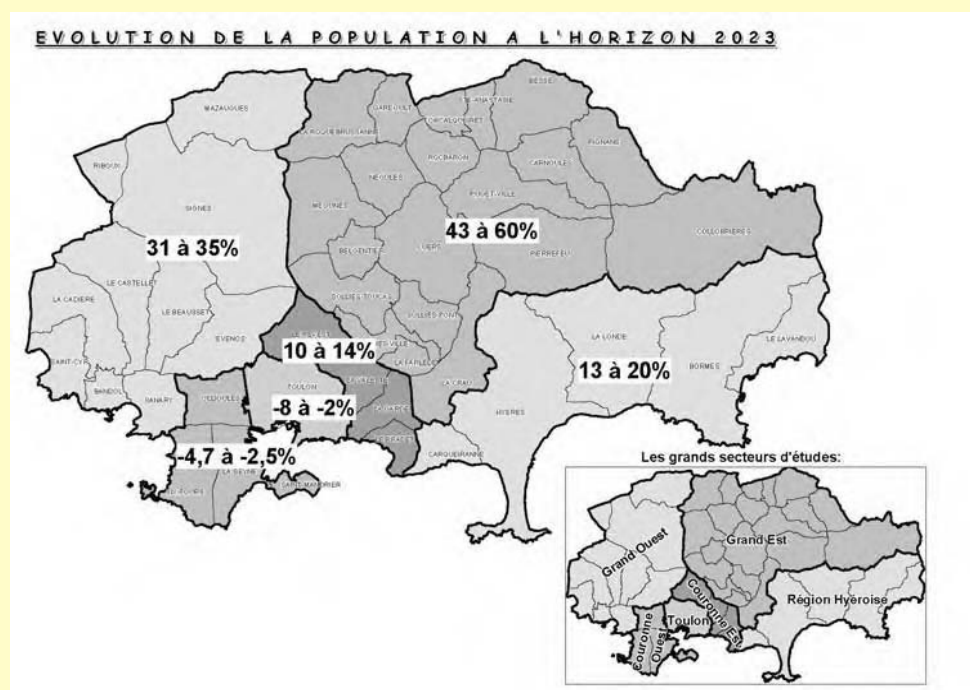


- **Une évolution démographique de 60 000 et 80000 habitants en 2023 :**

Cette estimation est faite à partir des projections de l'INSEE, si les tendances constatées au cours des deux dernières décennies se poursuivaient.

Pour autant ce rythme s'est sensiblement infléchi au cours des dix dernières années du fait du tassement de l'apport migratoire et de la reprise d'un mouvement de vieillissement un moment tempéré entre 1980-1990.

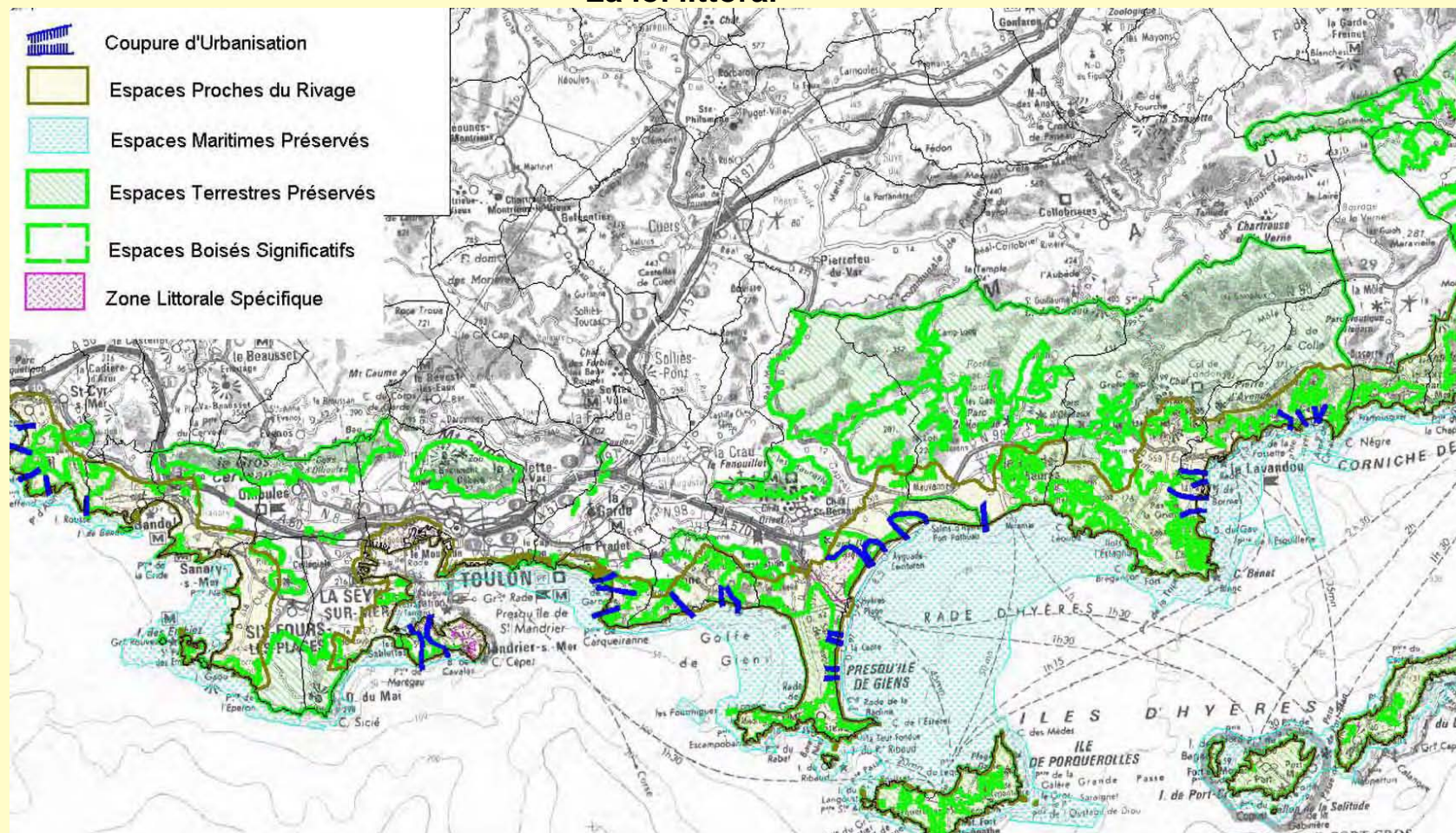
Comme le montre la carte de l'évolution de la population à l'horizon 2023, cette dynamique urbaine se ferait essentiellement dans le Grand Est (43 à 60%) et le Grand Ouest(31à 35%).







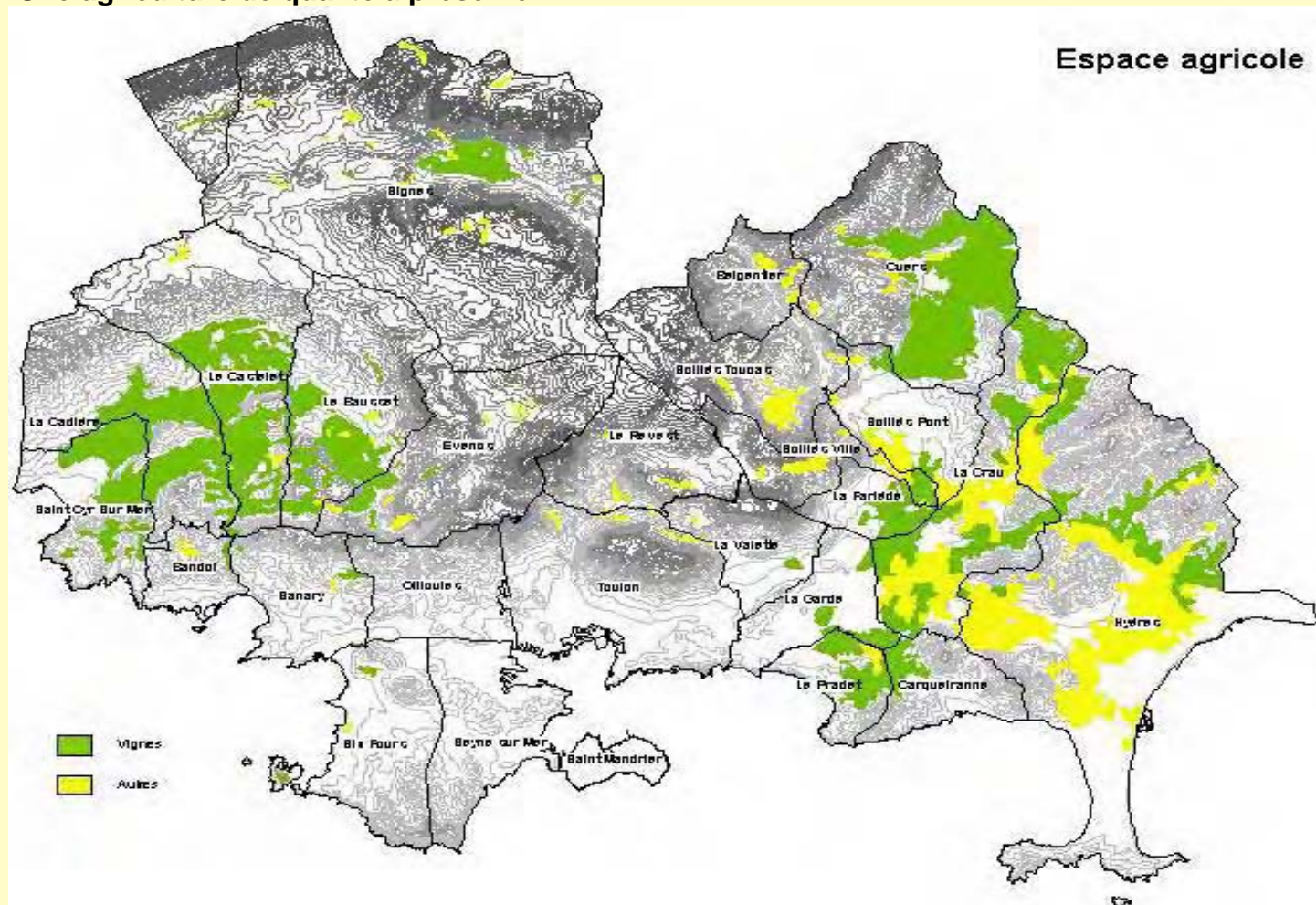
## La loi littoral







## Une agriculture de qualité à préserver







## Les enjeux de cette planification :

Ce développement ne peut se poursuivre sans rechercher un équilibre entre le renouvellement urbain, une certaine maîtrise de l'urbanisation notamment en fonction du déploiement des transports collectifs et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles, forestiers et à la protection des milieux naturels et paysagers.

Ainsi, trois axes stratégiques apparaissent :

- **La limitation de l'étalement et le renouvellement urbain:** cela nécessite une véritable prise en compte d'un ensemble territorial de plus de 500 000 habitants et l'affirmation d'un projet urbain à cette échelle, la reconnaissance de la multipolarité de l'aire, une recomposition urbaine conduite autour de grands projets d'infrastructures et de superstructures (T.C.S.P, tunnel, TER, sortie Est de Toulon, université, nouveaux centres hospitaliers civils et militaires...). Ils s'articulent autour de la mobilisation ou de la protection d'espaces stratégiques résiduels (marché aux fleurs d'Ollioules, marché de gros de Sainte Musse, espaces militaires, friches industrielles...), de quartiers d'habitat social avec des projets de restructuration-démolition. Une réflexion sur l'ouverture des quartiers sociaux à ce nouvel ensemble urbain, une recherche d'attractivité pour les centres et tissus anciens, enfin l'affirmation et la mise en oeuvre de la relation entre ville et mer doivent compléter ce dispositif.
- **Un développement durable de l'agglomération:** ceci nécessite la poursuite de la préservation de l'environnement notamment des éléments naturels et paysagers, la réduction des nuisances et des pollutions et la préservation des risques naturels et industriels.
- **La préservation des espaces agricoles de qualité et les coupures d'urbanisation :** Dans le contexte actuel d'une société de plus en plus urbaine, devant l'exigence de plus en plus affirmée de qualité de vie, face à la montée des risques, face étalement au risque de déshérence des espaces péri urbains confrontés à la mutation de



l'agriculture et aux pressions sur les espaces naturels et boisés, l'agglomération toulonnaise doit prendre des options claires en terme de politique de l'agriculture, de la forêt et de l'environnement.

Ces orientations devraient se concrétiser par :

. La reconnaissance effective du fait agricole péri urbain sous son double aspect économique et environnemental et pour cela :

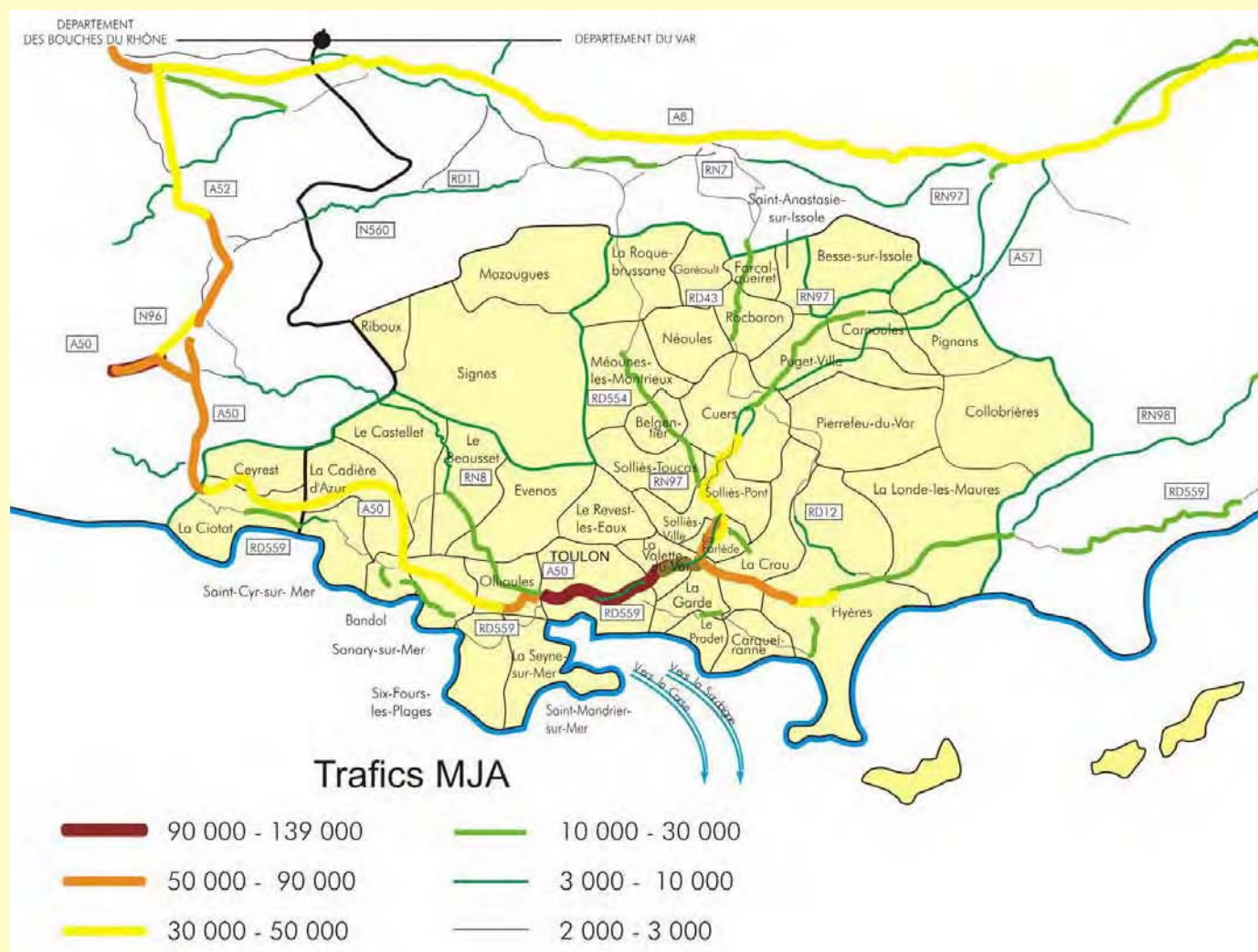
- assurer la pérennité de l'espace agricole
- prendre en compte l'aspect paysager notamment en frange de l'urbanisation
- définir de façon concertée entre élus, administrations et professions agricoles les territoires devant bénéficier de programmes d'aménagement.
- programmer de manière socio-économiquement acceptable les replis d'exploitation confrontées à l'urbanisation, en mobilisant les outils de restructuration foncière.

. L'intégration de l'agriculture dans le développement économique de l'agglomération :

- organiser et moderniser des filières directes de production-transformation-commercialisation,
  - diversifier le réseau des structures collectives d'aval,
  - optimiser les synergies et les réseaux au niveau des filières.
- assurer la mobilisation effective de l'ensemble des partenaires sur le démarrages et la poursuite de ces actions et notamment assurer un effort de cohérence et de coordination des actions grâce à la sensibilisation de l'ensemble des acteurs pouvant contribuer au financement et à la gestion des objectifs du programme.



## **2- Intégrer les politiques de déplacements dans le cadre du développement urbain**





## Constats :

L'agglomération de Toulon se situe au sein d'une géographie contraignante dont la morphologie a limité toutes les hypothèses de contournement classique et qui ne permet pas la réalisation de rocade. En effet, l'étendue d'Est en Ouest sur plus de trente kilomètres et l'étroitesse de l'espace central, dessinent aujourd'hui une ossature de réseau national routier et autoroutier qui parcourt de part en part l'agglomération et dont les mouvements de transit et d'échanges ne sont plus garantis en tout point.

Elle se reflète notamment dans la faiblesse de ses connexions directes aux grands réseaux logistiques (site aéroportuaire, desserte ferrée et maritime) et dans son difficile positionnement dans les grands éléments de l'offre de service régionale (fonction éducative, domaines de la santé, culturel, sportif...).

Les conséquences liées à cette évolution ont entraîné au fil des années une perte d'attractivité de Toulon (perte de population dans les centres, fermetures de commerces, phénomène de coupure urbaine...) .

### **Une forte croissance des déplacements en voiture qui induit de nombreux dysfonctionnements:**

Chaque jour 190 000 véhicules en moyenne franchissent le cœur de la ville centre. L'omniprésence de l'automobile, le niveau de congestion du réseau contribuent ainsi directement à l'érosion de son attractivité.

Le trafic total circulant dans l'agglomération est estimé à 472 000 véhicules/jour.

Au cours des dernières décennies, le développement périurbain de l'agglomération de Toulon (opérations immobilières, ZAC, centres commerciaux, lotissements dans des secteurs périphériques éloignés) a engendré de fortes croissances des déplacements en voiture, de commune à commune ainsi que des zones d'habitat vers les zones d'emplois, d'équipements et de loisirs. L'usage devenu hégémonique de la voiture génère aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements dans les centres urbains, ce qui rend difficile le partage de la voirie avec les transports collectifs et les autres modes doux : marche à pied, vélos...



**L'offre en transport collectif urbain reste inférieur de 20 % par rapport à la moyenne des grandes agglomérations françaises:**

Le réseau transporte annuellement 23 millions de voyageurs par an et propose une couverture territoriale assez large. Cette évolution correspond d'une part à une dispersion de l'habitat, à la recomposition des espaces économiques et à la redistribution des centralités et d'autre part à un partage de la voirie favorable aux véhicules particuliers et défavorables aux transports en commun et aux modes doux (marche à pied, vélo...). Les lignes du réseau urbain insuffisamment protégées dans la circulation, non privilégiées dans la gestion du trafic, enregistrent une dégradation de leur vitesse commerciale et de leur qualité de service (régularité, temps...).

**Le réseau ferroviaire est relativement dense et potentiellement compétitif mais il ne dispose que d'une faible réserve de capacité :**

En 2000 l'offre de transport annuelle du TER sur l'aire toulonnaise était de 6700 voyages par jour ouvrable de base.

Les temps de parcours sont compétitifs par rapport à la voiture, pour les déplacements à destination de Toulon (la Seyne-Toulon 4mn, Toulon-Hyères 20 mn,- la Seyne - la Pauline 20 mn) mais l'offre et la fréquence est très insuffisante et inadaptée aux réels besoins de déplacements.

Le réseau des gares est relativement riche sur l'agglomération qui en compte pas moins de treize entre Saint Cyr sur mer, Carnoules et Hyères.

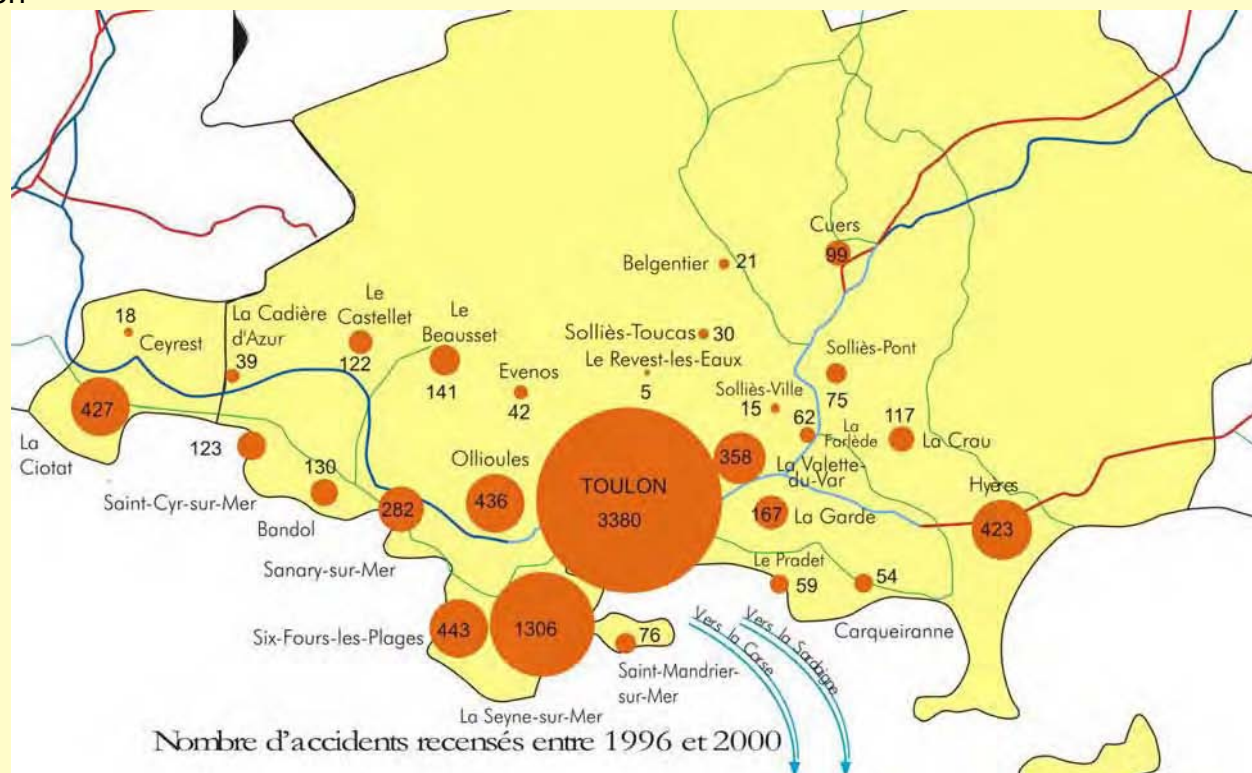




### Le réseau routier est très accidentogène :

Sur l'ensemble du réseau de voirie à l'intérieur du périmètre d'étude du Dossier de Voirie Agglomération(DVA) de l'aire toulonnaise, il a été recensé entre 1996 et 2000, 1700 accidents corporels en moyenne chaque année, entraînant 51 morts et 283 blessés graves.

La plupart de ces accidents se situe en agglomération (81 %) mais près de la moitié des tués l'a été hors agglomération





## Perspectives:

Dans le domaine des déplacements, l'agglomération se caractérise par des éléments "clé" qu'il est nécessaire de rappeler succinctement pour permettre une meilleure compréhension des enjeux de l'Etat :

### Un trafic qui croît en moyenne de 1,75% par an:

L'accroissement du trafic en période estivale, atteint 30 % sur l'autoroute A50 mais ne dépasse pas 20 % sur l'A57 et l'antenne A570.

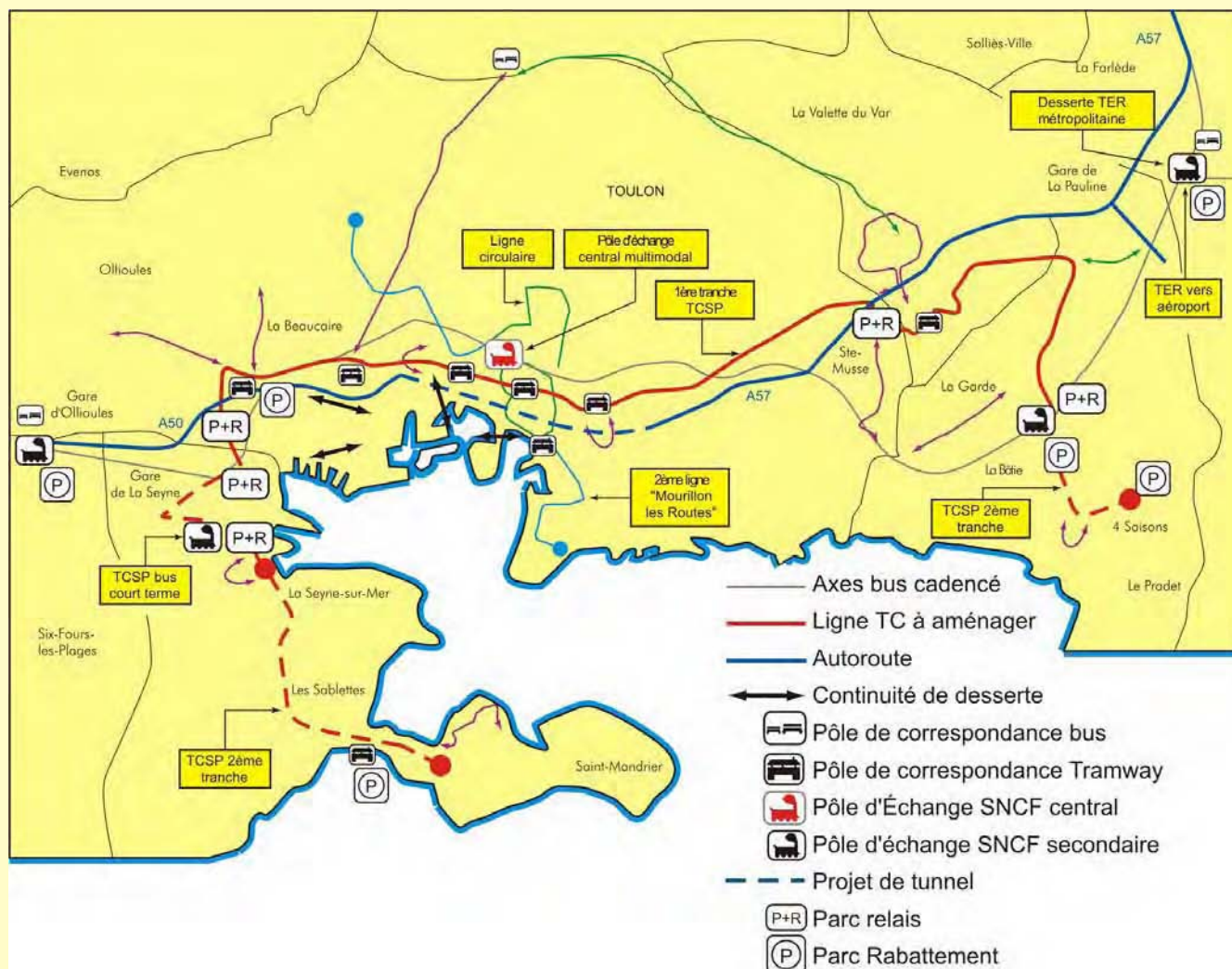
Les évolutions les plus marquées se situent sur les voies du littoral notamment la RD 559 à Sanary sur mer (+47 %) ou au nord de la presqu'île de Giens (+53 %). Situation qui traduit des disparités de fonctionnalité entre les différents territoires de l'agglomération et de l'aire.

### La mobilité des résidents des communes centre de l'agglomération a cru de 25 % en une décennie :

Elle est passée de 2,8 déplacements par jour et par personne à environ 3,5 dont 1,15 à pied, 0,25 en transport en commun et 2 en voiture. Globalement, entre 1986 et 1998, les flux mécanisés ont augmenté de 35 % tandis que cette évolution est de 50 % pour les seules voitures particulières.

Si cette évolution se poursuivait, on pourrait prévoir à l'horizon 2010 **+ 33 % des déplacements automobiles et de - 20 % de la part relative des flux transports en commun**. Une telle évolution serait évidemment inacceptable au regard du développement durable (pollution, bruit, encombrement...).







## Les enjeux

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain a posé le principe d'une approche globale, destinée à mieux intégrer les politiques de déplacements dans le développement urbain des agglomérations.

L'étalement urbain, entraînant l'éloignement des lieux d'habitat et des lieux de travail ainsi que l'implantation en périphérie des équipements commerciaux et de loisirs, génère un usage toujours plus grand de la voiture particulière. Malgré une prise de conscience accrue des dysfonctionnements qui en résultent, notamment sur l'environnement, ces tendances ne pourront être inversées - ou tout au moins maîtrisées - en l'absence d'interventions coordonnées des collectivités territoriales.

Par ailleurs, la fracture territoriale qui s'est faite jour dans une grande majorité d'agglomérations et qui se manifeste par l'exclusion grandissante des habitants des quartiers dits défavorisés, invite à s'interroger sur le rôle que les transports publics peuvent jouer en vue de restaurer des liens plus forts entre banlieue et centre-ville. Les projets visant à améliorer la desserte en transports collectifs de ces quartiers doivent pouvoir se concrétiser rapidement.

Dans ce nouveau contexte, il convient de repenser la conception des déplacements en application de la loi d'orientation des transports intérieurs, de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie et maintenant de la loi solidarité et renouvellement urbain. A cet égard, il apparaît nécessaire (circulaire du 10 juillet 2001) :

- d'appréhender le développement des transports collectifs urbains dans une approche d'ensemble des déplacements dans l'agglomération notamment dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains et aussi à l'échelle du SCOT,
- de promouvoir les modes de déplacements les moins polluants (protocole Kyoto) alternatifs au véhicule particulier avec des objectifs de diminution du trafic automobile, de partage de la voirie, d'organisation du stationnement, d'organisation du transport et de la livraison des marchandises.



Ainsi, dans ce cadre, quatre enjeux apparaissent stratégiques pour l'aire toulonnaise :

- **une meilleure desserte et accessibilité à l'agglomération** notamment par une organisation rationnelle des différents réseaux de voirie structurant l'aire toulonnaise.

La notoriété de l'aire urbaine de Toulon est faible à l'échelle nationale et européenne, situation qui se reflète dans la faiblesse de ses connexions directes aux grands réseaux logistiques (site aéroportuaire, desserte ferrée et maritime) et dans son difficile positionnement dans les grands éléments de l'offre de service régional.

Le confortement de l'attractivité du territoire pour les entreprises et les ménages est une des conditions de ce renouveau économique. Il suppose en bien des points un véritable changement d'échelle et une mise à niveau de l'offre de service dont le système de transports est une composante à part entière.



Une meilleure desserte et accessibilité à l'agglomération



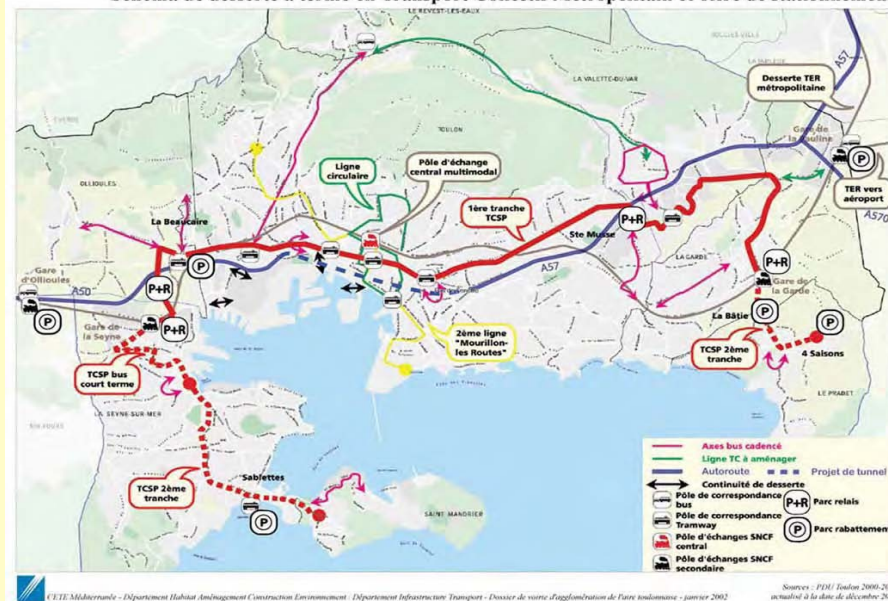
- **Une articulation nécessaire entre les transports collectifs et le développement urbain :**

Les centralités sont aujourd'hui partagées entre plusieurs secteurs de l'agglomération tandis que la ville centre peine à conforter la sienne. L'aire toulonnaise présente plus que jamais un visage polycentrique où la ville de Toulon doit affirmer un nouveau positionnement.

Les transports publics jouent un rôle essentiel afin de restaurer des liens plus forts entre les différents centres urbains et les quartiers défavorisés.

De plus, l'urbanisation des secteurs desservis par les transports collectifs s'avère prioritaire. Une action concertée sur les choix d'extension urbaine et les possibilités de desserte à terme en transport en commun constituent autant de besoins qui concourent à l'objectif de maîtrise de la circulation notamment dans le cadre des documents d'urbanisme (SCOT, PLU...).

Schéma de desserte à terme en Transport Collectif Métropolitain et offre de stationnement







- **La maîtrise du développement des déplacements en automobile :**

Il est essentiel de maîtriser la progression de la capacité globale de circulation qui devrait évoluer de plus de 33 % à l'horizon 2010 si la tendance actuelle se poursuivait.

Dans ce cadre, la plurimodalité est à préconiser avec un partage de la voirie au bénéfice des transports collectifs et des modes doux (tramway, voies bus réservées, cheminements piétons, pistes cyclables...) ainsi que l'organisation des échanges entre les modes de transport avec des pôles d'échanges accessibles et le développement des liaisons maritimes.

- **L'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain :**

Il est nécessaire d'offrir des alternatives efficaces à l'usage de la voiture particulière (transports collectifs, pistes cyclables...) afin de réduire la pollution de l'air et prendre en compte les aspects sonores.

Ainsi, une meilleure accessibilité aux différents centres de vie de l'agglomération et la reconquête des centres-villes s'avèrent nécessaires sur l'ensemble des pôles urbains et plus particulièrement ceux de Toulon et la Seyne.



### **3 - Renforcer la cohésion sociale et le développement de l'habitat social**



## Eléments de contexte :

- **Les besoins moyens, annuels en logements peuvent être estimés à 5 800 sur l'agglomération toulonnaise** correspondant aux besoins des nouveaux ménages issus de la migration, de la décohabitation ou de la séparation familiale, et de la désaffectation du parc (vacance, démolition, changement d'usage). TPM ne dispose que de 13,7% de logements locatifs sociaux.

De même, l'attrait touristique du département notamment sa région littorale (la région toulonnaise est le premier site touristique du département) pose également la question du logement des travailleurs saisonniers.

En outre, la tendance au vieillissement de la population conjuguée avec l'augmentation de l'espérance de vie et le phénomène d'héliotropisme, pose la question du logement des personnes âgées.

- **La quasi-totalité de l'aire toulonnaise fonctionne en marché tendu** (loyer et foncier élevés, faible production de logements notamment de logements locatifs sociaux ...)

- **Les revenus des ménages varois sont en majorité moyens ou modestes** en raison notamment de la structure même de l'emploi (commerces, services, B.T.P., fonction publique...).

Près de 12% de la population vivent avec des revenus inférieurs au seuil de pauvreté en 1996. Les communes de Toulon et de La Seyne sont les plus touchées par la pauvreté.

### → Une augmentation importante de prix au mètre carré des terrains constructibles :

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2001, données chambre départementale des notaires, le prix moyen des parcelles de terrains à bâtir s'établit au plan départemental à 425 KF pour une surface acquise de 1 780 m<sup>2</sup> ; il progresse sur un an de 18 %. De nombreuses disparités existent bien sûr au sein du département tant en terme de prix que de surface.

Tous les secteurs partagent cette hausse soutenue : +14 % pour le Haut Var, + 10 % pour le Moyen Var, + 20 % pour l'Arrière Littoral, + 23 % pour le secteur toulonnais, + 31 % pour la commune de Toulon, + 13 % pour le Littoral Sud et + 24 % pour le Littoral Est.



Le prix de vente des parcelles de terrain à bâtir du territoire toulonnais est 29.4% plus élevé que dans le reste du département alors même que la surface moyenne des terrains vendus y est inférieure de 78%.

**- Une tendance à une forte consommation de l'espace :**

En effet les 2/3 des parcelles constructibles vendues ont une superficie supérieure à 1000 m<sup>2</sup>.  
37 % des terrains comptent entre 1 000m<sup>2</sup> et 2 000m<sup>2</sup> et 29 % disposent d'une aire comprise entre 2 000 et 5 000 m<sup>2</sup>.

**- Un marché foncier rural qui s'emballe :**

En zone agricole : le prix foncier moyen (source SAFER 1999) est, bâti compris, de 3, 80 euros le m<sup>2</sup> . Les fonds non bâtis sont de 1,98 euros le m<sup>2</sup> .

Entre 1999 et 2001 les prix de la vigne ont augmenté de 21.2 à 42.8%(AOC Bandol :60980 euros l'hectare, A2OC Côtes et littoral de Provence :33540 euros l'hectare).

**- Une hausse des prix des logements anciens sur un an de plus de 12,2% pour l'arrondissement de Toulon :**

Les logements individuels se sont vendus, sur la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2000 au 31 mars 2001 à une valeur moyenne de 144 600 euros sur Toulon, à 188 400 euros pour la couronne autour de Toulon, de Bandol à La Garde, pour un nombre de pièces de 4.29 à 4.5 et une surface de terrain de 600m<sup>2</sup> sur Toulon à 3000 m<sup>2</sup> pour l'arrière littoral.

**- Un coût élevé du prix moyen au m<sup>2</sup> des logements collectifs neufs et anciens :**

à l'exception de Toulon où le prix moyen du m<sup>2</sup> de logement ancien était en 2001 de 1 000 euros avec une surface habitable d'environ 60 m<sup>2</sup>, le prix moyen est de 1500 euros pour le reste de l'aire urbaine et le prix des logements neufs de 2000 à 2200 euros le m<sup>2</sup>.

**- Les potentialités foncières n'ont pas été systématiquement répertoriées** telles que les emprises publiques désaffectées, les propriétés des collectivités territoriales bâties et non bâties les friches urbaines ...





## Les enjeux :

La politique de l'Etat et son action en matière d'habitat, est **de donner à chacun la possibilité de se loger quelle que soit sa situation sociale et économique**, en mettant en place une offre de logement suffisante pour accompagner la croissance, et adaptée pour apporter une réponse aux demandeurs en attente. **Elle est aussi de promouvoir la diversité de l'habitat, la mixité sociale et urbaine**. La mise en œuvre de ces principes permet notamment de prévenir, **réduire ou supprimer les tensions sociales de quartiers en difficultés** ou en devenir **et de lutter contre l'exclusion par le logement**.

Les actions du Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD) doivent être considérées.

Le développement du transport en commun en site propre (T.C.S.P.) dont le premier tronçon irriguera l'essentiel des quartiers y compris ceux prioritaires des contrats de ville, de Toulon et de La Seyne, ainsi que les principaux équipements publics majeurs de l'agglomération, est une occasion privilégiée pour aborder et traiter les questions de renouvellement urbain, de recomposition, de requalification et de revitalisation urbaines, qu'ils posent.

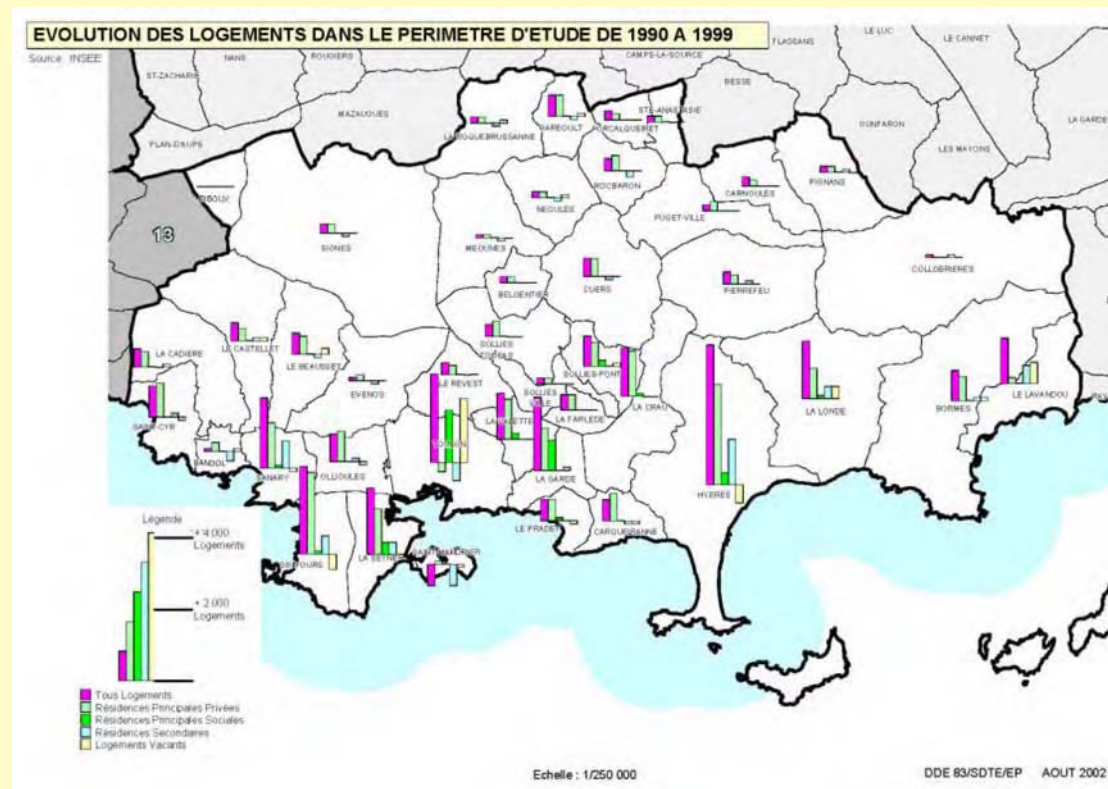
**Le Programme local de l'habitat( PLH)** doit être l'occasion de préciser les enjeux et permettre ainsi leurs traitements notamment dans le cadre du SCOT. Il doit permettre à chacune des collectivités, dans le respect de leur autonomie respective, de définir d'une façon cohérente, complémentaire et interactive, leurs orientations stratégiques, leurs objectifs et leurs programmes d'actions en matière d'habitat, et de répondre à l'évolution des besoins en logements afin que toutes les catégories de ménages de toutes couches sociales puissent accéder à un logement.



Dans ce contexte, 7 enjeux s'avèrent essentiels :

- Augmenter la production de logement locatif social et recomposer les organismes publics en difficulté sur l'agglomération

La production de logements locatifs reste faible et insuffisante.



Une évolution insuffisante du parc de logements sociaux



Au regard de l'application de l'article 55 de la loi S.R.U., les besoins normés en résultant sur 20 ans, sont estimés en 2001, à un peu plus de **19 000 logements sociaux à l'échelle de l'unité urbaine** et de 12 000 logements sur les 11 communes de TPM. Ce constat implique l'obligation pour la communauté d'agglomération, de mettre en place les conditions favorisant une production moyenne, annuelle de 600 logements pour satisfaire l'objectif fixé sur 20 ans.

La Garde a nettement plus de 20% de logements sociaux, et La Seyne est très proche de ce seuil. Toulon avec près de 14% doit poursuivre son effort de production. Celui-ci devra aussi porter sur les autres communes en plus forte croissance, notamment Ollioules, Six fours, Le Pradet et La Valette, Carqueiranne, Hyères, La Farlède, Bandol, Le Beausset, La Cadière d'Azur, Le Castellet, La Crau, Saint Cyr sur Mer, Sanary, Solliés Pont et Solliés Toucas.

### **- Considérer le parc privé notamment locatif pour apporter une réponse aux besoins de logements**

Dans la communauté d'agglomération, les logements ont progressé d'un peu moins de 8% pendant la dernière période inter censitaire. Quasiment la moitié des résidences principales est occupée par leur propriétaire. Plus d'un tiers est placé sur le marché locatif privé.

Par conséquent, le rôle majeur du parc privé notamment locatif doit être pris en considération dans la stratégie de réponse aux besoins et de production de logements.

Le marché locatif social (public et conventionné) représente une part légèrement inférieure à 14% des résidences principales (dénombrées en 2001). L'impact de la partie des logements privés conventionnés par l'ANAH est très faible et représente moins de 2% de ce marché.

Le logement locatif social participe à l'offre en logement, mais n'est pas exclusif de la satisfaction de la demande. Il concourt à répondre aux besoins qui ne peuvent trouver place dans le parc privé, et à la détente du marché.

Les problématiques liées au logement des étudiants, des personnes âgées et des travailleurs saisonniers, doivent être intégrées dans la réflexion.

### **- Considérer le renouvellement, la requalification et la revitalisation urbaine comme une priorité notamment dans le cadre de la politique de la ville**

Un grand projet de ville (La Seyne), 2 contrats de ville (Toulon, La Seyne) et 5 OPAH (Toulon, Hyères, Ollioules, Six Fours, vallée du Gapeau).



Plus particulièrement :

-sur Toulon, la géographie prioritaire du contrat de ville porte sur les quartiers de La Beaucaire, Mon Paradis (projet de démolition-reconstruction), La Florane, Le Jonquet, Pont neuf-Pontcarral, le centre ville (redéfinition d'un grand projet urbain), St Jean du Var, Ste Musse- La Closerie. Dans les quartiers de Ste Musse et du Pont neuf, il existe des copropriétés dégradées (respectivement La Grande Plaine et Pontcarral) qui sont de l'habitat social de fait qu'il convient de traiter.

-sur La Seyne, le centre ancien et le quartier de Berthe relèvent du grand projet de Ville. Ces deux quartiers avec ceux des Mouissèques et de la Maurelle sont inclus dans la géographie prioritaire du contrat de ville.

### **- Eradiquer l'habitat indigne :**

L'éradication de l'habitat indigne est également une priorité forte de l'Etat.

Les enseignements du plan départemental d'action pour l'éradication de l'habitat indigne, montrent que dans la communauté d'agglomération près de 2000 logements sont susceptibles de recevoir cette qualification.

La majorité est concentrée sur Toulon (1300 lgts). Le reliquat se répartit principalement sur les communes d'Hyères (300 lgts), La Seyne (150 lgts) Ollioules (120 lgts).

Les actions opérationnelles (OPAH) en cours sur Toulon, Hyères et Ollioules ou projetées sur La Seyne, doivent permettre, outre la revitalisation des centres anciens, d'identifier cet habitat et toutes formes d'insalubrité, de les signaler afin de les traiter.

D'autres communes de la communauté d'agglomération peuvent être concernées par cette problématique.

### **- Développer une stratégie de recherche et de maîtrise foncière**

Pour concourir à leur réussite, il est indispensable que les orientations stratégiques et les actions définies, soient accompagnées par la mise en place d'une stratégie de recherche et de maîtrise foncières afin de :

#### **a) préserver et développer la mixité sociale sur l'agglomération :**

Le niveau de pression foncière et les stratégies spéculatives obèrent fortement les capacités de production de logements sociaux et d'équipements publics dans l'agglomération toulonnaise.

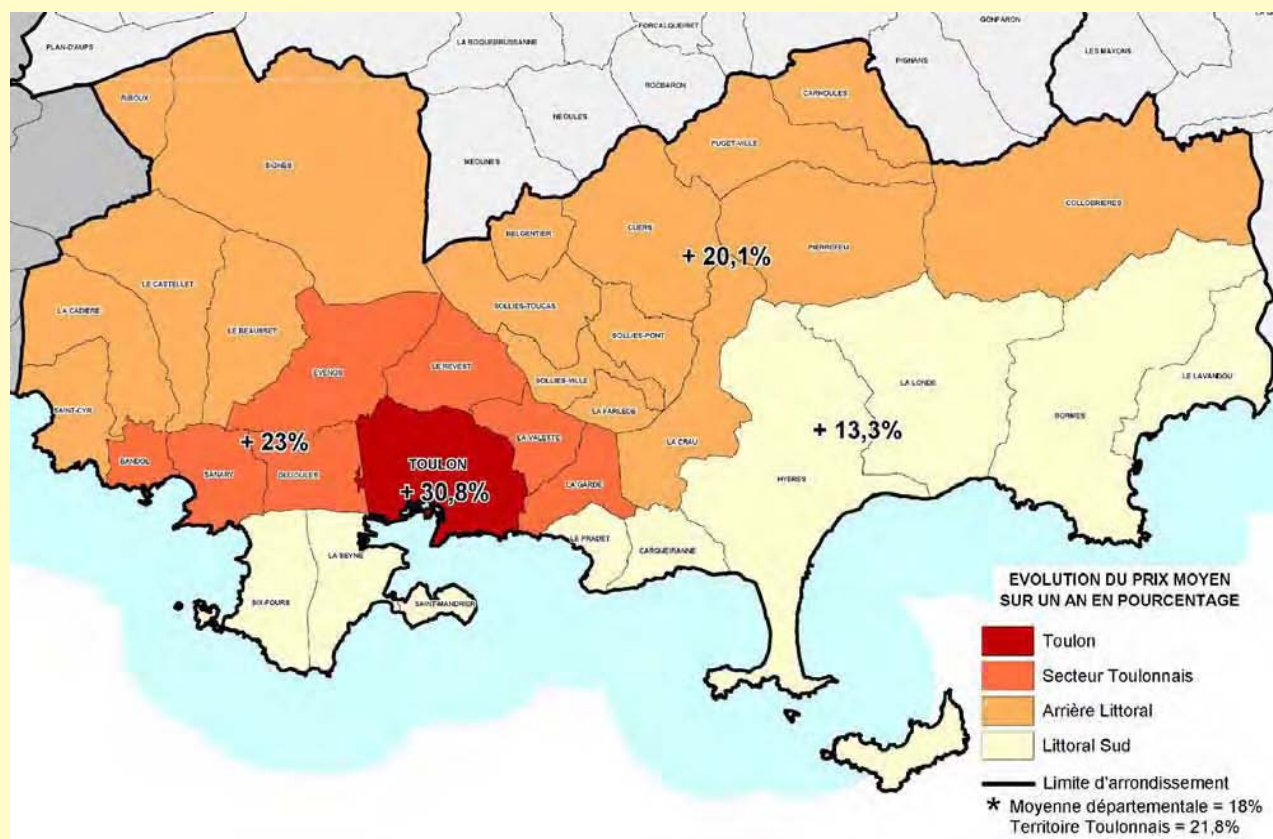


**b) Favoriser le renouvellement urbain :**

Le foncier constitue la matière première de l'aménagement, il est devenu un enjeu crucial lorsque notamment l'objectif est de reconstruire la ville sur elle-même.

**c) améliorer le niveau des équipements publics :**

A l'exemple du TCSP la réalisation de ces équipements pourrait conférer à l'agglomération une attractivité meilleure.





### **- Accueillir les gens du voyage**

L'accueil des gens du voyage est aussi une priorité forte de l'Etat.

Un schéma départemental a été approuvé le 17 avril 2003. Ainsi, il est nécessaire de prévoir le traitement de la sédentarisation de plusieurs dizaines de familles, et la création d'une aire de grand passage (150 à 200 places) et de 3 aires d'accueil (25 à 40 places chacune).

### **- créer des établissements hébergeant des personnes âgées dépendantes :**

Le taux d'équipement du Var en lits d'hébergement pour personnes âgées dépendantes est aujourd'hui largement inférieur à la moyenne nationale. Les agglomérations doivent s'inscrire dans l'objectif du schéma gérontologique départemental qui prévoit de rattraper ce déficit dans un délai de 5 ans.





## **4 - Favoriser l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération**



Avec 500 000 habitants, l'agglomération toulonnaise est la 9<sup>ième</sup> de France et la 3<sup>ième</sup> unité urbaine de la façade méditerranéenne française, après Marseille et Nice, elle est aussi la première place militaire navale de France. Par sa taille, elle se situe juste après l'agglomération de Nantes et devant celle de Strasbourg et Grenoble.

Néanmoins, elle a une place relativement discrète à l'échelle nationale, régionale et même départementale, affirmant peu sa place et ne jouant pas le rôle qu'elle pourrait avoir vis à vis des métropoles voisines.

Les potentialités sont pourtant réelles mais son développement ne pourra s'envisager sans améliorer :

- les infrastructures de transport (port, aéroport, réseau ferré...),
- l'enseignement et la recherche (pôle universitaire...),
- les activités culturelles,
- les sports et loisirs,
- le développement des activités économiques .





## - Constats :

### 1- Les infrastructures de transports

#### - Un port d'intérêt national ayant un fort potentiel de développement :

Le port de Toulon, concédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var jusqu'en 2025, s'organise autour de deux sites :

- Toulon centre "Toulon côte 'Azur '" pour l'activité voyageurs dont le trafic passagers est à présent supérieur à 600 000 voyageurs et 15 000 croisiéristes ;

- La Seyne-sur-mer/Brégaillon dont la charge dépasse à présent 300 000 tonnes.

Pour la seule année 2001, le trafic passagers du port de Toulon a crû de 134 % soit la plus forte progression depuis sa création en 1952.

La fonction croisière est elle aussi en progression bien que la place du site soit encore très modeste relativement aux principaux sites méditerranéens en la matière.

La DDE conduit actuellement une réflexion sur le développement du port et l'élaboration d'un projet d'aménagement à moyen et long terme (Atalante).

#### - Un aéroport aujourd'hui au 20<sup>ième</sup> rang national

Troisième plate forme régionale, après Marseille et Nice, Toulon-Hyères est un aérodrome militaire ouvert à la circulation aérienne civile. Base opérationnelle de l'aéronavale dont l'affectataire unique est le ministère de la Défense, il est le cadre d'une autorisation d'occupation temporaire domaine public accordée à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var.

Malgré le différentiel d'offre de service avec Marseille et Nice, le site accueille aujourd'hui annuellement près de 750 000 passagers avec une forte sensibilité saisonnière. Les capacités sont importantes mais les contraintes environnementales sont à étudier précisément avant d'envisager son développement.

#### - Un réseau ferré à développer

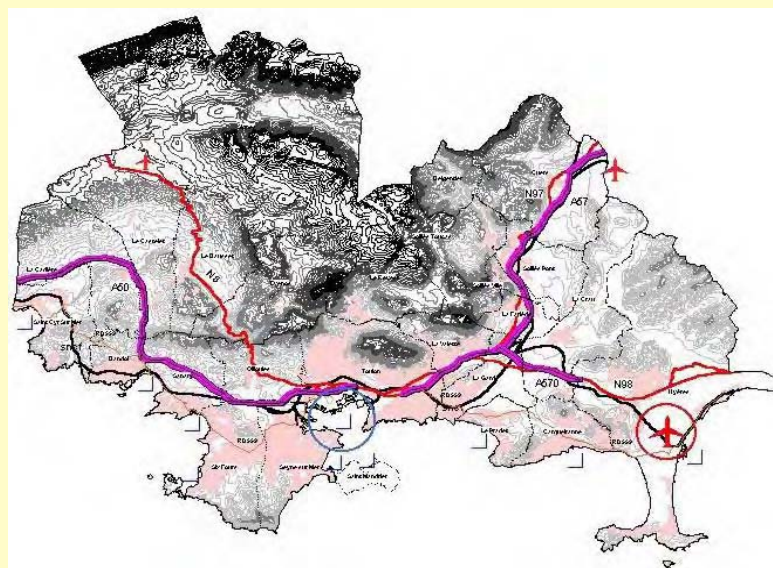
Depuis le 10 juin 2001, le TGV Méditerranée met Paris à 3 heures 50 de Toulon. Nombre de destinations nationales et européennes sont directement accessibles depuis Toulon, d'autres le sont via Marseille mais l'organisation du réseau



reste centrée sur des destinations finales extérieures à l'aire toulonnaise avec de plus, un fort déséquilibre en faveur des dessertes en direction de Marseille.

### Un réseau autoroutier saturé:

- à l'Ouest, l'autoroute A50 reliant Toulon à Marseille comprend 6 km hors péage entre Toulon et l'échangeur de Camp-Laurent à la Seyne sur mer. Un projet d'échangeur à Sanary sur mer est envisagé.
- à l'Est, l'autoroute A 57 entre Toulon et le Cannet des Maures où elle se raccorde à l'autoroute A8 qui relie Aix en Provence à Nice via la Côte d'Azur. L'A57 est hors péage du centre jusqu'à l'échangeur de Cuers . Cette section est partiellement aménagée à 2X3 voies à la sortie de Toulon, la poursuite de cet élargissement est prévue jusqu'à la bifurcation avec l'antenne autoroutière A570 jusqu'à Hyères.
- Au centre, le tunnel dont le premier tube dans le sens Est-Ouest, assure la liaison manquante entre les deux autoroutes.



### Les projets structurants

Tunnel Tramway pôle d'échanges aéroport port desserte TGV



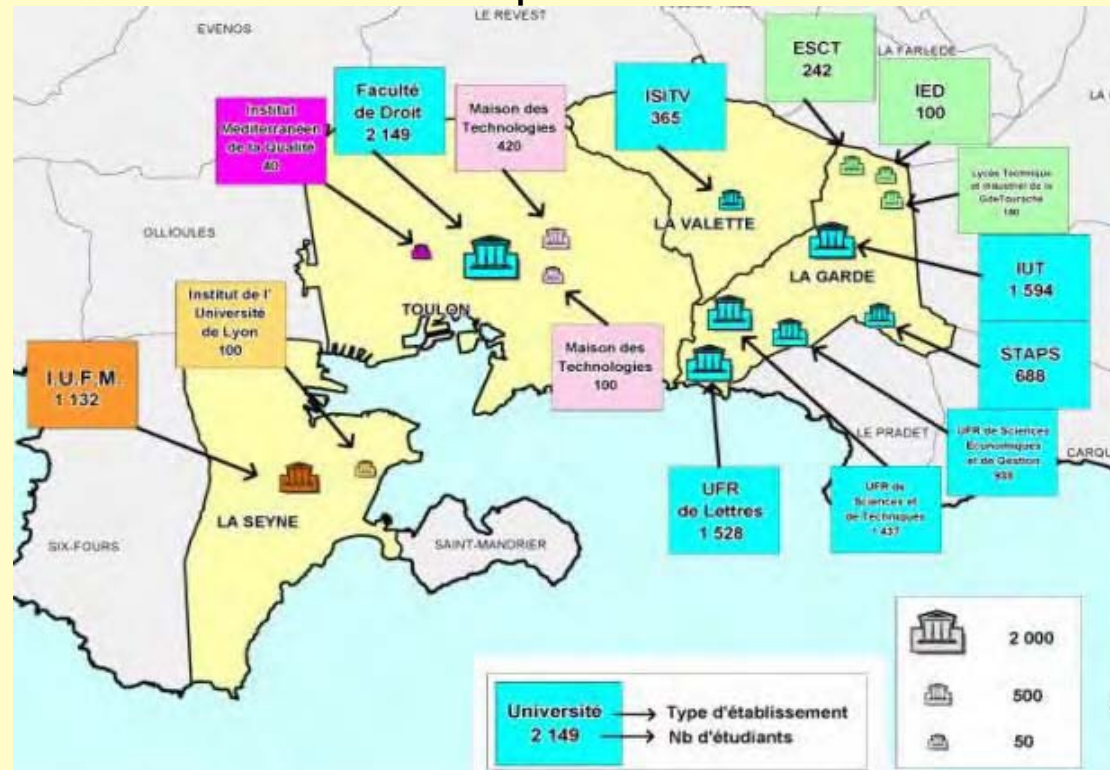
## 2- L'enseignement et la recherche

Le domaine de la formation se caractérise par :

- un taux de poursuite vers l'enseignement supérieur plus élevé que la moyenne des régions,
- un taux de sortie sans qualification lui aussi plus important même si l'insertion semble se faire mieux qu'ailleurs (10 % contre 8 % au niveau national),
- un taux d'accès au BEP très inférieur à la moyenne (26,2 % pour une moyenne nationale de 30,5 %)
- le nombre de spécialités de fonction offertes est bien inférieur à celui des Alpes Maritimes (CAP,BEP,BAC professionnel et technologique, BTS..)

- une multiplication par 4 des effectifs de l'université de Toulon et du Var en 20 ans.  
Cette évolution est fondée notamment sur la diversification de filières.  
Il est à noter qu'en droit et en sciences économiques, tous les niveaux de formation, jusqu'au doctorat, sont assurés par l'IUTV, il existe un cursus de lettres modernes et de langues étrangères appliquées.

### Renforcer les pôles d'excellence universitaires





### 3 - Les activités culturelles :

SDTE/BEP

#### - L'agglomération toulonnaise doit combler son retard en matière culturelle :

L'agglomération n'a pas encore joué le rôle moteur que l'on peut attendre d'une métropole. Néanmoins les initiatives récentes prises par des villes comme Hyères, ainsi que les efforts du conseil général en matière de développement culturel, permettent de penser qu'une nouvelle dynamique est à l'œuvre.

L'aire toulonnaise doit pouvoir accueillir, ou mieux pouvoir créer des grandes productions nationales ou internationales. Le bon niveau de fréquentation de l'opéra de Toulon (42 000 spectateurs par an, celui de Marseille en attirant 65 000) indique que le potentiel existe, notamment pour la programmation théâtrale. Le Zénith Oméga offre également de réelles possibilités.

#### - Les archives départementales sont actuellement localisées à Draguignan

L'absence de locaux à Toulon pose problème, du fait de la présence de nombreuses administrations et de l'université sur le territoire de l'agglomération toulonnaise.

L'implantation à Toulon ou dans l'aire toulonnaise est indispensable, car pour accomplir effectivement sa mission, le service doit être proche des services producteurs d'archives (Préfecture et services extérieurs de l'Etat, Conseil Général, etc...) En outre la très grande majorité du public potentiel et notamment l'université se trouve dans l'aire toulonnaise.

#### - Les musées présentent une grande diversité et une richesse des collections, mais contrebalancée par la faiblesse de leur exploitation et de leur diffusion. :

Les deux musées dit des "Beaux Arts" pour l'agglomération (Toulon et Hyères) n'ont ni l'un ni l'autre un rayonnement suffisant.

Un musée d'histoire naturelle est situé en vis à vis du musée des Beaux arts de Toulon, et forme un ensemble avec la bibliothèque.

Existent également : un musée de la Marine à Toulon ; le musée du vieux Toulon, (histoire de la ville et bibliothèque), musée municipal à la Seyne, le musée Balaguier en instance de labellisation par le Ministère de la Culture; un musée des Mines de cuivre du Cap Garonne au Pradet; le musée J.Aicard de la Garde, le musée des arts asiatiques (collection d'art asiatique du musée de Toulon transférée dans la villa de Jules Verne.



### **- Arts plastiques**

L'école d'art de Toulon se développe avec la mise en place lors de la rentrée scolaire 2001-2002 d'un deuxième cycle. Il est urgent que celle-ci puisse bénéficier d'une extension de ses locaux.

La restauration de la villa Noailles à Hyères est en phase d'achèvement et va permettre à l'activité artistique d'entrer dans sa phase de plein développement.

Il s'agit d'une structure essentielle dans le département du Var dont le rayonnement et la vocation dépassent le territoire du département. Déjà largement soutenue par les collectivités locales (ville, région, département) un soutien renforcé de l'Etat en 2003 est sollicité.

### **- Médiathèque**

Du fait du sous-équipement de sa centrale (900 m<sup>2</sup>) et de l'inadaptation de son réseau, Toulon n'a jamais pu jouer le rôle qui aurait dû être le sien en matière documentaire et lecture publique. L'étude pour l'implantation d'un équipement central dans les locaux de la Corderie est en cours.

Un certain nombre de villes importantes (la Seyne, Hyères, la Garde, la Valette) possédaient des équipements relativement référentiels, mais la plupart du temps inadaptés. Ce n'est qu'au cours de ces dernières années que des transformations ont eu lieu. (la Garde 2535 m<sup>2</sup> en 2000, la Seyne en cours et Hyères dont les travaux ont commencé projet).

### **-Cinéma**

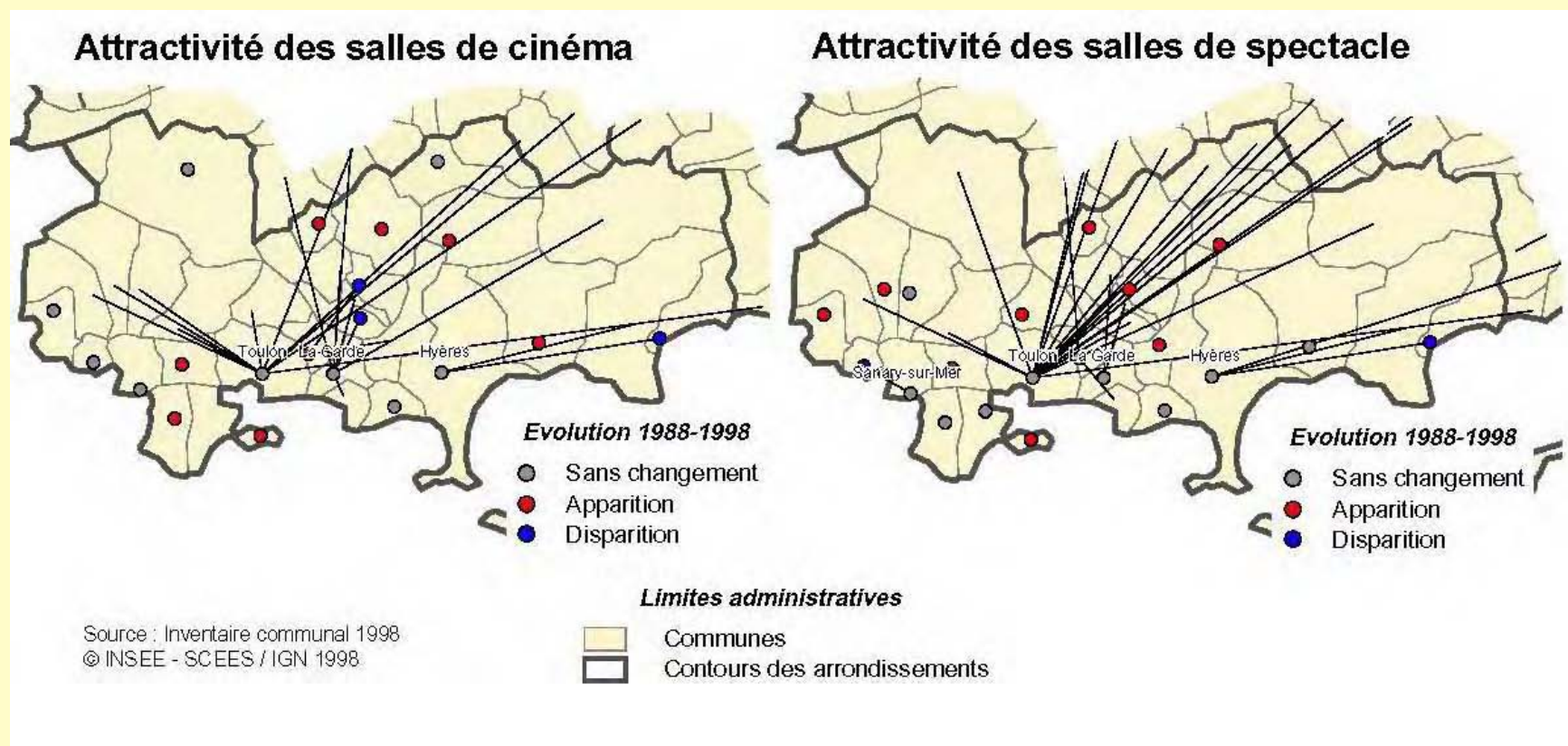
19 établissements cinématographiques sur les 46 de l'agglomération se trouvent sur la commune de Toulon, parmi lesquels 12 sont des mono-écrans.





Hormis les 3 salles toulonnaises de l'établissement "le Royal" une seule autre salle était classée Art et Essai, dans l'ensemble de l'agglomération. Il s'agit de la salle du cinéma "le Rocher" situé à la Garde.

En 2000 l'indice de fréquentation de l'agglomération de Toulon est de 3,31 entrées par habitant, soit inférieur à l'indice de fréquentation des agglomération de plus de 200 000 habitants (hors Paris) qui s'élève à 4,42 par habitant (la moyenne nationale est de 2,83).





## 4 - Les sports et les loisirs

- **Plus de 100 000 licenciés sportifs** pratiquent régulièrement des activités sur l'aire toulonnaise, il convient d'y ajouter un grand nombre de pratiquants autonomes, hors des structures associatives (clubs) et des équipements sportifs.

Les espaces sportifs, d'activités physiques et de loisirs sont des éléments structurants d'aménagement et de gestion des territoires urbains et des espaces naturels.

Les activités physiques et sportives (A.P.S.), notamment aquatiques et nautiques, représentent un important facteur économique d'attractivité touristique.

- **Les A.P.S. sont un facteur important d'animation locale, de cohésion sociale, d'aménagement e de valorisation** qui impose de concevoir les politiques sportives dans une « logique de structuration et de développement territorial » (schéma de services collectifs du sport).

- **Un certain déficit d'infrastructures sur l'aire toulonnaise** selon les références ou ratios nationaux notamment dans sa partie la plus urbanisée. Un déficit également important concerne les espaces naturels ou aménagés qui répondent à un besoin croissant de la population locale et représentent des « poumons » permettant une « respiration » dans un espace très urbanisé et « corseté ».

Les déficits les plus importants concernent les terrains de sport ou de grand jeu (160 000 m<sup>2</sup> de déficit, soit 16 terrains) et les piscines (- 6000 m<sup>2</sup> pour des piscines couvertes, soit 20 bassins de 25 m x 12,5, - 2920 m<sup>2</sup> pour les piscines de plein air, soit environ 10 bassins).

Les importants besoins de l'U.F.R.S.T.A.P.S. de l'Université de Toulon-Var (plus de 600 étudiants) sont loin d'être satisfaits. Ils apparaissent devoir et pouvoir être pris partiellement en considération et charge par le contrat de plan Etat-Région (1,524 M € sont prévus à cet effet dans le C.P.E.R.).

- **Les activités nautiques représentent un enjeu très important** : tant pour la population locale que pour l'attractivité et l'économie touristique. Cet enjeu concerne particulièrement la grande rade de Toulon, où la plaisance et l'ensemble des activités nautiques sportives, en fort développement, doivent pouvoir se pratiquer en harmonie et complémentarité



avec l'utilisation de la rade par la Marine Nationale, la Marine marchande et les activités portuaires, ainsi que les pêcheurs professionnels.

Les activités nautiques sont un élément essentiel d'animation de la rade, avec une dimension culturelle et de préservation du patrimoine (ex. des joutes provençales et des voiles latines, entre autres).

S'agissant du sport de haut niveau la rade d'Hyères dispose d'un bassin présentant des caractéristiques techniques remarquables et internationalement reconnues.



## 5- Le contexte économique

### **Une économie que l'on peut qualifier d'économie de la "résidentialité"**

La grande région toulonnaise fut longtemps un territoire d'économie de la production, soit agricole spécialisée, soit manufacturière, avec une très forte activité de construction navales militaires et civiles.

Cette économie n'a pas disparu, loin de là, mais elle est maintenant minoritaire au regard d'une autre économie que l'on peut qualifier d' "économie de la résidentialité".

D'une société assez largement ouvrière et agricole on est passé à une société de la consommation, grâce au recyclage sur place du temps libre et de l'argent gagné ailleurs. L'aire toulonnaise capte ainsi les retombées de l'économie de la production localisée ailleurs et, en valeur relative, de moins en moins localisée sur place.

### **L'importance du secteur économique Défense**

Dans ses diverses composantes, le secteur économique Défense procure environ 23 500 emplois à la région urbaine toulonnaise,

A ces implantations, correspondent des emprises foncières représentant à peu près 4 250 hectares dans l'ensemble de la région urbaine toulonnaise, soit 3 % du total de la surface correspondante.

### **Un positionnement fort dans le domaine de la mer**

La présence historique de la construction navale, civile et militaire est à la base du positionnement de l'aire sur la route des hautes technologies, un positionnement que conforte la présence d'établissements de recherche tels que l'IFREMER, la CNEXO, le bassin de houle FIRST en rade de Toulon.

### **Une activité touristique qui rassemble directement 10 % des emplois salariés**

L'activité touristique influe sur de larges pans d'activités, est ici représentée par près de 200 000 lits d'accueil. Longtemps centrée quasi exclusivement sur le tourisme balnéaire de séjour estival, elle se diversifie avec la montée en puissance des fonctions urbaines de l'aire.

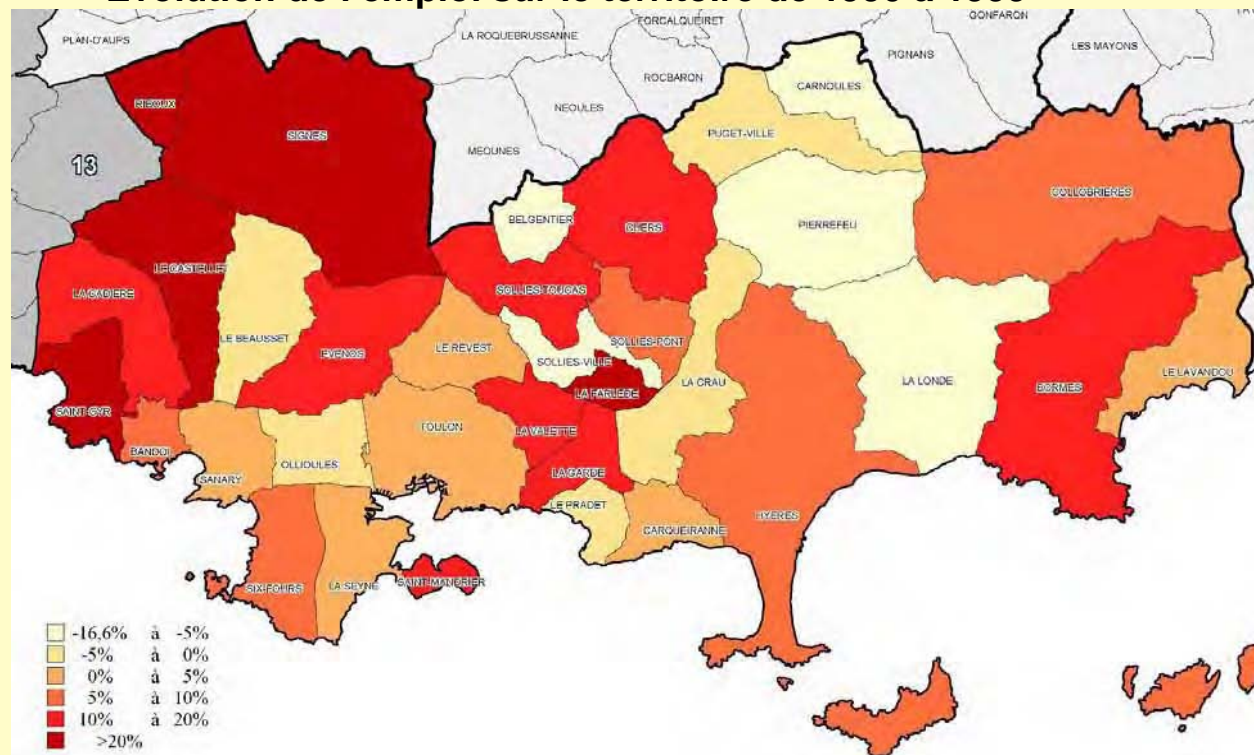


### Un taux de chômage de 12,5 % au 1<sup>er</sup> trimestre 2002 mais 60% des emplois du Var

La dynamique de l'emploi s'accompagne d'un maintien à un niveau élevé de la demande d'emploi. Le taux de chômage demeure un des plus élevés de la région Provence Alpes Côte d'Azur atteignant 12,5 % au 1<sup>er</sup> trimestre 2002 (11,5% en PACA et 9,1 au niveau national).

La situation se conjugue avec une précarisation de l'emploi offert (développement des contrats à durée déterminée..) et des déséquilibres marqués sur le marché du travail. L'aire représente 60% des emplois du Var avec une sur-représentation de la santé et de l'action sociale, des services aux entreprises, des activités associatives et de l'administration publique.

### Évolution de l'emploi sur le territoire de 1990 à 1999



### Favoriser le développement des entreprises au service de l'emploi : évolution sur le territoire de 1990 à 1999

Les gros accroissements bruts d'emplois de 1999 à 2002 sont les administrations publiques(+26%), les hôtels restaurants(+18%), les activités associatives(+18%) le commerce de détail et les services aux entreprises(+13%), la construction(+15%). Les pertes d'emplois significatives sont liées aux activités informatique(-29%).





### **Des zones d'activités qui se commercialisent bien**

L'ensemble des zones affectées aux activités commerciales et industrielles recensées dans le cadre des documents d'urbanisme est d'environ 1650 ha sur l'agglomération et les espaces disponibles sont de 250 ha (étude DDE décembre 2001). Ces zones jouent un rôle majeur dans la fixation des activités. Ramenée à la population, l'offre se situe entre celle du Pays d'Aubagne où la pénurie guette et celle du Pays d'Aix, surabondante. Le rythme de commercialisation est trois fois supérieure à celle du pays d'Aubagne et deux fois à celle du Pays d'Aix.

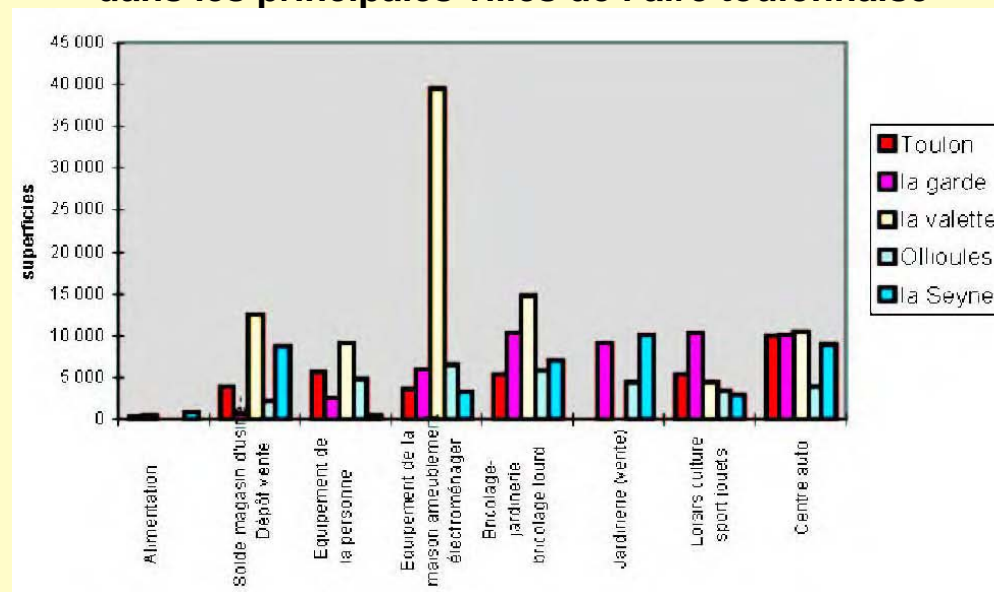
Lorsque les zones d'activités ne sont pas trop éloignées de Toulon ou des infrastructures autoroutières, et bien raccordées au moyens de communication, elle se commercialisent bien. Néanmoins, l'amélioration de l'accessibilité des zones doit être étudiée au cas par cas.



## 6- Le contexte commercial :

- Un timide rééquilibrage quantitatif à l'ouest mais une centralité commerciale qui prédomine sur La Garde et la Valette,
- Une diminution du nombre de commerces de détail de moins de 300 m<sup>2</sup> dans les deux principales villes(Toulon et la Seyne),
- Un fort développement de la trame des commerces de proximité dans les petites communes du littoral ouest et dans celles du sud Saint Baume,
- Une offre commerciale stagnante sur le bassin de Toulon Est(bassin de hyérois), due à l'influence de l'appareil commercial de la Garde - la Valette,
- Des accès aux principaux centres commerciaux saturés

### Surfaces de ventes de Grandes et Moyennes Surfaces Spécialisées dans les principales villes de l'aire toulonnaise





## Les grands enjeux

Dans le cadre notamment du Contrat de Plan 2000-2006 et du programme européen objectif 2 , l'Etat s'est donné les moyens financiers, en relation avec l'ensemble des collectivités et des acteurs de l'économie pour soutenir le développement économique et l'emploi sur l'agglomération toulonnaise.

**Il s'agit à l'échelle régionale notamment de :**

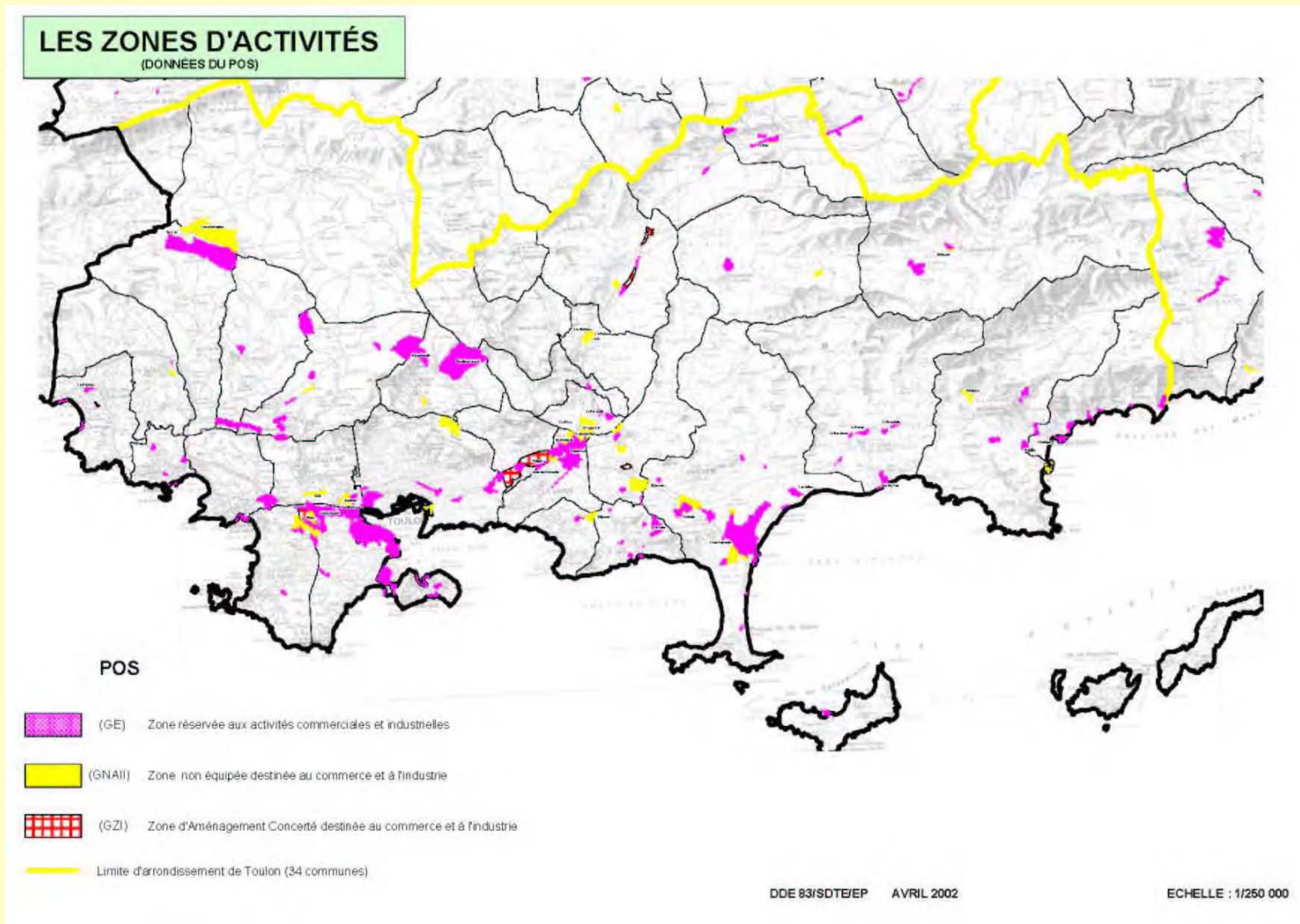
- **soutenir les projet structurants pour renforcer le rayonnement de la zone**
  - . renforcer la position euroméditerranée de la région
  - . renforcer les pôles d'excellence universitaires et les transferts de technologie
  - . appuyer les projets stratégiques et la recherche.
- **favoriser le développement des entreprises au service de l'emploi**
  - . accueil des entreprises (zones d'activités ....)
  - . accroître la compétitivité des entreprises
  - . soutien à l'innovation
  - . les ressources humaines (aide à la création, conseil, partage d'expérience, formation...)
- **valoriser et développer le potentiel touristique de la zone**
  - . les équipements de loisirs touristiques notamment autour de la plaisance et des activités maritimes
  - . les hébergements
  - . la promotion de l'offre touristique
  - . la protection et la valorisation du patrimoine naturel et bâti.



## **1- Dans le domaine du développement économique :**

Le pacte territorial pour l'emploi conduit par Toulon Var Technologies en relation avec les différents partenaires économiques a permis de préciser les enjeux de développement économique de l'aire toulonnaise notamment :

- **positionner l'aire toulonnaise comme une métropole ayant sa place entre Marseille et Nice : identification des complémentarités , facilitation des échanges , partenariats**
- **redéfinir et dynamiser les pôles d'activité et de développement économique**
  - . restructuration de l'industrie navale
  - . mise en valeur des métiers de la mer
  - . développement des nouvelles technologies , de la recherche, de l'enseignement supérieur
  - . développement d'un tourisme de qualité
  - . développement des fonctions logistiques et de transport
  - . redynamiser les commerces et services de la ville de Toulon
  - . contribuer fortement au développement de projets culturels.
- **associer le développement économique à un développement durable prenant en compte la préservation et la valorisation de l'environnement et la création d'emplois pérennes.**
- **Construire l'identité de l'aire toulonnaise et véhiculer une nouvelle image.**







## 2- Dans le domaine culturel :

L'Etat considère que la culture doit jouer ,dans les années qui viennent, un rôle majeur dans le développement économique et social du département.

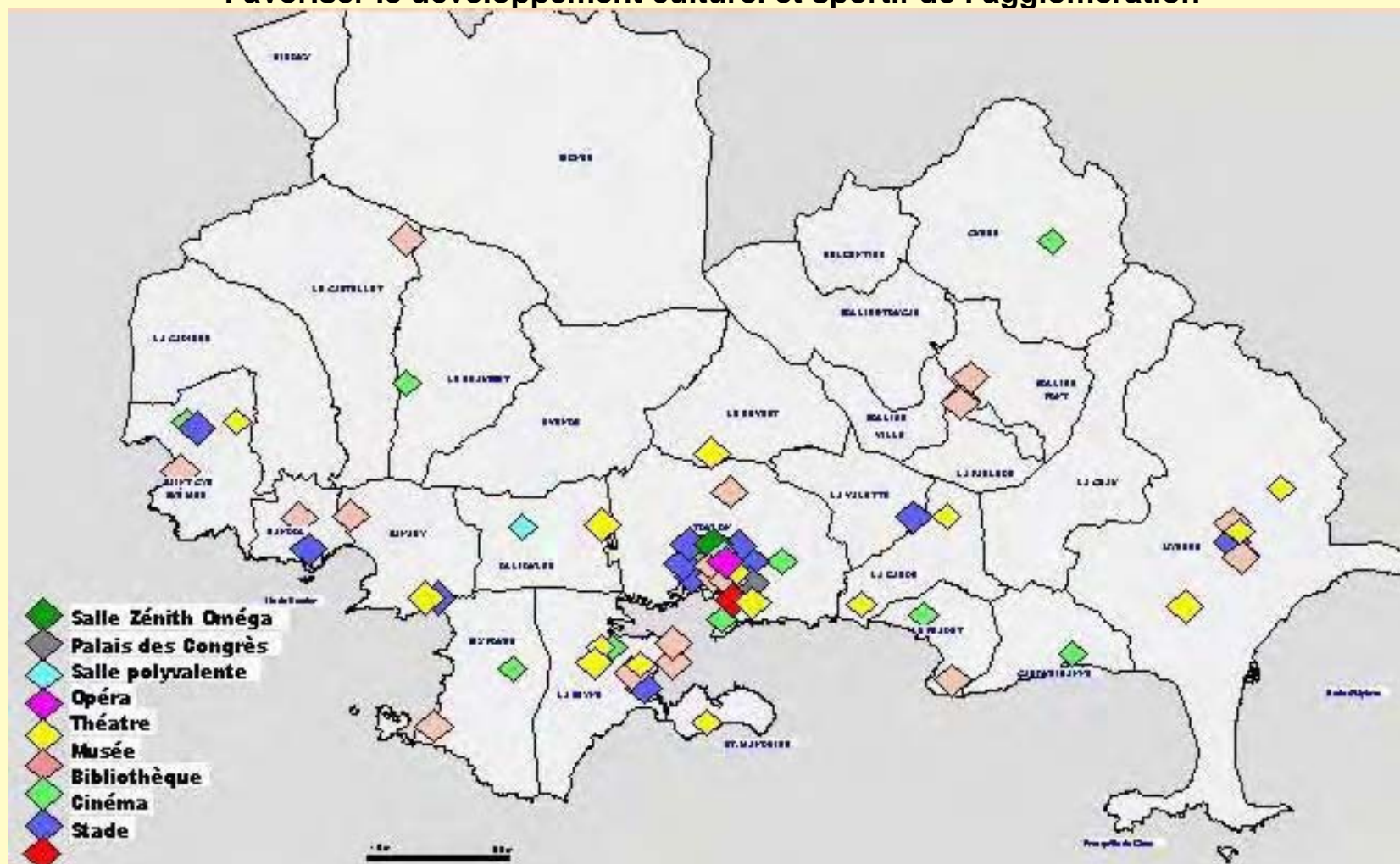
Dans cette perspective, les dépenses du Ministère de la culture sont passées, dans le Var, de 18,6 MF en 1995 à 26,7 MF en 1998. L'effort doit être poursuivi.

**La directive nationale d'Orientation (DNO) du ministère de la culture et de la communication** identifie 5 axes d'action majeurs

- soutenir la création et promouvoir la diversité culturelle
- favoriser un égal accès de tous à la culture
- enrichir, conserver et valoriser le patrimoine
- renforcer l'accès aux technologies de l'information et de la communication
- poursuivre l'aménagement et le développement culturel du territoire.

**Au niveau de l'agglomération le projet territorial de l'Etat a identifié 5 objectifs :**

- soutenir la création et le développement de grands équipements reconnus au niveau national : Chateaufallon à Ollioules, ville Noailles à Hères, centre d'art de Toulon, Médiathèques de la Garde, Sanary et Hyères, opéra de Toulon.
- Développer la mise en réseau des activités existantes : réseau de lieu de création pour le spectacle vivant (Maison des Comoni au Revest, théâtre du rocher à la Garde, théâtre Galli à Sanary, théâtre de la Méditerranée à Toulon, théâtre de l'Europe à la Seyne).
- Développer le volet culturel de la politique de la ville : médiathèque et salle de spectacles à la Seyne, scène de musiques actuelles SMAC à Toulon, bibliothèque au Pont du Las.
- Mettre en valeur le patrimoine et en favoriser l'accès tant scientifique (archéologie et inventaire patrimonial) que touristiques
- Revaloriser et mettre aux normes les musées, en particulier les musées d'art.





### **3- dans le domaine des sports et des loisirs :**

#### **- Développer le sport de haut niveau**

Réalisation dans les meilleurs délais de la semi couverture du vélodrome de Hyères-Toulon-Var et d'un gymnase dédié à la gymnastique à Toulon (Pôle Espoirs).

#### **- Prévoir des terrains de grands jeux et d'espaces de loisirs**

Intégrer une zone d'activités physiques et sportives dans le projet de Parc de Nature au lieu-dit « Le Plan » La Garde/Le Pradet (raccordé à la piste cyclable départementale) et dans les espaces naturels d'Ollioules.

#### **- Prévoir la réalisation de piscines couvertes ou de complexes aquatiques, en priorité pour l'Est toulonnais.**

#### **- Favoriser les activités nautiques**

Garantir l'activité de la plaisance et de la voile de loisir dans le rade de Toulon, en étudiant les possibilités offertes par la presqu'île de Saint-Mandrier. Prévoir la mise en place d'une commission thématique spécifique dans le cadre du Comité et du contrat de baie de la rade de Toulon.

#### **- Développer les activités physiques de nature :**

Le périmètre du S.C.O.T. de l'aire toulonnaise inclut des espaces naturels de grande qualité où se développent et pourraient se développer des activités physiques de nature, respectueuses de l'environnement et, mieux, qui contribuent à sa valorisation. C'est en particulier le cas de la randonnée pédestre.

Les enjeux les plus immédiats apparaissent se situer, parmi d'autres, sur le Faron, le massif des Maures et les Vieux Salins d'Hyères.

Elaborer un schéma de développement d'itinéraires et sentiers pédestres, équestres et cyclistes dans le massif des Maures, permettant de relier les communes et entrées du massif de Hyères-Les Borrels, Collobrières, La Londe-les-Maures, Bormes-les-Mimosas.

Extension, raccordement et ramification du réseau départemental de pistes cyclables dans l'Est-toulonnais.



#### **4- dans le domaine de l'activité commerciale :**

Par rapport aux réflexions menées dans le cadre de l'observatoire départemental d'équipement commercial en 2003, il s'avère essentiel de :

- Renouveler une offre urbaine sur Toulon et la Seyne,
- diversifier modérément l'offre en grandes et moyennes surfaces spécialisées (GMSS) sur le territoire de Toulon Ouest ,
- préserver la structure commerciale actuelle de la communauté de communes Sud Sainte Baume.



## **5- Intégrer le développement durable à chacun de ces grands axes et poursuivre les mesures de préservation et de valorisation de l'environnement**





## Sites Natura 2000





## Le contexte

L'analyse des atouts et des handicaps relatifs aux richesses écologiques, aux ressources naturelles et aux pressions qui s'exercent amène à mettre en avant les situations d'enjeux qui suivent.

### 1. LES ESPACES DE LA BIODIVERSITÉ, ESPACES NATURELS CONTRIBUTEURS À L'ATTRACTIVITÉ

- La richesse écologique du territoire est avérée, fruit de la forte diversité des reliefs et des milieux naturels entre montagne, vallées et espace marin. La région urbaine de Toulon/Hyères est un fort contributeur à la biodiversité, reconnu comme tel à l'échelle internationale.
- L'atout que représentent les espaces (naturels)-biodiversité vaudra dans le futur ce que vaudront les supports administratifs et financiers qu'apporteront en aval de la démarche Natura 2000 et les outils contractuels mobilisés à cet effet : contrats territoriaux d'exploitation, chartes forestières, etc. Cela reste à mettre en place ou à conforter. À cet égard, est particulièrement critique la détermination du bon équilibre entre pérennité écologique des espaces-biodiversité et le développement des activités humaines notamment touristiques dans l'ensemble que constituent le bas Gapeau, la presqu'île de Giens et les îles d'Hyères.

### 2. L'ATTRACTIVITÉ ENVIRONNEMENTALE URBAINE

À Toulon, dans l'écrin naturel que constitue le massif nord toulonnais et la rade avec ses caps, presqu'îles et pointes, la composante urbaine bâtie des espaces-attractivité est également fort bien dotée en éléments patrimoniaux liés à l'histoire de Toulon : la vieille ville, les forts militaires. Mais ce potentiel est sous-valorisé du fait de la médiocre qualité de la mise en valeur du cœur de l'agglomération urbaine Toulon/Hyères. Les dysfonctionnements urbains (circulations notamment) et la médiocrité de la mise en valeur – et en scène – des composantes patrimoniales urbaines – forts, interface ville-mer, urbanisme et parfois architecture – obèrent l'attractivité environnementale d'ensemble de la région urbaine Toulon/Hyères.

Un diagnostic différent peut être porté sur la ville d'Hyères, si riche de son patrimoine architectural et monumental entre le massif des Maurettes et son littoral prolongé par la presqu'île de Giens ainsi que pour les nombreuses cités littorales de Saint-Cyr-sur-Mer au Lavandou.



### 3. LES RESSOURCES NATURELLES

On considère successivement les ressources « eau » et « air ».

#### ☐ La ressource eau

Sont autant d'atouts les trois éléments suivants :

- La bonne disponibilité de la ressource eau pour l'ensemble des usages – consommation humaine, irrigation –, résultat de l'abondance naturelle de la ressource du domaine karstique et de l'importance des ouvrages et travaux réalisés par les pouvoirs publics : barrages-retenues et ouvrages de la Société du Canal de Provence.
- La bonne qualité des eaux distribuées – qualité bactériologique et teneur en nitrates –, hors le cas des communes<sup>1</sup> alimentées largement par les nappes du bas Gapeau et de l'Eygoutier « vulnérables » aux nitrates.
- L'engagement de toutes les parties concernées dans la démarche Contrat de Baie de la rade de Toulon devant permettre d'ici quelques années d'améliorer nettement la qualité des effluents – eaux usées et pluviales – rejetés par la partie centrale de la région urbaine Toulon/Hyères. La qualité des eaux de la rade de Toulon et les écosystèmes marins correspondants seront nettement améliorés.

Par contre, en dehors du territoire concerné par le Contrat de Baie, est moins satisfaisante la situation de la ressource eau dans l'ensemble que constitue le bassin versant du Gapeau : trop de prélèvements dans le Gapeau et dans la nappe alluviale dont la qualité est « à la limite ».

Plus généralement, la question du traitement des importants rejets issus de l'assainissement autonome est posée, car la situation à cet égard est insatisfaisante.

#### ☐ La ressource « air »

Sa qualité n'est pas bonne au centre de Toulon et le long des grands axes de circulation. Est en cause l'importance des déplacements motorisés dont on sait qu'ils sont, dans cette agglomération dépourvue de rocade, particulièrement intenses – et pour partie malvenus – au cœur même de la ville de Toulon.

Il s'agit d'un handicap fort à l'attractivité environnementale métropolitaine, dont on peut espérer qu'il sera réduit par la mise en service du tunnel routier (mais il faut bien évacuer les polluants émis) et surtout du tramway.



#### 4. LES DÉCHETS ET LEUR ÉLIMINATION

La situation d'ensemble est aujourd'hui plutôt satisfaisante dans la région urbaine Toulon/Hyères et plus généralement l'ouest du Var. En particulier, l'usine de traitement – valorisation énergie et chaleur – de Lagoubran fonctionne bien, en tout cas au regard des normes environnementales. De plus, le recours, certes important, à la filière enfouissement ne pose pas de problème s'agissant du C.E.T. de Pierrefeu-du-Var.

Cependant, la collecte sélective en milieu urbain dense laisse à désirer et la filière organique/matière (traitement des boues, déchets verts, fermentescibles... est dans un état très médiocre. La filière incinération est trop prédominante.





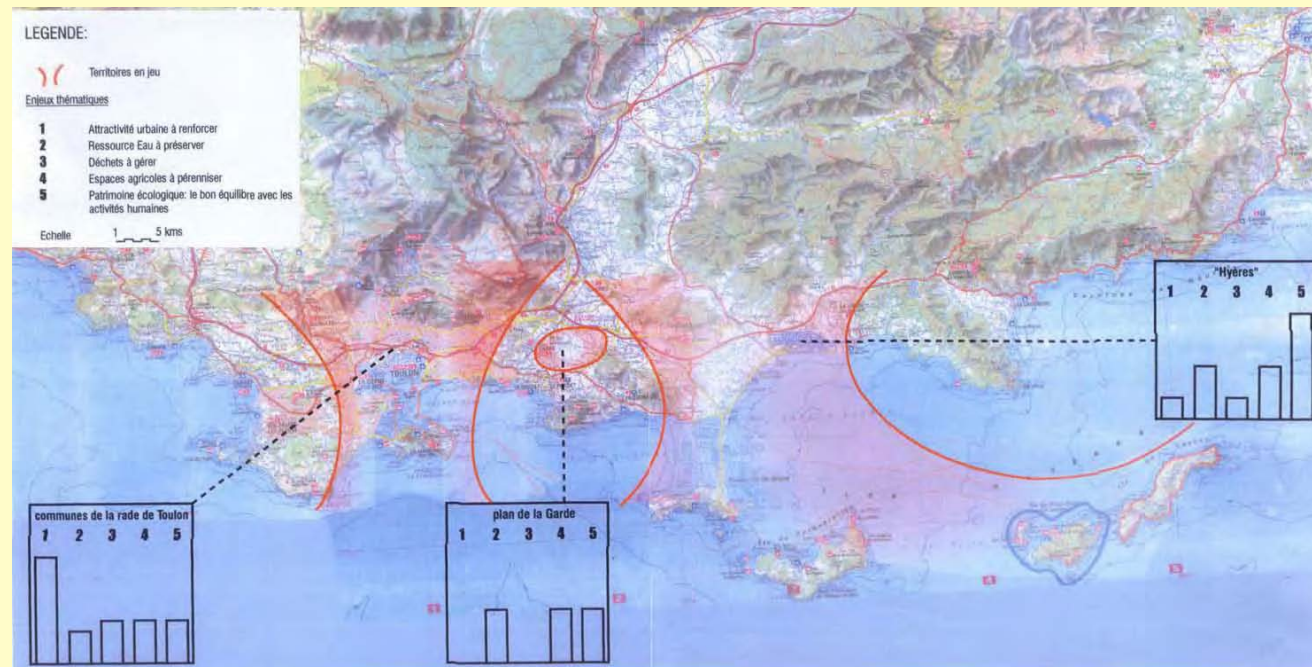
## Les enjeux et objectifs :

Au-delà de la mise en œuvre de l'ensemble des actions relevant du Contrat de Baie de la rade de Toulon quatre grands objectifs sont mis en avant, correspondant à autant d'enjeux importants.

### 1 – AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ URBAINE DU CŒUR DE LA RÉGION URBAINE TOULON/HYÈRES

Quatre actions concourent à la mise en œuvre de cet objectif :

- Ouverture aux activités civiles et mise en valeur concomitante de la majorité des forts militaires
- Intégrer la Corderie dans un projet urbain.
- Poursuivre et finaliser la démarche Atalante(démarche engagée par les services de l'Etat avec les partenaires chargés de la gestion du DPM pour définir une cohérence d'aménagement à 20 ans de la petite rade).







## **2 – PRÉSERVER EN QUANTITÉ ET EN QUALITÉ LA RESSOURCE EAU**

Au-delà de la mise en œuvre de l'ensemble des actions relevant du Contrat de Baie de la rade de Toulon(paraphe 3), trois actions concourent à la mise en œuvre de cet objectif :

- Engager et réaliser la démarche Schéma d'aménagement et de gestion des eaux du Gapeau et en particulier déterminer un nouvel équilibre quant aux usages des eaux du Gapeau.
- Améliorer considérablement la gestion et le traitement des effluents issus de l'assainissement non collectif (de 4000 à 5000 installations dans l'ouest varois).
- Améliorer la gestion des eaux pluviales s'agissant notamment des plages et eaux de baignade, et en particulier dans les communes ne relevant pas du Contrat de Baie de la rade de Toulon.

## **3 – LA GESTION DE L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS : VERS UNE POLITIQUE PLUS EFFICACE ET ÉCONOME**

Deux actions concourent à la mise en œuvre de cet objectif :

- Sortir la filière organique/matière – traitement des boues, déchets verts, fermentescibles...
- Se pose la question de savoir si les développements attendus de la filière énergie-incinération ne sont pas trop rapides et importants, rendant alors peu crédibles les alternatives notamment organiques.

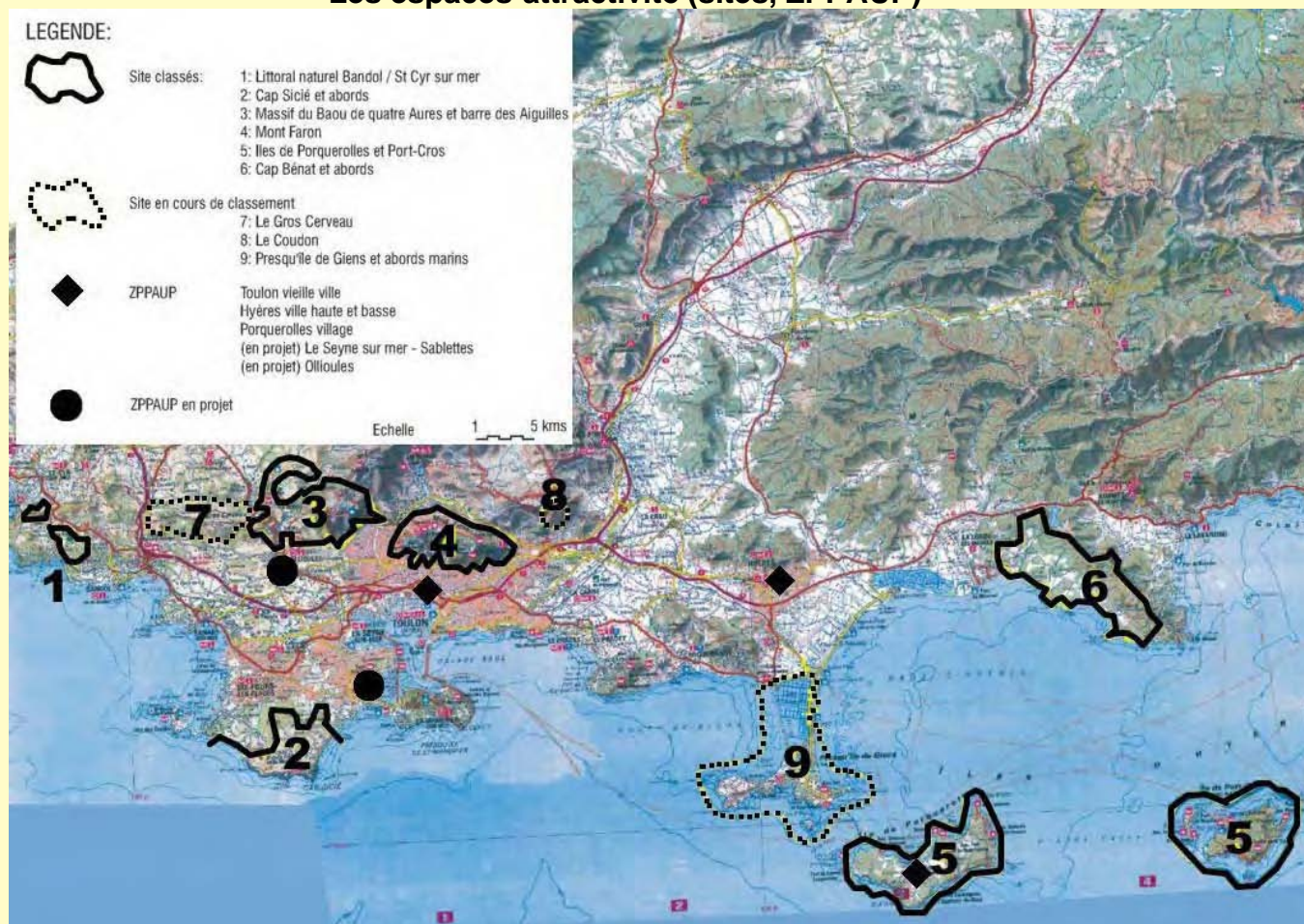
## **4 – LE « BON » ÉQUILIBRE ENTRE LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS HUMAINES ET LA PÉRENNITÉ DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE ET NATUREL**

Quatre actions concourent à la mise en œuvre de cet objectif :

- Avancer et finaliser la démarche Natura 2000 s'agissant des cinq sites\* retenus pour la région urbaine Toulon/Hyères.
- Engager l'opération Grand Site associée au classement de la presqu'île de Giens et étangs d'Hyères.
- Acquérir et gérer le « tiers sauvage » correspondant à cette tierce partie du littoral varois qui est encore et restera ainsi dans le futur non urbanisée et disponible comme « bien public commun » ; soit, à terme, environ 10 000 hectares.
- Définir le bon équilibre pour les espaces naturels du Plan de La Garde et d'Ollioules qui constituent des enjeux importants en terme d'espace « nature », « sportifs », promenade, agricole et de coupure d'urbanisation au cœur de l'agglomération.



## Les espaces-attractivité (sites, ZPPAUP)



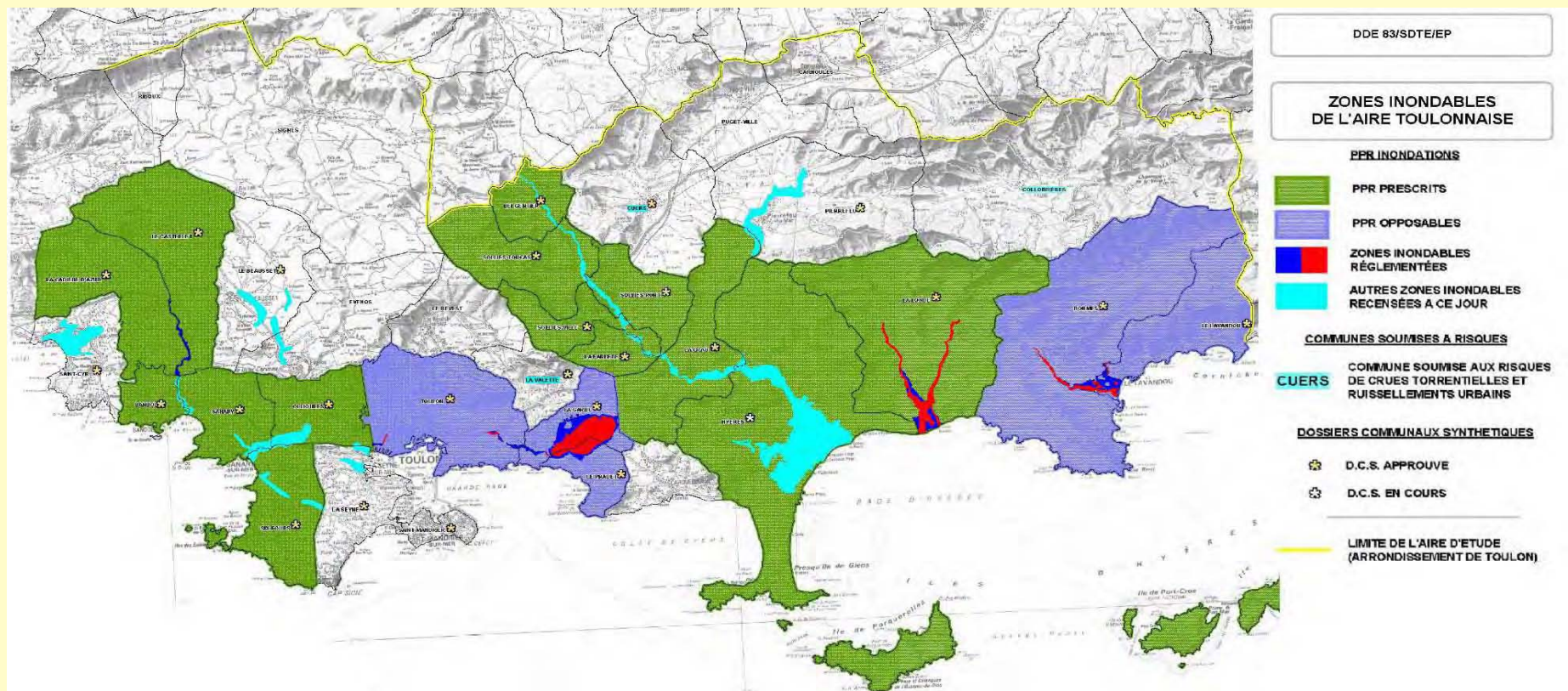




## 5. PRÉVENTION DES RISQUES MAJEURS

Les risques technologiques sont très présents au cœur même de la région urbaine, en l'occurrence à Toulon, car liés à la présence et aux activités de la Marine Nationale. L'atout fort que la Marine représente s'accompagne de cette contrepartie.

Les risques naturels majeurs sont bien identifiés au travers des démarches P.P.R. Le risque inondation est particulièrement présent dans la plaine (Le Plan) de La Garde, alimentée par l'Eygoutier.





## 6- LE CONTRAT DE BAIE DE LA RADE DE TOULON ET DE SES BASSINS VERSANTS:

Initié en 1998 par le syndicat intercommunal de l'aire toulonnaise ( SIAT ), le contrat de baie de la rade de Toulon et de ses bassins versants a obtenu l'agrément du conseil national d'agrément le 22 mars 2002 et apporte les premiers financements à ces actions.

Le maître d'ouvrage en est aujourd'hui la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée ( TPM )

### Contrat de Baie de la rade de Toulon





**- Objectifs :**

- préserver et restaurer les écosystèmes littoraux
  - qualité des milieux aquatiques et des eaux de baignades
  - préservation de la faune et de la flore marines
  - reconquête de la frange littorale
- valoriser le patrimoine et l'économie de la rade
  - maintien des activités industrialo-portuaires
  - développement des activités liées à la mer, notamment du tourisme
- optimisation du rapport usages / espaces

**- Actions à mettre en œuvre :**

**- Réduction des flux de pollutions ( 81 projets )**

- amélioration du fonctionnement des réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales
- remise à niveaux des équipements des ports de plaisance et des chantiers navals associés
- équipements antipollution des ports de plaisance :
  - collecte et récupération des eaux résiduaires et des aires de carénage
  - construction de déchetteries portuaires
  - installations de vidange des effluents des bateaux dans les ports
  - stations d'avitaillement
- opération pilote pour la mise en œuvre d'un plan de gestion environnementale des dragages marins, avec suivi scientifique

**2 – Préservation et entretien des milieux ( 45 projets )**

- entretien et valorisation des cours d'eau
- élaboration d'une charte aquacole pour le développement durable des activités piscicole et conchylicole
- contrôle de la caulerpa taxifolia(algue verte)
- mise en valeur paysagère de l'ensemble de l'aire pour son développement touristique
- inventaire des mouillages forains illégaux et élaboration d'un programme de résorption
- collecte et traitement des macro-déchets
- enlèvement des épaves





### **3 – Gestion intégrée ( 31 projets )**

- organisation et gestion du contrat de baie
- communication et formation



## En conclusion :

Troisième grande agglomération de la région, L'aire toulonnaise n'est que trop rarement identifiée comme un ensemble urbain de plus de 500 000 habitants. De ce fait, 5 grands enjeux apparaissent essentiels pour permettre à l'agglomération de se repositionner au niveau national et à ses habitants de bénéficier d'un cadre de vie et d'un développement durable de qualité :

### 1 – Assurer un équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces agricoles et naturels

- limitation de l'étalement urbain et le renouvellement urbain,
- développement durable du territoire,
- préservation des espaces agricoles de qualité.
- mise en place d'une politique cohérente d'aménagement du territoire et d'urbanisme (SCOT, PLU de qualité, PLH, PDU, DVA, agence d'urbanisme...)

### 2 - favoriser l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération en agissant sur :

- les transports et les déplacements permettant un meilleur accès à l'aire : tunnel, TGV, TER, plate-formes multimodales et logistiques de marchandise, port, aéroport ...
- l'enseignement et la recherche (pôle universitaire...)
- le développement économique : zones d'activité d'intérêt communautaire, reconquête des friches, renforcement du pôle touristique...
- les activités culturelles : mise en valeur des pôles d'excellence (opéras, festivals ...)
- les activités sportives et de loisirs.



### **3 – Intégrer les politiques de déplacements dans le cadre du développement urbain :**

- une meilleure desserte et accessibilité à l'agglomération,
- une articulation nécessaire entre les transports collectifs et le développement urbain
- la maîtrise du développement des déplacements automobiles afin de désengorger les axes par le développement de modes de déplacement alternatifs et lutter contre les nuisances induites par ce mode de transport,
- l'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain. (espaces piétonniers de qualité, pistes cyclables, gares, parkings relais, TCSP...).

### **4 - Renforcer la cohésion sociale, le développement de l'habitat social (11,8 % de logements sociaux)**

- augmenter la production de logements sociaux(19 000 logements à construire en 20 ans)
- considérer le renouvellement, la requalification et la revitalisation urbaine comme une priorité,
- éradiquer l'habitat indigne,
- accueillir les gens du voyage,
- développer une stratégie de recherche et de maîtrise foncière.

### **5 - Intégrer le développement durable à chacun de ses grands axes et poursuivre les mesures de préservation et de valorisation de l'environnement :**

- risques naturels et industriels
- qualité des eaux et de l'air
- préservation et valorisation des milieux naturels, paysagers et historiques
- réduire les nuisances : (bruit, déchets...)
- améliorer le cadre de vie(entrées de ville, publicité, déplacements, espaces de loisirs et de nature...).