N°3 / mars 2007

Lettre d'information
du SCoT Provence Méditerranée

NOUVELLE AIRE

SCoT Provence Méditerranée

Un territoire à la loupe

Sommaire

PAGE 2 Qu'est-ce que le SCoT? Où en est la démarche?

PAGE 3 Le SCoT se met en 4!

PAGE 16 Le SCoT vous invite

Le diagnostic du SCoT, un zoom par secteur:

PAGE 4 le secteur Ouest

PAGE 7 le secteur Toulon Provence Méditerranée

PAGE 10 le secteur Vallée du Gapeau

PAGE 13 le secteur Est

SCOT
Provence Méditerranée

Editorial

L'année dernière, le diagnostic général du SCoT a permis de dresser des constats. Qu'ils soient forces ou faiblesses, ceux-ci ont permis d'engager une vraie réflexion sur notre territoire. Aujourd'hui, à partir de ce diagnostic, les élus du SCoT dessinent la politique d'aménagement à long terme de notre territoire.

Le périmètre du SCoT Provence Méditerranée, qui couvre 31 communes, a été découpé en 4 secteurs, prenant ainsi en compte les spécificités de chacun.

Dans cette lettre, je vous invite donc à découvrir les éléments de diagnostic propres à chacun des secteurs et les enjeux qui ont été formulés pour améliorer, tous ensemble, le développement de notre territoire.

J'espère que ce numéro de Nouvelle Aire sera pour vous l'occasion de redécouvrir votre espace de vie et je vous invite bien sûr, à suivre le SCoT et à nous faire partager votre opinion.

Robert Bénéventi

Maire d'Ollioules
Vice Président
de Toulon Provence Méditerranée
Président du SCoT
Provence Méditerranée

SCoT ?

Les élus de l'aire toulonnaise ont choisi d'élaborer un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Ce document d'urbanisme orientera le développement de 31 communes à l'horizon 2020. Une fois établi, il dessinera, dans une logique de développement durable, le futur de l'aire toulonnaise en termes de localisation des logements, de développement économique, de politique des transports, de protection de l'environnement…

Le SCoT présente l'intérêt de proposer une vision globale, au-delà d'un seul territoire communal ou intercommunal dont l'étroitesse ne permettrait pas de traiter certaines problématiques transversales telles que les transports, l'habitat, la protection des paysages etc...

OÙ EN EST SON ÉLABORATION ?

Le SCoT est un document qui présente plusieurs éléments.

Il se compose notamment :

- d'un **Diagnostic Territorial,**
- d'un **Projet d'Aménagement et de Développement Durable ou PADD** (les grandes stratégies d'aménagement et de développement),
- d'un **Document d'Orientations Générales** (les orientations concrètes qui permettent de réaliser le projet).

Le diagnostic territorial est déjà réalisé (cf. lettre n° 2). Il a été approfondi secteur par secteur pour mieux mettre en lumière les particularités des entités géographiques qui composent le territoire du SCoT (c'est ce qui vous est présenté dans cette lettre). Aujourd'hui, les élus se penchent sur le PADD et sur le Document d'Orientations Générales.

Carte d'identité du SCoT

Nom : *SCoT Provence Méditerranée*

Membres : *31 communes (cf. carte) représentées par 2 élus par commune*

Date de naissance : *8 novembre 2002 (date de l'arrêt du périmètre du SCoT par le Préfet)*

Taille : *119 170 hectares*

Poids démographique :

Dernier chiffre officiel (recensement INSEE 1999) : 512 907 habitants. Estimation provisoire (calcul Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise 2005) : 535 000 habitants

Signes particuliers :

Le territoire du SCoT Provence Méditerranée est fortement marqué par ses espaces naturels et son littoral :

- Espaces urbanisés : 22 190 ha (19 %)

- Espaces agricoles : 15 680 ha (13 %)

- Espaces naturels : 81 300 ha (68 %) } *Soit 81 %*

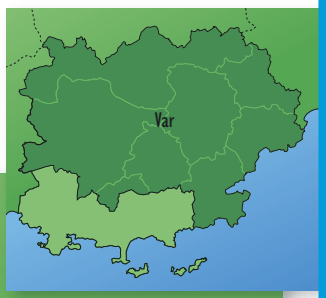
- Linéaire côtier : 294 km en comptant les îles

C'est aussi un territoire très peuplé, il est le troisième pôle démographique de la façade méditerranéenne française (après Marseille et Nice), c'est aussi la 9ème agglomération de France.

4 secteurs pour un territoire

Le territoire du SCoT Provence Méditerranée est uni et cohérent. Uni parce que 31 communes réfléchissent ensemble à son devenir, cohérent parce qu'il prend en compte un véritable « bassin de vie ». Cette unité ne remet pas en cause la grande diversité de ce territoire, au contraire, elle la fait respecter.

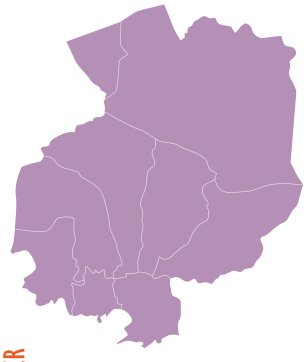
Ainsi, pour mieux prendre en compte cette diversité et ces multiples identités, il a semblé souhaitable en élaborant le SCoT, de définir quatre grands secteurs d'étude.



Le Système d'Information Géographique, un outil d'aide à la décision au service du SCoT.

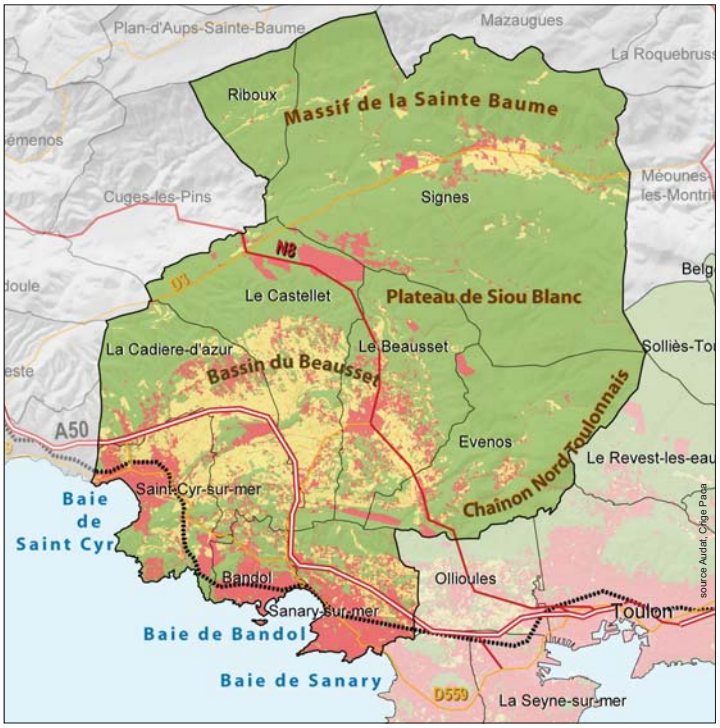
Pour la réalisation technique du Schéma de Cohérence Territoriale, le Syndicat Mixte a fait l'acquisition d'un Système d'Information Géographique (SIG). Derrière ce mot se cache en fait un outil informatique qui permet de rassembler et d'analyser des informations localisées géographiquement. Il apporte ainsi des éléments de connaissance sur le territoire facilitant la décision.

Le SIG permet de visualiser la topographie, les routes, le cadastre, la photo aérienne, les zones à risques, l'occupation du sol (zones urbaines, zones agricoles, forêts…). Ses applications sont multiples, on peut par exemple calculer la surface des espaces agricoles ayant disparu depuis trente ans, imaginer l'intégration d'un nouveau projet d'aménagement dans la ville ou encore représenter spatialement la localisation de l'emploi dans l'aire toulonnaise.



Le Secteur Ouest

Géographie - Environnement



L'occupation du sol en 2003
- Espace artificialisé
- Espace agricole
- Espace naturel

Limites administratives
- Limite communale du SCoT
- Département et communes limitrophes
- Limite de secteur

Infrastructures
- Voie ferrée
- Autoroute
- Nationale
- Départementale

Les neuf communes du secteur Ouest s'étendent sur 35 700 hectares soit 30 % de la superficie totale du territoire du SCoT. Le secteur est composé de trois grands ensembles urbains et paysagers : le littoral, le bassin du Beausset et le versant sud de la Sainte-Baume.

L'essentiel de la population, de l'emploi et de l'activité économique se concentre sur le littoral.

Le secteur Ouest est caractérisé par une très grande richesse écologique terrestre (massif de la Sainte-Baume, piémont du Siou Blanc) ainsi que par un patrimoine géologique exceptionnel (Grès de Sainte-Anne). Sur le relief d'arrière-pays, des espaces naturels sont protégés ou en cours de protection par l'Etat (Gros Cerveau) ou par le Conseil général. Le Conservatoire du Littoral possède un site d'importance entre Bandol et Saint-Cyr (Pointe Fauconnière et Port d'Alon).

Les espaces naturels et agricoles dominent fortement ce territoire (environ 87 % du territoire en 2003). Le Massif de la Sainte-Baume constitue la toile de fond paysagère du secteur Ouest. Attenant au plateau du Siou Blanc, il est l'un des grands espaces de nature du territoire du SCoT Provence Méditerranée.

L'activité agricole a façonné les paysages que l'on connaît aujourd'hui : la viticulture est omniprésente (73 % de la surface agricole utile en 2000). Parmi ces surfaces viticoles, 80 % sont dédiées aux vignes d'appellation.

Les surfaces urbanisées ont doublé en trente ans en raison du développement significatif de l'urbanisation dans les communes littorales et autour des villages du bassin du Beausset. Elles représentent aujourd'hui 13 % du territoire du secteur Ouest.

Le secteur Ouest a pour spécificité de se situer à l'interface de l'agglomération toulonnaise et de l'agglomération marseillaise, ce qui influence fortement son développement.

Démographie

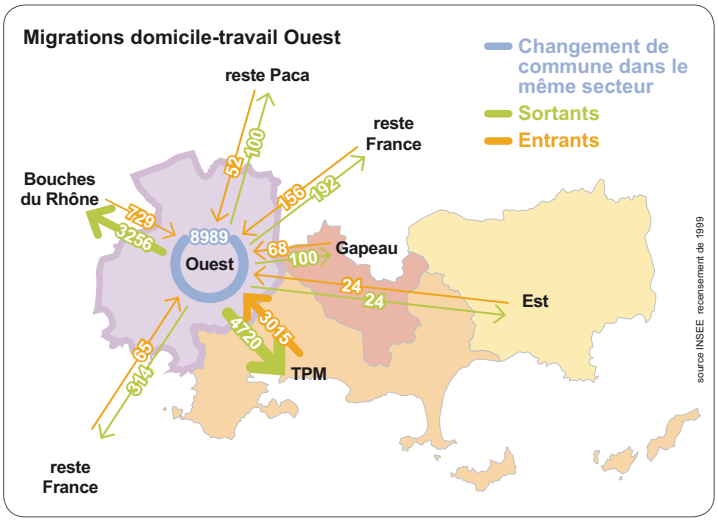
En 1999, on dénombrait 53 500 habitants dans le secteur Ouest. En trente ans, la population a plus que doublé. La croissance démographique s'est concentrée pour plus de la moitié dans les trois communes littorales même si quatre communes de l'intérieur (Evenos, Le Castellet, Signes et Le Beausset) ont triplé leurs effectifs de population. Cette croissance s'explique par l'arrivée de nouveaux habitants dans le secteur et ce, depuis les années 60. Ces personnes proviennent essentiellement de l'aire marseillaise et des autres régions françaises.

La proportion de personnes de plus de 60 ans (30,6 %) est nettement plus forte que dans l'aire du SCoT (26,4 %) et qu'en France (20,3 %). Les situations sont néanmoins contrastées selon les communes : la part des plus de 60 ans est de 41 % pour la commune de Bandol, de 25 % au Castellet et au Beausset et moins de 20 % à Signes par exemple.

Les plus de 60 ans pourraient regrouper 40 % de la population du secteur en 2020 si les tendances démographiques des années 90 se poursuivaient.

Déplacements

Les habitants du secteur Ouest utilisent beaucoup leurs voitures pour se déplacer : 85 % des ménages ont une voiture (contre 78 % en moyenne dans le SCoT) et 35 % en ont deux (27 % dans le SCoT). Cette forte dépendance à l'usage de la voiture est particulièrement marquée dans les communes de l'arrière-pays. Elle s'explique notamment par la faiblesse de l'offre en transports en commun (trains express régionaux et cars) et une organisation du territoire qui ne favorise pas l'usage de la marche ou du vélo (nombreux hameaux, habitat diffus…). Par ailleurs, de nombreux actifs travaillent hors du secteur Ouest. Les centres-villes des communes littorales et du Beausset sont particulièrement pénalisés par l'engorgement routier, aggravé l'été par la fréquentation touristique. Plusieurs projets devraient améliorer cette situation. Il s'agit de la voie de contournement du Beausset à l'entrée nord de la ville (et du maillage du chemin de Pignet à la RDN 8) pour faciliter l'accès au parc d'activités de Signes et au Circuit du Castellet ; la création de l'échangeur d'Ollioules-Sanary devrait faciliter également l'accès vers Sanary depuis le nord de la commune, du pont de la Reppe pour la liaison Sanary-Six-Fours. Enfin l'achèvement de la déviation de Saint-Cyr délestera le centre-ville du trafic est-ouest.



Le mot des élus

L'attractivité est la marque essentielle du secteur Ouest. La forte pression résidentielle s'explique par une demande d'actifs venus de l'aire marseillaise, de l'aire toulonnaise et par des arrivées d'autres régions, souvent de retraités, dans les communes littorales.

Le secteur Ouest est confronté à un important enjeu de maîtrise de son développement, fortement contraint par :
- *un littoral urbanisé qu'il s'agit de préserver,*
- *une activité agricole qu'il s'agit de valoriser,*
- *des caractéristiques paysagères à maintenir et des risques incendies à réduire.*

Ainsi, l'élaboration d'une stratégie foncière et d'une stratégie en matière d'habitat est une priorité pour le secteur afin de répondre à ses propres besoins en matière de production de logements.
En parallèle, il s'agira de préserver dans notre secteur les richesses naturelles, agricoles, le littoral et notre patrimoine villageois.

René JOURDAN

Maire de La Cadière d'Azur,
Président de la commission du secteur Ouest

Les grands enjeux

■ *Préserver les espaces naturels agricoles et les caractéristiques paysagères du secteur.*

■ *Améliorer le maillage routier et l'offre de transports en commun entre le littoral et l'arrière-pays, vers Toulon et en profitant des gares.*

■ *Structurer le développement autour des pôles urbains, des villages et des hameaux pour limiter l'étalement urbain.*

■ *Maîtriser la pression démographique et développer une stratégie en matière d'habitat en profitant des potentiels de renouvellement urbain et des sites d'extension du secteur et, plus particulièrement pour la Communauté de Communes Sud Sainte-Baume, en élaborant un Programme Local de l'Habitat, permettant de mettre en œuvre une politique foncière et d'habitat adaptée aux besoins spécifiques du secteur et assurant une offre de logements diversifiée.*

■ *Etaler la fréquentation touristique dans le temps et dans l'espace.*

■ *Organiser le développement économique du secteur en confortant le développement du Parc d'Activités de Signes, en soutenant la viticulture et en valorisant le potentiel de développement des activités tertiaires.*

■ *Autoriser le développement de la carrière de Croquefigue pour répondre aux besoins du secteur Ouest et de l'agglomération et imaginer la réutilisation des anciennes carrières.*

En matière de transports en commun, la situation est contrastée entre les communes du littoral et les autres. Bandol, Sanary et Saint-Cyr sont bien desservies par le réseau de trains express régionaux. Cependant, les horaires privilégient les déplacements vers Marseille. Bandol et Sanary bénéficient en outre d'une desserte en car vers Toulon mais sa lenteur est dissuasive.

Les pôles urbains du bassin du Beausset et du versant sud de la Sainte-Baume ont une offre nettement insuffisante. Pour les autres communes de la plaine et du nord, l'offre est quasiment inexistante (en dehors des cars scolaires).

Développement économique

Le secteur Ouest a une vocation plutôt résidentielle. En 1999, on ne comptait que 13 000 emplois pour 17 700 actifs habitant dans le secteur et ayant un emploi. Cela implique de nombreux déplacements domicile-travail. Ainsi, 4 700 personnes du secteur Ouest se rendent quotidiennement dans TPM pour y travailler et 3 300 dans les Bouches-du-Rhône.

En un quart de siècle, le nombre d'emplois recensés dans le secteur a quasiment doublé (+90 %) en passant de moins de 7 000 en 1975 à un peu plus de 13 000 en 1999. Ce rythme de progression s'est traduit dans les faits par une hausse très soutenue des emplois de service, et dans une moindre mesure, commerciaux. Cette croissance est liée au tourisme et aux besoins en services liés à une population en constante progression. Ces activités sont particulièrement importantes dans les communes du littoral ainsi qu'au Castellet.

L'agriculture et l'industrie agroalimentaire constituent un autre pilier important de l'économie du secteur avec un emploi sur dix en 1999 (un emploi sur 25 dans le SCoT). Sur la période 1975-1999, l'agriculture a toutefois perdu des emplois (sauf à La Cadière et au Castellet grâce à la vitalité de l'activité viticole avec le terroir de l'AOC Bandol). A noter également, la présence d'une filière en devenir : celle de l'oléiculture avec la future appellation AOC « Huile de Provence ».

L'activité économique se localise essentiellement dans les villes ou les espaces touristiques. Ainsi, hormis l'exception notable du Parc d'Activités de Signes (1 300 emplois), le territoire accueille peu de zones d'activités. Elles ont une vocation essentiellement de proximité, pour l'artisanat et parfois pour le commerce local.

Logement

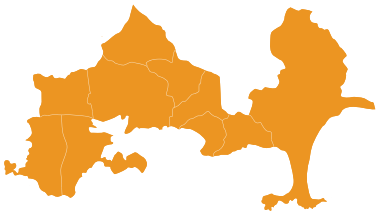
Entre 1968 et 1999, le parc de logements du secteur Ouest est passé de 15 300 à 42 500 unités. Cette croissance s'explique à la fois par l'accueil de nouveaux arrivants, la réduction de la taille des ménages* (qui implique, à population constante, plus de résidences principales) et l'augmentation de la part des résidences secondaires dans le parc de logements. Ces éléments illustrent la pression que subit l'ensemble des communes du secteur Ouest.

La production de logements depuis 1999 est un peu supérieure à la moyenne observée dans les années 90. Près du tiers de cette production est lié aux livraisons de logements de la ZAC du Plan de la Mer à Saint-Cyr-sur-Mer. Si les tendances démographiques observées dans les années 90 se reproduisaient, le rythme actuel de production de logements pourrait être insuffisant.

En 1999, un peu plus de quatre logements sur dix étaient des résidences secondaires. Cette part est particulièrement forte dans les communes littorales (51 % à Saint-Cyr, 56 % à Bandol et 40% à Sanary). Le poids des résidences secondaires est ancien, en lien avec la vocation touristique et balnéaire des communes littorales. Néanmoins, les années 1990 ont été marquées par un recul du taux de résidences secondaires au profit des résidences principales. En effet, la baisse de la production de logements conjuguée à des arrivées d'actifs et à des arrivées de retraités venus occuper de façon définitive ce qui était auparavant des villégiatures saisonnières a exercé une pression sur le parc de résidences secondaires.

D'autre part, 61 % des logements occupés en 1999 étaient des maisons individuelles. Les dernières tendances de la construction neuve montrent un maintien de la production de ce type de logements aux alentours de 65 %.

* *La réduction de la taille des ménages s'explique à la fois par la diminution du nombre d'enfants par ménage, par la progression du nombre de personnes âgées (et donc du nombre de ménages comptant seulement une ou deux personnes), et par la diminution du nombre de ménages regroupant sous un même toit plusieurs générations.*

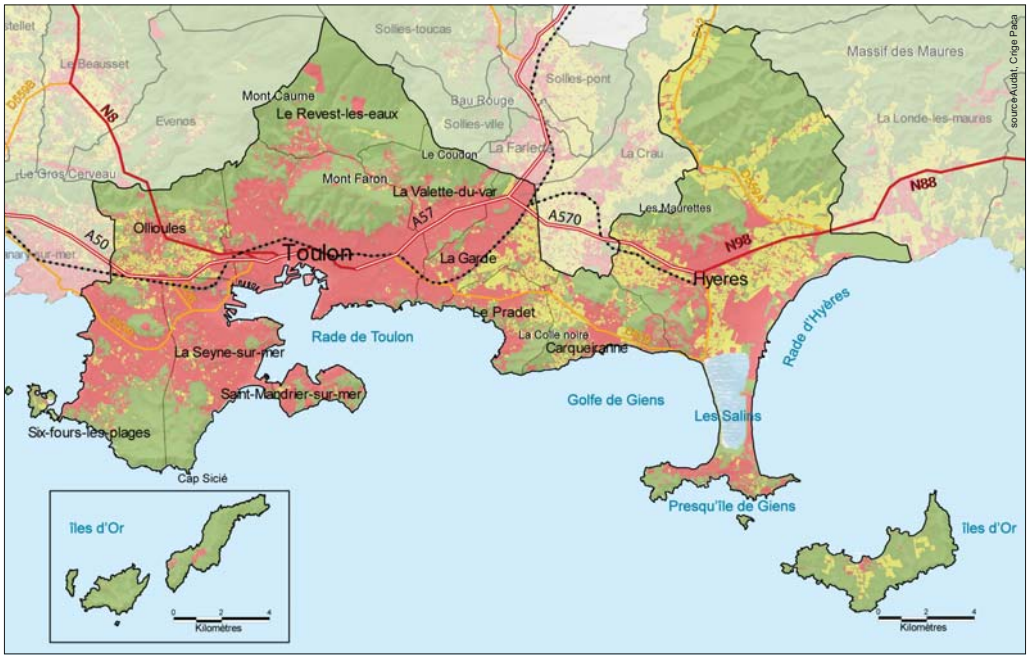


Le Secteur TPM

Géographie - Environnement

Le secteur Toulon Provence Méditerranée, formé de 11 communes, s'étend sur 32 900 ha (28 % de la superficie totale du SCoT). C'est un territoire marqué par les reliefs et les grands ensembles naturels qui structurent le paysage tout en « canalisant » l'urbanisation.

Il se compose, à l'Est, du massif des Maures et des Maurettes, au Nord des massifs du Coudon, du Faron, du Mont Caume et du Croupatier et au Sud, du massif du Cap Sicié, des reliefs littoraux de la Corniche du Cap Brun et de la Colle Noire ainsi que des îles (Embiez, Porquerolles, Port Cros, Levant) et presqu'îles (St Mandrier,



L'occupation du sol en 2003
- Espace artificialisé
- Espace agricole
- Espace naturel

Limites administratives
- Limite communale du SCoT
- Département et communes limitrophes
- Limite de secteur

Infrastructures
- Voie ferrée
- Autoroute
- Nationale
- Départementale

Giens). Tous ces espaces naturels présentent une grande diversité écologique. Ils bénéficient d'un ensemble de protections : le Parc National de Port-Cros, des sites classés (Mont Faron, Baou des Quatre Aures et Gorges d'Ollioules, Cap Sicié, Presqu'île de Giens) ou en cours de classement (Coudon, Gros Cerveau), de nombreuses acquisitions du Conservatoire du Littoral, (les Salins d'Hyères, La Colle Noire…), et du Conseil général (Plan de La Garde…) et un arrêté de biotope sur les falaises du Mont Caume.

A la différence des autres secteurs, TPM est un espace fortement urbanisé : il concentre les deux-tiers de l'urbanisation du territoire du SCoT. Les espaces agricoles (12 % de la superficie totale de TPM) se concentrent à l'Est de l'agglomération (Hyères, Carqueiranne, Le Pradet) et dans une moindre mesure à l'Ouest (Ollioules). Ils jouent un rôle économique important notamment grâce à l'horticulture et à la viticulture.

Démographie

TPM compte aujourd'hui plus de 400 000 habitants. Depuis 1968, le secteur a gagné 81 500 habitants, soit une progression de 26 %. Cette croissance démographique est alimentée principalement par un solde naturel positif (excédent des naissances sur les décès) et par l'installation de nouveaux habitants (en grande partie provenant d'autres régions françaises).

Mais si le secteur concentre les trois-quarts de la population de l'aire du SCoT, il n'a accueilli que le tiers de la croissance démographique des 31 communes sur la période 1990-1999 (soit un gain de 9 551 habitants sur les 27 701 que gagne le SCoT). De nombreux ménages ont quitté TPM (notamment Toulon, La Seyne, Hyères et dans une moindre mesure La Garde et La Valette), pour s'installer principalement vers le nord-est (Vallée du Gapeau, axes Cuers - Le Luc et Cuers – Brignoles).

Développement économique

Le secteur de TPM est le moteur économique de l'aire toulonnaise : il concentre 84 % des emplois (soit 141 000 emplois) de l'aire du SCoT. Il a accueilli environ 70 % des emplois créés dans l'aire du SCoT au cours des dix dernières années.

Les emplois se localisent principalement autour de quatre grands pôles qui regroupent l'essentiel de l'offre commerciale et des équipements (hôpitaux et établissements de formation supérieure, grands équipements culturels, sportifs…). On distingue :

- Le « grand centre-ville » de Toulon : (46 800 m² de grandes surfaces commerciales et 35 000 emplois en dehors de la Base Navale qui en compte 22 000)

- Le « pôle Est » : (158 000 m² de grandes surfaces commerciales et 17 000 emplois). Il est constitué par les espaces d'activités commerciales et de grands équipements de La Garde - La Valette (Valgora - Grand Var - Université) qui se prolongent par la ZI de Toulon Est.

- Le « grand centre-ville de Hyères » : (28 800 m² de grandes surfaces commerciales et 15 000 emplois)

- Le « pôle Ouest » : (96 000 m² de grandes surfaces commerciales, 19 000 emplois) associe le centre-ville de La Seyne et les nouveaux espaces commerciaux et de grands équipements qui ont émergé à La Seyne autour du quartier Berthe et de l'échangeur de Camp Laurent, à Six-Fours dans le secteur des Playes et à Ollioules autour du quartier Quiez et de l'échangeur de La Beaucaire.

Les emplois liés à l'administration publique, à l'armée, à la santé et à la construction navale sont particulièrement nombreux en comparaison avec les autres secteurs. Le commerce, les services à la personne et l'artisanat constituent également des activités économiques importantes, souvent en lien avec le tourisme qui est un pilier de l'activité économique de TPM.

Aujourd'hui l'agglomération souhaite renforcer son rôle de métropole et projette de devenir le pôle de référence européen en matière d'industrie, de défense et de recherche civile liées à la mer.

Logement

Depuis le milieu des années 1990, la production de logements neufs a fortement décliné sur le territoire de TPM. Elle se situe désormais en deçà des besoins de sa population. Ce déficit de production de logements est d'autant plus inquiétant que la création d'emplois reste forte : cela oblige de nombreux ménages à s'installer toujours plus loin de leurs lieux de travail, notamment en dehors de TPM.

De plus, on constate un décalage croissant entre les revenus des ménages résidant dans l'agglomération et le prix de plus en plus élevé des loyers et des logements

Le mot des élus

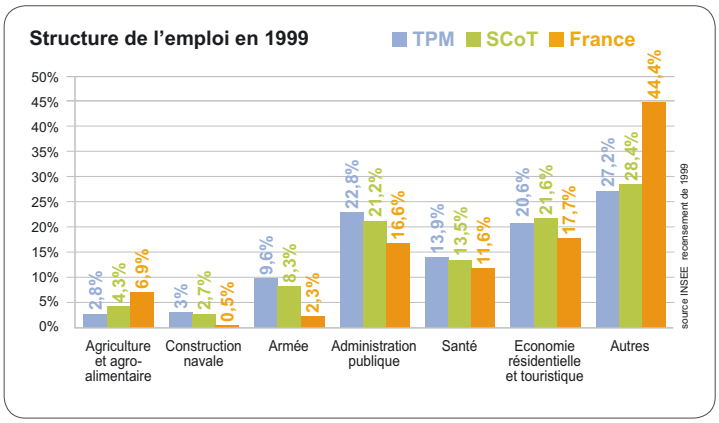
TPM joue un rôle majeur dans le rayonnement de la métropole toulonnaise et dans son développement économique, notamment avec la présence et l'affirmation de la rade, véritable espace emblématique et dynamique de l'aire toulonnaise.

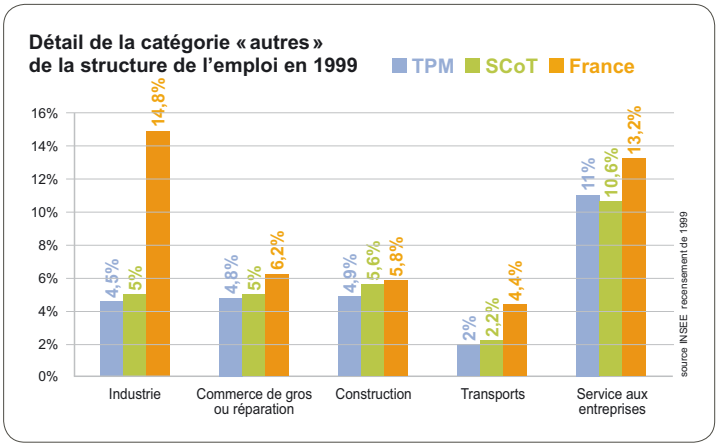
Afin de jouer pleinement son rôle d'espace urbain central et de limiter la pression démographique sur les autres secteurs, le recentrage de la croissance de la population sur TPM apparaît comme un enjeu fort, notamment par une production de logements accrue et diversifiée.

TPM est également un territoire d'une grande richesse, avec un littoral encore préservé, des espaces naturels de grande qualité et une activité agricole toujours présente. Le projet de SCoT Provence Méditerranée doit permettre à toutes ces fonctions et ces qualités de coexister et de s'affirmer dans un projet de territoire équilibré.

Robert BENEVENTI

Maire d'Ollioules,
Président de la commission du secteur Toulon Provence Méditerranée





neufs ou anciens. Cette situation est accentuée par le faible nombre de logements aidés (qui représentait 12,9 % du nombre de résidences principales de l'agglomération en 1999 alors que plus de 80 % des ménages de l'agglomération ont potentiellement accès au logement social au regard de leurs revenus).

L'habitat étant l'une des priorités de l'agglomération, Toulon Provence Méditerranée a engagé une démarche de Programme Local de l'Habitat (PLH). Ses objectifs visent à favoriser la construction de logements neufs, à réhabiliter des logements existants et à produire des types de logements adaptés aux différents besoins de la population.

Déplacements

Le territoire de TPM est marqué par d'importants flux de déplacements. En 2003, on comptabilisait 170 000 véhicules par jour dans le centre-ville de Toulon (trafic dans le tunnel inclus). La croissance du trafic routier aux limites de TPM et sur les grandes liaisons au sein de l'agglomération reflète le décalage croissant qui existe entre les lieux d'habitat, de travail et de grande consommation des habitants du territoire du SCoT. Plus largement, l'augmentation du trafic automobile est alimentée par une localisation des emplois et de l'habitat qui tend à privilégier la seule accessibilité automobile.

Malgré une amélioration en cours, le réseau de transports collectifs n'est pas encore suffisamment performant pour offrir une alternative crédible à l'usage de l'automobile sur les grandes liaisons, notamment en raison de dessertes trop lentes et parfois peu fréquentes. D'autre part, même si des projets routiers sont prévus (deuxième tube, élargissement de l'A57), le trafic futur restera très élevé. Un développement des transports collectifs performant est donc nécessaire dans le cœur de l'agglomération (tramway, bus, navettes maritimes…) mais aussi à l'échelle du territoire du SCoT (lignes de car, dessertes ferroviaires).

Les grands enjeux

- *Jouer un rôle moteur pour l'affirmation métropolitaine et le développement économique de l'aire toulonnaise. A ce titre, la démarche « Pôle de compétitivité Mer » à vocation mondiale, constitue une formidable opportunité.*

- *Renforcer le développement des espaces urbains de la rade de Toulon, du Pôle Est et de Hyères.*

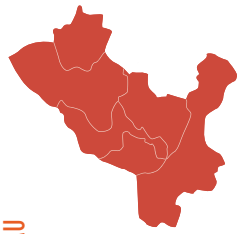
- *Accroître et diversifier l'offre de logements pour limiter la pression démographique qui pèse sur les autres secteurs de l'aire toulonnaise.*

- *Développer l'offre de logements à proximité des grands pôles d'emplois et l'urbanisation autour des axes de transports collectifs pour limiter « à la source » le trafic automobile.*

- *Développer des transports collectifs performants à l'échelle de l'aire toulonnaise.*

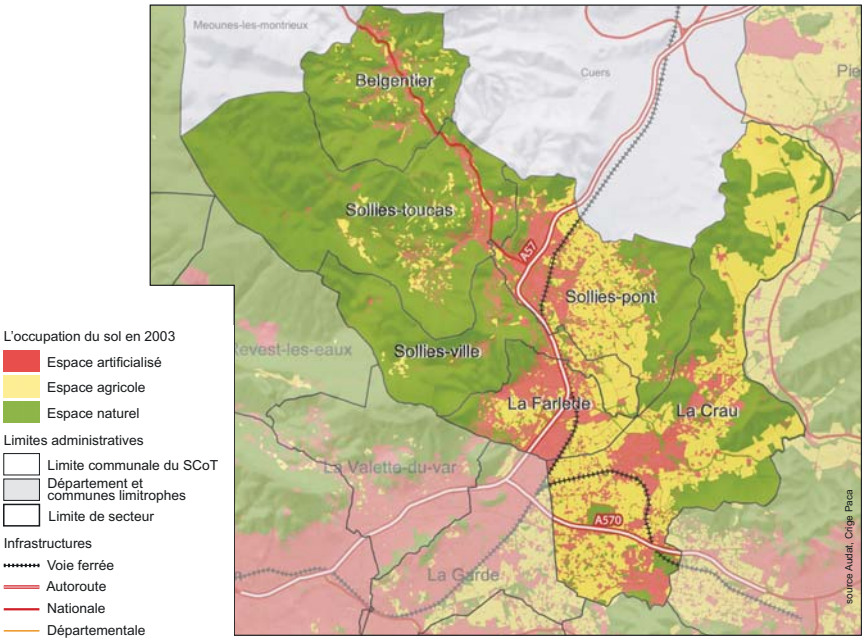
- *Protéger les coupures d'urbanisation pour éviter l'émergence d'une continuité urbaine entre les principaux noyaux bâtis.*

- *Protéger les espaces naturels et agricoles structurants et maîtriser l'évolution des espaces d'urbanisation aérée qui jouent un rôle paysager.*



Le Secteur Gapeau

Géographie - Environnement



Les six communes de la Vallée du Gapeau s'étendent sur 12 100 hectares soit 10 % de la superficie totale du territoire du SCoT.

Le fleuve Gapeau traverse l'ensemble des communes du secteur. Long de 42 km, il prend sa source au pied du massif de la Sainte-Baume à Signes et se jette dans la mer entre l'Aygade et les salins d'Hyères. Ce secteur se compose à l'Ouest de reliefs calcaires : le plateau calcaire de Siou Blanc, la forêt des Morières et le massif du Coudon (en cours de classement) présentent une grande diversité biologique. Une gestion des espaces naturels est engagée à travers l'intégration des massifs calcaires dans le réseau Natura 2000 et l'élaboration d'un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux sur le Gapeau. Les massifs calcaires sont séparés des reliefs cristallins de l'Est par une vaste plaine fertile.

Alors que l'urbanisation s'est développée le long des infrastructures de transport sur la partie Ouest de la plaine et sur le Piémont, la partie Est est restée agricole.

Les trois-quarts des nouveaux espaces urbanisés entre 1972 et 2003 se sont développés sur les espaces agricoles.

La plaine agricole de la Vallée du Gapeau constitue l'un des principaux bassins de production agricole de l'aire du SCoT. Son devenir est toutefois menacé par une très forte pression urbaine et foncière. La viticulture représente 40 % des espaces agricoles, qui sont essentiellement localisés à La Crau, Solliès-Ville et Solliès-Pont, 35 % sont classés en «AOC Côtes de Provence». Mais la particularité de l'agriculture du secteur est constituée par ses vergers (20 % des espaces agricoles, essentiellement figuiers, cerisiers, pêchers). Grâce à ses conditions agronomiques exceptionnelles, la Vallée du Gapeau est le principal terroir producteur de figues en France et bénéficie depuis juin 2006 d'une AOC «Figue de Solliès».

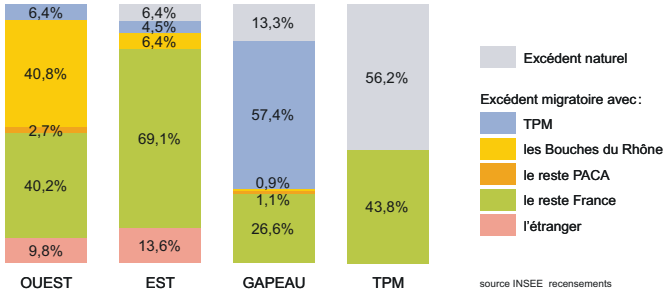
Démographie

La Vallée du Gapeau comptait 40 600 habitants en 1999 soit 8 % de la population du SCoT.

Il s'agit du secteur de l'aire toulonnaise qui a connu le plus fort rythme de croissance démographique depuis les années 70, passant de 16 400 à 40 600 habitants entre 1975 et 1999.

L'arrivée massive de personnes extérieures au secteur, et qui d'autre part, sont souvent des familles, explique en partie ce fort dynamisme démographique. Entre 1990 et 1999, la majorité d'entre eux provenait de TPM.

Facteurs de croissance démographique des secteurs SCoT entre 1990 et 1999



Logement

L'offre de logements de la Vallée du Gapeau doit tenir compte de deux éléments : la satisfaction des habitants du secteur et celle des nouveaux arrivants. Cependant, depuis 1999, le nombre de logements produits a fortement baissé par rapport à la période 1990-1999 (355 nouveaux logements par an entre 1990 et 1999 et seulement 187 par an entre 1999 et 2004).

Dès lors, le nombre de logements ne semble pas suffisant pour satisfaire la demande des habitants du secteur. L'attractivité de la Vallée du Gapeau étant toujours forte, la faiblesse de l'offre en logements entraîne logiquement une pression foncière et immobilière de nature à écarter du marché du logement les populations modestes et les jeunes actifs.

Par ailleurs, l'arrivée de nombreuses familles va de pair avec la construction de maisons individuelles qui représentait en 2004 neuf logements sur dix.

Le mot des élus

La Commission Vallée du Gapeau a mis en lumière les cinq principaux défis qui devront trouver une réponse dans le projet de SCoT.

Une des priorités est la maîtrise du fort rythme de croissance démographique du secteur. Cette pression atténuée permettra de définir une politique d'habitat davantage ciblée et diversifiée, qui réponde aux besoins en logements des habitants du secteur.

Devant le constat de l'affaiblissement des centres-villes et villageois, le second enjeu est de favoriser le renouveau de ces espaces et de conforter les fonctions de centralité de La Farlède, de La Crau et de Solliès-Pont notamment.

Dans le domaine des déplacements, il s'agira donc d'assurer un développement de l'urbanisation cohérent avec l'offre de transports collectifs afin de favoriser leur utilisation.

L'agriculture représente un pilier fort de l'économie de la Vallée du Gapeau, ce qui exige d'afficher, à long terme, une vision claire pour les espaces agricoles.

Dans une vision économique plus large il s'agira également d'optimiser le développement de nos sites d'activités économiques.

Enfin, pour garder son identité, la Vallée du Gapeau doit préserver les coupures d'urbanisation existantes et valoriser ses massifs naturels.

André GEOFFROY

Maire de Solliès-Ville,
Président de la commission du secteur de la Vallée du Gapeau

Les grands enjeux

- *Mieux répondre aux besoins en logements pour les habitants de La Vallée du Gapeau.*
- *Limiter la pression démographique de la Vallée du Gapeau grâce à une offre de logements plus importante dans TPM.*
- *Redynamiser les cœurs de village et conforter les principaux pôles du secteur.*
- *Localiser les espaces d'habitat et d'économie en cohérence avec l'offre de transports collectifs pour favoriser leur utilisation.*
- *Définir une stratégie économique et organiser l'accueil des activités économiques.*
- *Préserver des « coupures vertes » entre les villages pour maintenir une séparation entre les zones d'urbanisation et préserver le caractère rural du secteur.*
- *Permettre le développement de l'agriculture en affichant une vision claire, à long terme, des espaces agricoles et soutenir le développement des terroirs agricoles d'excellence (AOC Figue de Solliès et Côtes de Provence).*
- *Améliorer le réseau de transports en commun dans le secteur.*

Déplacements

Aujourd'hui, seuls 30 % des actifs vivent et travaillent dans la Vallée du Gapeau (ce taux dépasse les 50 % dans les autres secteurs). Ceci a en partie contribué à augmenter le nombre et la longueur des déplacements automobiles sur les grands axes routiers (A57 et A570 notamment). L'implantation des activités économiques et commerciales le long de l'A57 a, d'autre part, accentué la congestion de ces axes qui persistera malgré le projet d'élargissement de l'A57.

La logique du développement de l'urbanisation a été guidée par l'accessibilité automobile : en se localisant principalement dans des lieux uniquement accessibles en voiture, les nouveaux quartiers d'habitat ont favorisé la croissance du trafic. Ainsi, les habitants du secteur sont particulièrement dépendants de l'automobile pour se déplacer : seuls 10 % des ménages n'ont pas de voiture (contre 22 % en moyenne dans le territoire du SCoT).

Il n'existe pas aujourd'hui de véritable alternative à la voiture dans le secteur. Les déplacements en transport en commun (TER, réseau départemental) ne sont pas performants (coût, temps de trajet, fréquence…) notamment vers les principaux pôles d'emplois (Toulon, Hyères, la ZI de Toulon Est…).

Développement économique

En 1999, le secteur comptait 9000 emplois. Entre 1975 et 1999, le nombre d'emplois a beaucoup augmenté : +136 %, soit une hausse très au-dessus de la moyenne de l'aire du SCoT (+61 %).

La croissance économique s'est essentiellement localisée dans trois communes (La Farlède, La Crau et Solliès-Pont) notamment en raison du développement des espaces d'activités économiques (ZI de Toulon Est, Bec de Canard, Gavary, La Poulasse…).

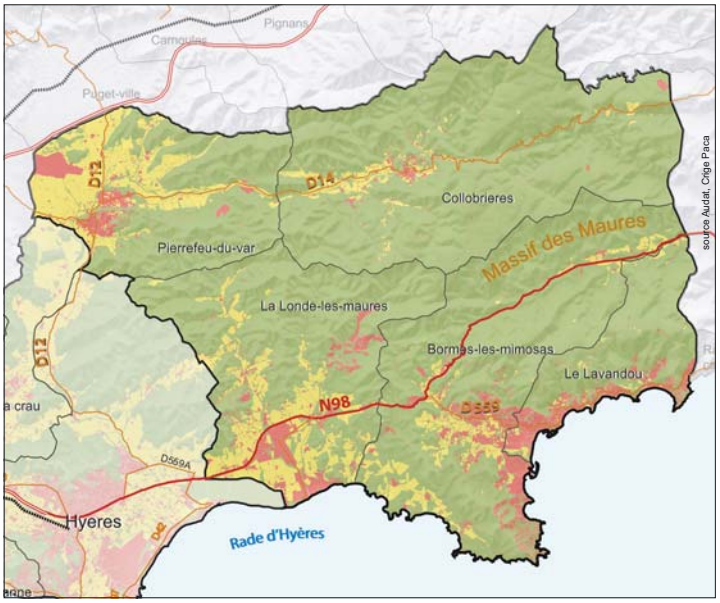
L'activité industrielle a nettement reculé. Le rôle traditionnel de Belgentier et de La Crau s'est affaibli tandis que le développement de la ZI de Toulon Est a placé La Farlède en pôle prééminent (23 % des emplois industriels en 1975 et 56 % en 1999).

Parallèlement, l'activité des services (hors commerces) a connu une véritable explosion entre 1975 et 1999 avec un triplement du nombre d'emplois, notamment due aux entreprises de logistique de Bec de Canard.

En trente ans, l'agriculture, pilier traditionnel de l'emploi local, s'est considérablement amoindrie (29 % des emplois en 1975, 8 % en 1999) mais reste une spécificité forte par comparaison avec les autres secteurs du SCoT. En effet, la Vallée du Gapeau a toujours constitué un pôle agricole majeur, principalement grâce aux exploitations de La Crau et de Solliès-Pont.

Le Secteur Est

Géographie - Environnement



L'occupation du sol en 2003
- Espace artificialisé
- Espace agricole
- Espace naturel

Limites administratives
- Limite communale du SCoT
- Département et communes limitrophes
- Limite de secteur

Infrastructures
- Voie ferrée
- Autoroute
- Nationale
- Départementale

Les cinq communes du secteur Est se situent à l'interface entre l'agglomération toulonnaise et le Golfe de Saint Tropez. Elles représentent 30 % de la superficie totale du SCoT soit 38 000 hectares. Ce secteur est composé à 80 % d'espaces naturels. Ainsi, en 2003, seuls 8 % de la surface du secteur étaient urbanisés, principalement sur la frange littorale. Les espaces agricoles représentaient 12 % de la superficie totale du territoire, avec une prédominance de la viticulture.

Le massif des Maures est la toile de fond paysagère du secteur. Ses collines recouvertes de châtaigniers et de chênes-lièges constituent l'un des grands espaces de nature du territoire du SCoT. Ce massif, d'une grande richesse écologique, est caractérisé par une succession de collines boisées mais aussi par la présence de nombreux piémonts et vallées agricoles, offrant des paysages exceptionnels. Sur ce massif, les protections réglementaires (Loi Littoral etc...) ont permis de limiter l'urbanisation sur les piémonts. Par ailleurs, une grande partie du massif est intégrée au réseau Natura 2000. La partie nord des Maures est restée sauvage et peu urbanisée, contrairement à la frange littorale qui s'est urbanisée depuis les années 1970 avec un développement sur les versants sud des collines boisées, en lien avec le tourisme balnéaire.

Pierrefeu Collobrières La Londe-les-Maures Bormes-les-Mimosas Le Lavandou

Avec environ 40 kilomètres de linéaire côtier, le littoral a été et est toujours le principal facteur d'attractivité du secteur. Le versant ouest du Cap Bénat constitue le littoral naturel dominant avec une dizaine de kilomètres de plages sauvages. Cet espace est d'ailleurs un site classé depuis 1975, c'est-à-dire protégé de l'urbanisation.

Le reste du littoral de ce secteur est constitué de plusieurs pôles touristiques à fort rayonnement et d'espaces résidentiels.

Le mot des élus

Le secteur Est se caractérise par deux entités géographiques aux logiques distinctes : l'espace littoral, avec les communes de La Londe, de Bormes et du Lavandou, et un espace davantage « terrestre », lié au massif des Maures, qui comprend les communes de Pierrefeu et de Collobrières. Cette caractéristique constitue une richesse pour le secteur. S'il se situe aux franges d'une agglomération en forte croissance, le secteur ne doit pas subir mais accompagner les projets de cette agglomération et affirmer son rôle au sein de l'aire toulonnaise.

C'est pourquoi les élus du secteur proposent aujourd'hui des orientations communes de développement et de préservation.

Le travail mené a permis de dégager trois objectifs :

- *préserver le poumon vert (les espaces naturels) et bleu (la mer)*
- *diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins des habitants du secteur*
- *diversifier l'activité économique mais aussi soutenir les piliers existants (le tourisme, l'agriculture, la santé.)*

Albert VATINET

Maire de Bormes les Mimosas,
Président de la commission
du secteur Est

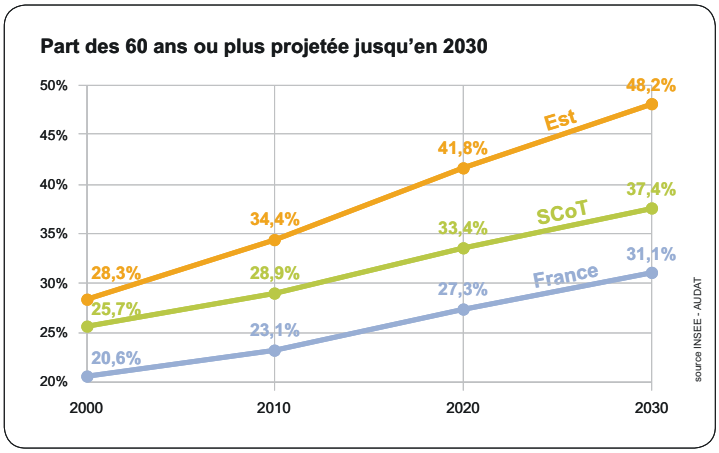
Démographie

Le secteur Est comptait environ 26 500 habitants en 1999, ce qui représente 5 % de la population de l'aire du SCoT. La population estivale estimée s'élève quant à elle à environ 150 000 personnes en pleine saison.

L'une des caractéristiques du secteur tient à sa forte croissance démographique. Entre 1968 et 1999, il a gagné près de 12 000 habitants, soit une progression de près de 50 %. Ce dynamisme s'explique principalement par un solde migratoire largement positif.

Le secteur Est comporte, en proportion, moins de population « jeune » que dans le reste du SCoT et, de façon plus marquée, que dans le reste de la France. En effet, les moins de 20 ans ne représentent que 21 % de la population du secteur, alors qu'ils constituent près de 25 % de la population française. Cette différence est encore plus accentuée en ce qui concerne la tranche d'âge des 20-39 ans.

En parallèle, le secteur Est vieillit plus rapidement que les autres secteurs du SCoT : il comportait en 1999 près de 28 % de plus de 60 ans. Selon les prévisions, ce taux pourrait s'élever à près d'un habitant sur deux en 2030 (48 %). Le vieillissement du secteur trouve sa cause dans l'accueil de nouveaux habitants au profil âgé et une tendance au départ des jeunes personnes.



Logement

La forte attractivité du secteur a eu pour conséquence directe la forte augmentation du nombre de logements produits : avec une progression de près de 21 000 logements entre 1968 et 1999, l'évolution du secteur a été largement plus forte que dans l'aire du SCoT et dans le Var.

Cependant, la production annuelle de logements ne suffit pas à satisfaire la demande, notamment des habitants du secteur. Alors que cette production a connu une importante progression jusqu'en 1990 (pour atteindre plus de 1 300 logements nouveaux par an), elle ne cesse depuis de diminuer : à peine 401 logements par an ont été mis sur le marché entre 1999 et 2004, soit trois fois moins qu'entre 1982 et 1990.

La faiblesse de l'offre engendre logiquement une forte tension sur le marché du logement, à l'achat comme en location, et profite aux nouveaux arrivants au pouvoir d'achat plus fort.

Cette tension trouve notamment sa cause dans le type de logements produits : alors que les maisons individuelles ne représentaient que 30 % des logements nouveaux entre 1982 et 1990, elles en représentaient 54 % entre 1999 et 2004. Les logements collectifs correspondent donc à 46 % de la construction neuve mais une grande partie de ce type de logements se transforme en résidences secondaires. Ceci laisse peu de place aux logements collectifs en résidence principale, plus adaptés aux moyens des ménages, notamment ceux des jeunes et des jeunes actifs en particulier.

La forte présence des résidences secondaires dans le parc de logements est une particularité forte du secteur Est. Le tourisme étant le principal vecteur de développement sur les communes littorales depuis les années 1960-1970, le taux de résidences secondaires s'élevait en 1999 à plus de 56 %, avec des taux surtout élevés à Bormes, au Lavandou et à La Londe. En comparaison, ce taux n'est que de 10 % pour le parc français et de 20 % pour le SCoT.

Déplacements

Contrairement aux autres secteurs, le territoire n'est pas traversé et marqué par des infrastructures routières lourdes : l'autoroute et la voie ferrée s'arrêtent à Hyères. L'accessibilité à l'entrée du secteur est facilitée par la Départementale 98, qui assure une bonne desserte du littoral.

A ce jour, près des 3/4 des actifs du secteur se déplacent en voiture pour se rendre au travail. En effet, l'offre de transport collectif reste faible, hormis sur le littoral. Le secteur Est est le seul qui ne dispose pas de gare à partir de laquelle structurer son développement : le train ne constitue pas une alternative à la voiture. Seules les lignes de cars représentent un potentiel en terme de transports collectifs. Néanmoins, les modes doux comme la marche à pied ou le vélo sont des moyens de transport fortement utilisés dans les communes de Collobrières, Bormes et Le Lavandou, en raison de la proximité du lieu de travail pour de nombreux actifs.

Développement économique

Le secteur Est compte près de 8 000 emplois et 10 600 actifs. Environ 1 700 actifs résidant dans les communes de La Londe et de Pierrefeu travaillent dans TPM. Les autres communes ont un fonctionnement plus autonome : en effet, près de 80 % des actifs de Collobrières, de Bormes-les-Mimosas et du Lavandou travaillent dans le secteur Est.

Le secteur économique dominant est celui de l'éducation, de la santé et de l'action sociale (20 % des emplois, comme dans le SCoT).

Les services aux particuliers concentrent 15 % des emplois (près de deux fois la moyenne du SCoT) et le commerce, plus de 14 % des emplois.

Enfin, l'agriculture, encore fortement présente dans le secteur Est, concentre 11 % des emplois, 3 % en moyenne dans le SCoT. L'agriculture correspond majoritairement à l'exploitation de la vigne (grâce à la notoriété de l'AOC Côtes de Provence et en particulier des vins de La Londe et de Pierrefeu).

L'administration est nettement sous-représentée (12 % des emplois contre 23 % dans le SCoT) en raison du faible nombre d'emplois militaires et publics par ailleurs très nombreux dans TPM.

Le secteur Est se distingue des autres secteurs du SCOT en étant le seul à avoir perdu des emplois entre 1990 et 1999 (8 120 emplois en 1990 et 7970 en 1999). Ce phénomène s'explique notamment par la diminution des emplois dans le secteur de la construction.

Les grands enjeux

- *Conforter la protection et la valorisation du patrimoine naturel, agricole et des paysages exceptionnels du secteur : le cap Bénat, le massif des Maures, les vallées et plaines agricoles (vallée de Sauvebonne, vallée des Borrels, plaine de Pierrefeu…).*

- *Organiser le développement futur : essentiellement deux sites permettront de répondre aux besoins de développement du secteur : la plaine du Batailler (Bormes/Le Lavandou) et le site de la Cheylane/ Chateauvert (La Londe). Dans ces deux espaces l'objectif est d'une part d'organiser et de planifier le développement et d'autre part d'utiliser des formes de développement économes en espace.*

- *Diversifier l'offre de logements pour mieux répondre aux besoins en logements des habitants.*

- *Renforcer les piliers de l'économie du secteur : la santé, le tourisme et l'agriculture.*

- *Organiser le développement économique en évitant la dispersion des entreprises, notamment le long de la RD 98 et en améliorant la qualité des espaces d'activités économiques existants.*

Actualités

Le Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée publie une première version de son projet de SCoT.

L'élaboration du SCoT a commencé tout d'abord par un diagnostic général du territoire, réalisé sur plusieurs mois en concertation avec de nombreux acteurs : élus, institutionnels, habitants… (cf. lettre du SCoT 1 et 2).

De ce diagnostic, il découle aujourd'hui **le Projet d'Aménagement et de Développement Durable** (PADD) : élément essentiel du SCoT, il tire les conséquences du diagnostic et affirme les objectifs des politiques publiques retenues pour l'aménagement du territoire. Ce document stratégique couvre l'ensemble des problématiques (transports, habitat, environnement, économie…), afin d'apporter une réponse équilibrée aux besoins des habitants.

Ce document est maintenant le support des travaux des commissions d'élus, mais aussi des actions de concertation à mener avec tous les acteurs du territoire. Il ne s'agit pour l'instant que d'un document provisoire : il faut à présent construire puis valider son contenu, aussi bien avec les élus, les personnes publiques associées qu'avec, bientôt, la population. Pour cela une large concertation va être menée.

Un habitant consulte le diagnostic à la mairie d'Evenos.

Le diagnostic s'expose

Une exposition itinérante sur le diagnostic du SCoT se déplace depuis début 2006 dans toutes les communes du territoire. Elle vient d'être clôturée à Signes après être passée par toutes les communes du secteur Ouest. Elle s'affichera ensuite dans les communes de TPM et notamment à Ollioules du 7 au 18 avril et à Saint-Mandrier du 19 au 25 avril..

Visiter l'exposition est une bonne occasion de découvrir le SCoT, obtenir de la documentation et faire part de ses remarques. Pour connaître les dates et lieux exacts de l'exposition : contactez le SCoT au 04 94 05 35 22

Concertation

Dans le cadre de la concertation, chaque habitant est invité à s'associer à la réflexion du SCoT. Un dossier d'information complet et actualisé est tenu à la disposition du public au siège du SCoT et des cahiers d'observations et de suggestions sont disponibles dans toutes les mairies des communes du territoire. Si vous souhaitez plus de renseignements sur les diagnostics de secteurs résumés dans cette lettre, contactez le Syndicat Mixte ou téléchargez intégralement les documents sur le site internet du SCoT.

Si vous souhaitez recevoir les prochains numéros de la lettre du SCoT Provence Méditerranée, merci de bien vouloir nous transmettre vos coordonnées soit par courrier sur papier libre soit par e-mail. (cf. adresses ci-dessous)

Nouvelle Aire n°1 :
A quoi sert un SCoT ?
Qui l'élabore ?

Nouvelle Aire n°2 :
Les premiers éléments du diagnostic.

Contacts

Syndicat Mixte
SCoT Provence Méditerranée

B.P. 537 - 83041 Toulon Cedex
Téléphone : 04 94 05 35 22 ou 04 94 05 35 21
Télécopie : 04 94 05 35 35
E-mail : contact@scot-pm.com

Directeur de la publication : M. Robert Bénéventi
Conception / réalisation : Oolaboobaloo
Crédits photos : IGN Scan 100 Copyright IGN Paris 2002, Ortho TPM 2006, H.Hébrard, Audat, C.Buisson, AMV 83, SCoT PM.
Impression : Trulli
Tirage : 30 000 exemplaires

SCOT
Provence Méditerranée

+ d'info ? www.scot-pm.com