SCoT Provence Méditerranée

SCoT ARRÊTÉ
le 19 décembre 2008

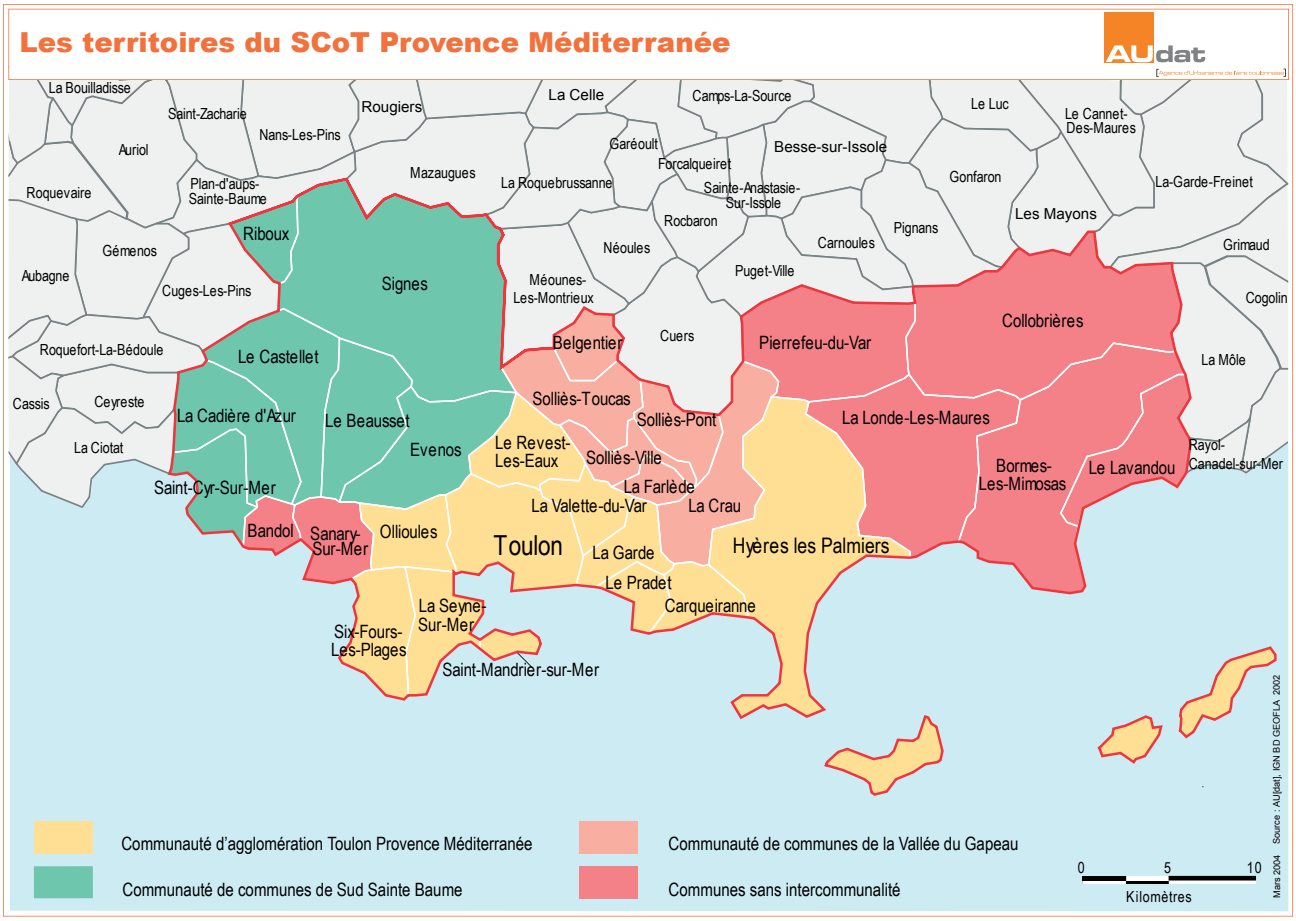
Rapport de présentation

Transmis en Préfecture
le

SCOT Provence Méditerranée

AU[dat]

Les territoires du SCoT Provence Méditerranée



Préambule

Pour la première fois, le territoire Provence Méditerranée entreprend une démarche de planification, rompant avec des décennies de croissance sans stratégie globale.
Nous percevons tous, tous les jours, les limites du mode de développement que nous avons connu depuis 40 ans. Conscients que les deux prochaines décennies resteront des années de développement important et que les ressources notamment foncières sont maintenant limitées, nous devons redoubler d'exigences dans la recherche de cohérences nouvelles de nos politiques d'aménagement.

Au-delà des défis du 21 ème siècle communs à tous les territoires, nous devons préparer l'aire toulonnaise à faire face aux défis économiques, urbains, environnementaux et sociaux qui lui sont posés.
Les réponses passent par l'élaboration d'un projet exprimant une vision partagée de ce que serait un développement choisi, cohérent et durable de l'aire toulonnaise.
Un développement choisi pour ne plus subir le développement ou les choix des territoires limitrophes. Choisir c'est parfois renoncer à laisser croire que tout est possible ou que le responsable est ailleurs. C'est pourquoi les travaux de diagnostic doivent mettre en évidence les choix qui s'offrent à nous et rendre possible les arbitrages qui s'imposent sur la vocation de certains sites à enjeux.
Le SCoT vise à un développement cohérent grâce à un projet de territoire explicite qui articule les politiques sectorielles (habitat, économie, transport, environnement, etc.).
Nous devons aussi développer des cohérences entre les grands investissements collectifs (infrastructures de transport, sites économiques, enseignement supérieur, etc.) et leurs accompagnements. Parfois des cohérences nouvelles seront à rechercher dans le phasage des projets.

Le développement ne vaut que s'il est durable. En la matière, la prise de conscience est derrière nous.
Le SCoT est l'occasion de traduire nos convictions en faits et de montrer comment ménager notre territoire pour permettre à nos enfants de trouver des ressources équivalentes à celles dont nous jouissons aujourd'hui. Notre projet devra montrer comment chacun des territoires de l'aire toulonnaise peut jouer son rôle et se développer sans reporter les conséquences de ses éventuelles carences sur ses voisins. Même si le SCoT ne peut pas tout, il peut constituer une contribution importante à une plus grande cohésion sociale grâce à une cohérence urbaine et une offre de services notamment de transport renouvelée. En définissant clairement les objectifs et les moyens à mobiliser pour retrouver une offre en logement diversifiée et acceptable (en quantité et en coût), il contribue à réaliser certaines promesses de la République et nous rapproche des objectifs d'un développement maîtrisé et équilibré.

Le sens et l'objet de la démarche d'élaboration de ce premier SCoT ne peuvent se résumer à la production d'un document cadre visant à éviter les incohérences éventuelles. Il doit accroître notre capacité à agir individuellement et collectivement.
Au-delà des questions relatives aux dysfonctionnements de nos dispositifs de transport, de qualité de notre environnement, le diagnostic doit faire valoir les qualités et les compétences des hommes et femmes de ce pays, le caractère, le charme et l'unicité de leurs territoires. Ces dimensions doivent être appréhendées si nous voulons élaborer des propositions adaptées et apporter des solutions à la hauteur du patrimoine dont nous avons hérité.

Robert BENEVENTI
Président du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée

Introduction

Qu'est-ce qu'un Schéma de Cohérence Territoriale ?

Un SCoT est un document d'urbanisme issu de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain de décembre 2000 qui a adapté les documents de planification aux nouveaux enjeux urbains.

Il a pour objectif de mettre en cohérence et de projeter, dans une perspective de développement durable, les politiques publiques menées dans un bassin de vie (habitat, déplacements, développement économique, préservation de l'environnement, organisation et fonctionnement du territoire), en fixant un horizon sur 10-15 ans.

Comme les autres documents d'urbanisme, les Schémas de Cohérence Territoriale déterminent les conditions permettant d'assurer la mise en oeuvre des principes généraux issus de l'article L 121-1 :

- *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 urbain et dans l'habitat rural, 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 équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation 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, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.*

Comment fonctionne le SCoT Provence Méditerranée ?

Les documents du SCoT ont été élaborés par le Syndicat Mixte du SCoT Provence Méditerranée, maîtrise d'ouvrage de la démarche, créée en 2002. Il rassemble des élus représentants les communes de l'aire toulonnaise.

Le SCoT n'est pas une démarche figée. Les documents pourront être actualisés pour s'adapter aux évolutions du territoire, dans le respect des grandes orientations intangibles.

La mise en oeuvre du SCoT devra également faire l'object d'une évaluation et d'un suivi permanents pour s'assurer de l'application de ses objectifs.

Le Syndicat Mixte devra tous les 10 ans, au maximum, se prononcer sur la reconduite des objectifs ou sur une révision nécessitant une adaptation du SCOT.

Comment est construit le SCoT Provence Méditerranée ?

Le SCoT Provence Méditerranée comporte trois documents :

- Un **rapport de présentation** qui est composé d'un diagnostic territorial, d'un état Initial de l'environnement, d'une évaluation environnementale, d'un résumé non technique de l'évaluation environnementale, de l'analyse de l'articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme et plans et programmes, de l'explication des choix. Ce rapport dresse le portrait du territoire et annonce le niveau de réponse que doit apporter le SCoT.

- Un **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** qui définit la stratégie de développement et les options d'aménagement choisies pour l'aire toulonnaise.

- Un **Document d'Orientations Générales** qui détermine plus précisément comment les stratégies seront mises en œuvre sur le territoire et dans le temps.

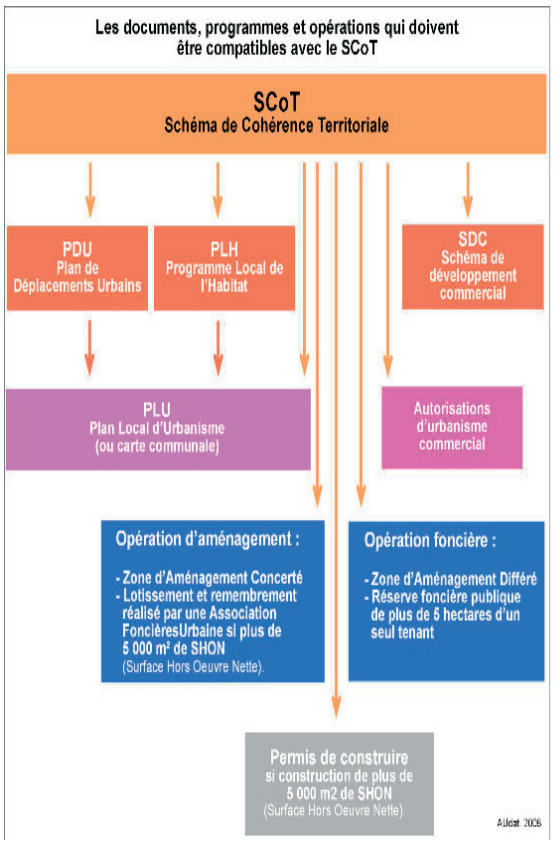
Comment le SCoT assure-t-il la cohérence des politiques publiques?

Dans le respect des principes énoncés aux articles L. 110 et L.121-1 du Code de l'urbanisme, le SCoT doit être compatible avec certains documents d'urbanisme et règles issus du Code de l'urbanisme. Il doit également prendre en considération certains projets ou programmes de l'Etat et des collectivités locales.

Les documents et opérations qui doivent être, eux, compatibles avec le SCoT sont définis dans les dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'urbanisme, combinées avec celles des articles R. 122-1, R. 143-1 et R. 122-5 du même code, ainsi que des articles L. 752-1, L. 752-2, L. 752-15 du Code du commerce, et enfin celles de l'article 36-1 de la Loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

Les documents, opérations, interventions ou autorisations qui doivent être compatibles avec le SCOT sont les suivants :

- Programme Local de L'Habitat (PLH),
- Plan de Déplacements Urbains (PDU),
- Schéma de Développement Commercial (SDC),
- Plan Local d'Urbanisme (PLU),
- Carte communale,
- Zones d'Aménagement Différé,
- Zone d'Aménagement Concerté,
- Plan de Sauvergarde et de Mise en Valeur
- Lotissement, remembrement réalisé par une Association Foncière Urbaine et construction soumise à autorisation lorsque ces opérations ou constructions portent sur une SHON de plus de 5 000 m²,
- Constitution, par des collectivités et établissements publics, de réserves foncières de plus de 5 hectares d'un seul tenant,
- délimitation des périmètres d'intervention prévus dans l'article L. 143-1 du Code de l'urbanisme,
- autorisations d'urbanisme commercial prévues par les articles L. 752-1, L. 752-2 et L. 752-15 du Code du commerce et l'article 36-1 de la loi n°73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientations du commerce et de l'artisanat,
- Déclarations d'Utilité Publique ou Déclaration de projet, aux réserves près de l'article L. 122-15 du Code de l'urbanisme.



Qu'est-ce que la compatibilité?

Parmi les trois documents qui composent le SCOT, le Document d'Orientations Générales (DOG) est le seul qui ait un caractère normatif.

Cependant, le DOG n'a pas vocation à définir des zonages ou des régles d'urbanisme strictes, à appliquer aux demandes de permis de construire. Il n'a pas en principe à déterminer la destination finale des parcelles (sauf, de façon facultative, pour certains espaces à protéger). C'est la raison pour laquelle, le SCOT ne comporte plus de cartes de destination générales des sols.

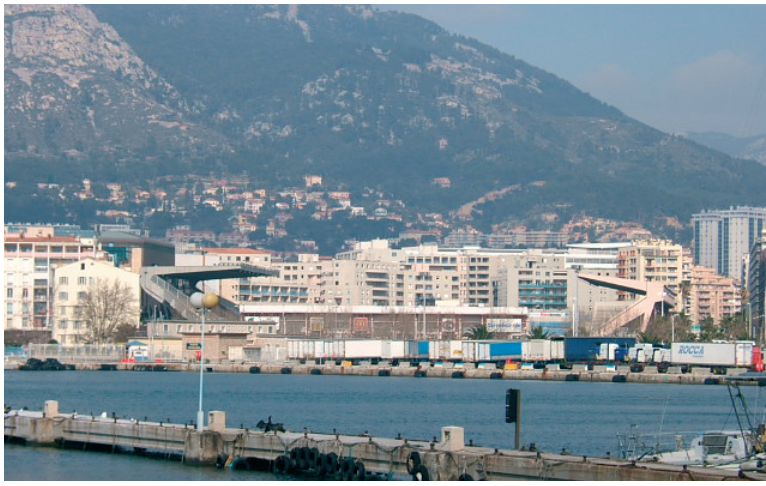
Pour autant, les orientations du DOG s'appliquent à travers la régle de compatibilité et non celle de conformité, c'est-à-dire que les règles des documents qui doivent être compatibles avec le SCOT ne devront pas être contradictoires avec les orientations du SCOT et devront concourir à leur mise en oeuvre.





Sommaire général





- Diagnostic territorial p. 9
- Analyse de l'état initial de l'environnement p. 85
- Evaluation environnementale p. 227
- Résumé non technique de l'évaluation environnementale p. 287
- Articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes mentionnés à l'article L122.4 du Code de l'Environnement p. 289
- Explication des choix p. 329
- Sommaire détaillé p. 348

Diagnostic Territorial







Sommaire



Partie 1. Le contexte de l'aire toulonnaise ..... p. 15

1 - Une métropole méditerranéenne ..... p. 16
2 - Un territoire contrasté : grands espaces de nature et espaces à forte intensité d'occupation humaine ..... p. 22
3 - Croissance, démographie et vieillissement ..... p. 24

Partie 2. Les 8 constats de l'aire toulonnaise ..... p. 27

1 - Les impasses du développement extensif ..... p. 28
2 - Des centralités trop faibles ou mal organisées ..... p. 36
3 - Le mode de développement basé sur l'automobile : un facteur aggravant la crise du système de transport ..... p. 44
4 - La défaillance de l'offre en logement ..... p. 54
5 - Une économie handicapée par l'absence de stratégie de développement ..... p. 60
6 - Le déficit de rayonnement de l'aire toulonnaise ..... p. 68
7 - Le littoral : une absence de stratégie globale de préservation et de développement ..... p. 74
8 - Anticiper les conséquences des grands changements annoncés et des nouveaux rythmes urbains ..... p. 80

SCOT Provence Méditerranée

Introduction

A l'horizon 2020, le SCoT Provence Méditerranée vise à organiser et à améliorer le fonctionnement de l'aire toulonnaise, ambitionne de trouver un équilibre entre développement urbain et préservation des espaces agricoles et naturels, souhaite afficher des axes de développement privilégiés et garantir la qualité de son cadre de vie. Dans ce cadre, le diagnostic territorial permet de donner un éclairage sur les forces et faiblesses de ce territoire, ainsi que sur les défis qu'il devra relever.

Le diagnostic territorial dresse un état des lieux du territoire et met en lumière ses dynamiques sociales, démographiques, économiques, liées aux déplacements, à l'habitat, à ses composantes géographiques et à sa situation régionale... L'état des lieux concernant l'environnement est réalisé dans un chapitre spécifique du Rapport de présentation, intitulé « Etat Initial de l'Environnement ».

Le diagnostic est un outil et une démarche de connaissance partagée d'un territoire. Il permet de le situer dans un contexte socio-économique et géographique plus large, de comprendre les tendances dans lesquelles il s'inscrit et de mettre son évolution en perspective.

Ainsi, il doit permettre d'identifier les défis qui attendent l'aire toulonnaise et de définir les choix à faire pour la positionner dans une logique de développement durable, en infléchissant ou en confortant certaines tendances observées.

Il permettra également de mieux évaluer et suivre la mise en oeuvre du SCoT en étant, dans le futur, une référence objective et globale, un portrait d'un territoire en un temps « t ».









PARTIE 1.

Le contexte de l'aire toulonnaise

1

Une métropole méditerranéenne



A. L'aire toulonnaise, troisième pôle démographique du chapelet des métropoles de l'arc méditerranéen français

Avec près de 565 000 habitants en 1999, l'aire urbaine[1] de Toulon se situe sur le plan démographique parmi les 10 premières aires urbaines françaises.
Elle constitue le troisième pôle démographique du chapelet des métropoles de la façade méditerranéenne française (après Marseille-Aix et la conurbation Nice Côte d'Azur, mais devant Montpellier).
Elle se situe à 65 km à l'Est de Marseille et à 150 km au Sud-Ouest de Nice.

Ce chapelet des métropoles de l'arc méditerranéen français - qui « pèse » déjà 4,5 millions d'habitants et 1,6 millions d'emplois - s'inscrit comme l'une des premières destinations touristiques mondiales et dispose d'atouts économiques reconnus (électronique, informatique, technologies marines et sous-marines, technologies et activités de Défense, recherche agronomique, santé et recherche médicale, etc.).

Il constitue un espace de développement majeur, tant sur le plan démographique qu'économique et technologique.

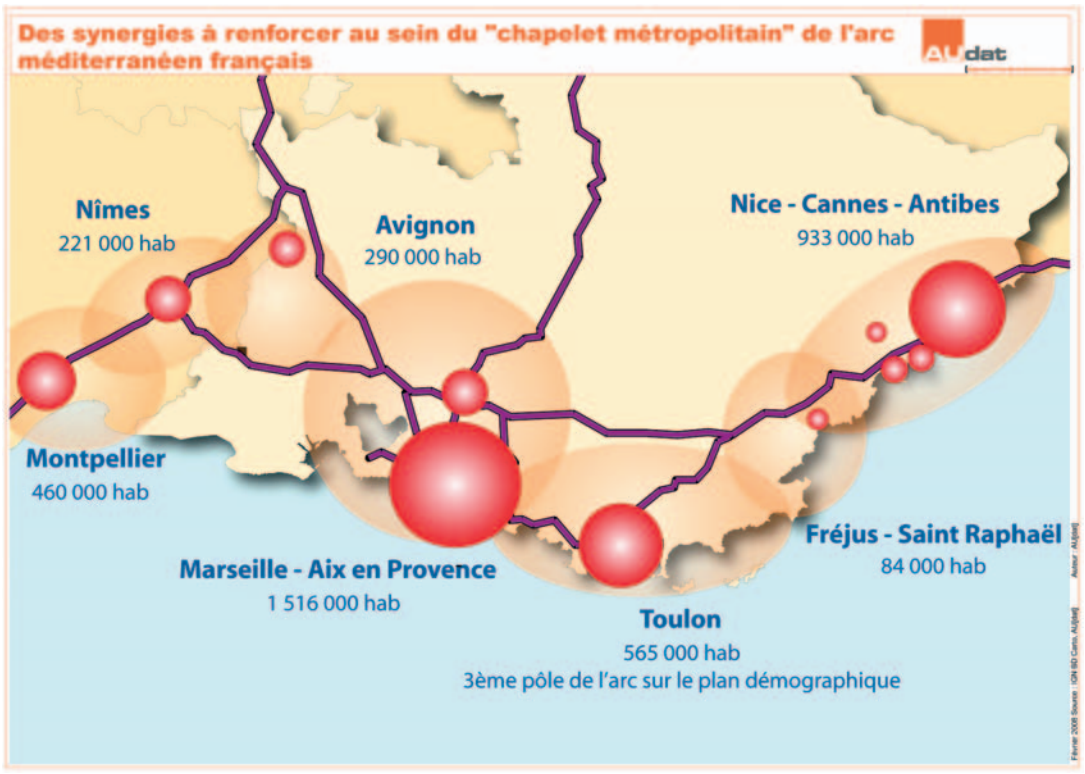
Dans une perspective d'intégration européenne et de mondialisation d'une partie de notre économie, le développement des villes du chapelet se fera de plus en plus en synergie, afin de « peser » collectivement au même niveau que les métropoles voisines de Barcelone et Milan.
La structuration d'une ligne TGV « Arc méditerranéen » (projets de LGV Languedoc et de LGV PACA) permettra de mettre en réseau l'ensemble du chapelet des villes et métropoles de l'arc méditerranéen français et de les ouvrir sur les grandes métropoles voisines (Milan, Turin, Gènes, Barcelone, Madrid, ...).

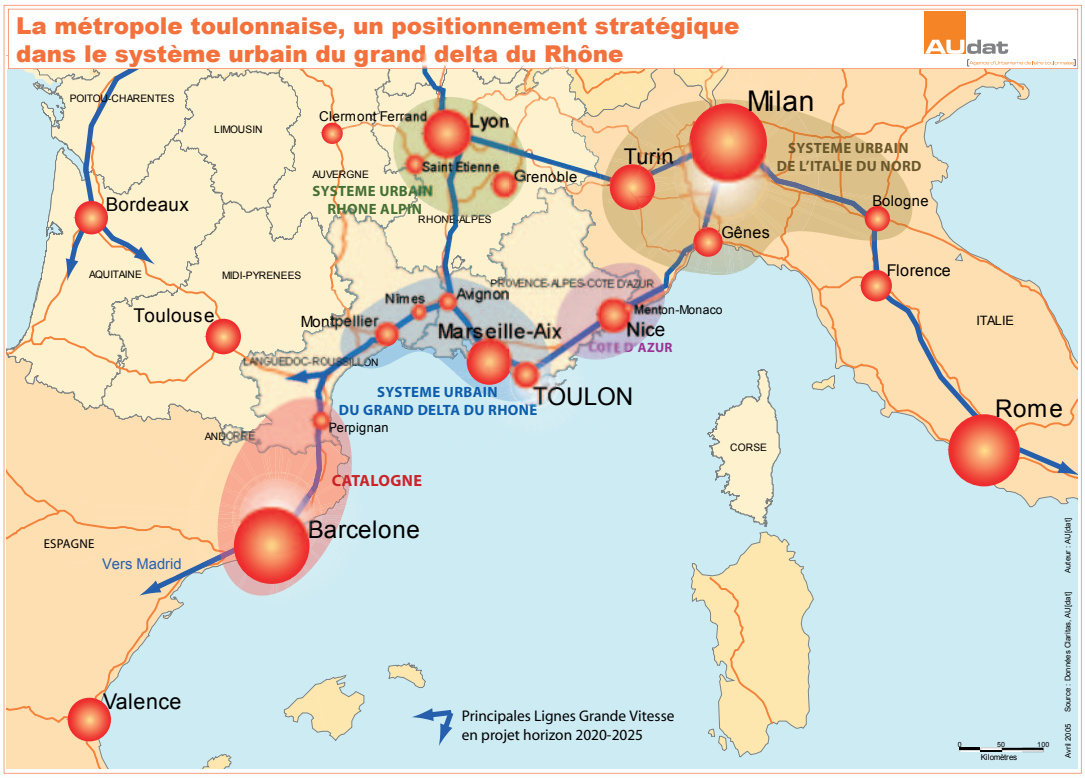
L'arc méditerranéen français (populations et emplois des aires urbaines en 1999)

	Population	Emploi total	Dont emplois métropolitains supérieurs[2]
Montpellier	460 000	172 000	20 000
Nîmes	221 000	81 000	4 000
Avignon	290 000	112 000	7 000
Marseille - Aix	1 516 000	580 000	49 000
Toulon	565 000	177 000	8 000
Fréjus-Saint Raphaël	84 000	28 000	2 000
Nice, Cannes, Antibes	933 000	417 000	29 000
Total	4 069 000	1 617 000	119 000

[1] Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.
L'aire urbaine de Toulon comprend 39 communes. Elle est plus large que le périmètre du SCoT Provence Méditerranée (31 communes pour 530 000 habitants estimés en 2003).

[2] Emplois métropolitains supérieurs (EMS) : Ils correspondent à des contenus décisionnels élevés qui contribuent à l'image de marque de la ville ou de l'ensemble urbain où ils s'exercent. Leur analyse donne un indicateur pertinent de la connexion des territoires avec l'innovation et le dynamisme économique. 11 branches, regroupant essentiellement des emplois d'ingénieurs et de cadres ont été repérés par l'INSEE : art, banque-assurance, commerce, commercial dans l'industrie, gestion informatique, services aux entreprises, télécommunication, transport, recherche.


Des synergies à renforcer au sein du "chapelet métropolitain" de l'arc méditerranéen français
AUdat
Nîmes
221 000 hab
Avignon
290 000 hab
Nice - Cannes - Antibes
933 000 hab
Montpellier
460 000 hab
Fréjus - Saint Raphaël
84 000 hab
Marseille - Aix en Provence
1 516 000 hab
Toulon
565 000 hab
3ème pôle de l'arc sur le plan démographique


La métropole toulonnaise, un positionnement stratégique dans le système urbain du grand delta du Rhône
AUdat
POITOU-CHARENTES
LIMOUSIN
Clermont Ferrand
Lyon
Saint Etienne
Grenoble
AUVERGNE
SYSTEME URBAIN RHONE ALPIN
RHONE-ALPES
Milan
Turin
SYSTEME URBAIN DE L'ITALIE DU NORD
Bologne
Gênes
Florence
ITALIE
Bordeaux
AQUITAINE
MIDI-PYRENEES
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR
Nîmes
Avignon
Menton-Monaco
Toulouse
Montpellier
Marseille-Aix
Nice
COTE D'AZUR
LANGUEDOC-ROUSSILLON
SYSTEME URBAIN DU GRAND DELTA DU RHONE
TOULON
Rome
Perpignan
ANDORRE
CORSE
CATALOGNE
Barcelone
ESPAGNE
Vers Madrid
Valence
Principales Lignes Grande Vitesse en projet horizon 2020-2025
Kilomètres

Au cours des quarante dernières années, l'aire toulonnaise a connu un véritable « changement d'échelle » notamment sur le plan démographique.

Les points forts de l'aire toulonnaise en matière de rayonnement sont :

- le tourisme (45% de la fréquentation touristique varoise soit 33 millions de nuitées),
- son rôle de première base navale européenne en méditerranée (environ 25 000 emplois militaires et civils dépendent directement des activités de Défense dans l'aire toulonnaise),
- l'essor des industries et des activités de recherche liées à la mer et à la Défense,
- une agriculture à haute valeur ajoutée, tournée notamment vers les filières viticoles et horticoles.

L'aire toulonnaise souhaite renforcer sa dynamique de développement autour d'une stratégie de métropolisation qui s'appuie notamment :

- sur le Pôle de compétitivité « Mer » à vocation mondiale lié aux activités marines et maritimes,
- sur une ambition pour l'enseignement supérieur : développer et diversifier l'Université de Toulon et du Var ainsi que les écoles supérieures de commerce et de technologies pour en accroître le rayonnement national et international et mieux capter la population étudiante locale,
- sur la volonté de diversifier et de mieux capter les retombées de la fréquentation touristique,
- sur la volonté de mieux structurer son territoire et de valoriser l'espace de la Rade de Toulon.



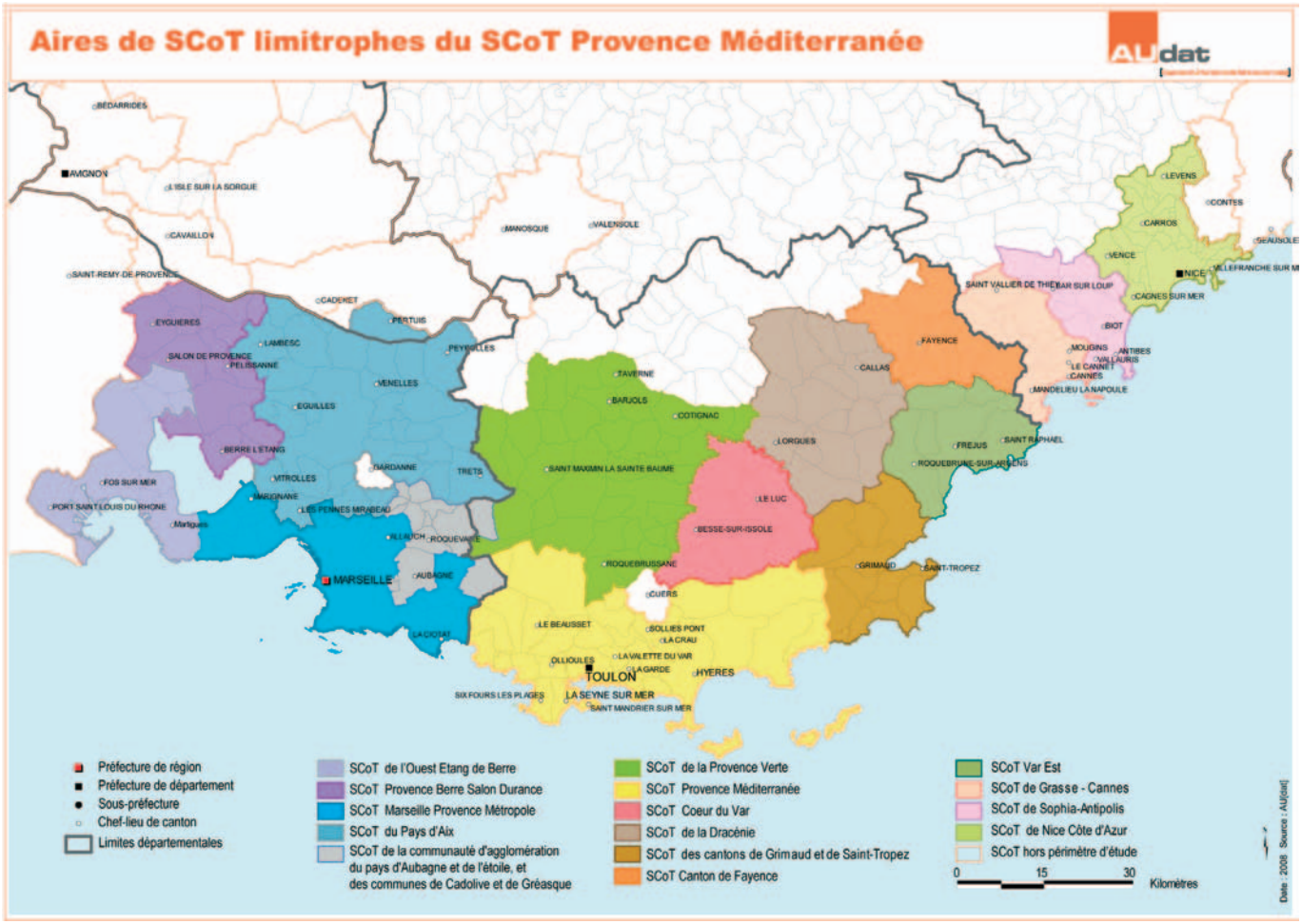
B. Un territoire ouvert, qui entretient d'importantes relations avec ses voisins

a. Une influence de l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille surtout sensible à l'Ouest du territoire Provence Méditerranée

On comptabilise d'importants flux de déplacements quotidiens entre l'aire toulonnaise et l'aire de Marseille-Aix-Aubagne. Ces flux traduisent l'attractivité des pôles d'emplois et d'équipements (université, commerces, aéroport...) des Bouches du Rhône (La Ciotat, Aubagne, Marseille, Aix, Rousset / Trets).

Ils reflètent également une dynamique résidentielle de périurbanisation par laquelle des actifs travaillant dans les Bouches du Rhône choisissent de s'installer dans l'ouest de l'aire toulonnaise notamment en raison d'un cadre de vie attractif.

La question des déplacements et du logement de actifs constitue à ce titre un point important de coopération entre les aires de SCoT Provence Méditerranée, Marseille Provence Métropole et Garlaban - Huveaune - Sainte Baume.
Il faut y ajouter le développement économique (positionnement de l'espace d'activité de Signes au sein du réseau des espaces d'activité de l'ouest marseillais, coopération en matière de nautisme, d'industrie et de recherches liées à la mer).



b. Au nord-est du territoire Provence Méditerranée, des territoires pleinement intégrés dans le bassin d'emploi et d'habitat de la métropole toulonnaise

Le sud de la Provence Verte et du Cœur du Var ainsi que la commune de Cuers sont pleinement intégrées dans le bassin d'emploi et d'habitat de l'aire toulonnaise. Ces territoires connaissent un fort développement démographique induit notamment par l'installation d'actifs qui travaillent dans les pôles d'emplois de l'aire toulonnaise.
Cette dynamique périurbaine est renforcée par le déficit de production de logements neufs enregistré dans le cœur de l'aire toulonnaise depuis la fin des années 1990. Il en résulte d'intenses flux pendulaires quotidiens qui contribuent notamment à la saturation de l'autoroute A57.

La question des déplacements et du logement des actifs constitue pour ces territoires un enjeu important de coopération inter-SCoT.

c. Des grands espaces naturels et agricoles partagés

Le SCoT Provence Méditerranée partage ses grands espaces de nature avec les territoires voisins : leur protection et leur gestion devra se faire en cohérence avec les SCoT limitrophes :

- Le Massif de la Sainte Baume, le Plateau du Castellet et le Massif Nord Toulonnais sont partagés par le SCoT Provence Méditerranée, Provence Verte, Garlaban Huveaune Sainte Baume et Marseille Provence Métropole. Ils offrent de grands aquifères karstiques et des ressources en granulats *(cf «Etat initial de l'environnement»).*

- Le Massif des Maures est partagé par le SCoT Provence Méditerranée, le SCoT Cœur du Var et le SCoT du Golfe de Saint Tropez. Ce massif concentre d'importants enjeux de gestion (notamment en matière de risque incendie), de mise en valeur et de protection sur ses franges.

- Le « Sillon Permien » (de Hyères et La Crau au Luc) - principal terroir viticole du Var - est partagé par les SCoT Provence Méditerranée et Cœur du Var ainsi que par la commune de Cuers.

2

Un territoire contrasté : grands espaces de nature et espaces à forte intensité d'occupation humaine

L'aire toulonnaise s'inscrit dans un cadre géographique très particulier, entre mer et montagne.

Deux grands ensembles montagneux structurent fortement le territoire. Il s'agit :

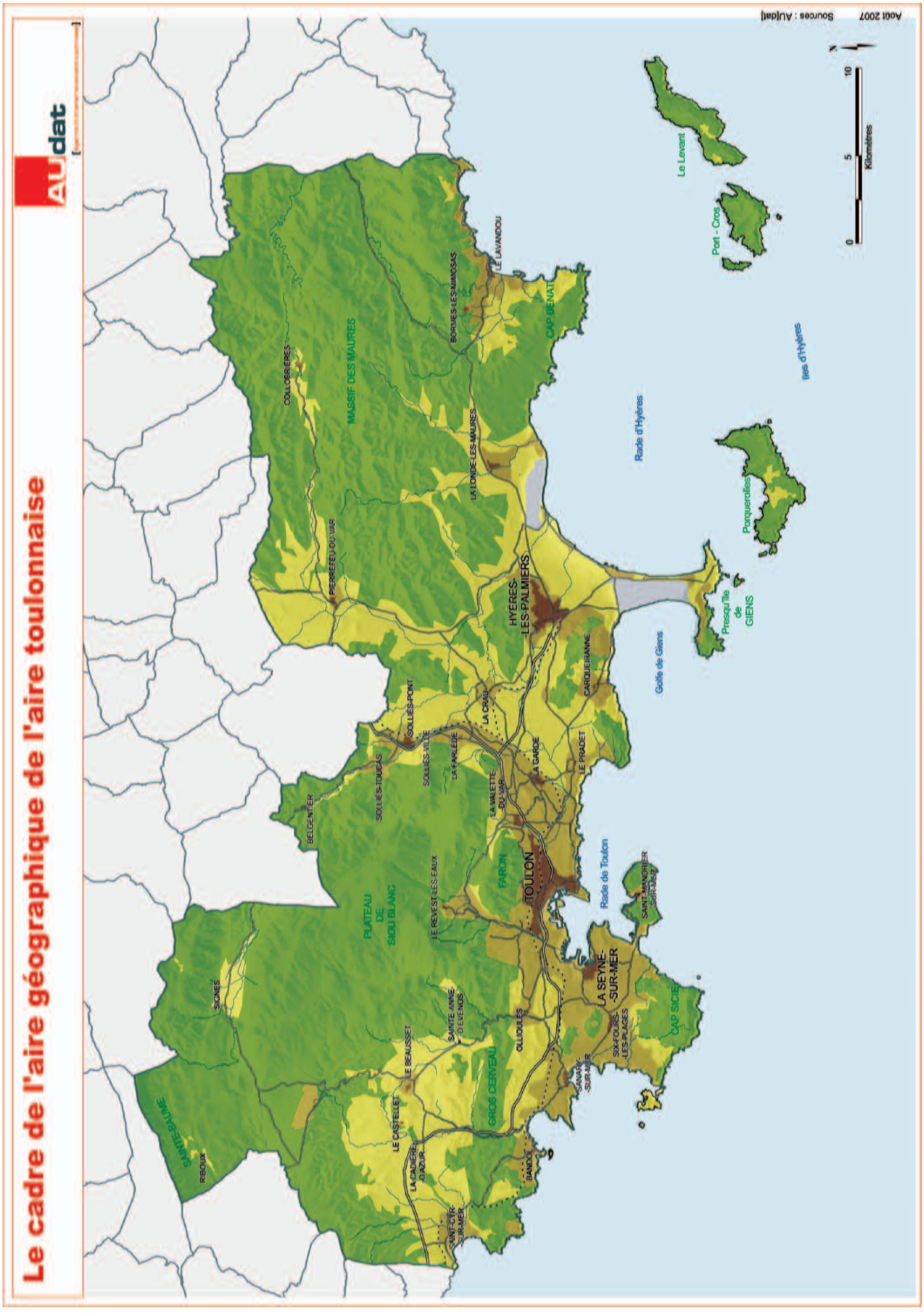
- De l'ensemble formé par le Massif Nord Toulonnais, le massif du Gros Cerveau, le Plateau de Siou Blanc et le Massif de la Sainte Baume.
- Du massif des Maures et de ses contreforts.

Ces grands espaces de nature connaissent une très faible densité d'occupation humaine, en dehors de quelques noyaux traditionnels (Signes, Belgentier, Collobrières, Evenos) ou d'extensions plus récentes (aérodrome et espace d'activité de Signes - Le Castellet, lotissement de Valcros).
Ils représentent environ 60% de la superficie totale du territoire Provence Méditerranée. L'occupation dominante du sol y est naturelle ou, dans une moindre mesure, agricole.

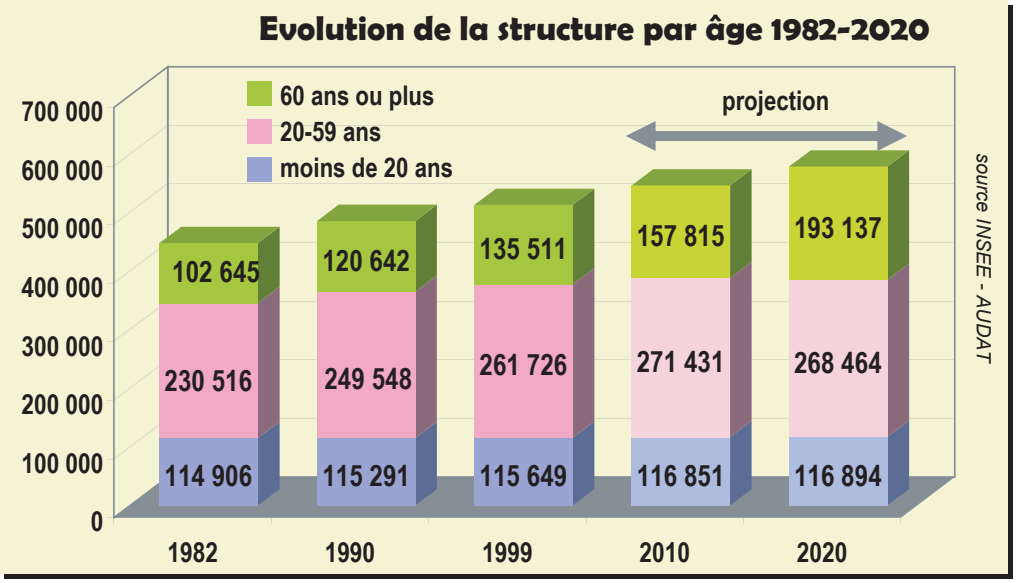
Inversement, l'essentiel des activités se concentrent sur environ 40% du territoire, dans les espaces à forte intensité d'occupation humaine que sont le littoral, les plaines hyéroises, la vallée du Gapeau ou la plaine du Beausset.
Ces espaces accueillent l'essentiel de l'urbanisation, des grandes infrastructures de transport, mais aussi de l'agriculture « intensive » ou à forte valeur ajoutée (viticulture, maraîchage, arboriculture).

Au sein des espaces « à forte intensité d'occupation humaine », les reliefs ont permis le maintien d'espaces naturels ou faiblement urbanisés qui structurent fortement le paysage, y compris sur le littoral (collines de la Madrague et de la Pointe Fauconnière, Cap Sicié, presqu'île de Saint Mandrier, corniche du Cap Brun, Massif de la Colle Noire et du Mont des Oiseaux, reliefs de la Presqu'Ile de Giens, Maurettes, Mont Redon et collines de la Bouisse).

Enfin, les îles (Bendor, Embiez, Porquerolles, Port-Cros et Levant) constituent un élément emblématique du capital naturel et paysager du territoire Provence Méditerranée.


Le cadre de l'aire géographique de l'aire toulonnaise
AUdat
Août 2007
Source : Audat
0
5
10
Kilomètres
Le Levant
Port - Cros
Iles d'Hyères
Rade d'Hyères
Porquerolles
Presqu'île de GIENS
Golfe de Giens
CAP BENAT
LE LAVANDOU
BORMES-LES-MIMOSAS
MASSIF DES MAURES
COLLOBRIERES
PIERREFEU-DU-VAR
LA LONDE-LES-MAURES
HYERES-LES-PALMIERS
CARQUEIRANNE
LE PRADET
LA GARDE
LA VALETTE-DU-VAR
LA CRAU
SOLLIES-PONT
SOLLIES-VILLE
LA FARLEDE
SOLLIES-TOUCAS
BELGENTIER
PLATEAU DE SIOU BLANC
LE REVEST-LES-EAUX
FARON
TOULON
Rade de Toulon
SAINT-MANDRIER-SUR-MER
LA SEYNE-SUR-MER
SIX-FOURS-LES-PLAGES
CAP SICIE
OLLIOULES
SANARY-SUR-MER
GROS CERVEAU
SAINTE-ANNE-D'EVENOS
LE BEAUSSET
LE CASTELLET
LA CADIERE-D'AZUR
SAINT-CYR-SUR-MER
BANDOL
SIGNES
SAINTE-BAUME
RIBOUX

Croissance démographique et vieillissement



La population du territoire Provence Méditerranée de 1962 à 1999

	1962	1968	1975	1982	1990	1999	Estimation 2003
Population totale	311 633	366 885	408 407	447 881	485 205	512 907	530 000

Croissance démographique (exprimée en nombre moyen d'habitants/an) sur le territoire Provence Méditerranée de 1962 à 1999

	1962 - 68	1968 - 75	1975 - 82	1982 - 90	1990 - 99	Estimations 1999-2003
Croissance (nombre d'habitant / an)	+ 9 200	+ 5 900	+ 5 600	+ 4 700	+ 3 100	+ 3 400

La prolongation des tendances observées durant les années 1990 conduirait l'aire toulonnaise à accueillir plus de 50 000 habitants supplémentaires d'ici 2020, pour atteindre environ 580 000 habitants[1]. Ces prévisions se basent sur le prolongement des tendances démographiques connues entre 1990 et 1999. Elles ne tiennent pas compte des ambitions exprimées par les élus sur la croissance démographique. Il apparaît cependant nécessaire de les considérer pour mieux préparer l'avenir.

Cela signifierait que chaque année, la population s'accroîtrait d'environ 3 000 habitants.

A. Une croissance qui tire sa source presque exclusivement de l'attractivité migratoire...

Cet accroissement s'explique uniquement par l'attractivité migratoire. En effet, si elle était fermée à tout échange migratoire avec l'extérieur, la population du SCoT se stabiliserait presque jusqu'en 2020, avec une légère baisse de 4 000 habitants qui s'expliquerait par l'excédent des décès sur les naissances que l'on observe à partir de 2004.

Cette différence montre bien l'impact d'une reproduction de la pression migratoire telle qu'elle s'est exercée de 1990 à 1999. L'enjeu majeur de l'aire toulonnaise réside dans sa capacité à maîtriser et orienter cette pression.

B. ...et qui se localise essentiellement hors du coeur de l'agglomération

Le coeur de l'aire toulonnaise, couvert par la communauté d'agglomération TPM, ne progresse que de 0,2 % par an alors que les autres secteurs augmentent de 1,3% par an pour le secteur Est, et jusqu'à 1,9% pour la vallée du Gapeau.

Du fait de cette différence de rythme, la progression démographique se concentre dans les communes périphériques.

C. Un vieillissement accentué de la population de l'aire toulonnaise

Selon les tendances démographiques actuelles, seules les classes d'âge de plus de 40 ans progresseraient significativement d'ici 2020 :

- d'environ 50 % pour les plus de 75 ans (un effectif supplémentaire de 25 000 personnes),
- de plus de 40 % pour les 60-74 ans (36 800 habitants de plus),
- d'un peu moins de 10 % pour les 49-59 ans (11 600 en plus).

Au contraire, le nombre des moins de 20 ans pourrait diminuer de 3 % (- 3 300 personnes) et celui des 20-39 ans de 4 % (- 4 700 personnes).

Ainsi les 60 ans ou plus, qui formaient le quart des habitants de l'aire du SCoT en 1999, pourraient en représenter le tiers en 2020. Le groupe des moins de 40 ans ne concentrerait plus que 42 % de la population du SCOT en 2020, contre 49 % en 1999.

Le vieillissement de la population, s'il est général à la France, est plus marqué dans l'aire du SCoT.

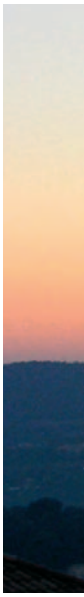
D. Une croissance soutenue du nombre des ménages

Une croissance démographique d'environ 3 000 habitants supplémentaires par an impliquerait une hausse du nombre de ménages d'environ 2 300 par an (dus également à la décohabitation et au vieillissement), soit le nombre de résidences principales à créer annuellement.

[1]La prévision de croissance de population de 50 000 habitants est estimée de 2003 à 2020, 2003 étant la dernière estimation fiable effectuée à l'échelle du SCoT PM.









PARTIE 2.

Les 8 constats de l'aire toulonnaise

1

Les impasses du développement extensif



A. Depuis 40 ans : un développement extensif, fortement consommateur d'espace

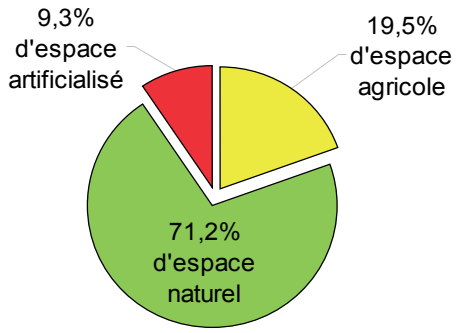
Entre 1972 et 2003, sur le territoire Provence Méditerranée :

- La population a été multipliée par 1,67, passant de 316 000 à 530 000 habitants (estimations 2003).
Cette croissance démographique est principalement due à l'importante attractivité résidentielle du territoire.

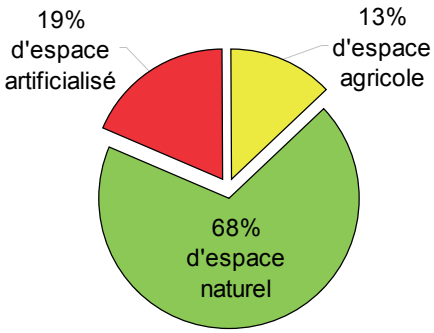
- La superficie d'espaces artificialisés[1] a été multipliée par 2, passant de 11 083 à 22 104 hectares, ce qui représente une consommation moyenne annuelle de 355 hectares.

Par ailleurs, l'évolution des superficies artificialisées souligne que les tissus urbains diffus (moins de 10 logements / hectares) et semi-denses ou pavillonnaires (entre 10 et 20 logements / hectares) représentent environ 70% du total de la superficie artificialisée gagnée par le bâti civil dans l'aire toulonnaise entre 1972 et 2003.

L'analyse des espaces naturels et agricoles et de leurs dynamiques est développée dans l'Etat Initial de l'Environnement.



La part de l'occupation du sol en 1972 sur le territoire du SCoT PM



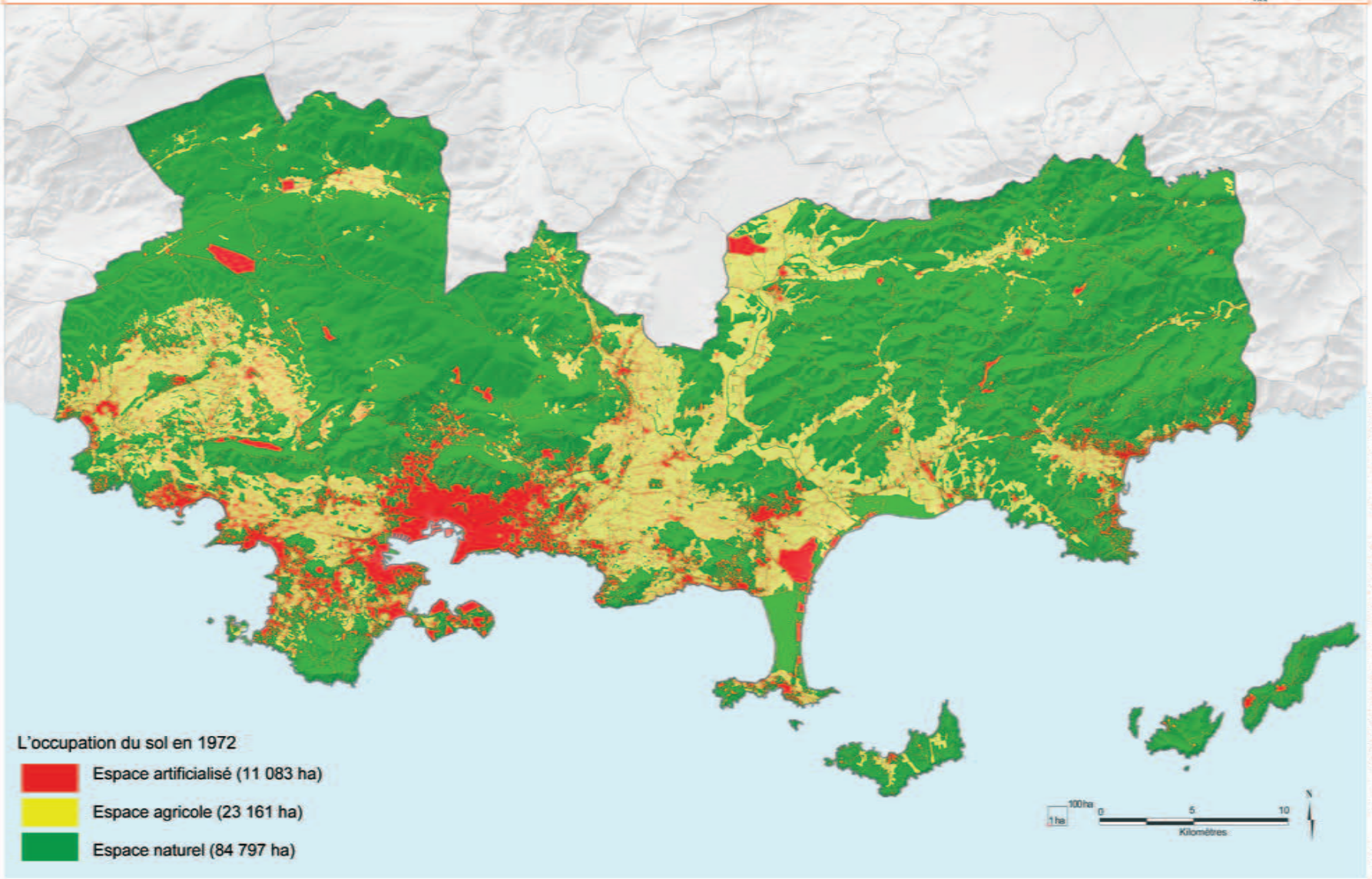
La part de l'occupation du sol en 2003 sur le territoire du SCoT PM

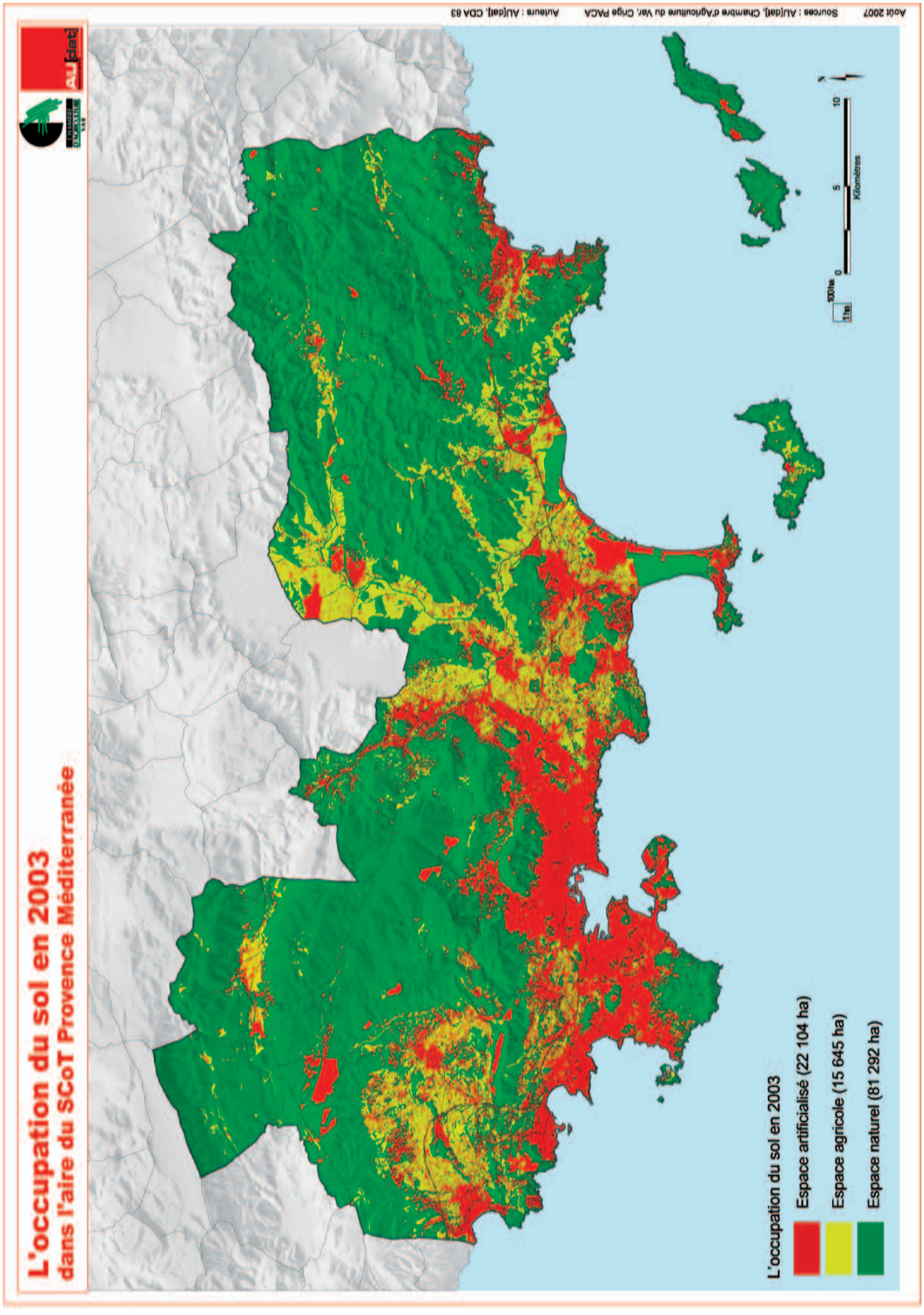
Evolution des superficies bâties par type de tissus (en ha)
(hors bases militaires, carrières, infrastructures de transports, espaces de loisirs : golfs, campings, etc…)

	1972	2003	Taux de variation
Tissus denses	525	694	32 %
Tissus collectifs	946	2 005	112 %
Tissus semi-denses (entre 10 et 20 logements par hectares)	2 605	6 678	156 %
Tissus diffus (moins de 10 logements par hectares)	1 885	4 743	152 %
Activités économiques, équipements	1 668	4 087	145 %
Autres (cimetières, parking, etc…)	87	285	228 %
Total espace bâti civil	7 716	18 492	140 %

[1]Les surfaces artificialisées correspondent aux espaces qui ne sont plus agricoles ou naturels, qui connaissent une activité humaine (habitat, activités économiques, infrastructures de transports…).

L'occupation du sol en 1972
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée




L'occupation du sol en 2003
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée
AU[dat]
L'occupation du sol en 2003
Espace artificialisé (22 104 ha)
Espace agricole (15 645 ha)
Espace naturel (81 292 ha)
100ha
1ha
0
5
10
Kilomètres
Août 2007
Source : AU[dat], Chambre d'Agriculture du Var, Crige PACA
Auteurs : AU[dat], CDA 83





B. La faible intensité de l'urbanisation, premier facteur de la forte consommation d'espace

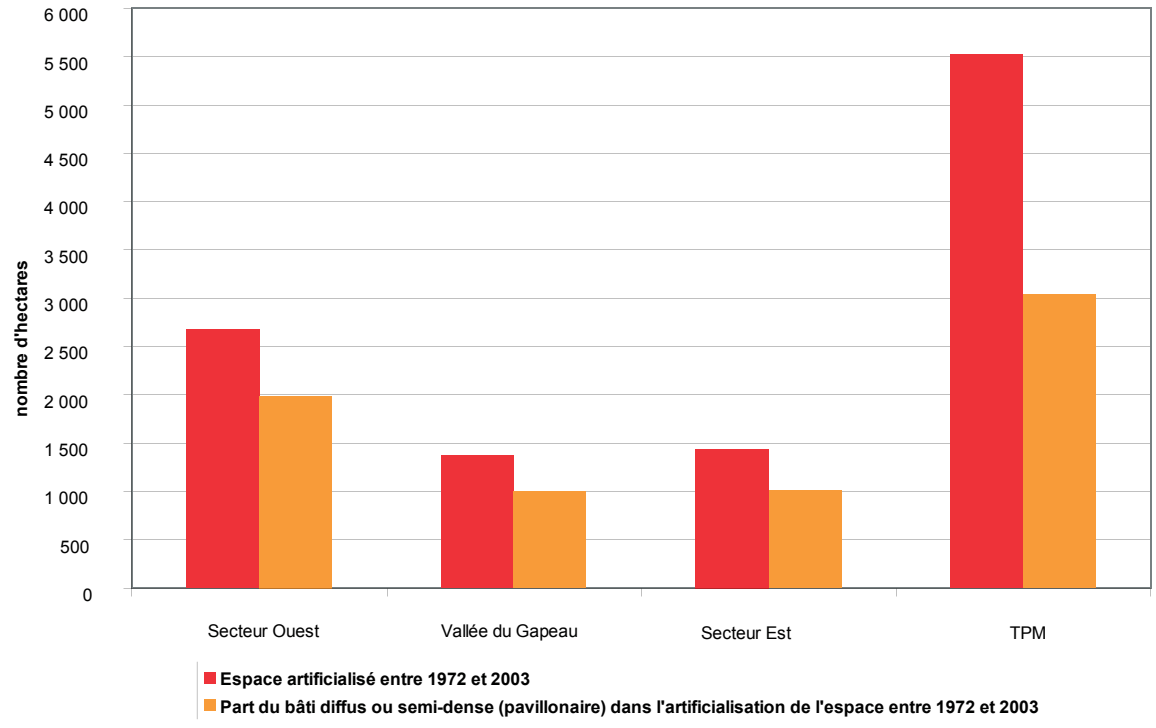
Le potentiel d'accueil du développement urbain (activité, habitat, équipements) dépend de trois paramètres :

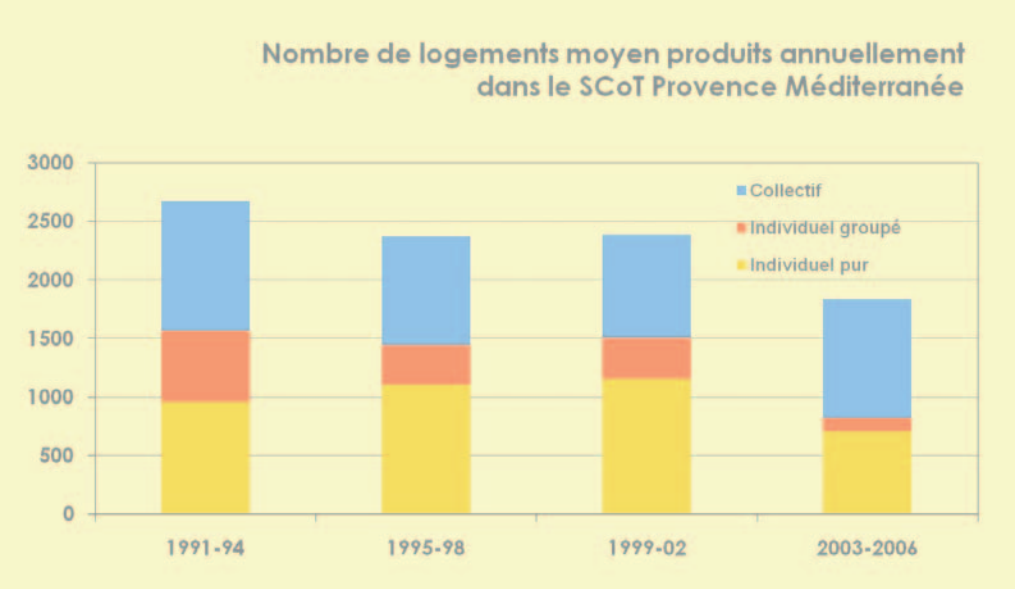
- Le potentiel d'extension, c'est-à-dire le « foncier neuf » (à dominante naturelle ou agricole), mobilisable à des fins d'urbanisation. Les extensions urbaines correspondent au développement (habitat, activités) réalisé en dehors des espaces déjà urbanisés.
- Le potentiel de renouvellement urbain, c'est-à-dire le « foncier ou le bâti recyclable » (accueil du développement en optimisant l'usage des espaces déjà urbanisés).
- L'intensité de l'urbanisation, c'est-à-dire l'emprise foncière utilisée pour accueillir chaque nouveau logement ou de l'activité économique.

L'analyse des documents d'urbanisme de l'aire toulonnaise montre qu'entre 1972 et 2003, le développement s'est traduit principalement par des extensions urbaines, le renouvellement urbain ne représentant qu'une faible part dans le mode de développement.

En outre, l'intensité de l'urbanisation dans les espaces d'extension a été le plus souvent faible, ce qui n'a pas favorisé l'optimisation du foncier et a généré une importante consommation de l'espace.

Part du bâti diffus ou semi-dense dans l'artificialisation de l'espace entre 1972 et 2003




Nombre de logements moyen produits annuellement dans le SCoT Provence Méditerranée
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
Collectif
Individuel groupé
Individuel pur
1991-94
1995-98
1999-02
2003-2006



Dans l'aire toulonnaise, les tendances récentes (depuis 1991) soulignent que l'offre neuve de logement privilégie encore largement des formes urbaines et un type d'habitat consommateurs d'espace.
Ainsi, les permis de construire qui ne portent que sur l'individuel pur (une seule maison) ont augmenté jusqu'en 2002, pour représenter environ 50% des logements produits.

En revanche, cette tendance semble s'infléchir depuis 2003 : la part des logements collectifs - à priori moins consommateur d'espace–dans les logements construits, a augmenté entre 1999 et 2003.

En 1972, dans l'aire toulonnaise, un habitant consommait environ 350 m² d'espace artificialisé pour se loger, travailler, se déplacer, consommer, se divertir... En 2003, ce chiffre s'élevait en moyenne à 417 m².

C. Un potentiel de renouvellement urbain non négligeable

Le renouvellement urbain consiste à « reconstruire la ville sur la ville », c'est-à-dire à accueillir le développement urbain grâce à une meilleure utilisation du foncier et du bâti localisé au sein des espaces totalement ou partiellement urbanisé, notamment en procédant à des opérations de :

- Réhabilitation (remise sur le marché de locaux vacants),
- Rénovation (bâtir du neuf dans des espaces déjà bâtis, notamment par des opérations de démolition-reconstruction),
- Intensification (bâtir sur des espaces vides situés à l'intérieur des zones déjà bâties : dents creuses, friches urbaines, etc.),
- Aération, voire de dédensification, des tissus urbains lorsque les considérations relatives au paysage, au patrimoine bâti, à l'identité des lieux ou à une densité déjà importante le justifient.

Le potentiel de renouvellement dans les espaces urbains, périurbains ou villageois est relativement conséquent dans l'aire toulonnaise et n'a pourtant pas été pleinement utilisé jusqu'en 2003.

En dehors des espaces urbains, les ex ou actuelles zones NB[1] peuvent constituer un potentiel de renouvellement urbain non négligeable.
Elles représentent dans l'aire toulonnaise 6.089 hectares, soit 5 % du territoire.
En prenant en compte les contraintes réglementaires ou liées aux risques, les richesses écologiques et paysagères à préserver et les dispositions de la Loi Littoral, 4.788 hectares (soit 80 % de ces zones) peuvent être considérés comme potentiellement «aménageables», sous réserve de la prise en compte de certains éléments : les caractéristiques paysagères et morphologiques, la localisation par rapport aux noyaux urbains ou villageois, l'accessibilité, le raccordement aux réseaux d'assainissement, le degré d'urbanisation, les richesses écologiques, le fonctionnement du secteur....

Le potentiel de production de logement dans ces zones «aménageables» est estimé à environ 5 000 logements par un développement maîtrisé, c'est-à-dire reproduisant le type d'occupation environnant.

Les zones NB qui ne constituent pas un potentiel de développement du fait de leurs contraintes réglementaires ou liées aux risques, de leurs richesses écologiques et paysagères ou des dispositions de la loi littoral représentent 1.300 ha (20% de la totalité des zones NB).

D. Le foncier, une ressource stratégique

Au regard de ces éléments, il convient de considérer le foncier potentiellement disponible pour accueillir l'urbanisation comme une ressource stratégique à ne pas « gaspiller » si le territoire veut être à même d'accueillir le développement attendu dans une perspective de long terme sans porter atteinte au capital que représentent les terroirs agricoles productifs et les grands espaces naturels.

Cette exigence est d'autant plus cruciale qu'il subsiste très peu de grandes emprises foncières mobilisables d'un seul tenant et bien localisées (desserte notamment en transports collectifs, proximité des noyaux urbains).

[1]Les zones NB sont des zones relativement singulières dans les documents d'urbanisme puisqu'il s'agit de zones naturelles (N) qui connaissent une certaine urbanisation. Ce sont des zones naturelles qui font l'objet de droit à construire, en général sur d'importantes parcelles (entre 1 000 m² et 15 000 m² environ dans l'aire toulonnaise, pour une moyenne de 2 000 m²). A quelques exceptions près, elles ne sont pas dotées d'assainissement collectif. Depuis la Loi SRU, les zones NB sont supprimées : lors de la révision d'un POS, et donc de l'élaboration d'un PLU, les communes doivent se prononcer sur leur devenir : stopper le développement en les classant en N ou en A, autoriser le développement en les classant en U ou en AU.

2

Des centralités trop faibles ou mal organisées

A. L'aire toulonnaise : un espace multipolaire articulé autour de quatre pôles majeurs

Le territoire de l'aire toulonnaise est organisé en un système urbain multipolaire qui se compose de quatre pôles majeurs qui structurent le territoire et son fonctionnement. Ces centralités sont dispersées, autonomes et peu connectées entre elles, ce qui entraîne de nombreux déplacements. Cette situation est accentuée par le déficit d'attractivité de la ville-centre qui ne joue pas son rôle de centralité fédératrice et rassembleuse dans l'aire toulonnaise.
Autour de ces quatre pôles majeurs gravitent des pôles communaux et de proximité qui répondent aux besoins quotidiens des habitants.

a. Toulon : le déficit d'attractivité de la ville-centre

Grâce à sa démographie et à son niveau d'équipements, le pôle majeur de Toulon (centre historique, faubourgs commerçants de Pont du Las, Saint Jean du Var et du Mourillon, quartiers administratifs de la Rode et Claret-Sainte Anne) est la principale centralité historique de l'aire toulonnaise.

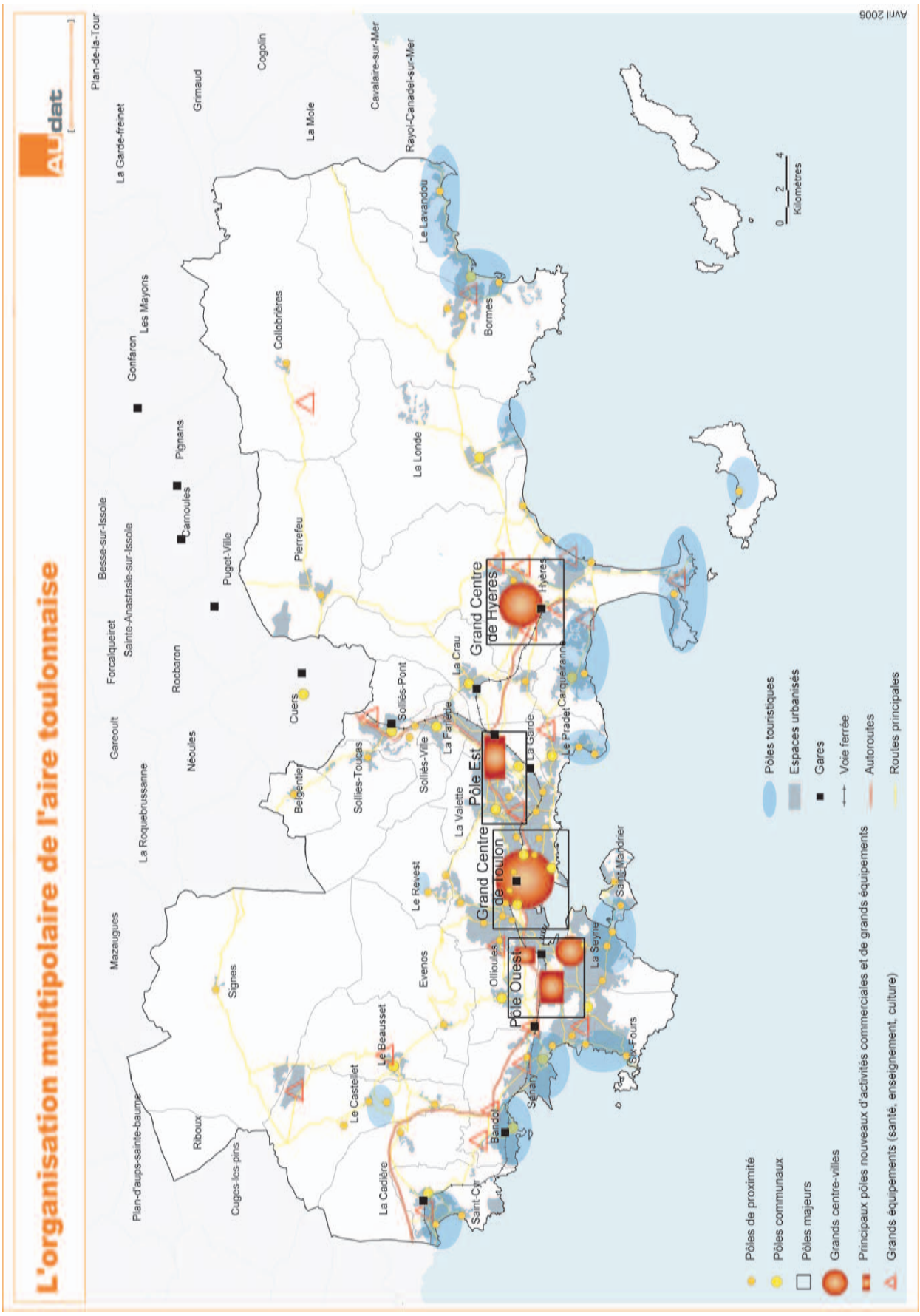
Aujourd'hui cependant, le grand centre-ville de Toulon ne joue plus un rôle à la hauteur de l'importance démographique de la commune et de sa localisation centrale dans l'aire toulonnaise.
Il a connu un important déclin de son attractivité en raison de la concurrence commerciale du Pôle Est et du Pôle Ouest, de la diminution et de la paupérisation de sa population résidente, d'un déficit d'activités ludiques et culturelles et de l'impact négatif d'un trop plein de circulation automobile. Cependant, son rayonnement reste significatif notamment sur le plan de l'emploi et des équipements administratifs et – dans une moindre mesure – sur le plan commercial (notamment grâce au « centre Mayol »).
Le grand centre de Toulon est engagé dans une stratégie de redynamisation basée sur :

- Un projet de rénovation urbaine du centre ancien (ANRU, ZFU, OPAH-RU...).
- Le développement de grands équipements éducatifs et culturels (campus universitaire de sciences humaines et sociales, Théâtre Liberté...).
- Des projets d'infrastructure permettant d'améliorer son accessibilité et de limiter le trafic automobile en surface (deuxième tube, TCSP).

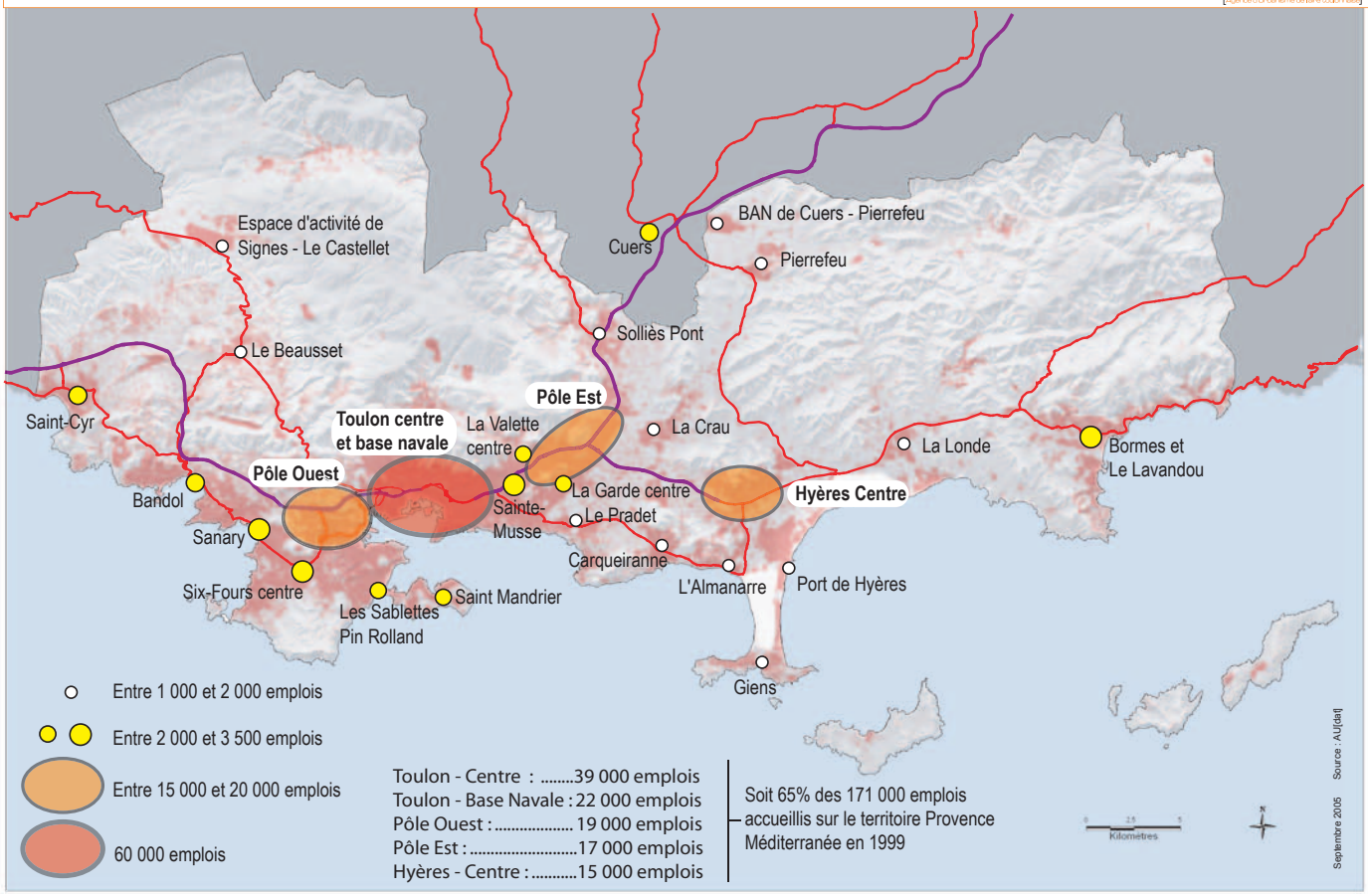
b. Le pôle Ouest, un espace d'activités et de commerce peu structuré

Le pôle Ouest associe le centre-ville de La Seyne (dont l'attractivité a très fortement décliné), les nouveaux espaces commerciaux qui ont émergé dès les années 1970 à La Seyne et à Ollioules (autour du quartier Berthe et de l'échangeur de Camp Laurent et autour du quartier Quiez et de l'échangeur de La Beaucaire) ainsi que les espaces d'activités des Playes et de La Millone (1990-2000).

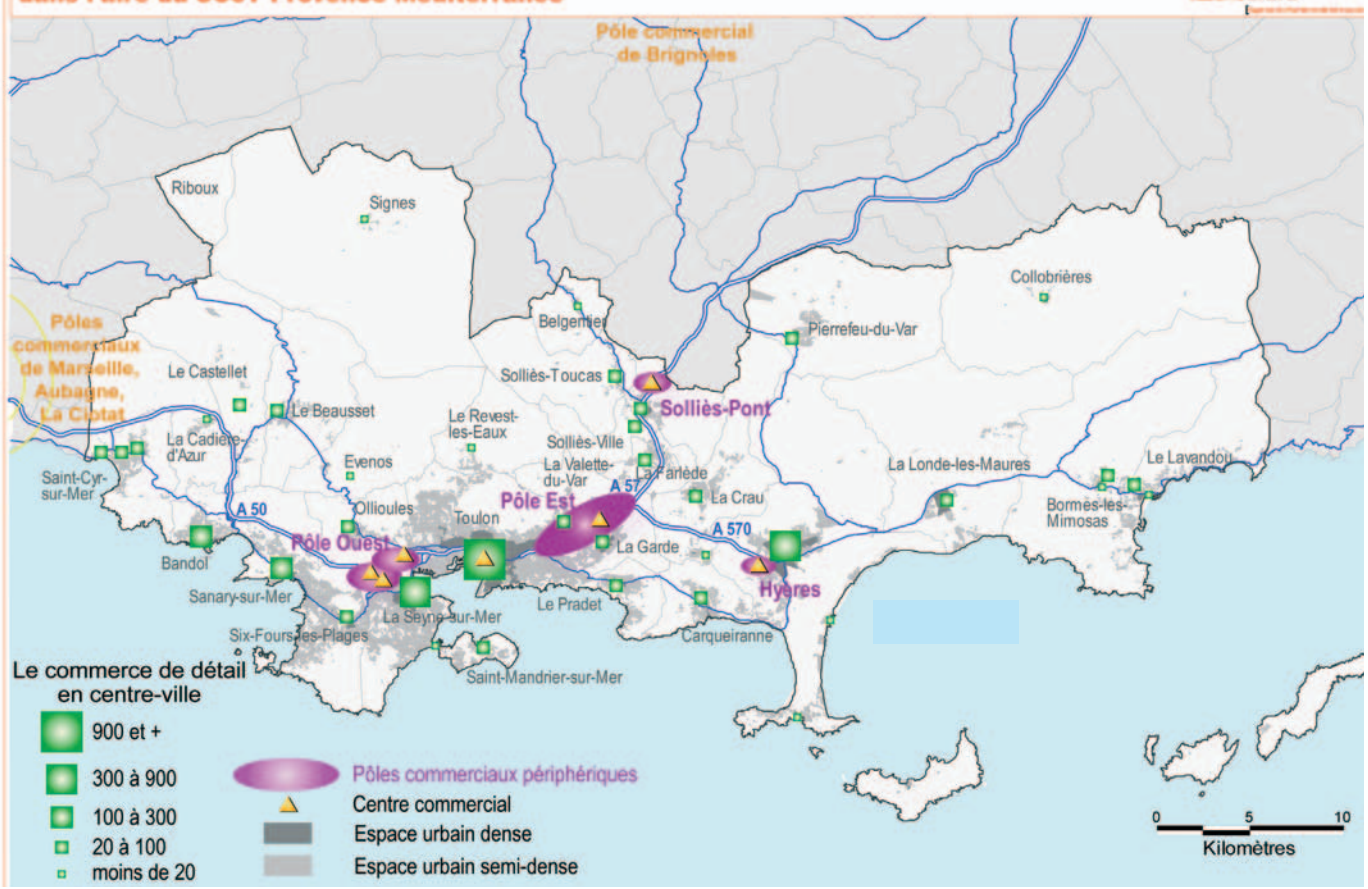
Le rayonnement du pôle Ouest est limité par la double concurrence du centre-ville de Toulon et des pôles de l'aire marseillaise (centres commerciaux d'Aubagne et de La Valentine, centre-ville de Marseille).


L'organisation multipolaire de l'aire toulonnaise
AUdat
Avril 2006
Plan-de-la-Tour
La Garde-Freinet
Grimaud
Cogolin
La Mole
Cavalaire-sur-Mer
Rayol-Canadel-sur-Mer
Le Lavandou
Bormes
Collobrières
Gonfaron
Les Mayons
Pignans
Carnoules
Puget-Ville
Besse-sur-Issole
Forcalqueiret
Sainte-Anastasie-sur-Issole
Pierrefeu
La Londe
Rocbaron
Néoules
Gareoult
La Roquebrussanne
Cuers
Belgentier
Sollies-Pont
Sollies-Toucas
Sollies-Ville
La Farlède
La Crau
Hyères
Grand Centre de Hyères
Le Pradet
Carqueiranne
La Garde
La Valette
Pôle Est
Grand Centre de Toulon
Le Revest
Saint-Mandrier
Mazaugues
Signes
Evenos
Ollioules
Pôle Ouest
La Seyne
Six-Fours
Le Beausset
Le Castellet
Riboux
Plan-d'Aups-Sainte-Baume
Cuges-les-Pins
La Cadière
Saint-Cyr
Bandol
Sanary
0
2
4
Kilomètres
Pôles de proximité
Pôles communaux
Pôles majeurs
Grands centre-villes
Principaux pôles nouveaux d'activités commerciales et de grands équipements
Grands équipements (santé, enseignement, culture)
Pôles touristiques
Espaces urbanisés
Gares
Voie ferrée
Autoroutes
Routes principales

Les pôles d'emploi de l'aire toulonnaise
Situation 1999



Les polarités commerciales
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Son offre commerciale importante (96.000 m² de commerces de plus de 300 m²) en fait un contrepoids au pôle Est mais son profil reste banal (gamme de grandes surfaces déjà présente dans le pôle Est et avec des surfaces commerciales moindres, peu de locomotives génératrices d'une attractivité importante).

Encore peu structuré (déficit de liaisons entre ses composantes), ce pôle apparaît comme en devenir autour de nombreux projets leviers (Programme de Rénovation urbaine du quartier Berthe à La Seyne, reconversion du site des anciens chantiers navals de La Seyne, développement des activités industrielles et technologiques liées au pôle de compétitivité Mer sur le site de Brégaillon, reconversion de l'ancien marché floral d'Ollioules, potentiel de développement autour du TCSP dans le quartier de Quiez-La Cagnarde).

c. Le pôle Est, principal pôle commercial et universitaire de périphérie

Le pôle Est émerge au cours des années 1970 autour de l'A57 sur les communes de La Valette, La Garde puis La Farlède. Il est formé par la zone industrielle de Toulon Est (1970), l'espace d'activités commerciales (autour du centre commercial Barnéoud créé en 1971 puis celui de Grand Var en 1978) et de grands équipements (multiplexe cinématographique et campus universitaire de La Garde).
Il exerce une forte attractivité notamment en raison de l'ampleur de son offre commerciale (158 000 m² de grandes surfaces en 2003 dont de nombreuses locomotives et grandes enseignes à fort rayonnement) et d'équipements structurants.
Ce pôle souffre cependant d'une accessibilité difficile que ce soit en voiture ou en transports collectifs. Son fonctionnement est pénalisé par une mauvaise organisation interne (absence de cheminements piétons et absence de lisibilité des circulations internes) et un manque de liaison avec les espaces urbains proches.
Le TCSP et l'élargissement de l'A57 devraient apporter sur ces points des améliorations significatives.

d. Hyères, une centralité culturelle et d'animation forte

Le grand centre-ville de Hyères correspond au noyau urbain central et à l'entrée ouest de la commune qui accueille depuis le début des années 1990 des équipements structurants.

Les équipements culturels de la commune, les lycées, les commerces et les nombreux établissements de santé en font un espace attractif pour les communes du secteur Est. Cette influence est concurrencée par le Pôle Est notamment depuis l'ouverture de l'A 570 dans les années 1990.
L'image touristique de la commune et la présence de l'aéroport constituent des vecteurs d'attractivité important.

e. Les pôles communaux, de proximité et touristiques qui complètent l'armature urbaine principale

L'armature des pôles communaux et de proximité (qui répondent aux besoins quotidiens) est globalement bien équilibrée dans l'aire toulonnaise.

Les pôles communaux correspondent aux centre-ville ou aux noyaux urbains centraux des communes de Solliès-Pont, Le Beausset, Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou, Saint-Cyr-sur-Mer, Bandol, Sanary-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Ollioules, La Valette-du-Var, La Garde, Le Pradet, Carqueiranne, La Farlède, La Crau, La Londe-les-Maures, La Cadière d'Azur, Le Castellet (centre-village et hameau du Plan), Evenos (Saint-Anne d'Evenos), Signes, Saint-Mandrier-sur-Mer, Le Revest-les-Eaux, Belgentier, Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Pierrefeu-du-Var, Collobrières. Certainns d'entre-eux correspondent à des polarités touristiques historiques.

En parralèle, l'aire toulonnaise connaît un grand nombre de pôles de proximité qui correspondent à des centres de quartier et à certaines centralités touristiques.

La commune de Riboux, faiblement peuplée et équipée, n'est pas considérée comme un pôle de proximité.

Des hameaux complètent cette armature, principalement dans les espaces agricoles. Le hameau correspond le plus souvent à un ensemble de constructions en nombre limité, de faible hauteur, déconnectées des villes et villages.

Historiquement, cet ensemble est le plus souvent liée à des exploitations agricoles, à la pêche ou à la proximité d'axes de communication (gare, carrefour, ports...).

L'aire toulonnaise ne connaît pas de pôles à vocation intercommunale clairement identifiés, dans lesquels seraient en priorité localisés les équipements publics et les activités commerciales ayant pour vocation de desservir tout un bassin de vie local.

B. La faiblesse commerciale et le manque d'animations des trois grands centres-villes

En 30 ans, les grands centres-villes de Toulon et La Seyne ont connu un net déclin de leur attractivité notamment sur le plan commercial et démographique, ce qui renvoie à plusieurs causes :

- Le développement ou la délocalisation de nombreux équipements, commerces et activités économiques en dehors des centres-villes.

- La concurrence commerciale exercée par les grandes surfaces périphériques et la difficulté des centres à diversifier leur offre pour se positionner sur des créneaux spécifiques et marquer leurs différences.

- Le déficit d'offre de locaux commerciaux et d'activités adaptés aux exigences actuelles. Ainsi, sur le plan commercial, les centres de Toulon et La Seyne accueillent beaucoup moins de grandes enseignes nationales que d'autres agglomérations de taille comparable.

- Le déclin démographique voire économique des centres-villes de Toulon et la Seyne : baisse et/ou paupérisation de la population résidente et difficulté à retenir ou à développer des activités économiques (notamment dans le domaine du tertiaire non commercial).

- Le déficit d'activités de loisir et d'animation culturelle, notamment en soirée.

- La qualité faible des espaces publics des centres-villes de Toulon et La Seyne et l'omniprésence de l'automobile qui gênent la promenade urbaine et la flânerie, génératrices d'achats plaisirs.

Seules les communes touristiques échappent largement à cette perte d'attractivité des centres-villes.

Leur offre commerciale et de loisirs propice à la flânerie attire une clientèle touristique certes mais aussi une clientèle locale tout au long de l'année notamment grâce à la qualité de leurs espaces publics et de l'animation.

C. Un éclatement de la ville qui affaiblit son urbanité

Au cours des quarante dernières années, tous les centres-villes se sont dilatés et fragmentés. On est passé d'un petit centre-ville peu étendu mais très dense en activités à un grand centre-ville avec des activités dispersées. En effet, un certain nombre d'équipements structurants (lycées, collèges, poste, supermarché, etc.) se sont crées ou re-localisés en périphérie du centre-ville, notamment pour des raisons de disponibilité foncière.

A l'écart des secteurs commerçants, ces équipements participent mal à l'animation globale du centre dont ils sont souvent isolés par les coupures induites par les grandes infrastructures de transport. De plus, ils sont souvent installés le long des principales infrastructures routières, en entrée de ville et sont généralement peu accessibles à pied ou en transports en commun.
Ces nouvelles polarités tendent alors à fonctionner de manière autonome voire concurrentes du centre-ville historique.

D. Le développement peu organisé des nouvelles concentrations d'activités économiques et commerciales aux entrées Est et Ouest de l'agglomération

Si les centres-villes se sont dilatés, le développement non maîtrisé des nouvelles concentrations d'activités économiques et commerciales en périphérie a également contribué à l'éclatement de la ville et a créé d'autres dysfonctionnements.

Ainsi, en matière de déplacements, le développement de la grande distribution, des grands équipements et la création de plusieurs milliers d'emplois autour des autoroutes A57, A570 et A50 ont renforcé la saturation de ces axes, et ce d'autant plus que

ces pôles nouveaux ne bénéficient pas d'un niveau de desserte suffisant en transports collectifs.

L'engorgement des axes routiers se concentre autour des échangeurs qui desservent ces pôles périphériques (Camp Laurent et La Beaucaire à l'Ouest, Les Fourches, La Bigue et Pierreronde à l'Est).

Par ailleurs, l'attractivité des centres-villes a également souffert : si la concurrence commerciale des grandes surfaces périphériques n'est pas le seul facteur de la dévitalisation des centres, elle y a fortement contribuée.

E. Des risques de concurrence entre les quatre grands pôles de l'aire toulonnaise

Actuellement, l'aire toulonnaise tend à fonctionner comme un ensemble de bassins de vie relativement autonomes les uns des autres, marqué par la césure entre l'Est et l'Ouest et la relative autonomie du bassin hyérois. Cette situation s'explique notamment par les difficultés de déplacement entre les grands pôles l'aire toulonnaise.

Toutefois les projets en matière de transport (deuxième tube, élargissement de l'A57, TCSP, renforcement des TER) doivent contribuer à réduire cette césure entre l'Est et l'Ouest qui pénalise le fonctionnement urbain du territoire. De ce fait, les grands pôles perdront en partie leur monopole de desserte d'un bassin de vie relativement autonome ce qui risque de renforcer les concurrences.

De plus, les pôles majeurs de l'aire toulonnaise présente une offre de commerce et de loisirs assez uniforme qui peut s'avérer pénalisante. Si le pôle Est exerce un leadership dans ces domaines, l'offre des autres pôles majeurs intervient en contrepoint, répliquant le plus souvent les mêmes enseignes. La structure de l'offre des centres-villes n'est pas non plus suffisamment spécifique. Ce risque de concurrence est d'autant plus important que les quatre pôles majeurs de l'aire toulonnaise sont engagés dans une stratégie de renforcement de leur attractivité et disposent d'un potentiel significatif d'accueil du développement.

F. La rade de Toulon : un cœur métropolitain encore peu structuré et valorisé

La rade de Toulon comprend le centre-ville de Toulon et le Pôle Ouest.

Elle dispose d'une position centrale dans l'aire métropolitaine et offre de nombreuses fonctions urbaines, économiques, portuaires, culturelles, patrimoniales... Néanmoins, elle ne joue pas encore son rôle d'espace levier pour le développement et le rayonnement de la métropole toulonnaise, même si elle est aujourd'hui au coeur d'une nouvelle dynamique de développement enclenchée par les collectivités locales et les acteurs économiques.

Elle accueille le premier port militaire français et constitue la première base navale de Défense en Méditerranée (environ 26 000 emplois militaires et civils dépendent directement des activités de Défense dans l'aire toulonnaise).
Le Port de Toulon s'étend principalement sur deux sites : Toulon (accueil des ferries et de la croisière avec 1 million de passagers par an) et La Seyne-sur-Mer (sur le site de Brégaillon), pour l'accueil du trafic fret et du Ro-Ro[1]. Le changement en janvier 2007 d'autorité portuaire a replacé la Rade au coeur des réflexions sur les perspectives de développement portuaire.

La rade accueille plusieurs sites économiques majeurs de l'agglomération dans le domaine des technologies marines et sous-marines civiles et de Défense : la base navale de Toulon, le site DCN/DGA du Mourillon, la zone industrialo-portuaire de Brégaillon, le centre d'instruction navale et le site DGA de Saint-Mandrier ainsi que le futur site technopolitain de l'ex BAN de Saint-Mandrier.

Elle concentre également une grande partie des acteurs du pôle de compétitivité mer PACA à vocation mondiale, labellisé en 2005. Rassemblés autour de DCN Services, une centaine d'acteurs industriels et scientifiques développent des grands projets industriels et de recherche pour faire de la Région PACA un pôle d'envergure internationale dans le domaine de l'industrie et de la recherche liées à la mer.

Malgré l'importance et la diversité des opérations engagées ou projetées, la rade souffre encore de dysfonctionnements importants qui l'empêchent de jouer un rôle dans la métropole à la mesure de son potentiel économique, démographique, touristique et « symbolique ». En effet, la rade souffre notamment d'un manque de liaison entre les centralités qui la composent (centre-ville de Toulon, centre-ville de La Seyne, Saint-Mandrier, espaces économiques...) et n'offre pas encore tous les grands équipements métropolitains.

G. Un maillage équilibré d'équipements et de services publics de proximité

La densité des équipements et des services publics dans les communes constitue un des atouts de l'aire toulonnaise.

a. Les équipements de santé

Le territoire est marqué par la présence de nombreux petits établissements privés qui renforcent l'offre publique (deux plateformes civiles et militaires). Selon l'Agence Régionale de l'Hospitalisation, l'offre de soins de l'aire toulonnaise est performante et ses équipements constituent un maillage assez fin du territoire. Pour cette raison, il n'y a pas de lieu de développer cette offre mais plutôt de la conforter.

b. Les équipements culturels

Malgré un dynamisme à l'œuvre depuis quelques années, le niveau quantitatif et qualitatif de l'offre culturelle n'est pas encore à la hauteur d'une métropole de 530.000 habitants. L'aire toulonnaise souffre globalement d'un déficit de rayonnement culturel à l'échelle régionale et nationale.

[1] L'appellation Ro-Ro (Roll on Roll off en anglais) fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire (quand elle existe) vers la rampe mobile du navire, ce qui permet ainsi de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer dans l'autre sens. Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, pelleteuses, etc.

c. Les équipements sportifs et de loisirs

L'aire toulonnaise possède deux équipements sportifs de pointe qui concernent des sports à faible audience : le circuit Paul Ricard HTTT (Le Castellet) et le vélodrome de Costebelle (Hyères). Son équipement sportif phare reste le stade Félix Mayol (Toulon) et, plus récemment, le Palais des Sports Jauréguiberry. Elle accueille également de grandes compétitions de sports de plein air (cyclisme et sports nautiques) grâce à ses sites naturels et conditions climatiques exceptionnels.
Toutefois, le territoire présente encore un déficit de rayonnement au niveau national et international lié à l'absence de structures permettant d'envisager l'accueil de grandes manifestations. Son offre d'équipements de proximité évolue (réhabilitation du complexe sportif Léo Lagrange...) même si quelques manques demeurent.

d. Les services publics

Les services publics (postes, établissements scolaires et de santé, gendarmerie et police...) offrent globalement un bon maillage du territoire. En conséquence, de n'importe quel point du territoire, les habitants ont un accès relativement aisé à ces services.

3

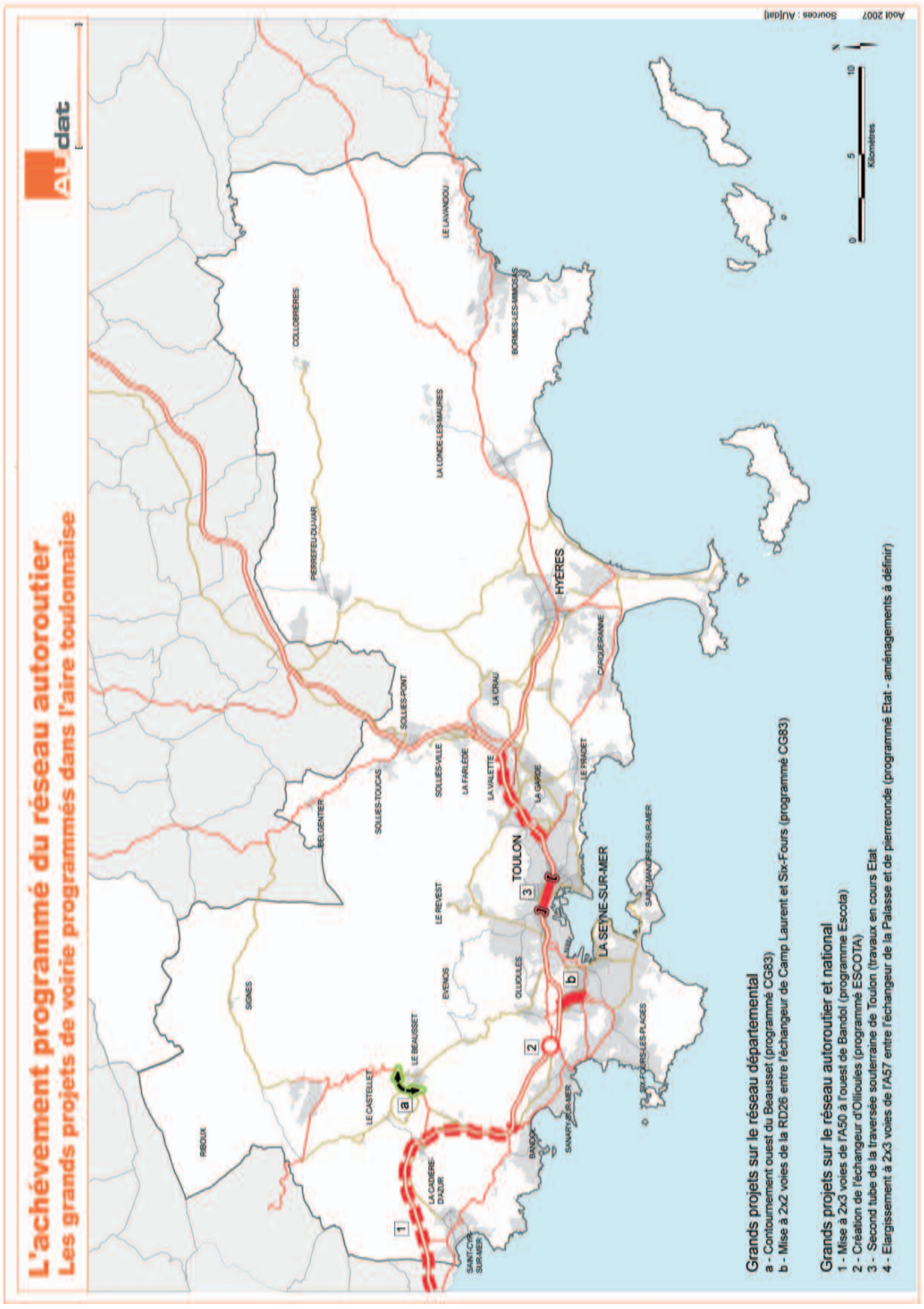
Le mode de développement basé sur l'automobile : un facteur aggravant la crise du système de transport

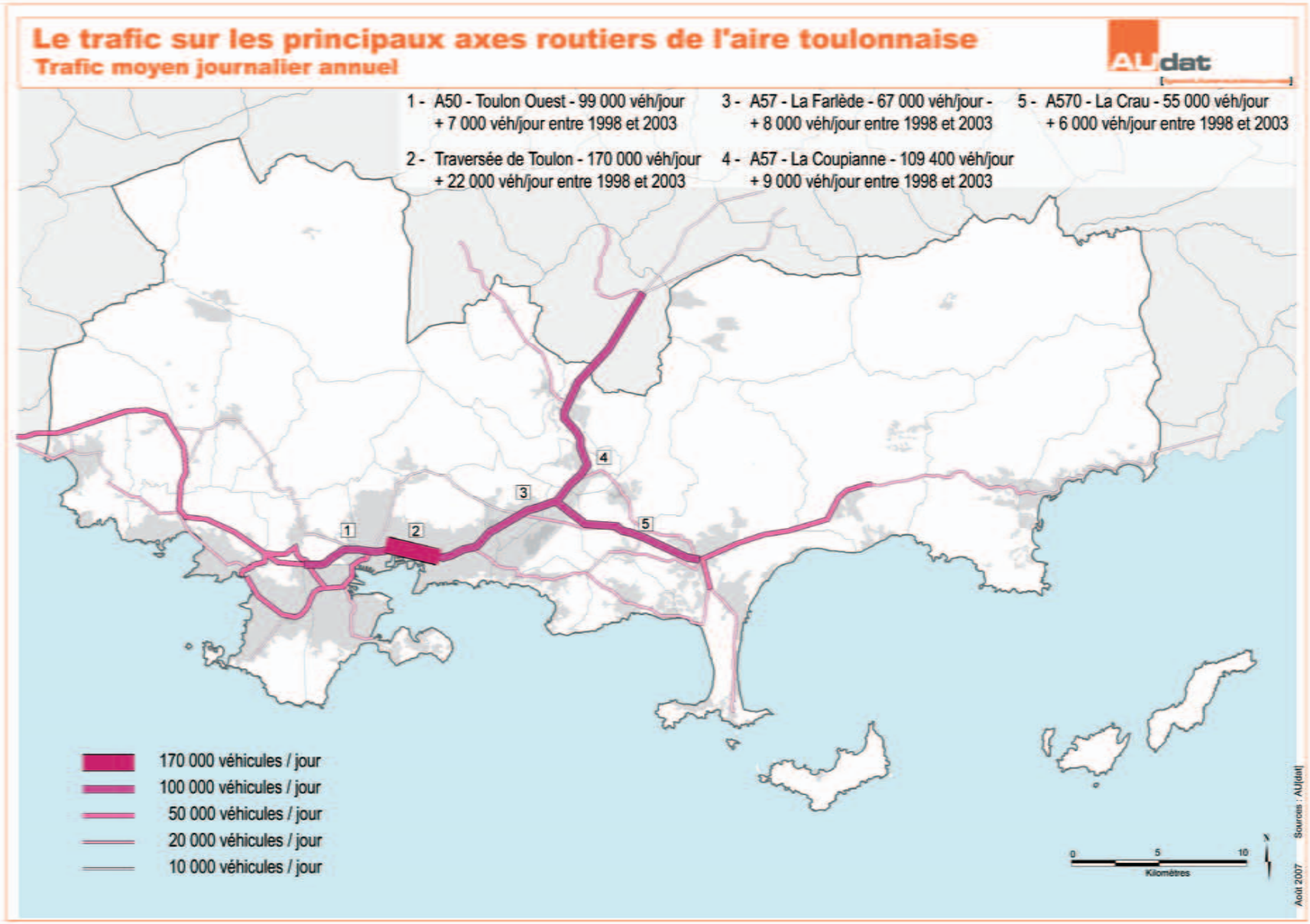
A. Malgré l'achèvement programmé du réseau autoroutier...

Si l'on prend en compte le réseau routier actuel et les projets programmés, on peut considérer qu'à l'horizon 2010 / 2015, l'essentiel des espaces habités et des grands sites économiques du territoire Provence Méditerranée se situera à moins de 20 minutes d'un échangeur autoroutier ou d'un axe de voirie rapide.

- Le réseau autoroutier sera complété par l'achèvement de la traversée souterraine de Toulon, la mise à 2x3 voies de l'A57 entre La Palasse et Pierreronde (bifurcation avec l'A570), la construction de l'échangeur d'Ollioules et la mise à 2x3 voies de l'A50 au-delà de l'échangeur de Bandol.

- Les grands axes structurants complémentaires ou de rabattement sur le réseau autoroutier seront notamment renforcés et complétés par la construction du 2ème tube à Toulon, du contournement du Beausset (permettant d'améliorer l'accessibilité de l'espace d'activité de Signes), la mise à 2x2 voies de la RD 26 entre l'échangeur de Camp Laurent et l'entrée du centre-ville de Six-Fours.


L'achèvement programmé du réseau autoroutier
Les grands projets de voirie programmés dans l'aire toulonnaise
Août 2007
Sources : AUdat
0
5
10
Kilomètres
Grands projets sur le réseau départemental
a - Contournement ouest du Beausset (programmé CG83)
b - Mise à 2x2 voies de la RD26 entre l'échangeur de Camp Laurent et Six-Fours (programmé CG83)
Grands projets sur le réseau autoroutier et national
1 - Mise à 2x3 voies de l'A50 à l'ouest de Bandol (programme Escota)
2 - Création de l'échangeur d'Ollioules (programmé ESCOTA)
3 - Second tube de la traversée souterraine de Toulon (travaux en cours Etat
4 - Elargissement à 2x3 voies de l'A57 entre l'échangeur de la Palasse et de pierreronde (programmé Etat - aménagements à définir)
TOULON
LA SEYNE-SUR-MER
HYÈRES
LA CRAU
LA GARDE
LE PRADET
CARQUEIRANNE
LA VALETTE
LA FARLÈDE
SOLLIES-VILLE
SOLLIES-PONT
SOLLIES-TOUCAS
BELGENTIER
LE REVEST
EVENOS
OLLIOULES
SIGNES
LE BEAUSSET
LE CASTELLET
RIBOUX
LA CADIÈRE D'AZUR
SANARY-SUR-MER
BANDOL
SIX-FOURS-LES-PLAGES
SANARY-SUR-MER
LA LONDE-LES-MAURES
COLLOBRIÈRES
PIERREFEU-DU-VAR
LE LAVANDOU
BORMES-LES-MIMOSAS


Le trafic sur les principaux axes routiers de l'aire toulonnaise
Trafic moyen journalier annuel
AUdat
1 - A50 - Toulon Ouest - 99 000 véh/jour
+ 7 000 véh/jour entre 1998 et 2003
2 - Traversée de Toulon - 170 000 véh/jour
+ 22 000 véh/jour entre 1998 et 2003
3 - A57 - La Farlède - 67 000 véh/jour -
+ 8 000 véh/jour entre 1998 et 2003
4 - A57 - La Coupianne - 109 400 véh/jour
+ 9 000 véh/jour entre 1998 et 2003
5 - A570 - La Crau - 55 000 véh/jour
+ 6 000 véh/jour entre 1998 et 2003
1
2
3
4
5
170 000 véhicules / jour
100 000 véhicules / jour
50 000 véhicules / jour
20 000 véhicules / jour
10 000 véhicules / jour
0
5
10
Kilomètres
N
Août 2007
Sources : AU[dat]

B. ...l'augmentation continue du trafic routier fait craindre une saturation générale à terme des grands axes de voirie

Plusieurs indicateurs soulignent que l'automobile devient le mode de déplacements dominant, voire quasi exclusif dans l'aire toulonnaise (en dehors des déplacements de très courtes distances qui se font largement à pied).

- En 1999, il y avait 0,46 voitures par habitant dans l'aire toulonnaise (contre 0,40 en 1990), ce qui est supérieur à la moyenne nationale (0,44 voitures par habitant). Par ailleurs, 70% des déplacements domicile / travail en 1999 se font en voiture.

- Entre 1986 et 1997, dans le cœur de l'aire toulonnaise[1], le taux d'utilisation des transports collectifs a été divisé par deux, passant de 13% des déplacements en 1986 à 7% en 1997. La part des déplacements effectués à pied reste stable (environ 30%).
De ce fait, entre 1998 et 2003 le trafic sur les grands axes routiers de l'aire toulonnaise a considérablement progressé.

En 6 ans :

- + 15% sur l'A57 au niveau de l'échangeur de La Farlède,
- + 12% sur l'A570 au niveau de La Crau,
- + 8% sur l'A50 au niveau de l'entrée ouest de Toulon,
- + 14% dans la traversée de Toulon (tunnel et voies de surfaces).

Dans l'état actuel du mode de développement urbain et en l'absence d'investissements complémentaires, un risque de saturation quasi-complète du réseau routier de l'aire toulonnaise existe à long terme (horizon 2020), même en intégrant les grands investissements mentionnés précédemment.

C. Un mode de développement qui alimente la croissance des trafics routiers

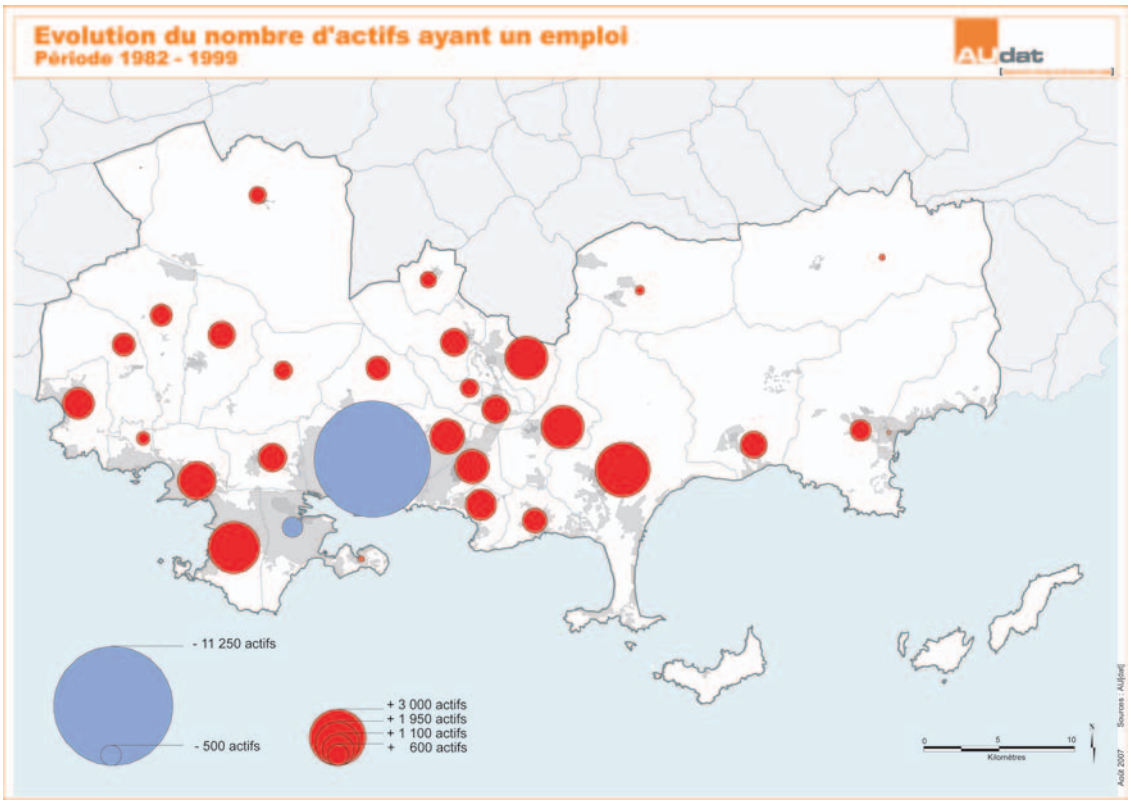
Si le nombre de déplacements quotidiens par personne reste globalement stable, ces derniers sont en moyenne plus longs et se font toujours plus en voiture. Cette évolution reflète :

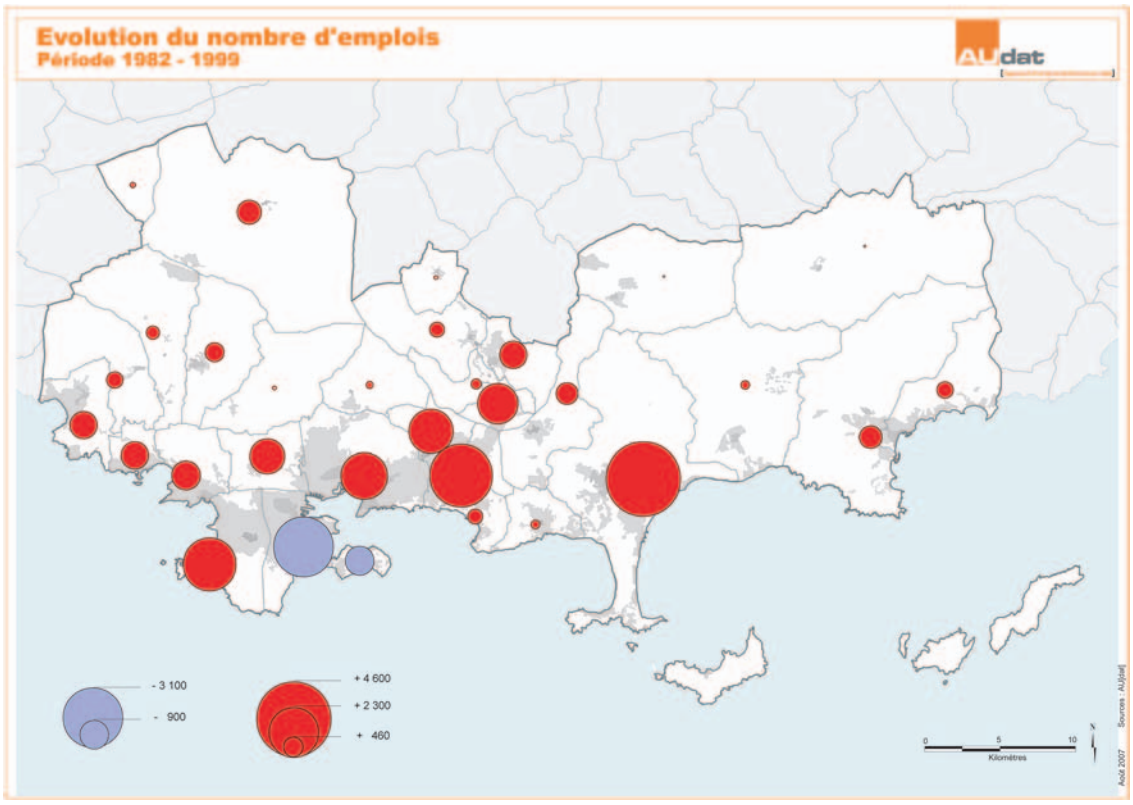
- Un mode d'urbanisation qui tend à rendre « obligatoire » l'usage de l'automobile car le développement se localise dans des espaces qui ne sont accessibles qu'en voiture : espaces d'activité autour des échangeurs et des axes autoroutiers, habitat à l'écart des centres-villes et des lignes de transports en commun, dispersion des équipements.

- Un éloignement croissant entre lieux d'habitat et lieux de travail qui alimente la longueur des déplacements. Cet éloignement a été facilité par la généralisation de l'automobile qui a rendue accessible de nouveaux espaces pour l'habitat. Il est de plus en plus contraint par les dysfonctionnements du marché de l'habitat (cf. point 5).

On observe une véritable « fuite » des actifs qui quittent le cœur de l'aire toulonnaise (tout en continuant d'y travailler) pour aller s'installer notamment dans le nord-est de l'aire urbaine. Cette situation s'explique par l'insuffisance de la production de logements neufs et par des produits immobiliers souvent peu adaptés aux besoins et à la solvabilité des familles à proximité des grands pôles d'emplois et sur le territoire de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée.

[1] Communes de Six-Fours, La Seyne, Ollioules, Toulon, Le Revest, La Garde, La Valette, La Farlède, La Crau, Solliès Pont


Evolution du nombre d'actifs ayant un emploi
Période 1982 - 1999
AUdat
- 11 250 actifs
- 500 actifs
+ 3 000 actifs
+ 1 950 actifs
+ 1 100 actifs
+ 600 actifs
0
5
10
Kilomètres
Août 2007


Evolution du nombre d'emplois
Période 1982 - 1999
AUdat
- 3 100
- 900
+ 4 600
+ 2 300
+ 460
0
5
10
Kilomètres
Août 2007

D. Une offre de transports collectifs insuffisante et non compétitive face à l'automobile sur les grandes liaisons

Le réseau de transports collectifs de l'aire toulonnaise ne présente pas un niveau de service à la hauteur des besoins de déplacements :

- Les réseaux de transports collectifs n'ont pas suivi l'évolution de l'urbanisation. L'offre reste largement concentrée dans les communes les plus urbaines. Les lignes sont conçues pour assurer les déplacements vers les principaux centres-villes et desservent mal les nouveaux espaces attractifs qui concentrent pourtant une part significative de l'emploi, de l'offre commerciale ainsi que des équipements.

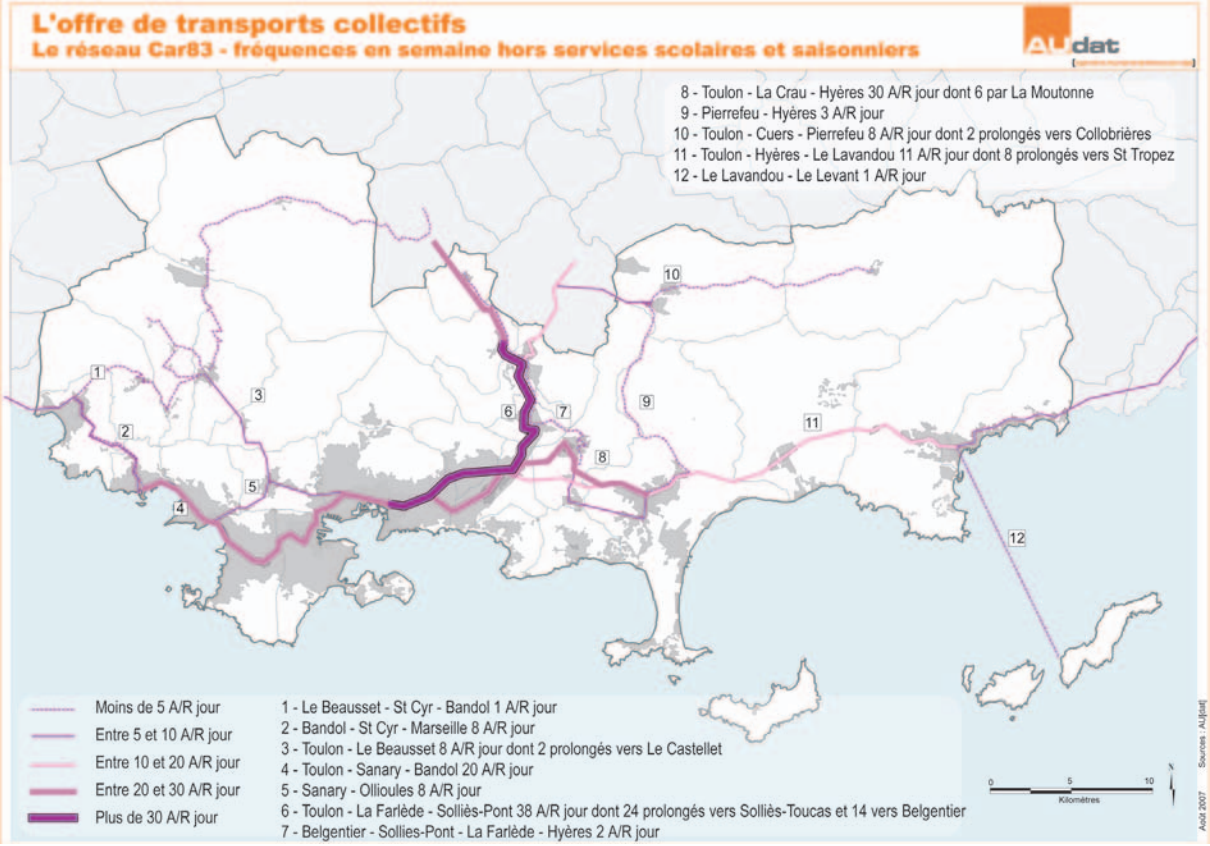
- Le réseau de transports collectifs ne propose pas de lignes express permettant d'assurer des liaisons rapides, fréquentes et fiables vers les principaux pôles attractifs de l'aire toulonnaise, notamment en raison d'une offre ferroviaire insuffisante, de l'absence de voies en « site propre » et du fait que les lignes de cars ou de bus n'utilisent pas assez les autoroutes pour gagner du temps.

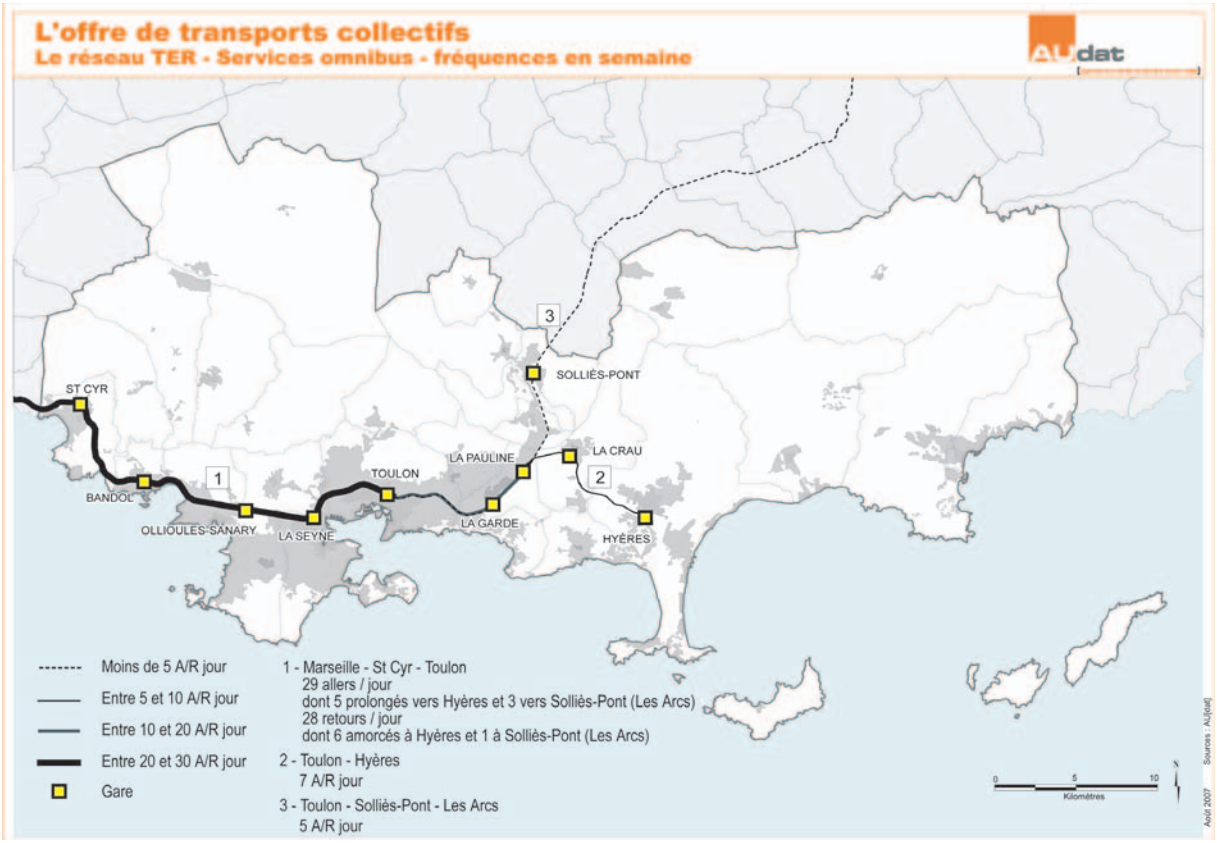
- Le réseau de transports ne s'est pas adapté à l'évolution des modes de vie en terme d'horaires et d'organisation des dessertes. Ainsi, l'offre en soirée (au-delà de 20h00) est quasi-inexistante ce qui empêche d'utiliser les transports collectifs pour l'accès aux manifestations culturelles, aux loisirs nocturnes, ou pour le retour au domicile des salariés travaillant en horaires décalés. De même, la desserte le week-end (et notamment le dimanche) est faible y compris à destination des plages et des centres urbains touristiques.

- L'usage des transports collectifs est souvent complexe. Trois réseaux de transports publics assurent la desserte de l'aire toulonnaise : le réseau « Mistral » (agglomération Toulon Provence Méditerranée), le réseau CAR 83 (Conseil Général du Var) et le réseau SNCF / TER (Conseil Régional PACA). Il n'existe pas de coordination de l'information, des correspondances et des tarifications entre ces trois réseaux. Par ailleurs, on constate une absence ou une insuffisance de places de stationnement dédiées aux usagers des transports collectifs à proximité des gares routières et ferroviaires, des embarcadères de navettes maritimes et des principaux arrêts de bus / de cars.

Cependant, les autorités organisatrices de transports développent ou souhaitent développer l'offre de transports collectifs tant sur le plan « quantitatif » (nombre de dessertes) que sur le plan « qualitatif » (nouveaux matériels, amélioration des temps de parcours, etc.).
Plusieurs projets viendront notamment changer la donne (TCSP de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée, restructuration à venir du réseau d'autocars départementaux, perspectives de développement de l'offre TER).




L'offre de transports collectifs
Le réseau Car83 - fréquences en semaine hors services scolaires et saisonniers
AUdat
8 - Toulon - La Crau - Hyères 30 A/R jour dont 6 par La Moutonne
9 - Pierrefeu - Hyères 3 A/R jour
10 - Toulon - Cuers - Pierrefeu 8 A/R jour dont 2 prolongés vers Collobrières
11 - Toulon - Hyères - Le Lavandou 11 A/R jour dont 8 prolongés vers St Tropez
12 - Le Lavandou - Le Levant 1 A/R jour
Moins de 5 A/R jour
Entre 5 et 10 A/R jour
Entre 10 et 20 A/R jour
Entre 20 et 30 A/R jour
Plus de 30 A/R jour
1 - Le Beausset - St Cyr - Bandol 1 A/R jour
2 - Bandol - St Cyr - Marseille 8 A/R jour
3 - Toulon - Le Beausset 8 A/R jour dont 2 prolongés vers Le Castellet
4 - Toulon - Sanary - Bandol 20 A/R jour
5 - Sanary - Ollioules 8 A/R jour
6 - Toulon - La Farlède - Solliès-Pont 38 A/R jour dont 24 prolongés vers Solliès-Toucas et 14 vers Belgentier
7 - Belgentier - Sollies-Pont - La Farlède - Hyères 2 A/R jour
Kilomètres
Août 2007


L'offre de transports collectifs
Le réseau TER - Services omnibus - fréquences en semaine
AUdat
ST CYR
BANDOL
OLLIOULES-SANARY
LA SEYNE
TOULON
LA PAULINE
LA GARDE
SOLLIÈS-PONT
LA CRAU
HYÈRES
Moins de 5 A/R jour
Entre 5 et 10 A/R jour
Entre 10 et 20 A/R jour
Entre 20 et 30 A/R jour
Gare
1 - Marseille - St Cyr - Toulon
29 allers / jour
dont 5 prolongés vers Hyères et 3 vers Solliès-Pont (Les Arcs)
28 retours / jour
dont 6 amorcés à Hyères et 1 à Solliès-Pont (Les Arcs)
2 - Toulon - Hyères
7 A/R jour
3 - Toulon - Solliès-Pont - Les Arcs
5 A/R jour
Kilomètres
Août 2007

E. Une très faible part de modes doux (marche, vélo) dans les modes de déplacements

En dehors des centres-villes, centres-bourgs et centres-villages qui bénéficient généralement de rues piétonnes, l'aire toulonnaise souffre globalement d'un déficit d'aménagement en faveur des modes doux et, quand ils existent, ils sont trop rarement connectés les uns aux autres.
Dans certains secteurs, ce problème est aggravé par l'effet de coupure que représentent les voies de circulation (autoroutes A50 et A57, voie ferrée, voie Olbia à Hyères pour ne citer que les principales).

Plus largement, la mauvaise qualité d'aménagement de certaines voies de liaisons entre les quartiers et les communes pénalisent fortement la circulation des modes doux : défauts de signalisation et complexité de l'aménagement de certains carrefours, absence de trottoirs ou d'accotement obligeant les piétons et cyclistes à marcher sur la chaussée, profils en travers « généreux » qui favorisent une vitesse excessive, etc.

Certains espaces d'urbanisation récente (comme les grands espaces d'activités économiques et commerciales localisés aux entrées est et ouest de l'agglomération) sont d'ailleurs presque inaccessibles aux piétons et aux cyclistes dans des conditions normales de sécurité et de confort, alors qu'ils concentrent de nombreux emplois et équipements structurants.

En ce qui concerne les pratiques touristiques (promenade, randonnée), l'aire toulonnaise bénéficie des aménagements suivants :

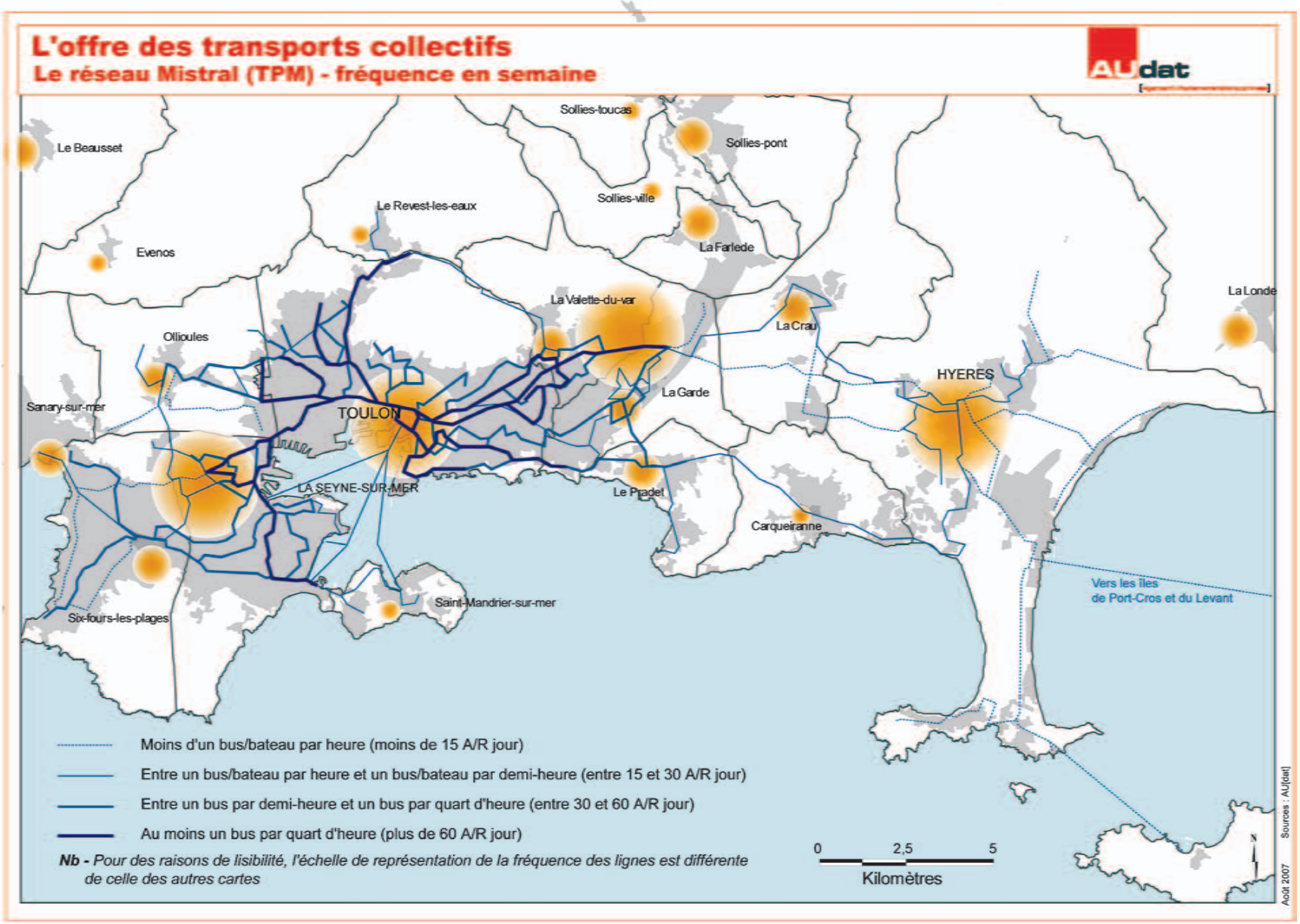
- La piste cyclable du littoral, totalement aménagée à l'Est (de Toulon à Hyères, Le Lavandou et au-delà vers le Golfe de Saint-Tropez) et partiellement aménagée à l'Ouest (tronçons existants sur les communes de Toulon, La Seyne sur Mer et Six-Fours les Plages).
- Le sentier du littoral
- Plusieurs sentiers de grande randonnée qui irriguent principalement les massifs (Maures, Siou Blanc).

En revanche, ces aménagements ne sont pas interconnectés et ne se sont généralement pas relayés par l'aménagement de voies cyclables et de sentiers locaux qui permettraient de créer un véritable réseau (pouvant par ailleurs être utilisé pour les usages quotidiens).



L'offre des transports collectifs

Le réseau Mistral (TPM) - fréquence en semaine



F. Un déficit de maillage et d'aménagement du réseau de voirie traditionnel

Alors que le développement du réseau routier rapide et/ou à forte capacité est en voie d'achèvement, d'importants besoins d'aménagement subsistent sur le réseau de voirie « traditionnel » notamment en matière de maillage, d'insertion urbaine et d'aménagement en faveur des modes doux.

- Le maillage du réseau de voirie vise à offrir une alternative à la concentration des trafics sur quelques axes (généralement saturés) en développant des itinéraires alternatifs destinés notamment au trafic local.

Le déficit de maillage du réseau de voirie traduit le fait que trop souvent, le développement de l'urbanisation n'a pas été accompagné par un réaménagement préalable du réseau de voirie : la desserte se fait alors par d'anciens chemins ruraux rapidement inadaptés à la hausse du trafic ou par des voies en cul de sac desservant les parcelles et les lotissements.
Par ailleurs, on note un déficit ou un sous dimensionnement des voies permettant au trafic local de franchir les voies ferrées, autoroutes, voies rapides et bretelles d'accès, notamment lorsque l'urbanisation se développe de part et d'autre de ces infrastructures.

- La mauvaise qualité d'aménagement de certaines voies peut induire un risque accru d'accidents tout en pénalisant fortement la circulation des modes doux : défauts de signalisation et complexité de l'aménagement de certains carrefours et échangeurs, absence de trottoirs ou d'accotement obligeant les piétons et cyclistes à marcher sur la chaussée, aménagements qui favorisent une vitesse excessive, etc.

Par ailleurs, la multiplication des culs de sacs et des détours imposés par l'absence de cheminements piétons et cyclables rend la marche difficile sur de courtes distances tout en rendant difficile l'accès aux arrêts de transports collectifs.

G. Des possibilités de développement du trafic de marchandises à partir de la mer

Le PDU de Toulon Provence Méditerranée indique que le trafic de marchandises est fortement consommateur d'espace, en effet 20% de la voirie est occupée par des poids lourds et des utilitaires.

Il précise que la distribution des pôles commerciaux et industriels alimente le transit poids lourds dans le cœur urbain de l'agglomération. La part des poids lourds sur l'A50 et l'A57 avoisine les 8 % du trafic journalier. Cette part conséquente augmente régulièrement.
La traversée inévitable de Toulon constitue de plus une difficulté majeure pour le trafic de marchandises (encombrement des axes routiers, pollutions, nuisances sonores dans le centre-ville).

Par ailleurs, aucune solution ferrée n'offre d'alternative crédible aux transports de marchandises.
Quant au trafic de marchandises par mer, le port de Toulon appuie aujourd'hui son développement sur le trafic multimodal euroméditerranéen. Il constitue une plate-forme pour le merroutage (transport des camions par bateau).



4

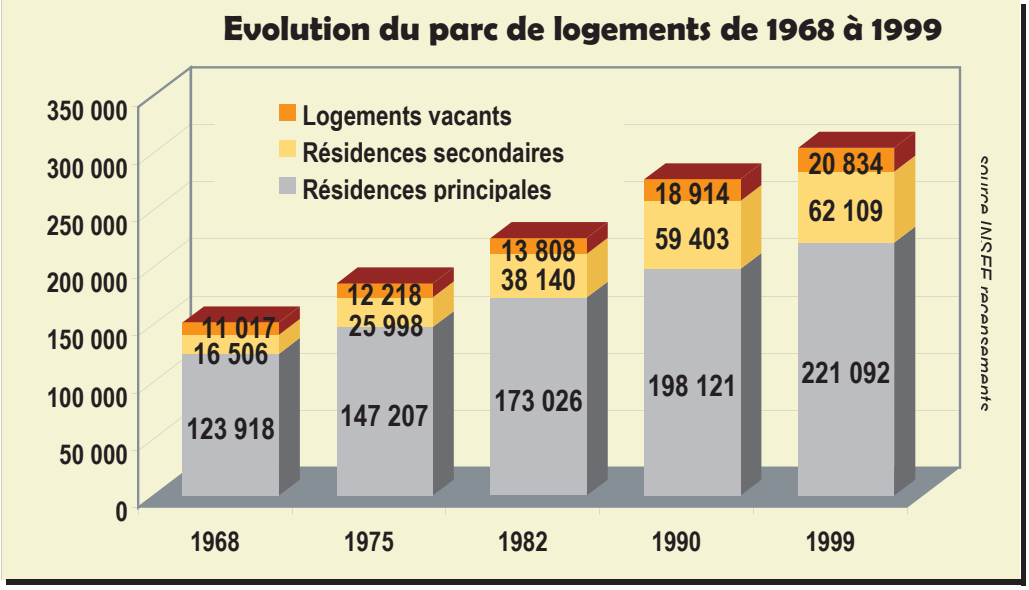
La défaillance de l'offre en logement



A. Une offre quantitative de logements insuffisante...

Le territoire a eu à répondre à trois types de demandes en logements : celle générée par une forte pression migratoire exogène, celle engendrée par la croissance endogène de la population (excédent naturel et décohabitation) et celle entraînée par la demande de résidences secondaires. Ainsi, le parc de logements a doublé dans l'aire toulonnaise (+101%) entre 1968 et 1999 et atteint 304.000 unités en 1999. Il est marqué par le poids très fort des résidences secondaires (20% soit 62.000 unités, essentiellement dans les communes littorales touristiques).
On recense 20.800 logements vacants dans l'aire toulonnaise, ce qui la situe dans la moyenne des grandes agglomérations de taille comparable.

La poursuite des tendances démographiques observées dans les années 90 impliquerait un besoin de 2.320 résidences principales par an (soit l'équivalent de 75 logements par an et par commune). En comparaison, de 1999 et 2004, seuls 2.170 logements ont été mis en chantier annuellement. C'est 16% de moins que le rythme de production des années 1990.
Si, comme cela a été le cas dans les années 1990, les résidences secondaires captaient 20% de la construction neuve, les rythmes actuels de construction ne couvriraient que les ¾ des besoins en logements.
Certes, les tendances ne reflètent pas exactement la demande réelle mais la hausse des prix immobiliers, la baisse de la vacance et, plus timidement, des résidences secondaires (indiquant des processus de réoccupation de logements) sont autant de signes de fortes tensions sur le marché induit par un déficit de l'offre en logements.

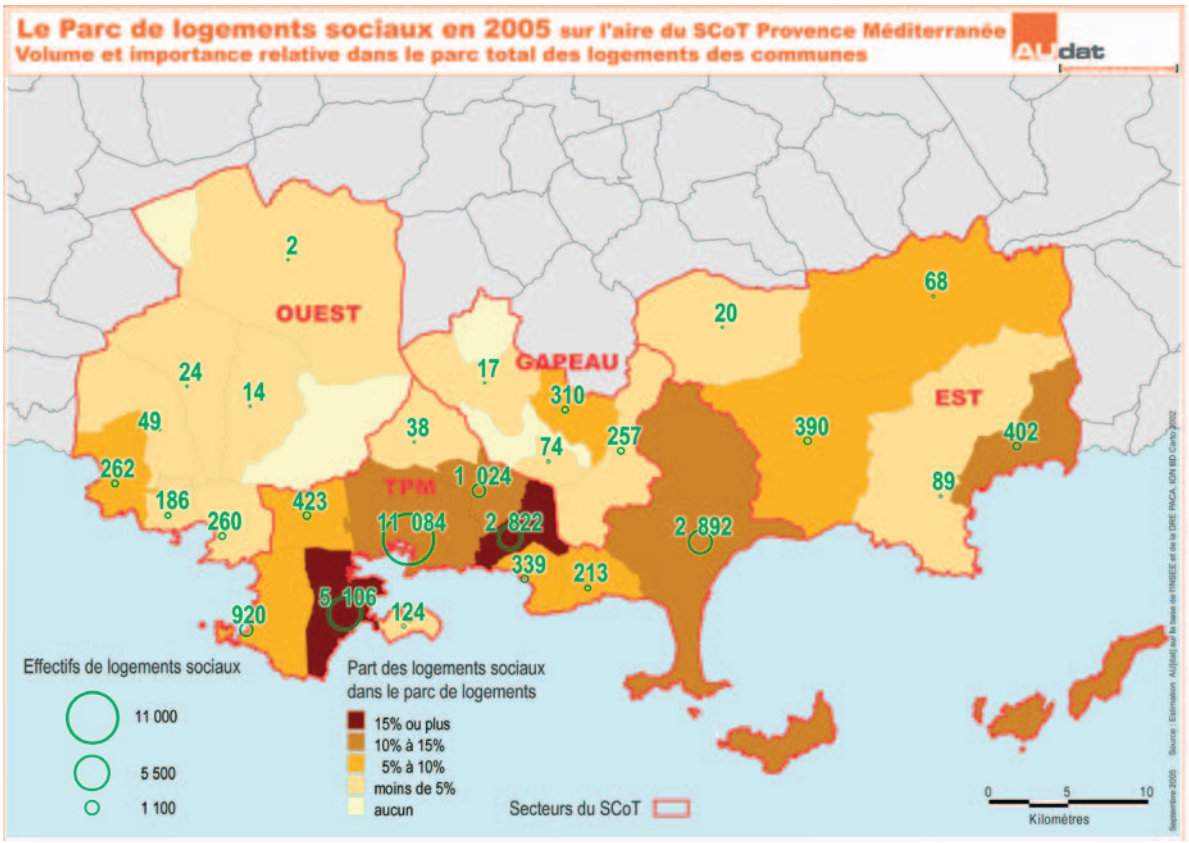


B. ...et en décalage avec la solvabilité des ménages

La carence de l'offre est aussi, et de plus en plus, qualitative. Alors que 66% des ménages auraient en théorie accès au logement social (PLUS ou PLAI), ce segment de parc ne représente que 11% des logements de l'aire du SCoT, avec un manque particulièrement flagrant dans les secteurs périphériques (à peine plus de 4%). Les trois quarts des 27.000 logements sociaux sont regroupés dans trois communes (La Garde, La Seyne sur Mer, Toulon) alors que celles-ci ne regroupent que 51% des ménages de l'aire du SCoT éligibles au logement social (PLUS ou PLAI). Sur 20 communes assujetties à l'article 55 de la loi SRU, seules deux ont une part de logements sociaux supérieure ou égale au plancher défini par cet article. Dans ces communes, le manque, au sens de l'article 55 de la loi SRU, est en 2005 de 20.000 logements. Il implique une production minimale de 470 logements sociaux par an au total dans les 20 communes en question.

Ce déficit ne se résorbe pas : la part dans la construction neuve des logements aidés ne fait que décroître et se situe bien loin de cet effectif théorique de rattrapage.

Le marché privé est essentiellement un marché de l'accession, 55% des ménages sont propriétaires de leur logement en 2005 (66% dans les secteurs périphériques, 52% dans TPM), alors que la location privé ne concerne que 29% des ménages. C'est surtout la répartition de l'offre locative privée qui paraît peu équilibrée : 55% de l'offre locative privée se concentre dans trois communes (Toulon, Hyères et Sanary) alors qu'elles ne concentrent que 46% des logements.
Par ailleurs, ce marché privé, tant en accession que locatif, apparaît de plus en plus inaccessible aux ménages locaux, en particulier actifs modestes et jeunes décohabitants. Un exemple : la moitié des ménages vivant dans le SCoT gagne environ 1.900 euros par mois alors que le prix moyen au m² des appartements avoisine dans l'ancien les 3.000 euros, prix une fois et demi plus élevé qu'il y a cinq ou six ans.



Les prix du marché, dorénavant supérieurs à ceux de l'agglomération marseillaise, tendent à rejoindre les niveaux des Alpes Maritimes. Cette inflation se couple à la disparition du parc social de fait (immeubles vétustes et sans confort) qui, sous l'effet des politiques publiques de réhabilitation, reviennent dans le parc locatif ou de l'accession aux prix du marché.

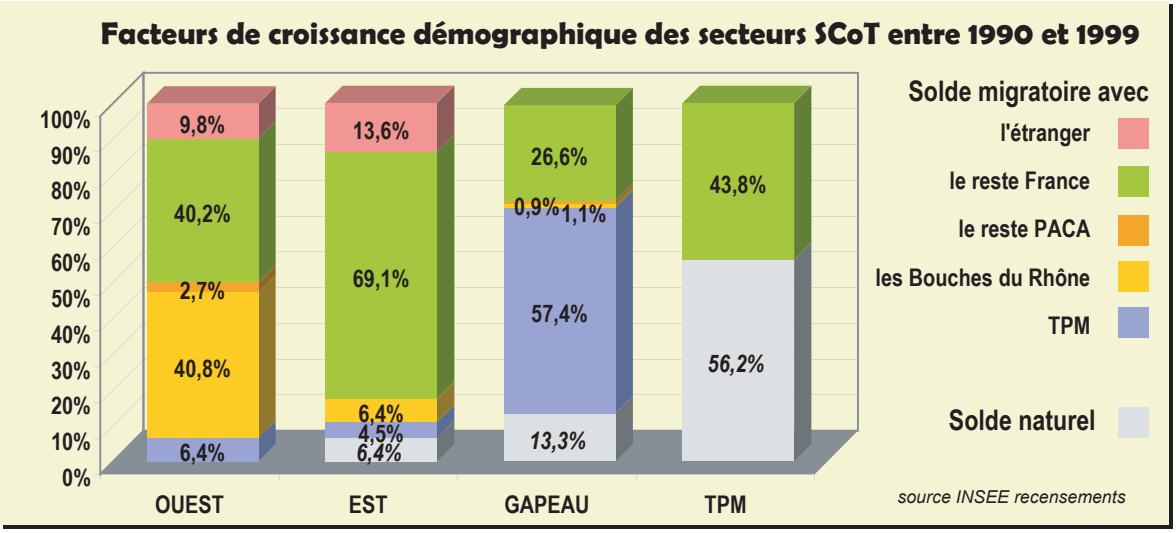
C. Un éloignement et une ségrégation socio-spatiale qui s'accentuent

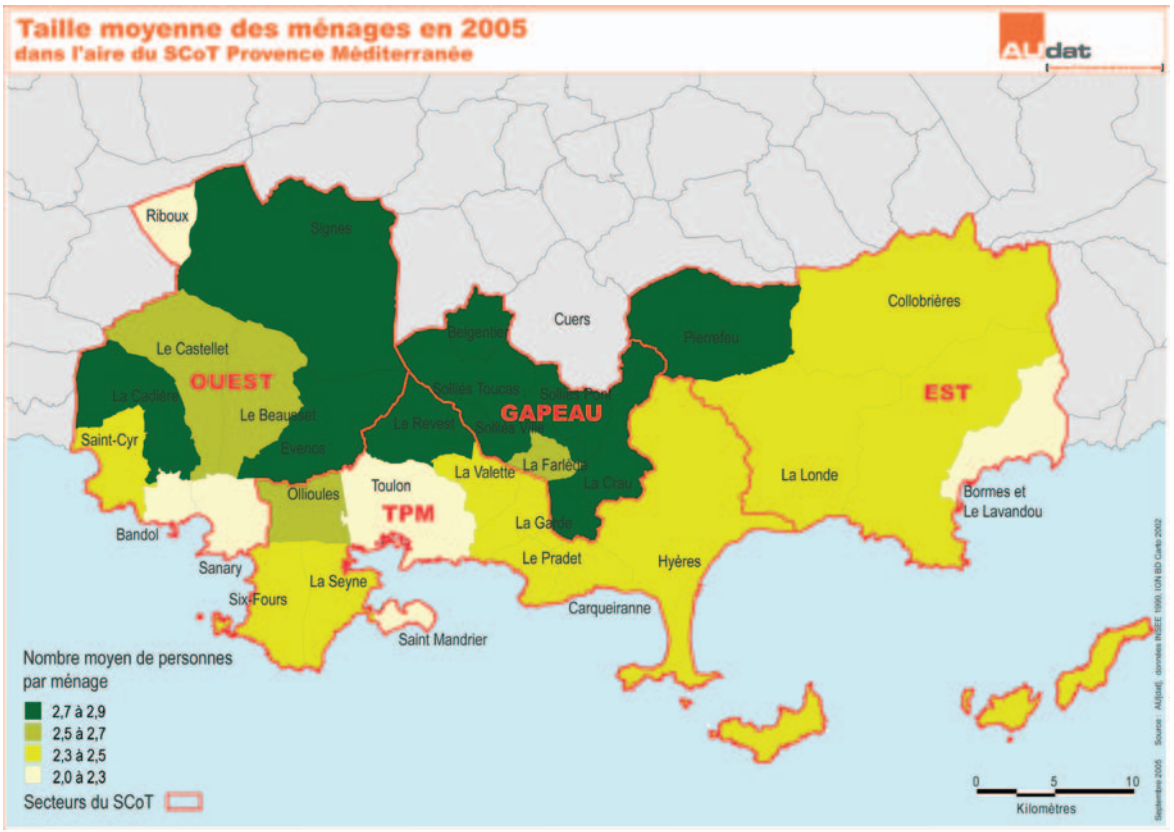
La difficile mobilisation du foncier en cœur d'agglomération aboutit à une localisation de plus en plus fréquente de la construction neuve en périphérie : les secteurs Est, Ouest et Vallée du Gapeau recevaient 25% de la construction neuve dans l'aire du SCoT entre 1968 et 1975, 55% entre 1999 et 2003.

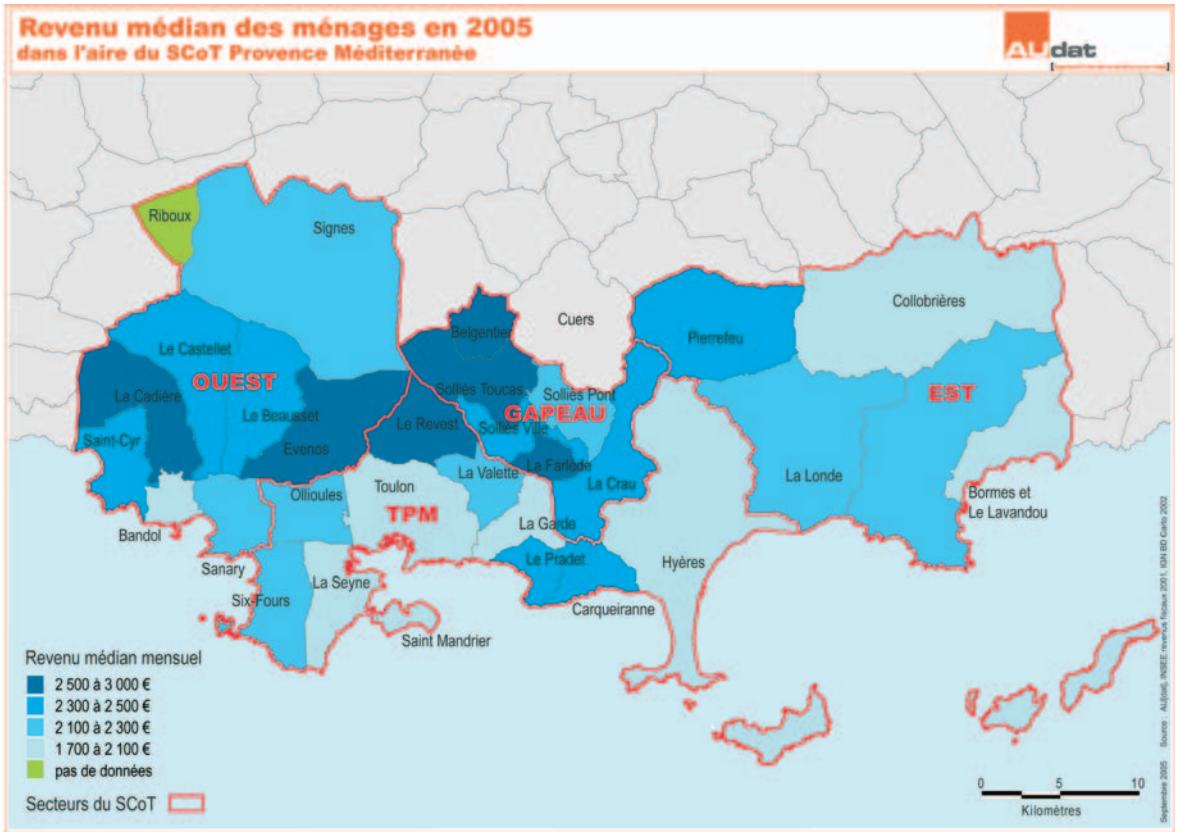
Une part importante de ce flux de construction est captée par les résidences secondaires (20% entre 1990 et 1999). S'ajoute la pression très forte des arrivées extra-régionales (actifs seniors et retraités dans les communes littorales, actifs jeunes et/ou avec familles dans l'ensemble des communes du SCoT), et en provenance des Bouches-du-Rhône (personnes de toutes les classes d'âges dans le secteur Ouest). Ces arrivants, aux revenus souvent supérieurs à ceux des ménages locaux, créent sur ceux-ci une contrainte forte quant à leurs choix résidentiels.

Ainsi, les familles de classe moyenne du cœur de l'agglomération se relocalisent massivement vers la Vallée du Gapeau et au-delà, vers l'axe Cuers-Le Luc-Brignoles, en raison d'une offre de grands logements trop limitée et à des prix trop élevés mais aussi d'un cadre de vie peu adapté. Les jeunes actifs sont souvent contraints de rester vivre chez leurs parents : c'est le cas de 73% des 18-24 ans vivant dans l'aire du SCoT contre 64% dans les autres aires urbaines méditerranéennes. Les plus pauvres des ménages, faute d'une offre accessible en périphérie, restent dans les logements sociaux et le parc social de fait qui subsiste dans le cœur d'agglomération. Les 10% des ménages les plus pauvres ne gagnent pas plus de 580 euros par mois dans TPM (540 euros à la Seyne et 430 euros à Toulon) contre 630 euros en moyenne dans le SCoT.

Enfin, ce développement du centre vers la périphérie s'accompagne d'une déconnection croissante entre la localisation de la création d'emplois (essentiellement dans le cœur de l'agglomération) et la localisation de la croissance démographique, entraînant des déplacements quotidiens de plus en plus longs et coûteux, entre domicile et lieu de travail, lieu d'études ou lieu de consommation.

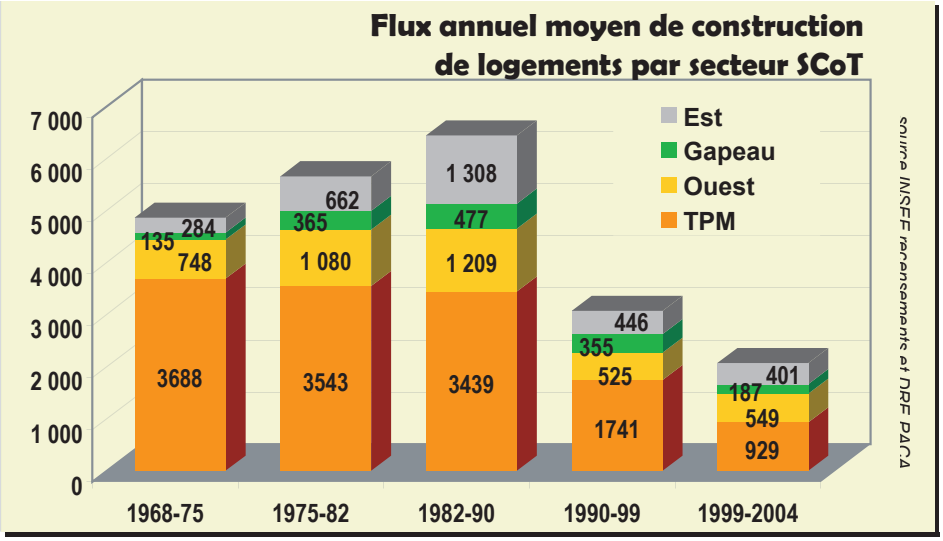



Taille moyenne des ménages en 2005
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée
Riboux
Signes
Cuers
Collobrières
Le Castellet
OUEST
Pierrefeu
EST
Le Beausset
GAPEAU
Saint-Cyr
Evenos
La Valette
La Farlède
La Londe
Ollioules
Toulon
TPM
Bormes et
Le Lavandou
Bandol
La Garde
Le Pradet
Hyères
Sanary
La Seyne
Six-Fours
Carqueiranne
Saint Mandrier
Nombre moyen de personnes
par ménage
2,7 à 2,9
2,5 à 2,7
2,3 à 2,5
2,0 à 2,3
Secteurs du SCoT
0
5
10
Kilomètres


Revenu médian des ménages en 2005
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée
Riboux
Signes
Cuers
Collobrières
Le Castellet
OUEST
Pierrefeu
EST
Le Beausset
GAPEAU
Saint-Cyr
Evenos
La Valette
La Farlède
La Londe
Ollioules
Toulon
TPM
Bormes et
Le Lavandou
Bandol
La Garde
Le Pradet
Hyères
Sanary
La Seyne
Six-Fours
Carqueiranne
Saint Mandrier
Revenu médian mensuel
2 500 à 3 000 €
2 300 à 2 500 €
2 100 à 2 300 €
1 700 à 2 100 €
pas de données
Secteurs du SCoT
0
5
10
Kilomètres

D. Plus qu'une pénurie, une consommation foncière inadaptée

Cette localisation en périphérie de l'essentiel de la production de logements, la part grandissante des maisons individuelles (60% de la construction neuve) - et parmi celles-ci des programmes de maisons non groupées – et, enfin, la croissance moyenne de la surface des logements signalent la poursuite du mode de développement observé durant les années 70.
Ce mode de production nécessite un foncier important. Or, à la fois parce que ce foncier est de plus en plus éloigné des cœurs urbains et parce qu'il touche des secteurs où les exigences environnementales et agricoles sont plus fortes, il devient de plus en plus difficilement mobilisable comme le montre l'affaissement du rythme de construction et l'envolée des prix fonciers et immobiliers.



5

Une économie handicapée par l'absence de stratégie de développement



A. Quatre piliers de l'emploi dans l'aire du SCoT...

En 1999, l'aire du SCoT accueillait un peu plus de 170.000 emplois. Depuis, quelques indicateurs partiels montrent une croissance soutenue et continue de cet emploi, comme dans l'ensemble de l'arc urbain méditerranéen, sans pour autant signaler un changement de sa structure. L'économie de l'aire du SCoT repose sur quatre piliers (67% des emplois contre 57% en PACA et 49% en France) :

- un secteur résidentiel et touristique marqué par une forte présence du commerce de détail, des services à la personne et des activités immobilières. Touristes - en et hors saison - comme seniors en fin d'activité ou à la retraite génèrent cette demande supplémentaire qui s'ajoute à celle des actifs locaux,

- un secteur administratif lié au statut préfectoral de Toulon (depuis 1975) qui concentre nombre de services administratifs et éducatifs,

- un secteur «santé et action sociale» développé qui trouve son assise dans la forte attractivité qu'exerce l'aire du SCoT envers actifs seniors et retraités, d'où un fort niveau d'équipements et de services spécialisés,

- un secteur militaro-industriel demeurant important dans un contexte de reconversion de la composante industrielle DCN et de professionnalisation des Armées.

L'économie du SCoT, fortement orientée vers les services à la personne ou administratifs, se déploie chez des grands employeurs publics ou dans des petites entreprises privées, plus fréquentes qu'en moyenne régionale et nationale. Cette structure spécifique implique un fort retard en terme de fonctions métropolitaines supérieures. L'aire toulonnaise, 10ème agglomération française au niveau démographique, se situe au 36ème rang sur ce thème.

B. ...et quelques niches emblématiques

Le secteur productif est peu représenté et se caractérise par des niches particulières :

- La viticulture et l'horticulture concentrent de plus en plus l'essentiel de l'activité agricole. Ces filières connaissent des initiatives visant à les renforcer comme la démarche d'appelation des terroirs « Côtes de Provence » à Pierrefeu et La Londe, le pôle floricole HortiSud, la création des AOC figues de Solliès et huile d'olive de Provence, ...

- L'industrie et la recherche liées à la mer bénéficient aujourd'hui de la labellisation du Pôle de compétitivité «mer» PACA à vocation mondiale. Il concerne dans la région 103 entreprises (50 dans l'aire du SCoT) et 25 800 emplois.

L'activité liée au nautisme et à la plaisance représente un secteur dynamique dans l'aire toulonnaise, avec près de 460 entreprises et plus de 2 000 emplois.

Ce secteur compte notamment des entreprises de réparation de la grande plaisance qui s'organisent autour du SPL Yachting Riviera Services (40 entreprises et 1 600 emplois en PACA).

C. Une baisse du chômage

Le taux de chômage annuel moyen calculé pour la zone d'emploi de Toulon par l'INSEE en 2007 s'élève à 9,9%. C'est le taux le plus faible jamais enregistré depuis 1999, date à laquelle il culminait à 15,6% et se situait dans les 3 plus forts taux des 20 zones d'emploi de PACA.

Par ailleurs, en huit ans, c'est le taux qui, parmi les vingt zones d'emploi de PACA, a le plus baissé avec celui enregistré dans la zone d'emploi de Gap (à un niveau en 2007 nettement plus bas qu'à Toulon, 6,8%).

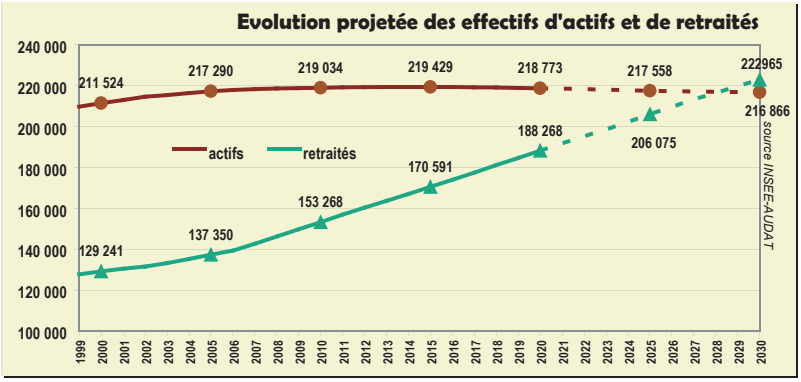
D. Un risque de raréfaction de la ressource en main d'oeuvre

Entre 1975 et 1999, les secteurs hors TPM ont reçu 57% de la croissance démographique mais uniquement 23% de la croissance en emplois. Cette déconnexion croissante signale la difficulté croissante du coeur d'agglomération à accueillir ses actifs. Ceux-ci, en concurrence avec des actifs et surtout des retraités venus de l'extérieur, trouvent à se loger de plus en plus loin avec des coûts de déplacement chaque fois plus élevés.

Si les tendances migratoires observées dans les années 90 se poursuivent, le nombre d'actifs se maintiendra autour de 219 000. Dans le même temps, le ratio de retraités par actifs passera à neuf en pour dix en 2020 et dix pour dix en 2030 (alors qu'il n'était que de 6 pour 10 en 1999).

Cette croissance du nombre de retraités pose les questions:

- de la ressource quantitative en main d'œuvre pour tous les segments de l'économie ;
- de la capacité du territoire à prendre en charge la demande de services liée à l'accompagnement du vieillissement ;
- des alternatives en terme de développement économique à une hyperspécialisation vers l'économie de l'accompagnement du vieillissement.



E. Cinq types d'espaces économiques

Les emplois de l'aire toulonnaise se concentrent à 80% dans huit communes (Toulon, La Seyne, Ollioules, Six-Fours, La Garde, La Valette, La Farlède et Hyères) qui, par ailleurs, regroupent 72% de la population totale. Cette géographie se distribue sur 5 types d'espaces :

- Les centres-villes qui regroupent l'essentiel des emplois,
- Les emprises d'emploi militaire (qui accueillent aussi des activités industrielles et de recherche) sur Toulon, Saint-Mandrier, Hyères et Pierrefeu, soit environ 25 000 emplois (13% du total de l'aire du SCoT) ;
- Les zones d'activité économique qui ne regroupent qu'un dixième de l'emploi total de l'aire du SCoT mais une part nettement plus importante, au moins le tiers, des activités industrielles et des grandes entreprises.
Elles se concentrent dans trois localisations (pôle Est avec le complexe Valgora–Grand Var- ZI Toulon Est, pôle Ouest avec les zones d'activités des Playes, de Quiez, de Camp Laurent, et Signes avec son parc d'activités).
- Des espaces d'activités à la localisation plus diffuse et plus spontanée, adjacents aux espaces cités à l'instant ou se situant hors de toute concentration économique mais profitant d'une bonne accessibilité routière.
- Dans un registre différent, les espaces agricoles cultivés qui occupent 13% de la surface de l'aire du SCoT, essentiellement situés dans les communes hors TPM.

Enfin une catégorie plus difficile à isoler est celle des pôles d'emplois touristiques. Ils se confondent parfois avec certains centres urbains balnéaires (Le Lavandou, Sanary...) ou patrimoniaux (Hyères, Le Castellet...). D'autres sont liés aux plages les plus fréquentées et fonctionnent à plein seulement quelques mois dans l'année.

F. Des centres-villes et des pôles récents en forte concurrence...

L'évolution des modes de consommation et la croissance démographique de zones auparavant périphériques ont créé un besoin en surfaces commerciales et artisanales plus grandes et plus accessibles. Ce besoin peine à trouver une offre adaptée en centre-ville ancien. De ce fait, il a trouvé une réponse dans les pôles Est et Ouest et dans des zones plus petites, autour des villes moyennes et petites.

Cette localisation d'une partie de l'offre économique et commerciale s'est faite au détriment de l'attractivité et de la vitalité de certains centres-villes, les plus importants d'entre eux étant Toulon et la Seyne et les grands pôles économiques et commerciaux récents. Seuls ceux bénéficiant de l'appui d'une attractivité touristique forte ont pu maintenir ou développer un niveau d'offre en relation avec leur poids démographique.

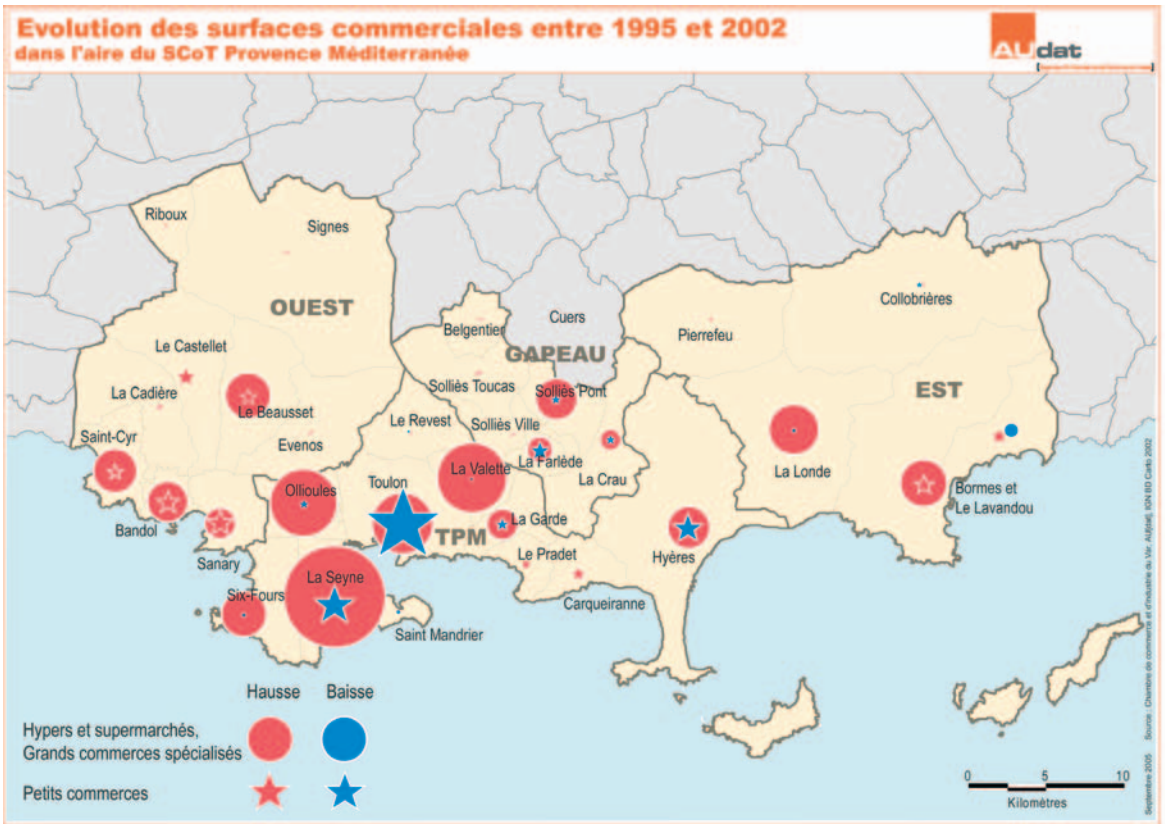
G. ... et des sites économiques et commerciaux souvent mal organisés et aux vocations mal définies

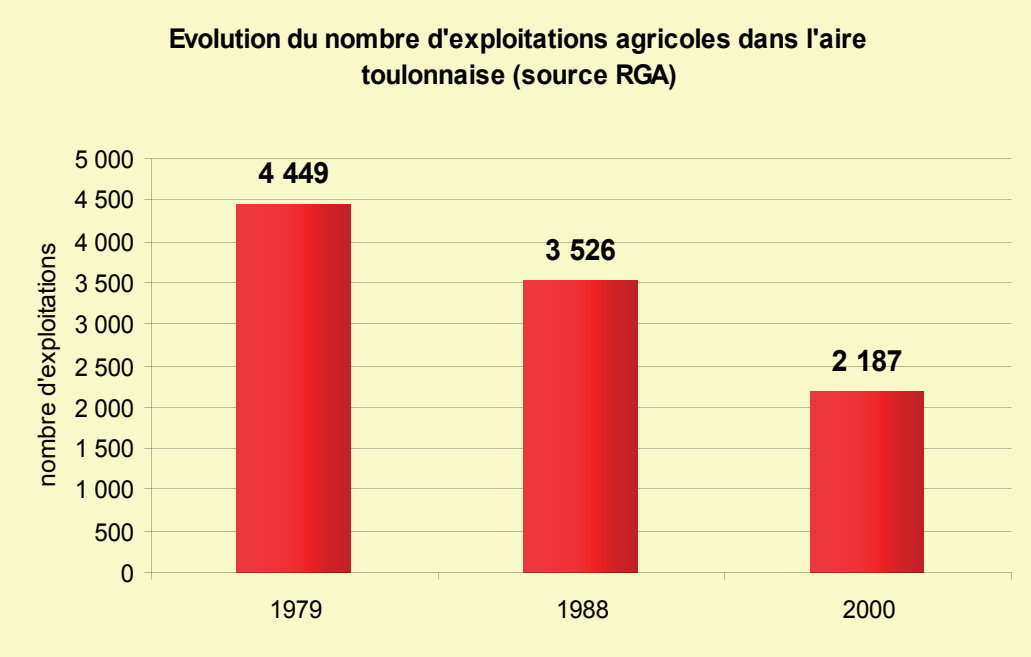
La plupart des sites économiques dédiés aux activités civiles n'ont pas une vocation dominante claire soit dans leur contenu (industrie, artisanat, services aux entreprises, commerce...) soit dans leur rayonnement (sites d'excellence, zones de rayonnement métropolitain, intercommunal ou de proximité). Cette déficience de lisibilité nuit à l'attractivité économique du territoire en ne permettant pas un affichage clair des vocations économiques des territoires qui le composent.

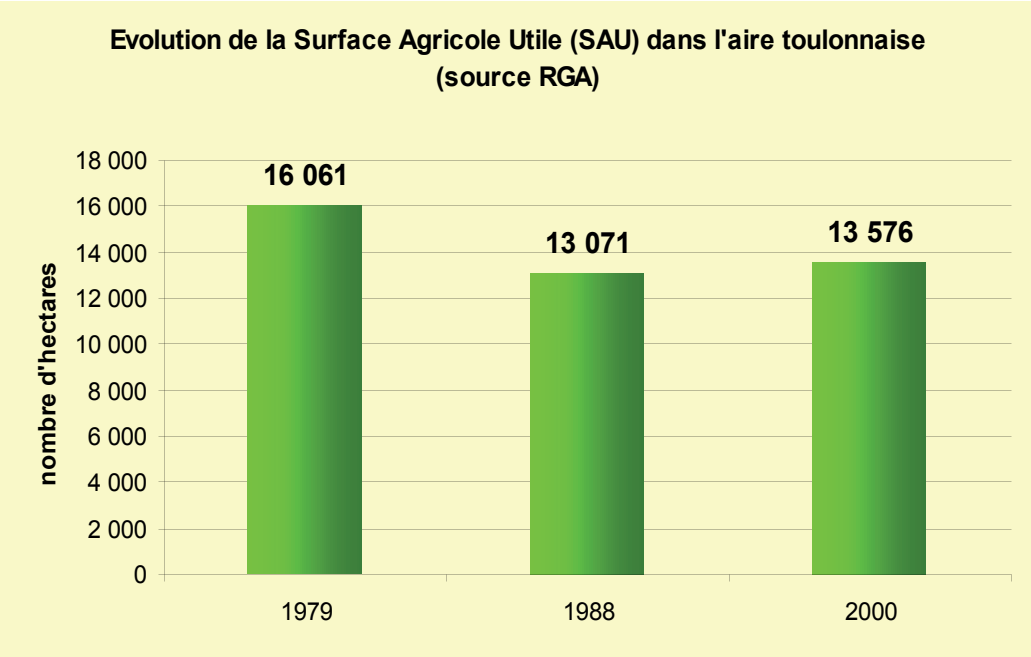
Elle conduit souvent à des implantations peu cohérentes entre différentes activités industrielles ou artisanales. Elle laisse même s'instaurer une concurrence entre activités de production et activités commerciales. Enfin, elle autorise la présence d'activités (casses automobiles, entrepôts) dans des tissus urbains comme la Rade alors qu'elles n'y ont pas forcément leur place. Ces sites sont plus propices à des activités à haute valeur ajoutée et/ou demandeuses d'accessibilité plurimodale.

La faible lisibilité des zones d'activité, et des espaces diffus définis plus haut, se combine à une organisation intérieure – aménagement de l'espace, signalisation, réseau de circulation - parfois déficiente (en particulier dans le pôle Ouest).

S'y ajoute trop souvent une accessibilité difficile (saturation dans le pôle Est, éloignement de Signes et, de façon générale, manque de transports en commun) et une intégration paysagère très faible. En l'état, l'ensemble pénalisera tout essai de politique cohérente des implantations.




Evolution du nombre d'exploitations agricoles dans l'aire toulonnaise (source RGA)
nombre d'exploitations
5 000
4 500
4 000
3 500
3 000
2 500
2 000
1 500
1 000
500
0
4 449
3 526
2 187
1979
1988
2000


Evolution de la Surface Agricole Utile (SAU) dans l'aire toulonnaise (source RGA)
nombre d'hectares
18 000
16 000
14 000
12 000
10 000
8 000
6 000
4 000
2 000
0
16 061
13 071
13 576
1979
1988
2000

H. Des espaces agricoles sous pression, une activité agricole dynamique

Les espaces agricoles ont accueilli une part importante du développement urbain entre 1972 et 2003, fragilisant ainsi l'activité agricole. Ils connaissent une forte pression foncière favorisant la spéculation foncière, cette dernière étant notamment favorisée par le manque de visibilité sur le long terme des projets de développement et d'aménagement.

Néanmoins, de grands bassins agricoles existent encore sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée. Ils correspondent aux grandes zones viticoles d'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC). Les AOC identifient un produit, l'authenticité et la typicité de son origine géographique. Elles sont garantes de ses qualités et de ses caractéristiques, de son terroir d'origine, du savoir-faire du producteur (vins, cidres, fruits et légumes, produits laitiers, etc.), de l'antériorité et de la notoriété du nom.

Plusieurs AOC existent sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée :

- AOC Bandol (depuis 1941) : orienté plein sud, le terroir regarde la mer et bénéficie d'un ensoleillement exceptionnel de près de 3 000 heures par an. Dans un amphithéâtre naturel, le vignoble de Bandol s'étage en restanques (terrasses) sur environ 1 500 hectares.

- AOC Côtes de Provence (depuis 1977) : le terroir des Côtes de Provence se calque sur les frontières géologiques de la bordure méditerranéenne et les Maures composés de schistes, gneiss et granit. Les 20 300 ha d'AOC Côtes de Provence sont situés pour environ 50% sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée ;

- AOC Côteaux Varois (depuis 1993) : ils sont très peu présents sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée ;

- AOC Huile d'Olive de Provence (depuis mars 2007) : AOC récente, quasiment l'ensemble des communes du SCoT Provence Méditerranée sont concernées ;

- AOC Figues de Solliès (depuis mars 2006) : AOC récente, 13 communes concernées mais la production est essentiellement localisée dans la Vallée du Gapeau.

Dans le secteur viticole, les surfaces en AOC ont augmenté, tandis que celles hors AOC connaissaient une diminution. L'horticulture, malgré la crise du secteur horticole en général et une forte baisse du nombre d'exploitation dans l'aire toulonnaise (1437 en 1979 et 911 en 2000), a accru sa production en volume jusqu'à la fin des années 90, notamment grâce à une amélioration des techniques et au maintien des surfaces cultivées (autour de 600 hectares). L'horticulture reste cependant fragile car concentrée sur une relative petite surface. Ces deux secteurs se sont orientés vers une production de qualité.

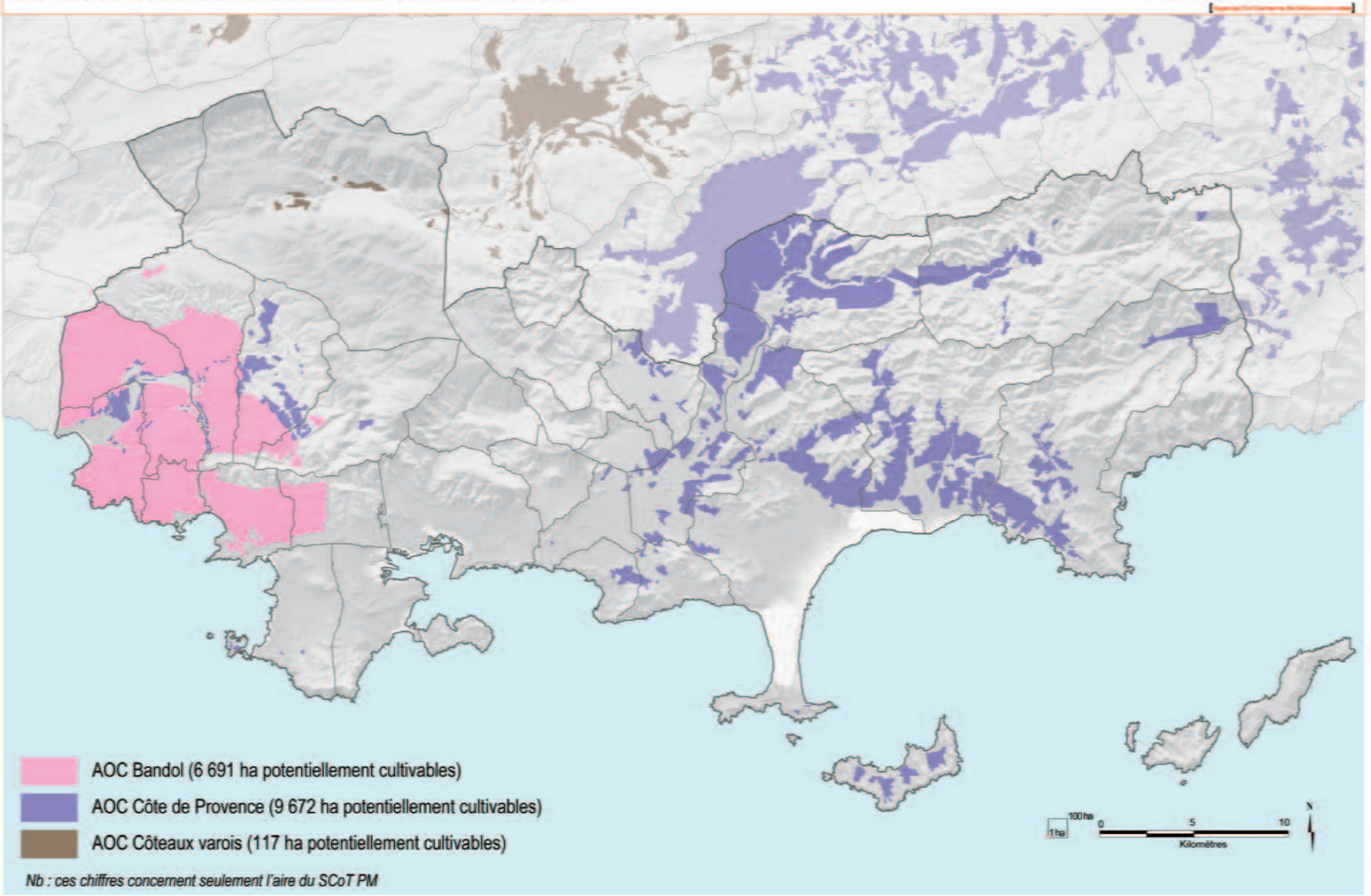
C'est le secteur maraîcher qui a connu un effondrement certain : depuis les années 70, la superficie consacrée au maraîchage a été divisée par cinq, passant de 1 500 à un peu plus de 300 hectares et le nombre d'exploitations a baissé selon les mêmes proportions, posant notamment la question de l'avenir de l'agriculture périurbaine et de proximité.

De manière générale, après une longue période de baisse, les surfaces agricoles utiles de l'aire toulonnaise ont connu une légère augmentation dans les années 90 (+ 500 hectares).

Si le nombre d'exploitations connaît une diminution accélérée depuis les années 70, un mouvement de concentration et donc de renforcement des exploitations s'est opéré (les surfaces moyennes des exploitations ont augmenté depuis les années 70 de 3,5 a 6 hectares).

L'agriculture de l'aire toulonnaise reste un secteur économique actif : l'horticulture et la viticulture s'organisent autour de Sociétés d'Intérêt Collectif Agricole et de Comités Interprofessionnels, un système coopératif se structure, des démarches qualités se développent (AOC, labels, marques commerciales), la population d'exploitants rajeunit.

Les AOC viticoles
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée






Printemps





6

Le déficit de rayonnement de l'aire toulonnaise



A. Une métropole émergente qui peine à affirmer sa place au sein du « chapelet des villes » de l'arc méditerranéen

L'aire toulonnaise a connu une très forte croissance démographique au cours des quarante dernières années. Mais le mode de développement observé, basé sur la pérennisation de l'armée, le statut préfectoral et le développement de l'économie touristique et résidentielle n'est pas vecteur d'image métropolitaine. En outre, la proximité des aires métropolitaines de Marseille et Nice a freiné l'émergence des équipements et des fonctions urbaines supérieures sur le territoire Provence Méditerranée.

Ainsi, selon l'INSEE[1], l'Université du Sud Toulon Var (créée en même temps que celle de Nice Sophia-Antipolis) peine à « capter » tout son potentiel local. Seulement 48% des jeunes qui vivaient dans l'aire toulonnaise en 1990 et qui étaient étudiants en 1999 étaient inscrits à cette date dans un établissement d'enseignement supérieur de l'aire toulonnaise. Dans l'aire marseillaise, ce chiffre s'élève à 75%.

Cette situation s'explique notamment par l'histoire de l'Université et par le poids et l'attractivité qu'exercent les universités voisines d'Aix-Marseille et Nice.
De ce fait, l'aire toulonnaise souffre d'un important déficit de rayonnement de son enseignement supérieur au regard de son importance démographique. Elle comptait 13 600 étudiants en 2004 (effectifs universitaires et des établissements d'enseignement supérieur), soit 2,52 étudiants pour 100 habitants alors qu'en moyenne, les aires urbaines de plus de 200 000 habitants (hors Paris) accueillaient 5,64 étudiants pour 100 habitants.

L'attractivité des Bouches du Rhône est également sensible sur le plan des migrations domicile / travail (attractivité des bassins d'emplois de La Ciotat, Aubagne et Marseille) mais aussi sur le plan commercial (attractivité des centres commerciaux d'Aubagne et de La Valentine), plus particulièrement sur la partie ouest de l'aire toulonnaise.
On constate également d'importants flux résidentiels en provenance de l'aire marseillaise et en direction de l'ouest du territoire Provence Méditerranée.

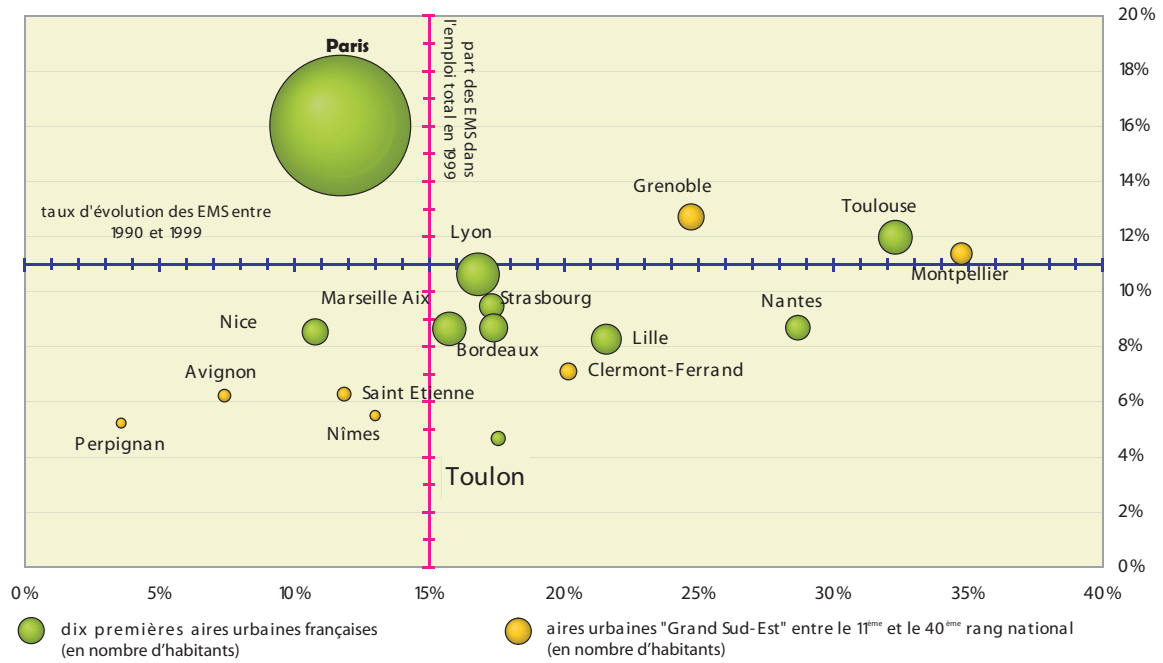
L'attractivité de la Côte d'Azur s'est notamment traduite par le transfert de nombreuses activités de commandement vers les Alpes-Maritimes.
Par ailleurs, la conurbation azuréenne polarise l'est varois au détriment de l'aire toulonnaise, notamment sur le plan commercial, universitaire et des déplacements domicile / travail.

Enfin, l'aire toulonnaise se caractérise par un très faible taux d'emplois métropolitains supérieurs (4.7% de l'emploi total en 1999). Ce faible pourcentage s'observe également dans les autres aires urbaines de PACA, mais il est « exacerbé » dans l'aire toulonnaise.
Au-delà des impacts de la proximité de Marseille et Nice, cette situation traduit également l'absence de grandes fonctions de commandement économiques privées notamment dans le domaine de la banque et de l'assurance, du commerce ainsi qu'une sous-représentation des services aux entreprises et des activités de recherche privée[2].

Ce déficit d'emplois métropolitain supérieurs contribue également au déficit de rayonnement européen dont souffre l'aire toulonnaise.
Ainsi, l'étude comparative de la DATAR sur le rayonnement européen des villes[3] de plus de 200 000 habitants de l'Europe des 15 souligne que l'agglomération de Toulon (au sens INSEE) fait partie des villes « dont le niveau européen est presque complètement absent[4] ».

[1] «Sud INSEE l'essentiel», N°55, janvier 2003.
[2] La notion d'emploi métropolitain supérieur telle que définie par l'INSEE n'intègre pas l'emploi public (à l'exception des enseignants chercheurs des universités et du CNRS). De ce fait, les emplois supérieurs liés à la Défense (commandement, formation et recherche militaire) ne sont pas pris en compte, ce qui explique en partie le faible classement de l'aire toulonnaise en matière d'EMS.
[2] L'étude de la DATAR sur le positionnement des villes européennes définit 7 classes de villes selon l'intensité de leur rayonnement européen. L'agglomération de Toulon (au sens INSEE) est située dans la 7 ème et dernière classe, caractérisée par une « quasi-absence du niveau européen ». A titre de comparaison, l'agglomération de Cannes-Grasse-Antibes se situe dans la classe 6, les agglomérations de Nice et Montpellier se situent dans la classe 5 et l'agglomération de Marseille se situe dans la classe 4. L'objectif de l'aire toulonnaise pourrait être de passer de la classe 7 à la classe 6 et ainsi rejoindre un niveau de positionnement conforme à son importance démographique. L'agglomération de Toulon est classée dans la 3ème classe pour le critère « nombre de nuitées touristiques » et dans la 2ème classe pour le critère « évolution de la population sur la période 1950 – 1990 ».

Les Emplois Métropolitains Supérieurs, part en 1999 et évolution entre 1990 et 1999



B. Absence de grands programmes générateurs de rayonnement européen

Contrairement à beaucoup d'autres métropoles françaises et européennes, l'aire toulonnaise ne dispose pas de grands équipements ou de grands programmes vecteurs d'image internationale comme un bâtiment récent réalisé par un architecte prestigieux, un grand musée ou un grand équipement de loisir.
Par ailleurs, l'aire toulonnaise ne dispose pas d'un site économique prestigieux de type technopole où sont implantées (de manière sélective) des activités de recherches publiques et privées et des entreprises tournées vers les hautes technologies.
De même, et contrairement aux autres grandes villes de PACA, l'aire toulonnaise ne dispose d'aucun programme phare en matière de bureaux capable de répondre à la demande d'implantation de grandes entreprises.

L'aire toulonnaise ne dispose pas de structure d'accueil de niveau international, que ce soit sur le plan de l'hôtellerie (faible nombre d'hôtels 3 et 4 étoiles qui sont par ailleurs localisés dans des espaces touristiques, à l'écart des grands pôles d'emplois) ou des congrès et grandes manifestations (les équipements existants – Palais Neptune à Toulon, Casino de Hyères ou espace Hélios sur l'Ile des Embiez – ne disposent que de salles de moyenne capacité).

Le territoire Provence Méditerranée ne dispose pas non plus de structure de type « lycée international » (contrairement à des métropoles comme Toulouse, Nice ou Grenoble) – alors que le renforcement des coopérations internationales en matière de défense maritime génère la présence de cadres étrangers qui pourraient être demandeurs.

Enfin, la question du logement des actifs constitue un frein pénalisant le développement des entreprises (y compris dans le domaine des hautes technologies) et des activités publiques et privées de recherche.

C. De fortes potentialités économiques autour du pôle Mer PACA et des activités technopolitaines

L'aire toulonnaise représente le centre de gravité du Pôle Mer PACA, pôle de compétitivité à vocation mondiale labellisé en 2005. Elle regroupe la moitié de ses acteurs et a initié autour de l'entreprise DCN la démarche ayant permis la labellisation du Pôle.
Elle accueille, autour d'entreprises ou d'organismes phares (DCN, IFREMER, ECA, CNIM, FOSELEV, France Telecom Marine, IXCORE...) un tissu riche de PME-PMI spécialisées dans le domaine des technologies marines, sous-marines civiles et de Défense. Celles-ci sont compétitives sur le plan international.

Le développement et le rayonnement de l'aire toulonnaise sont en grande partie conditionnés à la réussite du pôle de compétitivité Mer PACA à vocation mondiale.

Celui-ci rassemble sur le thème de la mer, au niveau régional, des acteurs industriels, de la recherche et de l'enseignement dans les domaines de la sécurité et sûreté et dans le développement durable. Leur ambition est de devenir un acteur majeur du « *homeland security* », de construire une offre de produits et de services innovants pour le secteur naval et de faire de la région PACA un centre d'expertise international dans la maîtrise du milieu marin et de ses risques environnementaux.

D. Une « grande accessibilité » relativement dépendante de l'offre existante dans les métropoles voisines

La grande accessibilité fait référence aux moyens de transports qui relient l'aire toulonnaise aux autres grandes métropoles nationales et euro-méditerranéennes.

Sur le plan autoroutier, le territoire Provence Méditerranée bénéficie d'une desserte correcte depuis 1991 (achèvement de l'A57 vers Le Luc et l'A8), même si elle est pénalisée par la saturation induite par le développement des déplacements domicile / travail et à destination des grands pôles commerciaux qui ont émergé aux entrées est et ouest de l'agglomération.

Sur le plan ferroviaire, l'aire toulonnaise se situe sur l'axe Marseille – Nice – Vintimille. Elle bénéficie d'une offre TGV intéressante vers Paris grâce au prolongement de dessertes depuis Marseille.
A l'horizon 2020, le projet de LGV PACA vers le Var et les Alpes-Maritimes viendra radicalement changer la donne des proximités ferroviaires sur l'arc méditerranéen.

Le projet permettra de répondre à plusieurs objectifs : accélération des liaisons nationales et internationales à destination du Var et des Alpes-Maritimes, développement de liaisons rapides entre les métropoles de PACA et de Languedoc (Nice - Toulon - Marseille - Avignon - Montpellier), libération de capacités sur la ligne historique Marseille - Vintimille pour y développer le TER.

L'aéroport de Toulon-Hyères (exploité par la CCI du Var) s'appuie sur le potentiel touristique (bassin hyérois et Golfe de Saint-Tropez) et des coûts d'exploitation maîtrisés pour développer des liaisons « low cost » vers l'Europe du Nord et l'accueil de l'aviation d'affaires.

Cependant, son développement reste fragile car très fortement dépendant de la stratégie (et de la santé économique) des compagnies aériennes. De plus, la proximité géographique et la variété de l'offre internationale des aéroports de Marseille Provence et de Nice Côte d'Azur limitent le potentiel de développement et le bassin de chalandise de l'aéroport de Toulon Hyères.

Enfin, l'aéroport – situé à Hyères – reste difficile d'accès par la route (saturation des voies d'accès en période estivale en raison du trafic se dirigeant vers la Presqu'île de Giens) et par les transports collectifs (absence de desserte en site propre malgré l'existence d'une voie ferrée actuellement fermée au trafic voyageur).

L'aérodrome du Castellet (contrôlé par le groupe privé « Excelis S.A. ») souhaite se positionner comme un site majeur pour l'accueil de l'aviation d'affaires en PACA. Le groupe a réalisé d'importants investissements de modernisation de l'infrastructure et de l'aérogare pour se mettre aux standards internationaux.

Le Port de Toulon s'étend principalement sur deux sites : Toulon (à proximité immédiate du centre-ville) pour l'accueil des ferries et de la croisière et La Seyne (sur le site de Brégaillon) pour l'accueil du trafic fret et du Ro-Ro.

La croisière, les ferries, le mer routage, le trafic Ro-Ro et l'accueil de la haute plaisance sont des niches porteuses de développement comme le souligne quelques succès récents (installation en 2001 de la compagnie Corsica Ferries, création en 2004 de la première « autoroute de la mer » française entre Toulon et Rome, arrivée de Dockwise – société qui assure le convoyage des grands yachts entre les Caraïbes et la Méditerranée…).

Le développement des activités maritimes souffre aujourd'hui d'une mauvaise organisation de l'interface entre le port et la ville, qui permettrait notamment de mieux tirer parti des retombées économiques de la croisière et faciliter le fonctionnement du terminal ferry.

E. Le tourisme : un secteur d'activité majeur mais peu diversifié

L'identité de la métropole est fortement marquée par son attractivité touristique qui représente le vecteur fort de sa notoriété en Europe.

L'aire toulonnaise accueille environ 33 millions de nuitées touristiques par an (45% de la fréquentation touristique varoise) ce qui représente 90 000 équivalent-habitants en moyenne annuelle. 1/3 de la clientèle est d'origine étrangère.

A son maximum, l'aire toulonnaise peu accueillir en août 213.000 personnes supplémentaires (par rapport aux 530.000 habitants permanents).

Elle figure au second rang des aires urbaines en nombre d'emplacements dans les campings (12741 emplacements), entre Paris et Bayonne, Béziers, Fréjus et Royan. D'autre part, avec 4.513 chambres en hôtels classés tourisme, l'aire toulonnaise se situe au 12e rang national.

L'ensemble cumulé des emplacements de camping, des chambres d'hôtels classés et non classés de l'aire toulonnaise représente 17.254 unités, soit le quatrième rang national, entre Bayonne et Lyon.

L'emploi salarié touristique représente environ 8.000 emplois sur l'ensemble de l'année et jusqu'à 13.000 l'été (chiffres 2003 concernant l'ensemble de l'aire toulonnaise sauf Bormes-les-mimosas et Le Lavandou).

L'aire toulonnaise présente une offre touristique diversifiée (tourisme balnéaire, tourisme vert, tourisme d'affaires et tourisme urbain), même si le tourisme balnéaire est le plus pratiqué.
Les activités nautiques sont particulièrement importantes (location de bateaux, plongée sous-marine, ski nautique, promenade en mer…). 38 ports de plaisance proposent près de 15.000 anneaux.
Le tourisme d'affaires et de congrès se positionne sur des petits congrès en raison de la faible capacité d'accueil et du niveau de gamme insuffisant.

Le territoire propose également des activités de loisirs en pleine nature (essentiellement tournées vers le littoral) : trois golfs, un parc de loisirs et des équipements permettant la pratique du vélo, de la randonnée pédestres, équestres…).

Malgré ses atouts, l'aire toulonnaise ne tire pas aujourd'hui pleinement profit de son attractivité touristique :

- L'activité touristique est mal répartie dans le temps et dans l'espace. La fréquentation se concentre essentiellement sur le littoral, à l'Est de la rade (Hyères et ses îles, Carqueiranne, Le Pradet, Le Lavandou, Bormes les Mimosas) et à l'ouest (Six-Fours, La Seyne, Saint-Mandrier, Sanary, Bandol, Saint-Cyr-sur-Mer). D'autre part, la saisonnalité de l'activité touristique est trop marquée : 70% de l'ensemble des nuitées dans l'aire toulonnaise sont réalisées en été et 20% au printemps,

- L'offre du parc hôtelier est insuffisante, d'un niveau de gamme moyen et peu adapté aux nouvelles exigences de la clientèle (on relève notamment une sous-représentation d'hôtels 4 étoiles),

- L'offre d'hébergement est essentiellement le fait d'un important parc de résidences secondaires (20% des logements en moyenne dans l'aire du SCoT et plus de 50% à Saint-Cyr-sur-Mer, Bandol et plus de 60% à Bormes-les-Mimosas et au Lavandou),

- L'attractivité touristique de l'aire toulonnaise repose aujourd'hui de façon trop importante sur le tourisme balnéaire. Elle est menacée par une certaine « banalisation » des espaces et par l'émergence rapide d'une offre concurrentielle notamment en Méditerranée (Tunisie, Croatie…),

- Le tourisme de l'aire toulonnaise repose sur un nombre important de saisonniers pour lesquels l'offre de logements est insuffisante,

- Les sites touristiques sont difficilement accessibles en transports en commun et en modes doux (plages, centres urbains et villageois touristiques), notamment le week-end, ce qui aggrave l'impact de l'activité touristique sur l'environnement (nappes de parkings, pollution de l'air...),

- Le secteur local du tourisme apparaît fortement émietté et insuffisamment structuré.



7

Le littoral : une absence de stratégie globale de préservation et de développement



Le littoral est l'élément phare de l'image de l'aire toulonnaise et le premier facteur de son attractivité.

A. Le littoral, l'espace le plus convoité de l'aire toulonnaise

Le littoral concentre la plupart des centres urbains les plus importants de l'aire toulonnaise. Il est le lieu d'une forte concentration humaine : 40 % de la population résidente permanente du SCoT vit sur une bande littorale de 800 mètres.

L'espace littoral, qui représente près de 300 kilomètres de linéaire, est une composante à part entière du territoire du SCoT Provence Méditerranée. Le littoral est l'élément fondamental du dynamisme touristique, un espace majeur de l'accueil du développement et de la population résidente.

La pression foncière sur le littoral ne s'est pas relâchée, même après la promulgation de la Loi « Littoral » puisque 40 % des logements construits dans le SCoT de 1990 à 1999 l'ont été dans une bande littorale inférieure en moyenne à 800 mètres.

Ce même espace concentre plus de 82 % des résidences secondaires du périmètre du SCoT, soit plus de 50 000 logements, ce qui équivaut à un potentiel de près de 100 000 habitants supplémentaires. Ce taux considérable de résidences secondaires favorise une forte spécialisation de ce territoire en faveur des populations inactives (touristes ou retraités).

Sur une bande de 300 mètres à partir du linéaire côtier, qui correspond seulement à 5 % de la surface totale du SCoT, se concentre, en 2003, près de 15 % des espaces urbanisés du SCoT.

Le processus d'urbanisation du littoral est toujours à l'oeuvre : sur une même bande de 300 mètres, 40 % de la surface se trouve urbanisée, contre 16 % pour l'ensemble du SCoT. En 1972, seulement 28 % de cette bande était alors urbanisée : 756 hectares (soit une progression de 30 %) ont ainsi été gagnés sur les espaces agricoles et naturels.

B. Des espaces naturels littoraux relativement bien préservés

Cependant, malgré l'augmentation des surfaces urbanisées, générale au littoral français, et malgré une pression foncière toujours prégnante, près des deux tiers du littoral du SCoT sont encore préservés et composés de sites et d'espaces exceptionnels, supports majeurs du rayonnement de l'aire toulonnaise.

Leur remarquable biodiversité, les contrastes paysagers et la présence de vastes espaces naturels, font de ce littoral un élément emblématique du territoire du SCoT et un composant majeur de la qualité du cadre de vie local.

	Bande littorale de 300 mètres	SCOT
Espaces naturels	56 %	70 %
Espaces agricoles	3%	14 %
Espaces urbanisés	41 %	16 %

C. Des usages du littoral parfois contradictoires

Le littoral est le lieu de multiples activités complémentaires mais aussi parfois contradictoires qui peuvent, si elles ne sont pas maîtrisées, entraîner des pollutions et des incidences négatives sur l'environnement : surfréquentation des sites, suréquipement nécessaire (port de plaisance, hôtel, camping, infrastructures routières...).

En parallèle, le tourisme dépend de la préservation des espaces littoraux, notamment en terme de qualité des eaux de baignade.

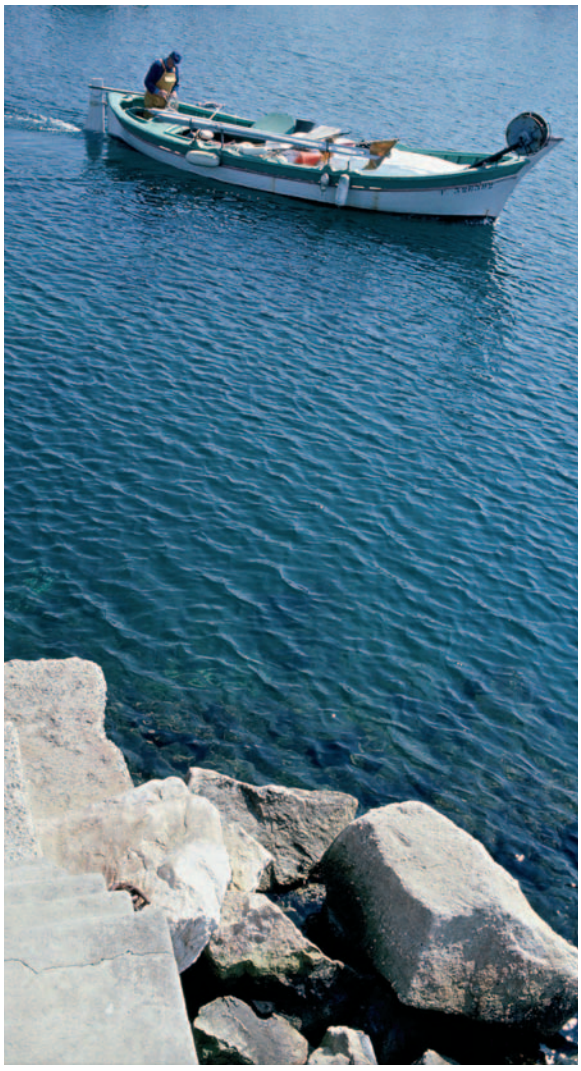
Le développement du littoral nécessite des complémentarités avec les espaces terrestres, principalement dans le domaine portuaire : les activités (y compris industrielles) implantées sur les espaces du Port de Toulon nécessitent des espaces supports à l'intérieur des terres.

D. La capacité d'accueil du littoral

La capacité d'accueil détermine ce que le territoire peut supporter comme activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et aux équilibres écologiques. Elle prend en compte le niveau général d'équipement du territoire.

Dans le cadre du SCoT Provence Méditerranée, le littoral joue un rôle majeur dans l'organisation et la structure urbaine de l'aire toulonnaise. Bien au-delà de sa vocation et son attrait touristique, il s'agit d'un littoral support d'une métropole de plus de 500 000 habitants. En 1999, plus de 80% de la population permanente du SCoT Provence Méditerranée habitaient sur les 15 communes littorales. Par ailleurs, le littoral constitue le support le plus important de l'activité économique et accueille la majorité des équipements structurants du territoire.

La méthodologie retenue consiste à analyser la capacité du territoire à répondre aux besoins sociaux et économiques de la métropole, en sachant que le développement se fera en grande partie sur la bande littorale[1], tout en tenant compte de l'exceptionnelle richesse écologique, paysagère et patrimoniale du littoral. C'est donc dans une vision intégrée et équilibrée, qui prend en compte les trois dimensions du développement durable (sociale, économique et environnementale), que la notion de capacité d'accueil a été abordée dans le cadre du SCoT Provence Méditerranée.



(1) Il s'agit donc de tenir compte de la stratégie de développement choisie pour le territoire, à savoir le recentrage du développement dans le cœur d'agglomération en particulier dans les pôles majeurs, en prenant en compte que la Rade de Toulon est identifiée comme l'espace privilégié de reconquête urbaine et de renforcement des fonctions métropolitaines et économiques supérieures.

a. Estimation de la capacité d'accueil spatiale

• Identification des espaces et milieux à forte valeur écologique, paysagère et culturelle, notamment ceux mentionnés à l'article L.146-6

L'identification des espaces remarquables et des coupures d'urbanisation (méthode et objectifs développés dans le PADD et identification des espaces précisée dans le DOG) permet de préserver l'exceptionnelle richesse écologique, paysagère et culturelle du littoral de l'aire toulonnaise.

Sur les 55 000 ha que constituent les 15 communes littorales, environ 25 000 ha ont été identifiés en espaces remarquables. Les principaux massifs littoraux et caps du littoral sont préservés, constituant également des coupures d'urbanisation. Les îles et presqu'îles, certains espaces et pointes naturels de bord de mer, ainsi que la majorité des massifs rétro littoraux ont été identifiés en espaces remarquables.

Au-delà des espaces remarquables et coupures d'urbanisation, d'autres espaces agro naturels littoraux, comportant également des qualités écologiques, paysagère et culturelles de moindre importance mais participant toutefois au grand cadre paysager ou constituant des espaces de solidarités écologiques, sont préservés dans le réseau vert, bleu et jaune du SCoT.

• Identification des espaces et milieux nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes

Concernant l'agriculture, les bassins agricoles les plus structurants et/ou les plus emblématiques ont été identifiés comme des espaces à préserver dans leurs fonctions agricoles dans le SCoT. Il s'agit de l'AOC Côte de Provence sur les piémonts et vallées littorales des Maures, le bassin maraîcher et horticole hyérois et ollioulais ainsi que le bassin de l'AOC Bandol sur l'ouest du littoral.

Les activités pastorales et forestières sont à l'heure actuelle quasi inexistantes sur le littoral du SCoT Provence Méditerranée. Malgré cela, le SCoT incite au développement du pastoralisme et de la sylviculture à la fois pour des raisons économiques mais également pour des raisons de sécurité publique (l'entretien des massifs forestiers étant un des moyens de lutter contre le risque incendie). Dans tous les cas, les espaces et milieux potentiellement support des activités pastorales et forestières sont globalement préservés pour des motifs écologiques et paysagers (cf partie 2.1.1)

Concernant les activités maritimes, le futur chapitre individualisé Littoral du SCoT permettra de définir clairement les espaces et milieux dédiés aux différentes activités maritimes (en permettant de régler les conflits d'usage et les concurrences notamment entre la pêche et la plaisance).
Toutefois, le SCoT « terrestre » dans ses orientations garantit que toutes les conditions sont réunies pour permettre le maintien et le développement des activités maritimes en assurant que le développement à venir du territoire ne remettra pas en cause la qualité des milieux supportant les activités maritimes notamment pour les plus exigeantes d'un point de vue écologique et sanitaire (pêche, activités de baignade, conchyliculture...). Des orientations concernent donc l'amélioration de la gestion des effluents (eaux pluviales, assainissement), le respect des fonctionnements écologiques et hydrauliques des fleuves côtiers garantissant ainsi une préservation de la qualité des eaux marines.

• Analyse des risques naturels et technologiques

Sur le littoral, les risques naturels (incendie, inondation, érosion, mouvements de terrain) restreignent fortement les possibilités physiques et spatiales des communes littorales, en particulier sur Ollioules, la Garde, Le Pradet, Hyères, Bormes et La Londe. Les risques technologiques notamment militaires (pyrotechnie en particulier) contraignent fortement la capacité d'accueil, notamment sur le cœur d'agglomération en terme spatial mais surtout en terme d'intensité du développement (densité d'habitants, d'emplois...).

b. Estimation de la capacité des milieux et ressources

• Analyse de la disponibilité de la ressource en eau et alimentation en eau potable

Concernant les ressources en eau et l'alimentation en eau potable, l'aire toulonnaise, et notamment les communes littorales, ont la chance d'être alimentées en eau par de grandes adductions venant de l'extérieur la mettant à l'abri de la pénurie.

• Analyse de la disponibilité de la ressource en granulats

Concernant les ressources en granulats, l'aire toulonnaise dispose de ressources en matériaux de très bonne qualité sur l'espace rétro littoral de l'ouest toulonnais, permettant d'assurer de manière durable la croissance du territoire.

• Analyse des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés

Le SCoT n'a pas compétence pour estimer la capacité de charge ou la capacité d'absorption des écosystèmes de l'aire toulonnaise. Ce sont les gestionnaires d'espaces protégés qui sont les plus à même d'estimer le seuil maximal de visiteurs au-delà duquel la charge pour le milieu devient intolérable et dangereuse pour sa survie.

c. Analyse des réseaux, infrastructures et équipements

Concernant les infrastructures de transports et de stationnement ainsi que l'assainissement et les déchets, la situation actuelle ne permet pas d'envisager sereinement une croissance du territoire, mais des solutions sont soit déjà à l'œuvre, soit prévues par des politiques publiques, soit inscrites dans les objectifs et orientations du SCoT Provence Méditerranée.

• Analyse des réseaux de transports, voiries, stationnement, déplacement

Le développement d'un réseau de transports collectifs, des modes doux et la cohérence de la localisation du développement en fonction des lignes et des pôles de TC existants ou à venir ont pour objectif de résoudre les dysfonctionnements actuels et de maîtriser dans de bonnes conditions la croissance à venir du territoire. Ce nouveau système de transports / déplacements prend en compte les besoins de déplacements de la population résidente et saisonnière.

• Analyse des réseaux et équipements d'assainissement

Les dimensionnements actuels et les performances des stations d'épuration Amphitria et d'Amphora qui permettent de traiter une grande partie des effluents de l'agglomération toulonnaise, et les mises en conformité des stations d'épuration et les nouveaux dimensionnements prévus des stations d'épuration littorales de St Cyr, Sanary, Hyères, La Londe, Bormes doivent permettre d'accueillir la croissance démographique et économique, notamment saisonnière, dans des conditions écologiques satisfaisantes.

• Analyse des équipements liés à la gestion des déchets

La situation actuelle en matière de gestion des déchets ménagers et assimilés ainsi que des déchets du BTP n'est pas satisfaisante et peut constituer un facteur limitant pour le développement du territoire, si des solutions durables et performantes ne sont pas trouvées rapidement.

• Analyse des services et des équipements publics

Concernant les équipements et services publics, globalement, le littoral de l'aire toulonnaise est bien équipé ou en voie de remise aux normes ou à niveau des équipements et services publics.



d. Résultats de l'estimation de la capacité d'accueil globale du littoral

La capacité d'accueil spatiale se traduit par une capacité d'environ 500 hectares sur les 15 communes littorales, soit 1% de la superficie totale du territoire, situées essentiellement sur des espaces agricoles, dont plus de 50% correspondent à des surfaces qui ne sont plus cultivées. Globalement, le territoire est très contraint d'un point de vue spatial du fait de l'exceptionnelle richesse patrimoniale agro naturel du littoral, du dynamisme de l'activité et de l'économie agricole de certaines communes littorales et dans une moindre mesure par les contraintes liées aux risques.

La disponibilité actuelle des ressources en eau (en qualité et en quantité) ne constitue pas un facteur limitant (exception faite du coût de l'eau) pour la croissance du territoire pour les années à venir. Toutefois, pour raisons de sécurité, la diversification des ressources et les économies d'eau font parties intégrantes des orientations du SCoT Provence Méditerranée. De la même manière, les ressources en matériaux, du fait qu'elles se situent à proximité du littoral, ne sont pas un frein au développement du littoral de l'aire toulonnaise.

Ensuite, l'analyse montre également que l'adaptation du système de déplacement à venir définie dans la stratégie du SCoT, ainsi que les capacités et les mises en conformité futures des stations d'épuration ne limitent pas la capacité d'accueil du littoral mais la conditionne.

La gestion des déchets, quant à elle, pourra dans les années à venir être un facteur limitant pour la croissance de la métropole et pour l'accroissement de la capacité d'accueil touristique.

Enfin, à défaut de définir précisément la capacité de charge des milieux en terme de fréquentation, et en sachant que la capacité d'accueil d'un espace varie beaucoup selon la manière dont il est géré, le SCoT préconise que la gestion et la mise en valeur des espaces agro naturels, et donc les conditions de fréquentation par le public, prennent en compte « la sensibilité écologique des espaces ».

Ainsi, les résultats de l'estimation de la capacité d'accueil montrent que les 15 communes littorales sont en mesure d'accueillir une grande partie des 50 000 habitants supplémentaires attendus sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée à l'horizon 2020 (estimation de croissance démographique retenue en prolongeant les tendances connues dans les années 1990). Toutefois, le SCoT préconise un mode de développement par renouvellement urbain et une optimisation des futurs espaces d'extension pour assurer un développement durable du littoral de l'aire toulonnaise.

E. Des politiques sans projet global et trop sectorielles

Le littoral est le support de projets qui ont leur logique propre, par secteurs d'activités, en général établis à l'échelle communale, et sans vision globale. La politique portuaire (création et extension de ports), les politiques touristiques et d'habitat ne sont pas planifiées en fonction de besoins collectifs ou en fonction de projets déjà programmés ou engagés.

A contrario, le Contrat de Baie est un exemple de prise en compte d'un contexte et d'actions globaux, à l'échelle d'une entité géographique cohérente.

En parallèle, le littoral connaît une abondance de réglementations et un empilement d'outils (SAGE, SDAGE, Contrat de baie, politiques portuaires, politiques touristiques...) qui ont chacun une utilité et une logique propre, mais qui ne produisent pas toujours une synergie des actions engagées ou projetées.

De la même manière, la loi Littoral n'a pas permis d'établir les bases d'un projet global du littoral, conciliant protection, valorisation et développement, à l'échelle de l'aire toulonnaise. De ce fait, et plus que pour d'autres espaces, les projets sur le littoral sont souvent emprunts d'insécurité juridique.

8

Des évolutions sociales à mieux anticiper



L'évolution de notre société implique une grande diversification des rythmes quotidiens, ce qui remet en question l'adaptation de notre cadre de vie. Face aux effets de la transformation du travail et de la famille, les problèmes d'organisation se multiplient, les inégalités se creusent, mais des opportunités économiques se profilent.

A. Un difficile accès aux services pour les actifs

La localisation et les horaires des services publics (transports en commun, crèche...) sont souvent mal adaptés aux horaires des actifs et éloignés de leurs lieux de travail.

B. Quelle prise en compte du vieillissement de la population ?

Dans l'aire du SCoT, si les tendances sont stables d'ici 2020, la population de 60-74 ans augmentera de 40% (37.000 personnes en plus des 83.000 dénombrées en 1999) et de 50% pour les 75 ans ou plus (25.000 personnes en plus des 52.000 recensées en 1999). Les personnes de 60 ans constituaient un quart de la population en 1999, elles en représenteront le tiers en 2020.
Or, cette tendance lourde se conjugue au fait que l'on vit moins en couple et que la cohabitation de plusieurs générations adultes sous un même toit est de plus en plus rare : aux grands âges, il est désormais fréquent de vivre seul chez soi. De fait, dans l'aire toulonnaise, un logement sur trois est occupé par une personne seule, qui dans la moitié des cas est une personne de 60 ans ou plus (près de 40.000 personnes). Il existe par ailleurs environ 4.000 personnes en maison de retraite.

Si, entre les jeunes retraités et les plus âgés, les besoins et les rythmes de vie diffèrent, la question concrète d'une offre d'équipements publics et de services adaptée se pose. Tout particulièrement quand les risques d'exclusion sociale et d'isolement changent le cours de la vie quotidienne : baisse de l'autonomie, vie sociale limitée, accessibilité aux transports difficile.

C. Une offre culturelle et de loisirs à compléter

L'aire toulonnaise compte différents équipements culturels de dimension métropolitaine. Certains d'entre eux rayonnent au niveau régional, national, voire international, tandis que d'autres sont structurants dans l'offre culturelle de proximité pour la population.

Pourtant, l'offre culturelle de l'aire toulonnaise ne se situe pas au niveau attendu pour une agglomération de 500 000 habitants :

- Certains équipements structurants manquent sur le territoire. Ils sont pourtant indispensables pour répondre aux attentes et aux besoins de l'ensemble de la population résidente, tout au long de l'année.

- La dispersion de l'offre sur le territoire et le déficit d'équipements culturels structurants dans les centres villes constituent un manque dans l'animation des pôles urbains de l'aire toulonnaise (Toulon, Hyères, La Seyne-sur-Mer).

Conclusion

Le diagnostic territorial du SCOT Provence Méditerranée fait ressortir les forces, faiblesses et insuffisances de l'aire toulonnaise ci-après (ces dernières sont reprises et développées dans «l'explication des choix retenus pour établir le PADD et le DOG», Partie 6 du Rapport de présentation) :

- L'aire toulonnaise est une métropole méditerranéeenne qui connaît un positionnement stratégique entre Marseille et Nice et dispose de certains atouts importants : poids démographique (530 000 habitants et troisième pôle urbain de PACA), première base navale de Méditerranée, essor des industries et activités liées à la mer, agriculture dynamique, présence d'une forte activité touristique et résidentielle... Cependant, elle peine à affirmer sa place dans le chapelet des villes de l'arc méditerranéen, notamment à travers de grands programmes générateurs de rayonnement.

- La forte croissance démographique de l'aire toulonnaise trouve sa cause en grande partie dans l'attractivité migratoire. Cette croissance se localise pour une trop grande part en dehors du coeur de l'agglomération et concerne de façon marquée les classes d'âge de plus de 40 ans, ce qui a pour conséquence un vieillessement général du territoire, plus marqué qu'en moyenne en France.

- Les surfaces artificialisées ont doublé entre 1972 et 2003, alors que la population a seulement été multipliée par 1,67. Cette tendance est due au mode de développement extensif de l'aire toulonnaise depuis trente ans qui ne permet pas de préserver durablement les espaces agricoles et naturels.

- L'aire toulonnaise n'a jamais affiché de stratégie en matière d'organisation de l'espace et de localisation préférentielle des équipements et des services. Cette absence de stratégie nuit à l'attractivité, au rayonnement et à la complémentarité des pôles majeurs et au renouveau des centralités urbaines et villageoises.

- Le trafic automobile enregistre toujours une forte augmentation, faisant craindre, à terme, une saturation générale des grands axes de voirie. Cette tendance s'explique par un mode de développement basé presque exclusivement sur les axes routiers et par l'insuffisance de l'offre de transports collectifs. De plus, l'aire toulonnaise n'offre qu'une très faible part aux modes doux (vélos, marche) dans ses modes de déplacements.

- L'aire toulonnaise ne produit pas assez de logements et cette offre est en décalage croissant par rapport à la solvabilité des ménages. Cette tendance est aggravée par la faible optimisation du foncier, liée en partie à l'absence de politique foncière coordonnée et globale.

- Les atouts économiques de l'aire toulonnaise reposent notamment sur des piliers forts en terme de nombre d'emplois, sur l'existence de niches emblématiques et sur une baisse certaine du chômage jusqu'en 2007. Cependant, l'absence d'une stratégie globale de développement économique n'a pas permis d'organiser correctement une armature des espaces économiques, d'éviter ainsi les concurrences entre certains espaces (centre-ville et nouveaux pôles par exemple) et de conforter durablement l'activité agricole.

- Le littoral est l'espace le plus convoité de l'aire toulonnaise et connaît en même temps des espaces naturels relativement bien préservés. Dans ce contexte, il ne fait pourtant pas l'objet d'un rpjet global, à l'échelle de l'aire toulonnaise, visant notamment à trouver un équilibre entre préservation et développement.

- Devant les évolutions sociales et les nouveaux ryhtmes de vie de nos sociétés, l'aire toulonnaise fait face à trois principaux enjeux, qui peuvent néanmoins se transformer en opportunité pour créer des emplois : la difficulté d'accès aux services pour les actifs, le manque de prise en compte du vieillissment et un développement culturel à encourager.

Analyse de l'Etat Initial de l'Environnement





Sommaire



Introduction ..... p. 87

Partie 1. Patrimoine et cadre de vie ..... p. 95

1 - Patrimoine écologique ..... p. 96
2 - Patrimoine agricole ..... p. 114
3 - Patrimoine bâti et urbain ..... p. 122
4 - Paysages ..... p. 130
5 - Protection et gestion du patrimoine et du cadre de vie ..... p. 148

Partie 2. Ressources ..... p. 157

1 - Ressources géologiques et carrières ..... p. 158
2 - Eau ..... p. 162
3 - Energie et effet de serre ..... p. 176

Partie 3. Risques ..... p. 183

1 - Risques naturels ..... p. 184
2 - Risques technologiques ..... p. 194

Partie 4. Pollutions et nuisances ..... p. 203

1 - Qualité de l'air ..... p. 204
2 - Nuisances sonores ..... p. 210
3 - Déchets ..... p. 214
4 - Pollution des sols ..... p. 222

Conclusion ..... p. 225

SCOT Provence Méditerranée



Introduction

La démarche du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Provence Méditerranée doit permettre de définir un projet pour l'aire toulonnaise à l'horizon 2020.

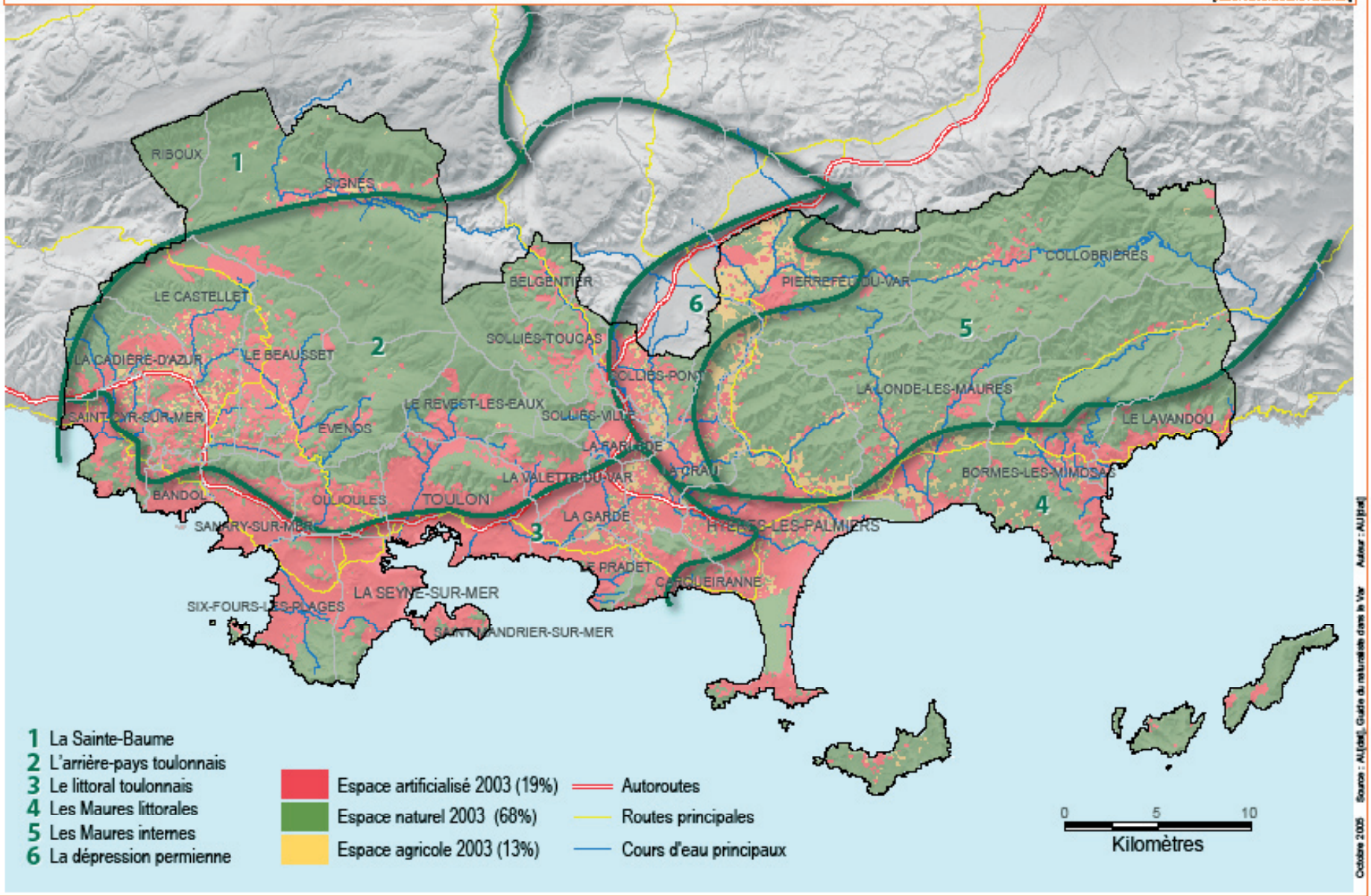
A l'heure où le territoire souhaite conforter son rôle de métropole dans un contexte de très forte attractivité résidentielle et touristique, donc de fortes pressions, l'état initial de l'environnement présente un état des lieux de la qualité environnementale du SCoT Provence Méditerranée à un temps « t » en faisant émerger les forces, faiblesses et insuffisances du territoire dans le domaine de l'environnement.

Deux finalités sont assignées à l'état initial de l'environnement :

- permettre d'éclairer les choix d'aménagement et de protection du Projet d'Aménagement et de Développement Durable permettant ainsi d'infléchir ou de conforter certaines tendances observées ;

- servir de référence pour caractériser les incidences du projet sur l'environnement et pour mesurer les évolutions du territoire. Dès lors, les perspectives d'évolution pouvant résulter des orientations du SCoT sont traitées dans le dossier d'évaluation environnementale.

Occupation du sol et entités biogéographiques
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



A. Les entités biogéographiques du territoire

Le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée se situe dans le département du Var. Il est composé de 31 communes appartenant à la zone d'influence de l'agglomération toulonnaise.

Le territoire, d'une superficie de 120 000 hectares (en 2003 : 68% d'espaces naturels, 13% d'espaces agricoles et 19% d'espaces urbanisés) compte environ 530 000 habitants en 2003.

Ce territoire est marqué par une majorité d'espaces naturels boisés, par un relief accidenté en particulier à l'Ouest, par des paysages très variés et par un linéaire côtier d'environ 300 kilomètres.

On peut distinguer 6 entités biogéographiques sur l'aire toulonnaise :

- Le littoral toulonnais ;
- L'arrière-pays toulonnais ;
- La Sainte-Baume (versant sud du massif) ;
- La dépression permienne ;
- Les Maures Littorales ;
- Les Maures internes.

Le territoire est composé de substrats calcaires à l'Ouest et des substrats cristallins à l'Est.
Au Nord-Ouest, le territoire est marqué par le versant sud de la chaîne de la Sainte Baume (point culminant du SCoT : 1 148 mètres au Joug de l'Aigle) et le plateau calcaire du Siou Blanc.
La végétation, très clairsemée, est composée de garrigue, de pins d'Alep et de chênes verts essentiellement. Ces éléments naturels encadrent la plaine de Saint Cyr, vaste dépression viticole, parsemée de villages et de hameaux.

Cette plaine est fermée au sud par le début d'un ensemble de chaînons calcaires orientés est-ouest : le Gros Cerveau (443 mètres), le Croupatier (533 mètres), le Mont Caume (804 mètres), le Mont Faron (584 mètres) et le Massif du Coudon (700 mètres).

Au Sud, la plaine littorale de l'agglomération toulonnaise, dominée par cet ensemble de chaînons, concentre les zones les plus urbanisées, avec Toulon et La Seyne-sur-Mer comme principales villes. Cette plaine littorale est ponctuée de collines : Cap Sicié, fort de Six-Fours, Presqu'île de Saint Mandrier, Massif de la Colle Noire, Mont Paradis et Mont des Oiseaux.

A l'Est, le massif côtier des Maures (environ 30 000 hectares) est constitué d'une succession de collines boisées dont le point culminant sur le territoire du SCoT se situe à 780 mètres d'altitude (Notre Dame des Anges). Le substrat siliceux du massif favorise l'installation d'un maquis à chênes lièges et à pins maritimes, parasols et d'Alep. La partie nord et le cœur du massif sont restés très sauvages et peu urbanisés, contrairement à la frange littorale.

La dépression permienne, qui constitue la grande vallée agricole du Var, sépare distinctement les deux grands espaces naturels du territoire du SCoT Provence Méditerranée.

Le Gapeau, principal fleuve du territoire, débouchant du plateau du Siou Blanc, traverse cette grande vallée et se jette dans la rade d'Hyères.

Le littoral sableux et rocheux est très diversifié entre le Cap Sicié, la presqu'île de Giens, le Cap Bénat, les îles d'or, les salins d'Hyères. Ce littoral, avec un linéaire côtier très découpé, présente des paysages variés remarquables.

B. La climatologie de l'aire toulonnaise

METEO FRANCE

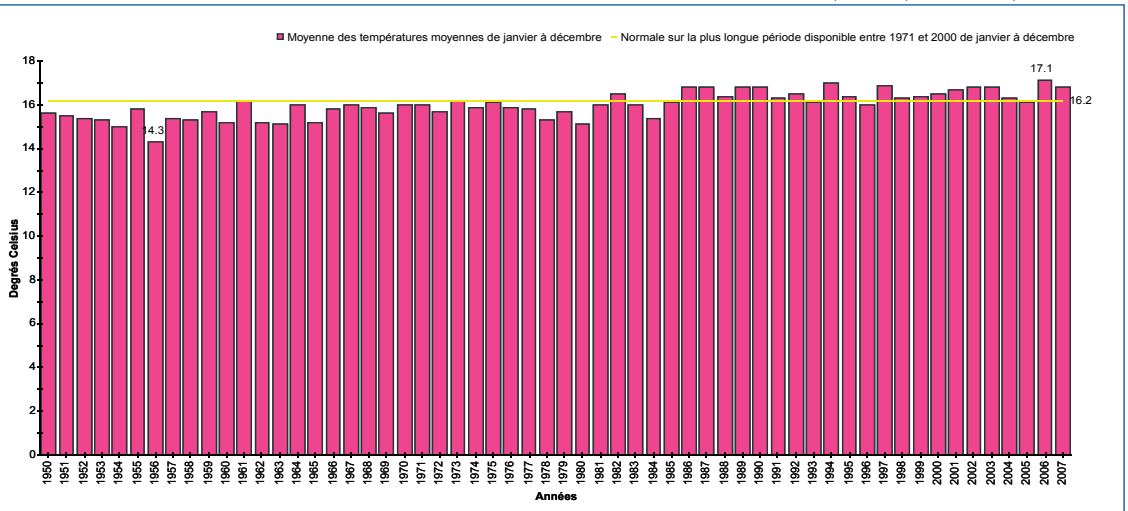
SUIVI CLIMATIQUE INTER-ANNUEL

TEMPERATURES MOYENNES

De janvier à décembre - de 1950 à 2007

TOULON (83)

Indicatif : 83137001, alt : 23 m., lat : 43°06'12"N, lon : 05°55'48"E



Nota Bene : ce produit n'utilise pas de séries homogénéisées ; attention aux interprétations sur l'évolution du climat à partir de longues séries de données non homogénéisées.

Page 1/1

Edité le : 28/05/2008

N.B. : La vente, redistribution ou rediffusion des informations reçues, en l'état ou sous forme de produits dérivés, est strictement interdite sans l'accord de METEO-FRANCE

Centre Departemental du Var - 449 Avenue de la Mitre 83000 Toulon - Tél. : 04 94 46 93 08 - Fax : 04 94 46 93 13

METEO FRANCE

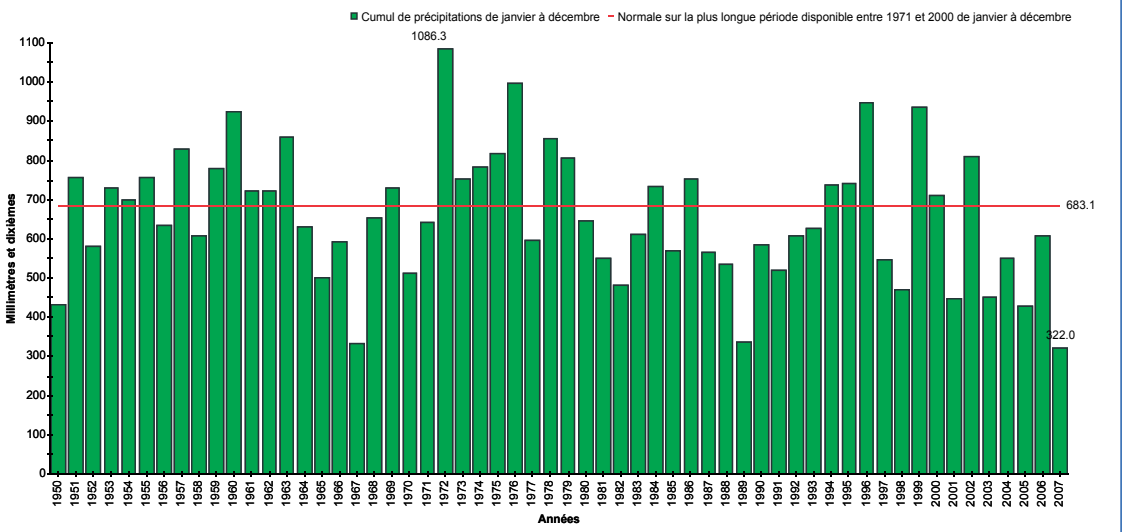
SUIVI CLIMATIQUE INTER-ANNUEL

CUMUL DE PRECIPITATIONS

De janvier à décembre - de 1950 à 2007

TOULON (83)

Indicatif : 83137001, alt : 23 m., lat : 43°06'12"N, lon : 05°55'48"E



Nota Bene : ce produit n'utilise pas de séries homogénéisées ; attention aux interprétations sur l'évolution du climat à partir de longues séries de données non homogénéisées.

Page 1/1

Edité le : 28/05/2008

N.B. : La vente, redistribution ou rediffusion des informations reçues, en l'état ou sous forme de produits dérivés, est strictement interdite sans l'accord de METEO-FRANCE

Centre Departemental du Var - 449 Avenue de la Mitre 83000 Toulon - Tél. : 04 94 46 93 08 - Fax : 04 94 46 93 13

C. Dynamique d'évolution des espaces naturels et agricoles

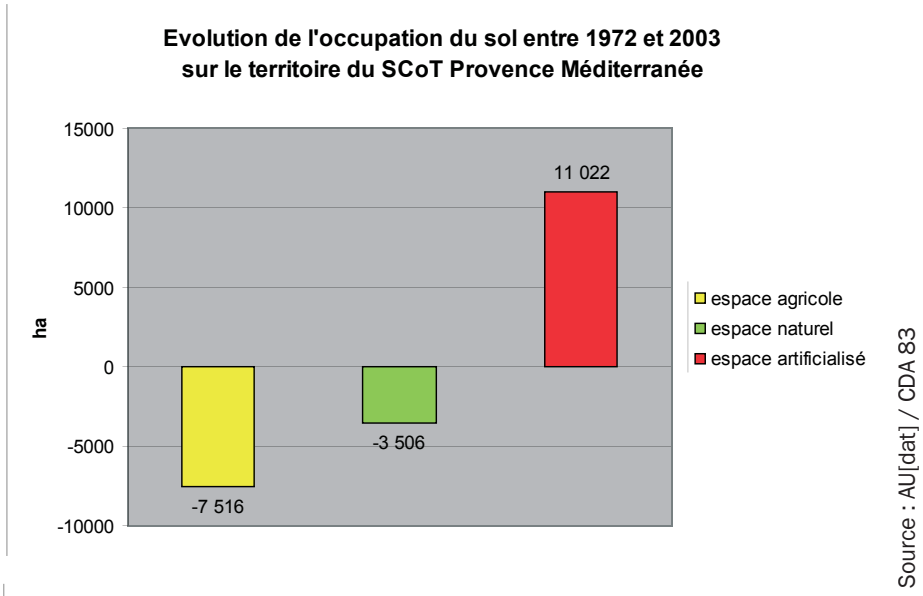
Entre 1972 et 2003, le très fort développement du territoire a eu pour conséquence une modification importante de la structure de l'occupation physique du territoire en particulier sur la bande littorale et sur les plaines et vallées proches du cœur d'agglomération.

Les espaces agricoles sont passés de 23 161 ha en 1972 à 15 645 ha en 2003 (soit de 19.5 % à 13% de la superficie totale du SCoT). L'analyse de l'évolution montre une perte essentiellement due à l'urbanisation mais également à la reforestation spontanée sur les espaces agricoles laissés à l'abandon mais fait apparaître également des phénomènes de reconquêtes agricoles.

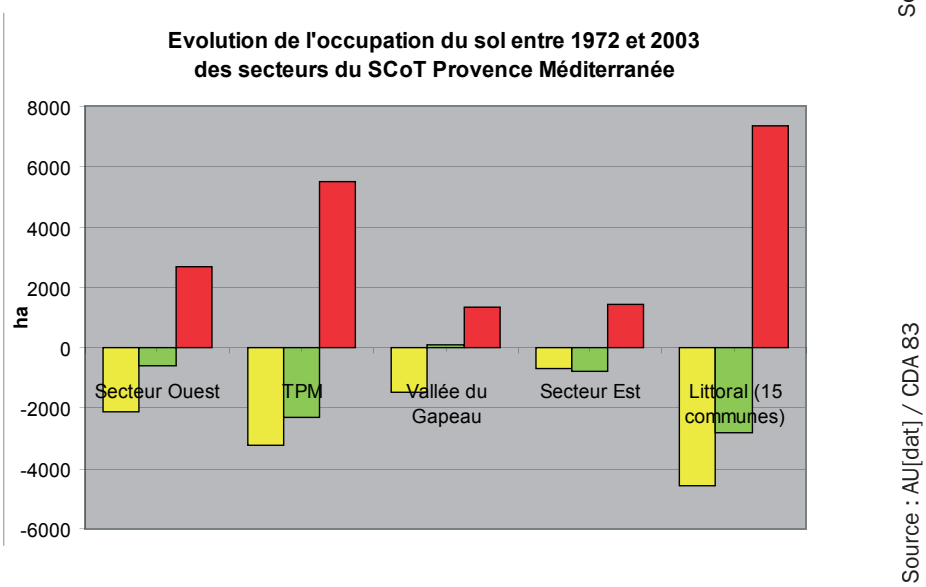
Les espaces naturels sont passés de 84 797 ha en 1972 à 81 292 ha en 2003 (soit de 71.2 % à 68% de la superficie totale du SCoT), avec une dynamique de perte liée à l'urbanisation et de manière moins marquée liée aux reconquêtes agricoles. La reforestation est significative avec plus de 3 754 ha gagnés par la forêt.

Evolution de l'occupation du sol entre 1972 et 2003 sur le SCoT Provence Méditerranée

Année	espace agricole	espace naturel	espace artificialisé
1972	23 161 ha (19,5%)	84 797 ha (71,2%)	11 083 ha (9,3 %)
2003	15 645 ha (13%)	81 292 ha (68%)	22 104 ha (19%)

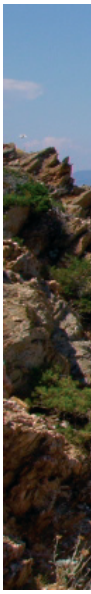


Source : AU[dat] / CDA 83



Source : AU[dat] / CDA 83









PARTIE 1.

Patrimoine et cadre de vie

1

Patrimoine écologique



Le Coudon, vue depuis le Plan de La Garde

A. Les richesses écologiques

a. Une biodiversité exceptionnelle mais vulnérable

Les espaces naturels de l'aire toulonnaise sont véritablement le siège d'une biodiversité importante qui n'est d'ailleurs pas le simple fait du hasard. Ce territoire présente les différentes successions géomorphologiques typiques de l'espace méditerranéen français.

De la Chaîne de la Sainte-Baume, où se succèdent crêtes, vallons, collines, plateaux et vallées calcaires jusqu'au Massif cristallin des Maures et au cordon littoral et maritime, se développent une flore et une faune remarquables.

La particularité de ce territoire tient notamment dans l'existence d'une transition entre la Basse Provence calcaire et la Provence cristalline. Sa biodiversité est non seulement le résultat d'une combinaison complexe entre relief, géologie, sols, climat et hydromorphie, mais elle ne peut pas non plus être dissociée d'une activité humaine ancienne qui a façonné les paysages et les espaces naturels.
Ainsi, par exemple, l'abandon du pastoralisme, et la déprise agricole ont généralement conduit à des successions végétales aboutissant à des formations ligneuses dominées par le Chêne kermès, Chêne vert et, bien qu'également exploité, le Chêne liège.

Sont présentés ci-après les richesses écologiques par type de milieux.

• Les anciens salins

Les anciens salins (Vieux Salins et Pesquiers), entre terre et mer, jouent un rôle primordial d'habitats refuges pour la faune et la flore, de gîte, d'alimentation ou encore de nurserie. Ainsi, ces secteurs sont aujourd'hui des sites importants d'hivernage et de reproduction d'espèces d'oiseaux laro-limicoles[1] telles que l'Echasse blanche, l'Avocette élégante, les Sternes naine et pierregarin.

Ces salins abritent également des formations halophiles[2] remarquables composées de lagunes (habitat prioritaire au titre de la directive Habitats 92/43/CE), de végétations annuelles pionnières à Salicorne, de prés salés et de fourrés halophiles méditerranéens.



Marais - vieux salins - Hyères

• La mer Méditerranée

En tournant le dos à ces salins s'ouvre à notre regard une immensité azurée : la Méditerranée, dont la biodiversité et les services qu'elle rend seront développés dans le futur chapitre individualisé « littoral » du SCoT Provence Méditerranée. Néanmoins, citons ses herbiers de posidonie qui participent de manière significative à la production d'oxygène mais également à l'absorption du CO_2. Ces herbiers marins qui couvrent vraisemblablement près de 50% des fonds marins de Port-Cros, servent de refuge à une faune importante. Les Saupes, Serrans, Girelles sans compter les Daurades royales ou encore la rare Grande Nacre y siègent. Ce grand bivalve est aujourd'hui particulièrement menacé par la plaisance, le mouillage et la pollution. Plus loin vers les colonies arborescentes de Gorgones rouges et jaunes où les vers marins et spirographes rivalisent d'exubérances, se trouvent le non moins curieux Chapon, ou encore le maître des lieux, le Mérou brun.

Dans les cavités rocheuses profondes se cache la Grande cigale de mer, qui est devenue rare à tel point qu'elle est aujourd'hui protégée. Et parmi les mammifères, notons en particulier le Grand Dauphin, une espèce d'intérêt communautaire.

[1]Laro-limicoles : Les laro-limicoles sont un groupe d'oiseaux inféodés aux milieux lagunaires.
[2]Un organisme halophile (du grec alos, sel et philein, aimer) est un organisme qui a un besoin absolu de fortes concentrations en sel pour vivre.

• L'archipel des îles d'Hyères

L'archipel des Iles d'Hyères, qui est isolé du Massif des Maures depuis environ vingt mille ans (suite à la montée des eaux), n'en garde pas moins l'originalité des régions siliceuses de la Méditerranée.



Discoglosse sarde - VR

Ainsi on y retrouve, sur les îles de Port-Cros et du Levant, comme dans le Massif des Maures, la très vulnérable Tortue d'Hermann qui est menacée sur l'ensemble de son aire de répartition par l'aménagement du territoire, les prélèvements intentionnels, le développement des activités en pleine nature et les incendies.

On y trouve également un autre petit reptile, le Phyllodactyle d'Europe, gecko strictement nocturne, dont les seules populations connues dans le Var sont situées sur les îles de Port-Cros et du Levant. Ces deux îles peuvent également se targuer d'abriter une espèce endémique de petit crapaud très rare. Il s'agit du Discoglosse sarde, qui en dehors de ces deux îles n'est connu que de Corse, de Sardaigne et de quelques îles toscanes.

Parmi les autres espèces rares et protégées de cet archipel, deux espèces de Puffins sont à mentionner :

- Le Puffin yelkouan qui dans la région provençale compte entre 300 à 400 couples dont 250 à 350 couples nichent sur les îles d'Hyères. Plusieurs de ses colonies ont d'ailleurs disparu des îles de Marseille.
- Le Puffin cendré dont 20 à 25% des effectifs de la région PACA fréquentent les îles d'Hyères.

Un autre oiseau pélagique[1], protégé et vulnérable, susceptible de nicher sur les îles d'Hyères, est l'Océanite tempête. Toutefois, sa nidification sur l'archipel des îles d'Hyères, fortement pressentie, n'est à ce jour pas prouvée. En revanche, la reproduction du Cormoran huppé de Méditerranée a été avérée sur l'île du Levant en 2007.

Un petit reptile inféodé aux falaises et rochers littoraux, l'Hémidactyle verruqueux, autre espèce protégée de gecko, est présent sur les trois Iles d'Hyères, mais également localisé dans de rares secteurs rupestres de l'aire toulonnaise, comme les Maurettes.

Concernant la flore, une espèce protégée endémique est très remarquable par sa localisation restreinte : la Dauphinelle de Requien ; les seules stations répertoriées en France se trouvent sur les îles Porquerolles et du Levant. Notons une autre espèce uniquement localisée dans le Var sur les îles d'Hyères, le Henné jaune, espèce menacée par la fermeture des milieux naturels.

• Le massif et les vallons des Maures

Le Massif et les vallons des Maures abritent des habitats naturels spécifiques. Parmi les habitats naturels les plus remarquables, on peut citer les mares temporaires méditerranéennes qui ne subsistent que sur des sols temporairement humides, abritant notamment un cortège floristique protégé comme la très curieuse fougère Isoète de Durieu. Au plus fort du printemps, les maquis et pelouses cristallins sont recouverts de plantes bulbeuses de toute sorte : Tulipes sauvages, Iris nain, Narcisse et Sérapias dont certaines espèces endémiques comme le Sérapias d'Hyères.
De cette mosaïque d'habitats profite également l'emblématique et non moins menacée Tortue d'Hermann.
Deux espèces de papillons sont caractéristiques des Maures, car inféodées à l'Arbousier : le Thècla de l'Arbousier et le Pacha à deux queues.

Un autre habitat original mérite d'être mentionné ici : les oueds à Laurier rose, véritable habitat relique d'une Méditerranée plus thermophile[1] (Espagne, Maghreb et bassin oriental). Aux bords de ces ruisseaux intermittents, une flore précieuse se développe : un autre arbuste remarquable et protégé que le laurier rose, le

[1]Pélagique : L'adjectif pélagique dérive de pélagos pour préciser qu'une espèce vit en pleine mer.

Gattilier ou encore une orchidée très chétive, la Spirante d'été, peuvent y être observés par le botaniste averti. Cet habitat est également favorable à un petit amphibien rare dans ce secteur : la Grenouille agile et à la présence de la seule espèce autochtone de tortue aquatique du sud-est de la France : la Cistude d'Europe, espèce protégée, très menacée et reconnue d'espèce d'intérêt communautaire au niveau européen.



Serapias d'Hyères - JC



Tortue d'Hermann - FP

• La Chaîne de la Sainte Baume

Sur la Chaîne de la Sainte Baume, au nord-ouest du territoire du SCoT, citons sur les crêtes, les landes à Genêt de Lobel, espèce protégée qui héberge entre autre une espèce de plante extrêmement vulnérable : la Jurinée naine, alors que les éboulis calcaires ou Lapiaz abritent notamment une espèce endémique des Bouches-du-Rhône et de l'extrême ouest du Var, la Sabline de Provence. Cette plante annuelle, qui appartient à la famille des caryophyllacées, est connue uniquement des calanques de Marseille, des collines du Castellet et jusqu'à la Sainte-Baume où elle atteint sa limite altitudinale et orientale. Les boisements du massif profitent à la Genette, qui est également une espèce rare et remarquable en France.
Quant aux zones de crêtes et aux milieux steppiques, ils sont les habitats de prédilection du Bruant ortolan, du Traquet oreillard et du Pipit rousseline.
Dans ces habitats, en lisière de la hêtraie du versant nord, le Semi-Apollon, un papillon très rare et localisé uniquement en altitude est présent.

• Les monts toulonnais – Plateau de Siou Blanc

A l'est du Massif de Siou-Blanc, les collines entre Montrieux et Belgentier, sont le refuge d'une flore diversifiée et parfois endémique à ce massif calcaire. Deux espèces de plantes, l'Arméria de Belgentier et la magnifique Ophrys de Philippe (orchidée connue au monde de moins de dix stations) se développent discrètement dans les secteurs les plus ouverts.

Les falaises du Gros Cerveau, du Baou des Quatre-Aures, des Maurettes, des Monts Caume et Faron, présentent des milieux favorables aux grandes espèces de rapaces rupestres. Notons en premier, l'Aigle de Bonelli, dont un couple reproducteur est recensé au Mont Caume.
Ce site de nidification est le plus oriental en France de cette espèce considérée « en danger ».
L'Aigle de Bonelli est en effet aujourd'hui le rapace méditerranéen le plus menacé en France.
Ses effectifs ont subi une forte diminution au cours du XX^{ème} siècle et il ne reste à ce jour qu'une vingtaine de couples reproducteurs sur le territoire français, essentiellement répartis entre les deux régions Languedoc-Roussillon et PACA.
Deux autres rapaces remarquables fréquentant les parois rocheuses et les falaises sont à noter : le Faucon pèlerin et le Grand-Duc d'Europe.
Un petit passereau, le Monticole bleu, également rupicole et thermophile niche sur les falaises littorales, y compris les îles d'Hyères (sauf sur Port-Cros où il a disparu en tant que nicheur) et le massif nord-toulonnais.
Le Lézard ocellé, le plus gros lézard d'Europe occidental, mais aussi l'une des espèces de reptiles les plus menacées, possède encore de beaux noyaux de populations dans l'arrière-pays de l'aire toulonnaise. Il est également présent sur le littoral et dans le Massif des Maures où il peuple les secteurs rocheux et ouverts et, très furtif, s'éloigne rarement de son terrier.



Lézard ocellé - GD

[1]Thermophile : Les organismes thermophiles (du grec thermê, chaleur et philein, aimer) ou hyperthermophiles sont des organismes



Gouffeia (ou Sabline de Provence) - PA



Guêpier d'Europe - FP

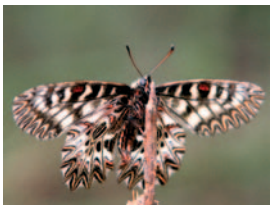
- **Les zones humides d'eau douce**

La commune de La Crau héberge l'un des tous derniers marais d'eau douce de basse altitude de France méditerranéenne : le Marais d'Estagnol. Ses habitats caractéristiques sont fortement menacés par le développement urbain. Il s'agit notamment des ripisylves, forêts alluviales, prairies inondables, roselières, cariçaies et végétations aquatiques qui abritent en particulier la rarissime Jacinthe de Rome, la Renoncule à feuilles d'ophioglosse, espèces végétales protégées au niveau national.

La vallée du Gapeau avec sa plaine alluviale assure la continuité aquatique entre l'arrière-pays et la Méditerranée. Elle constitue également l'interface entre les deux grands complexes géomorphologiques. Les rares zones humides d'eau douce du territoire considérées abritent une faune et une flore spécifiques. On peut y découvrir l'élégante Diane, papillon assez rare et menacé, le petit crapaud Pélodyte ponctué, le discret héron Blongios nain ou encore le plus répandu mais non moins superbe Martin-pêcheur. Plus vers l'embouchure avec la mer, certaines espèces rares demeurent, limitées à quelques stations locales isolées comme la Decticelle d'Hyères, nouvelle espèce de sauterelle découverte en 1983 à Hyères.



Decticelle d'Hyères - YB



Diane - YB



Pélodyte ponctué - FP



Martin-pêcheur - JC

- **Les rochers littoraux**

Les rochers littoraux sont des milieux naturels fragiles et riches en espèces remarquables et parfois endémiques. Mentionnons par exemple sur le Cap Nègre au Lavandou, l'unique station continentale de la Succowie des Baléares, une plante protégée. Notons également la présence du Palmier nain sur le littoral thermoméditerranéen (par exemple au Cap Sicié), où cette espèce est très rare en situation naturelle, et souvent observée «échappée de jardin». Les quelques populations littorales relictuelles s'observent ça-et-là, sporadiques, de La Ciotat à Nice. Le Lucane de Corse, une espèce de coléoptère saproxylophage, inféodée aux chênaies, trouve sur le Cap Sicié son unique station en France continentale.

- **Les espaces ruraux**

Dans les parties les plus rurales de l'aire toulonnaise, un cortège d'oiseaux remarquables a investi les anciens cabanons et les carrières et sablières à l'abandon : la très discrète chouette Chevêche d'Athéna, le Petit-duc scops, la rare Fauvette Orphée, le Guêpier d'Europe, splendide oiseau très coloré, appelé également Chasseur d'Afrique, le solitaire Rollier d'Europe au bec puissant, et une Hirondelle qui niche occasionnellement sous des ponts peu ou pas fréquentés, l'Hirondelle rousseline. Perchés au sommet d'un arbuste, à l'affût de leurs proies, deux oiseaux migrateurs reviennent nicher tardivement dans l'arrière-pays : la Pie-grièche écorcheur, et, plus rare, Pie-grièche à tête rousse. Quelques espèces végétales protégées sont également présentes dans les milieux ruraux ouverts ; on peut noter la Tulipe d'Ecluse et la Tulipe précoce.

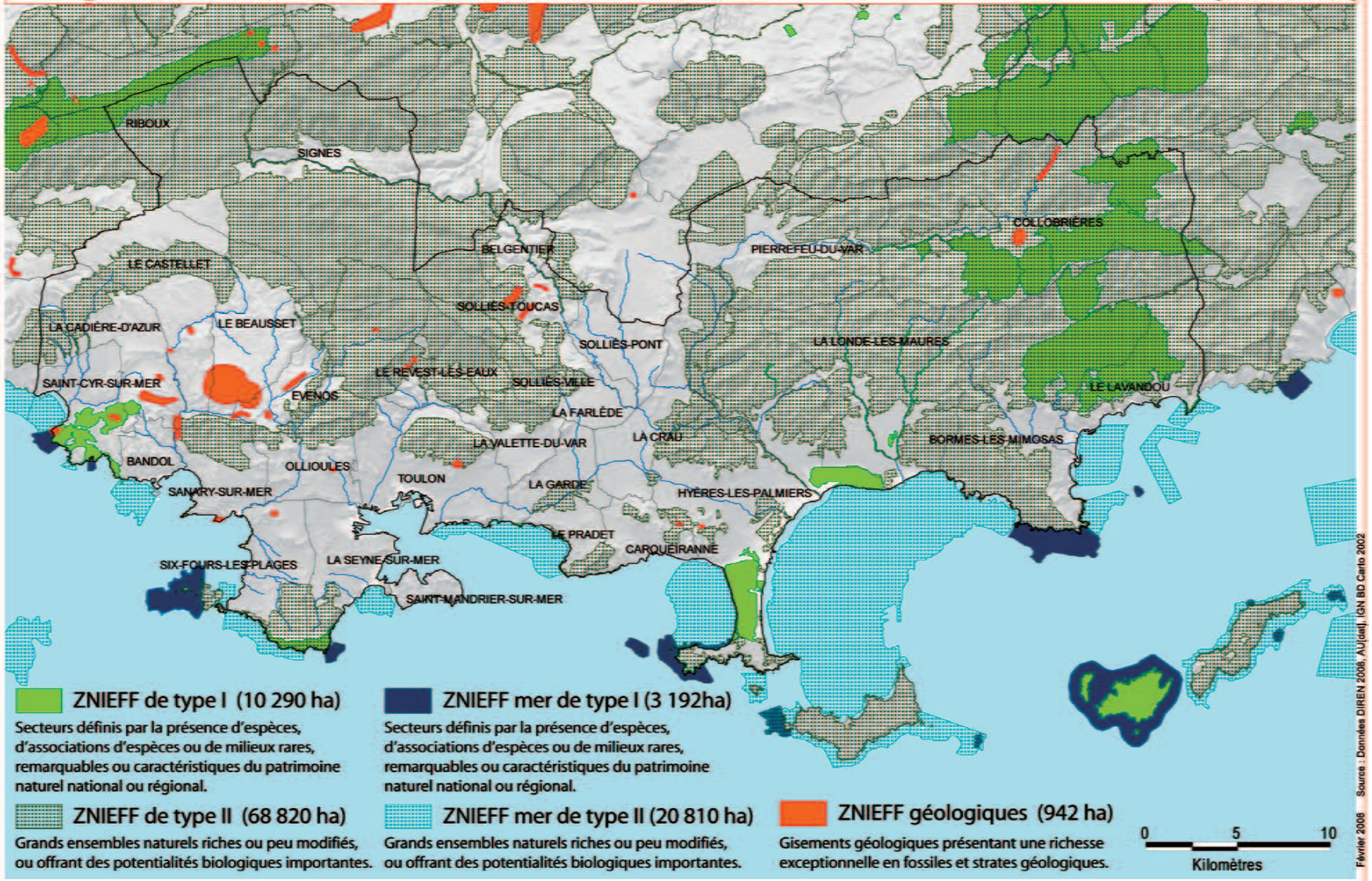
- **Les milieux rocheux, grottes et sites souterrains**

Les milieux rocheux, les grottes et sites souterrains présentent des habitats importants de chauves-souris, toutes protégées en France. Notons que l'aire toulonnaise abrite 10 des 11 espèces de chauves-souris d'intérêt communautaire (directive Habitats) présentes en France. On peut citer comme des sites très riches en chauves-souris : les îles d'Hyères (par ex. 7 espèces sur Port-Cros), les gorges et massifs au nord de Toulon, mais également le Massif des Maures.

Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

2ème génération dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

AUdat



ZNIEFF de type I (10 290 ha)

Secteurs définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional.

ZNIEFF mer de type I (3 192ha)

Secteurs définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional.

ZNIEFF de type II (68 820 ha)

Grands ensembles naturels riches ou peu modifiés, ou offrant des potentialités biologiques importantes.

ZNIEFF mer de type II (20 810 ha)

Grands ensembles naturels riches ou peu modifiés, ou offrant des potentialités biologiques importantes.

ZNIEFF géologiques (942 ha)

Gisements géologiques présentant une richesse exceptionnelle en fossiles et strates géologiques.

0 5 10
Kilomètres

Février 2008 Source : Données DIREN 2008, AU[dat], IGN BD Carto 2002

b. La connaissance et l'inventaire de la richesse du milieu : les ZNIEFF, les ZICO et les zones humides

• Les ZNIEFF

Les inventaires, en particulier, les ZNIEFF[1] (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) démontrent l'importance de cette richesse écologique, avec 89 ZNIEFF terrestres couvrant **71 860 ha** de la surface du SCoT Provence Méditerranée, soit **presque 60 % du territoire.**

Les 24 ZNIEFF terrestres de type I (secteurs définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional) couvrent 10 290 ha, essentiellement localisées à l'Est du territoire : sur le cœur du massif des Maures, sur les abords des cours d'eau et sur les Salins. L'île de Port-Cros constitue à elle seule une ZNIEFF. Quelques ZNIEFF de type I sont présentes à l'ouest du territoire : collines du Port d'Alon, flanc sud du Cap Sicié, ainsi que les crêtes de la Sainte Baume.

Les 41 ZNIEFF terrestres de type II (grands ensembles naturels riches ou peu modifiés ou offrant de fortes potentialités biologiques) couvrent 68 820 ha et sont constituées par quasiment l'ensemble des espaces naturels de l'aire toulonnaise en dehors des espaces désignés en ZNIEFF de type I.



Plateau de Lambert - Collobrières

Les 22 ZNIEFF géologiques (gisements géologiques présentant une richesse exceptionnelle en fossiles et strates géologiques) couvrent presque 1 000 ha et se situent en particulier sur la zone ouest de l'agglomération avec l'apparition ponctuelle d'affleurements gréseux à Sainte Anne ou de rochers basaltiques au vieux village d'Evenos.



La «Tortue» - Grès de Sainte Anne - Evenos

La richesse écologique est également significative en mer avec 35 ZNIEFF marines dont 15 de type I et 20 de type II couvrant une surface totale de 23 730 ha (détail dans le futur chapitre individualisé «littoral» du SCoT Provence Méditerranée).

Globalement, le territoire du SCoT Provence Méditerranée représente 37% du département du Var en nombre de ZNIEFF terrestres (type I et II), presque 70 % en nombre de ZNIEFF marines (type I et II) et 50 % en nombre de ZNIEFF géologiques.

• Les ZICO

Les ZICO sont les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux. L'inventaire des ZICO est un inventaire scientifique identifiant les zones connues comme les plus importantes pour la conservation des oiseaux en France. C'est, pour partie, sur la base de cet inventaire que sont désignées les Zones de Protection Spéciale (ZPS) de Natura 2000. Il a été identifié 29 ZICO à l'échelle régionale, 6 ZICO sur le département du Var et 2 ZICO sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée : celle des « Salins d'Hyères et des Pesquiers » et celle des « Iles d'Hyères ».

[1]Les ZNIEFF sont des outils de connaissance de la richesse écologique du territoire et sont dénuées de portées réglementaires opposables au tiers.

Inventaire des zones humides
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]



• Les zones humides

Une zone humide[1] est un région où l'eau est le principal facteur qui contrôle le milieu naturel et la vie animale et végétale associée.

Elle apparaît là où la nappe phréatique arrive près de la surface ou affleure ou encore, là où des eaux peu profondes recouvrent les terres.

Trop souvent, le rôle multifonctionnel et l'interdépendance des zones humides ont été constatés et compris après leur destruction. Les problèmes socio économique et écologique provoqués par la disparition ou la dégradation des ces milieux vont de l'amplification catastrophique des crues à l'érosion accélérée du littoral ou des berges, en passant par l'altération de la qualité de l'eau.



Salins des Pesquiers - Hyères

Les zones humides assurent des fonctions hydrologiques :
- elles contribuent au maintien et à l'amélioration de la qualité de l'eau en agissant comme un filtre épurateur (filtre physique et filtre biologique);
- elles assurent un rôle déterminant dans la régulation des régimes hydrologiques.



Base aérienne d'Hyères -Macany- Hyères

Elles assurent des fonctions biologiques dans le sens où elles constituent un réservoir de biodiversité. Elles assument dans leur globalité les différentes fonctions essentielles à la vie des organismes qui y sont inféodés :
- fonction d'alimentation;
- fontion de reproduction;
- fonction d'abri, de refuge et de repos.

Elles assurent également des fonctions climatiques en participant à la régulation des microclimats.

Une cinquantaine de zones humides a été inventoriée sur le territoire du SCoT Provencem Méditerranée (étude du Conseil Général 83 en 2005).

Quatre zones humides apparaissent comme très structurantes à l'échelle du SCoT :
- le plan du Pradet et de La Garde;
- les Vieux Salins;
- l'Etang et les Salins des Pesquiers;
- l'ensemble du réseau de zones humides sur la plaine côtière hyéroise.

[1]Au sens juridique, la loi sur l'eau définit les zones humides comme «les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année». La convention de RAMSAR a adopté une optique plus large pour déterminer quelles zones humides peuvent être placées sous son égide.

c. Le Réseau Natura 2000

• Les objectifs et la construction du Réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est constitué de sites représentatifs de la diversité écologique européenne où la préservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire sera à terme assurée. La mise en place de ce réseau contribue à l'objectif européen de mettre un terme à l'appauvrissement de la biodiversité d'ici 2010.

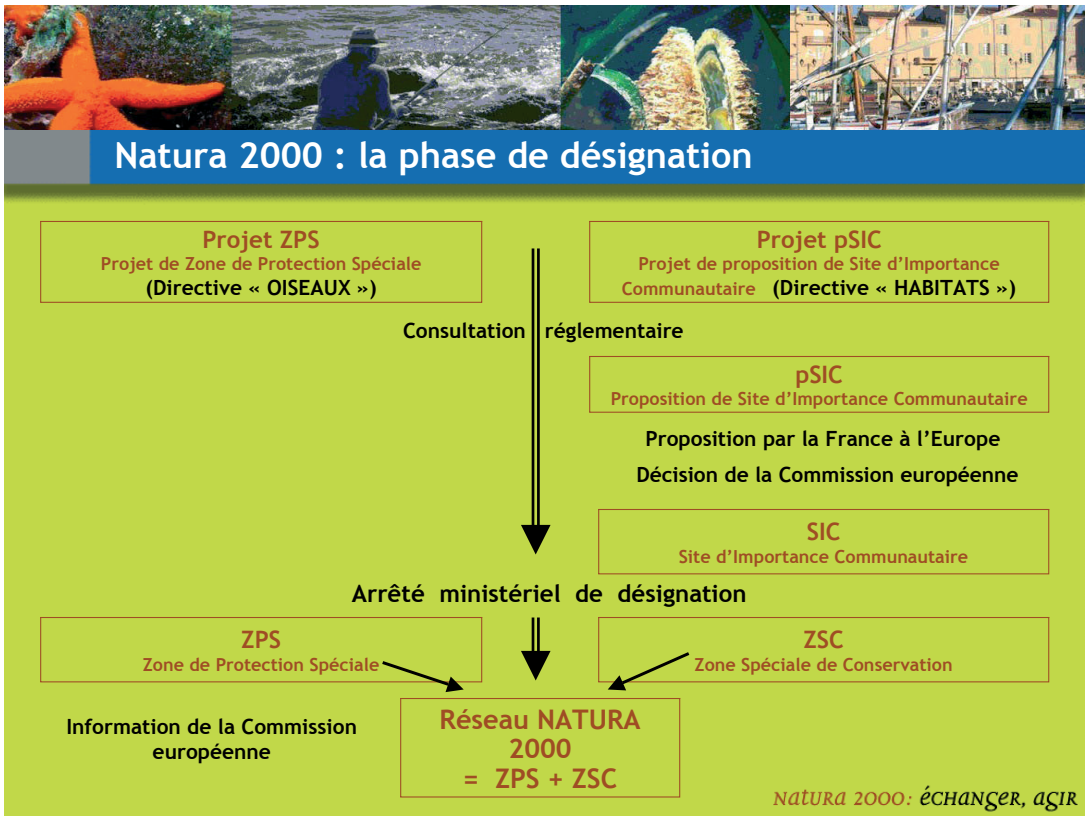
En effet, le réseau présente des périmètres de sites naturels, désignés en application des directives « Oiseaux » (79/409/CEE) et « Habitats » (92/43/CEE). A terme, il sera composé des Zones de Protection Spéciale (ZPS) et de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

L'objectif principal du réseau Natura 2000 est de maintenir le bon état de conservation des habitats et des espèces (la biodiversité), tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales, dans une logique de développement durable. Cet objectif peut requérir le maintien, voire l'encouragement d'activités humaines adaptées.

Ce réseau est fondé sur deux directives européennes :

La directive « Oiseaux », du 2 avril 1979, prévoit la protection des habitats nécessaires à la reproduction et à la survie d'espèces d'oiseaux considérées comme rares ou menacées à l'échelle de l'Europe. Pour répondre à cette directive, des inventaires scientifiques, appelés ZICO « Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux » ont permis d'identifier les zones plus importantes pour la conservation des oiseaux. La création de Zones de Protection Spéciale (ZPS) est prévue par la directive « Oiseaux » afin d'assurer la conservation d'espèces d'oiseaux jugées d'intérêt communautaire.

La directive « Habitats », du 21 mai 1992, a pour objectif la conservation des habitats naturels de la faune et de la flore sauvages. En Région PACA, un inventaire global, identifiant des sites susceptibles d'être proposés au réseau Natura 2000, a été réalisé en 1996. Ces périmètres, appelés « Sites éligibles » (PR) ont, entre autres, permis de déterminer les pSIC (proposition de Site d'Importance Communautaire) - sites proposés par la France à la Commission Européenne ; ensuite ces pSIC une fois validées par la Commission Européenne s'appellent SIC (Sites d'Importance Communautaire) pour être désignés en ZSC (Zones Spéciales de Conservation) par arrêtés ministériels.

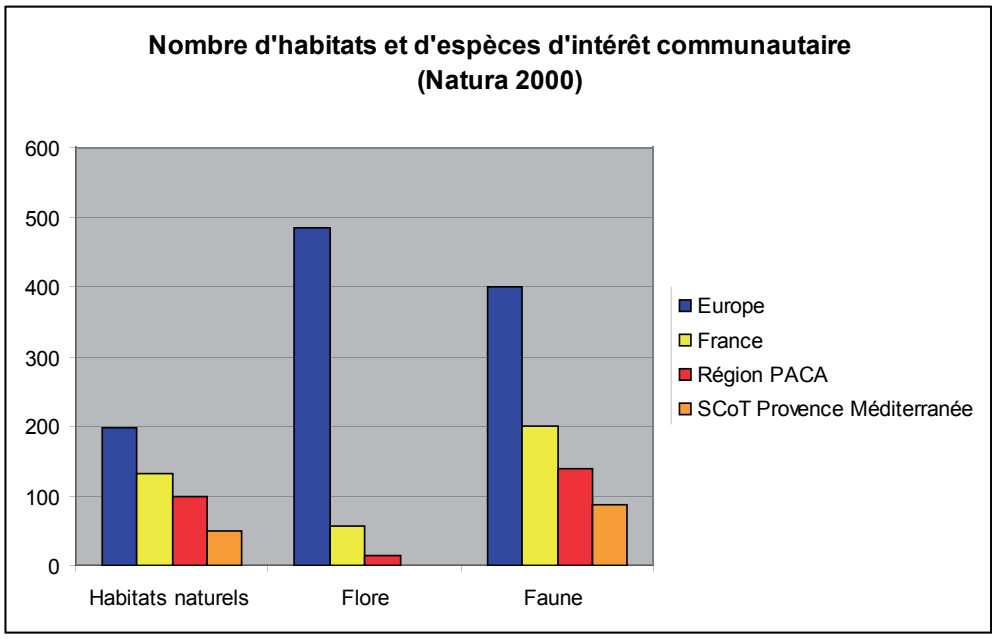


Source : DIREN PACA

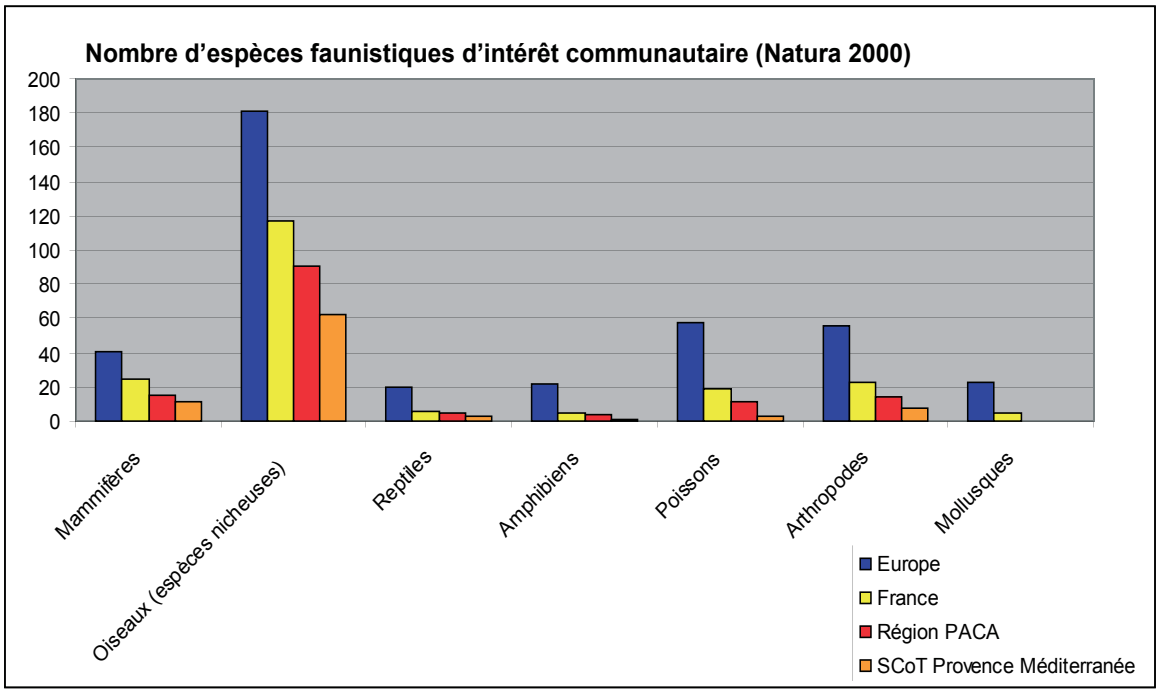
• L'importance du réseau Natura 2000 de l'aire toulonnaise

La responsabilité du SCoT Provence Méditerranée dans le Réseau Natura 2000 est extrêmement importante concernant les habitats naturels et la faune.

En effet, 1/4 des habitats naturels reconnus d'intérêt communautaire sont présents sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée. Concernant la faune, le territoire est très riche en avifaune, avec 1/3 des oiseaux nicheurs reconnus d'intérêt communautaire présents sur l'aire toulonnaise. En ce qui concerne la flore, seulement un site Natura 2000 abrite une espèce végétale d'intérêt communautaire.



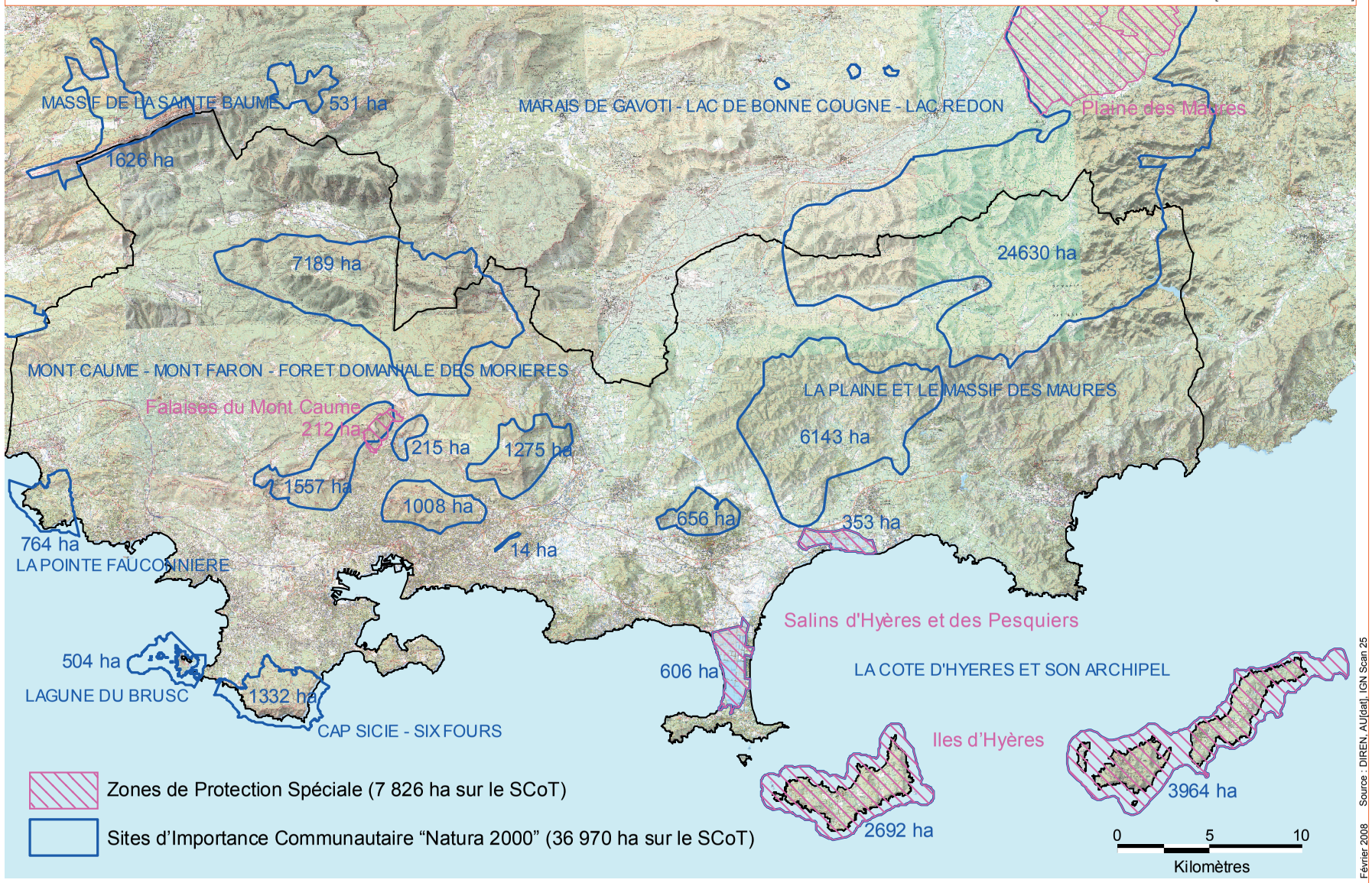
Source : DIREN PACA (chiffres 2003 Europe / France / Région PACA) et ECOMED (chiffres 2007 SCoT Provence Méditerranée).



Source : DIREN PACA (chiffres 2003 Europe / France / Région PACA) et ECOMED (chiffres 2007 SCoT Provence Méditerranée).

Le réseau "Natura 2000" (Hors projet d'extension Natura 2000 en mer)
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]



Février 2008 - Source : DIREN, AUdat, IGN Scan 25

Le territoire du SCoT Provence Méditerranée comprend **9 sites**, représentant 37 020 hectares hors projet d'extension N.2000 en mer **(soit environ 30% du SCoT)** :

- Les salins d'Hyères et des Pesquiers (ZPS) ;
- Les îles d'Hyères (ZPS) ;
- Falaises du Mont Caume (ZPS) ;
- Mont Caume - Mont Faron - Forêt Domaniale des Morières (SIC) ;
- La Pointe Fauconnière (SIC) ;
- La Lagune du Brusc (SIC) ;
- Cap Sicié – Six Fours (SIC) ;
- La Côte d'Hyères et son archipel (SIC) ;
- La Plaine et le Massif des Maures (SIC).

• Vers la constitution du réseau Natura 2000 en mer

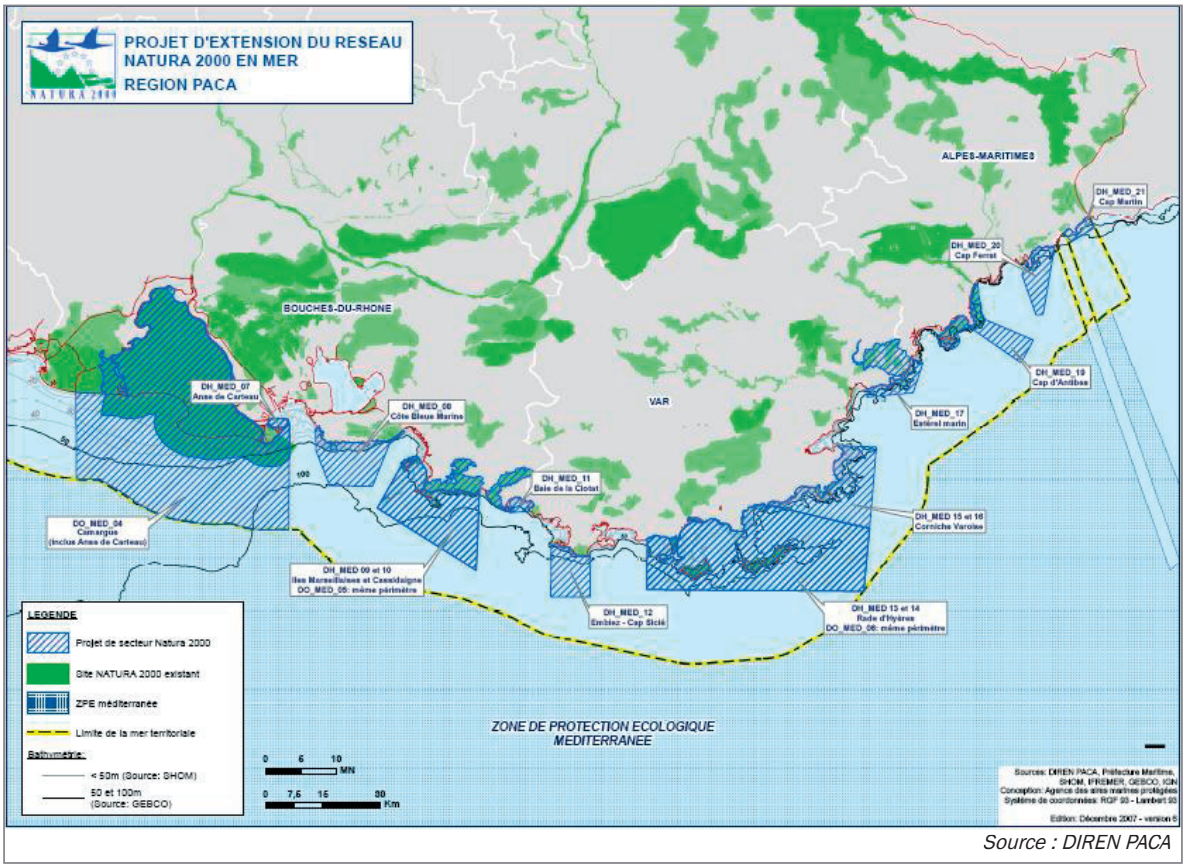
La France, comme l'ensemble des Etats membres de l'Union Européenne, doit constituer un réseau cohérent et suffisant sur l'espace maritime français, d'ici à la mi-2008. Une circulaire (20 novembre 2007), a été adressée aux préfets afin de lancer les procédures nécessaires à la désignation des sites Natura 2000 pour les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire présents dans l'espace maritime.

Les critères retenus pour la désignation du réseau Natura 2000 en mer sont :

- Représentativité et importance écologiques des habitats naturels, état de conservation, présence d'habitat prioritaire ;
- Unité écologique fonctionnelle, unité de gestion cohérente ;
- Bathymétrie et courants ;
- Délimitation opérationnelle.

Sur le territoire de l'aire toulonnaise, **5 secteurs marins** sont désignés :

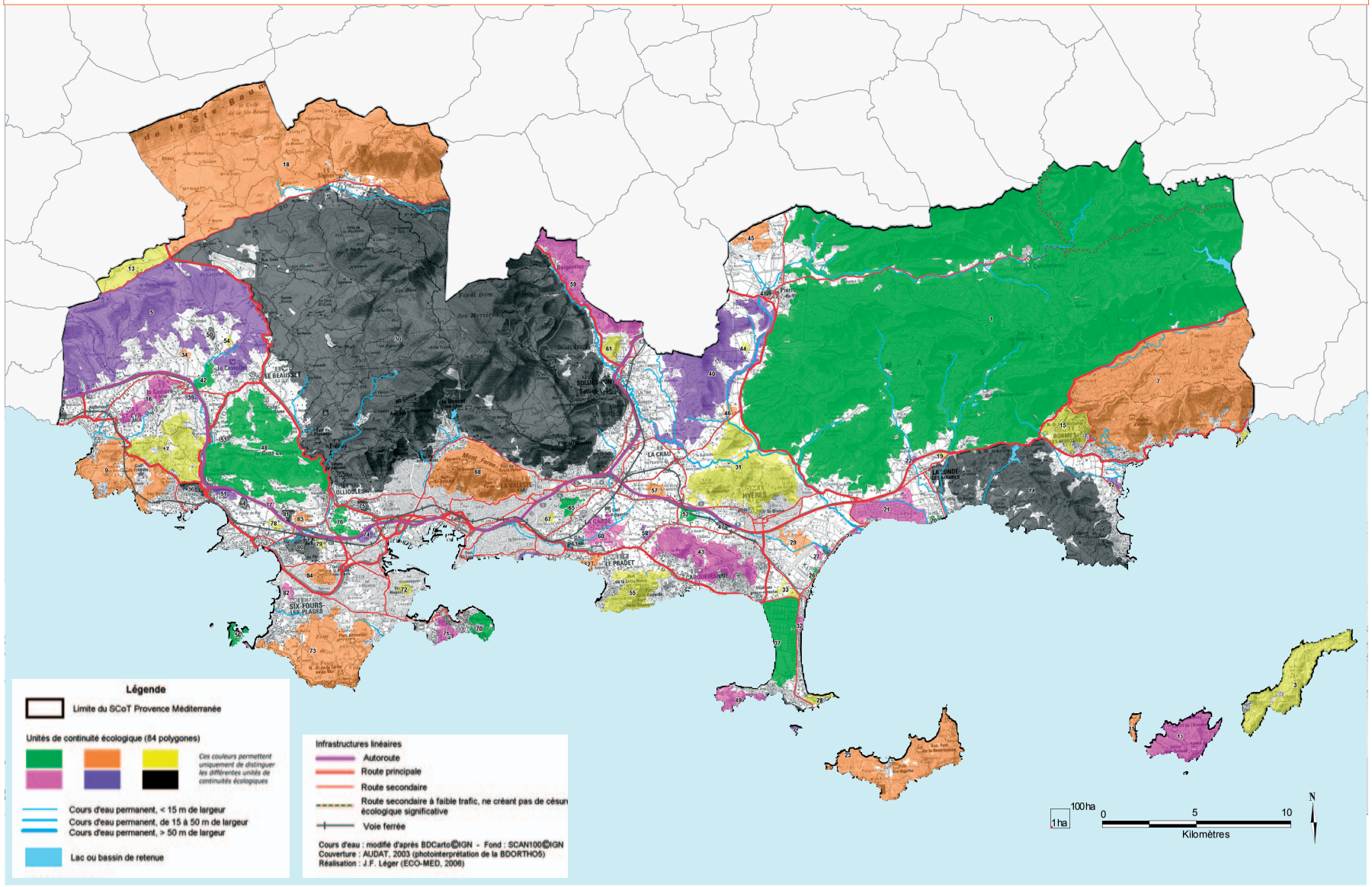
- Secteur « Baie de La Ciotat », comprenant la commune de Saint-Cyr ;
- Secteur « Embiez – Cap Sicié » ;
- Secteur « Rade d'Hyères » ;
- Secteur « îles d'Hyères » (même périmètre que « Rade d'Hyères » ;
- Secteur « corniche varoise », comprenant l'extrémité Est du Lavandou.



Source : DIREN PACA

Les 84 unités de continuités écologiques

Carte extraite de l'étude des continuités écologiques terrestres non aquatiques sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Février 2008 Sources : AU[dat],ECOMED " Etude des continuités écologiques terrestres non aquatiques sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée", CRIGE PACA Auteur : AU[dat]

B. Les fonctionnalités écologiques

a. La fonctionnalité écologique, indispensable au maintien de la richesse écologique

La conservation des populations sur le long terme nécessite que chaque individu puisse se déplacer. Ce besoin vital est essentiellement lié à la reproduction et à l'alimentation.

Or, l'aménagement, les infrastructures, l'urbanisation, l'agriculture intensive (viticulture, horticulture) constituent un nombre croissant de barrières écologiques. Ces aménagements engendrent des déséquilibres écologiques locaux et peuvent également favoriser certaines espèces, parfois des plantes envahissantes.

Ainsi, une étude sur les fonctionnalités écologiques menée spécifiquement dans le cadre de l'élaboration du SCoT Provence Méditerranée, a permis de localiser et d'analyser les **continuités écologiques**[1] existantes sur l'aire toulonnaise, c'est-à-dire les espaces ou réseaux d'espaces qui réunissent les conditions de déplacement d'une ou plusieurs espèces.

L'approche générale de cette étude s'est basée essentiellement sur une analyse paysagère et topologique. Cette entrée est primordiale pour l'identification des continuités écologiques qui sont conditionnées à la base par le relief, les composantes biologiques mais aussi par les facteurs anthropiques (urbanisation, infrastructures etc.).

b. La définition des unités de continuités écologiques

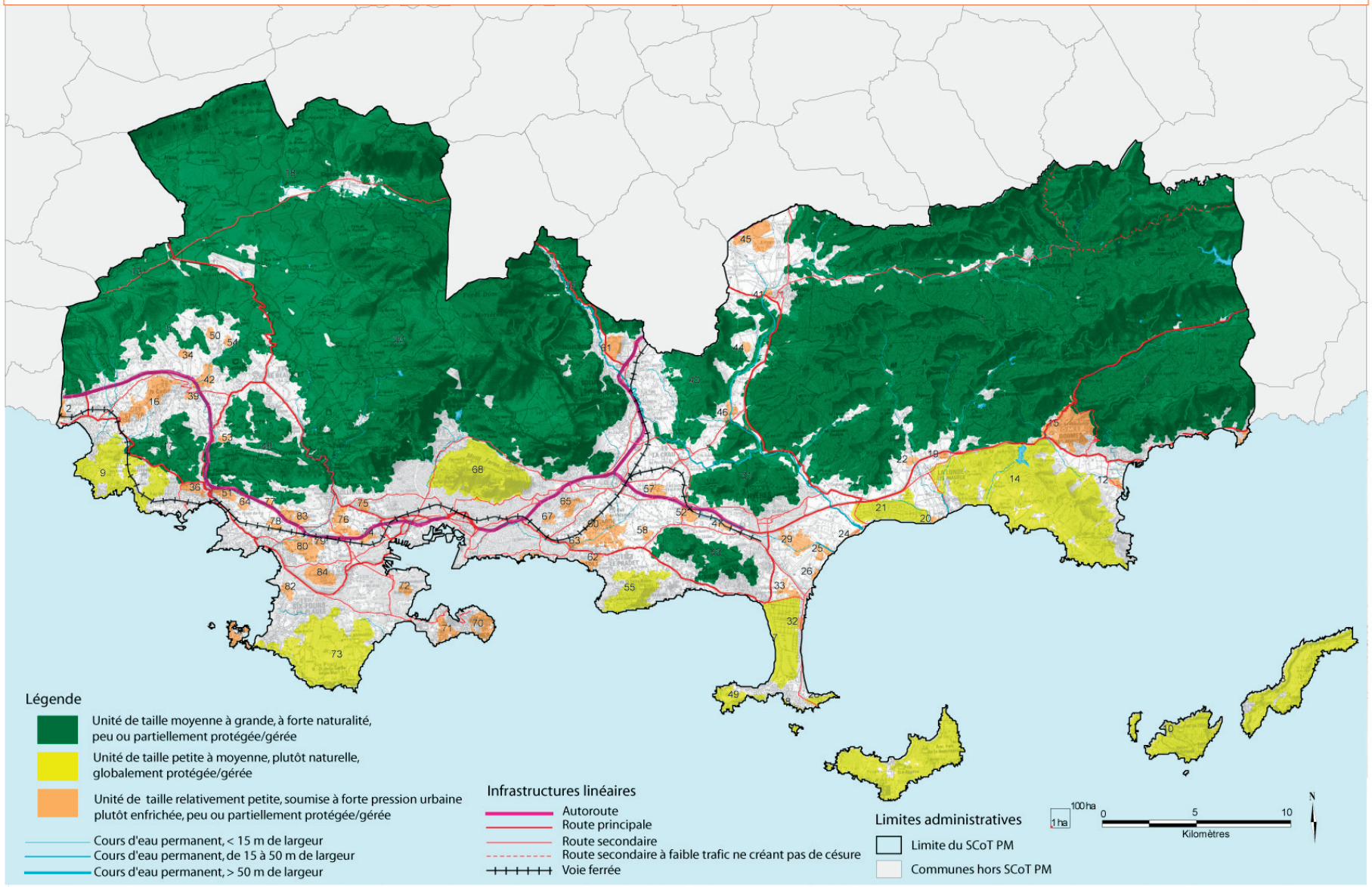
Plus précisément, l'étude a consisté à réaliser en premier lieu une analyse systémique permettant de déterminer les espaces libres d'obstacles physiques, offrant des possibilités d'échanges entre les zones nodales[2] ou les zones refuges[3], qui constituent des milieux favorables ou simplement utilisables temporairement. Des périmètres de diffusion[4] à partir des zones nodales et des zones refuges ont également été définis.

Cette 1ère analyse a permis ensuite d'identifier **84 unités de continuités écologiques**, de taille très différente dont la surface varie entre 10 ha et 28 000 ha.

[1] L'étude des continuités écologiques sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée n'a pas pris en compte les continuités écologiques terrestres aquatiques (cours d'eau) du fait que les données concernant le réseau hydrographique étaient trop fragmentaires, imprécises et parfois obsolètes.
[2] Zone nodale : espace essentiellement naturel favorable à l'accomplissement du cycle biologique d'un grand nombre d'espèces.
[3] Zone refuge : espace - naturel plus petit dont la superficie ne permet pas à un nombre d'espèces aussi élevé que dans le cas des zones nodales, d'accomplir un cycle biologique intégralement.
[4] Périmètre de diffusion : espaces « tampon » autour des zones nodales et refuges correspondant à un rayon de dispersion des espèces.

Typologie des continuités écologiques

Carte extraite de l'étude des continuités écologiques terrestres non aquatiques sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée



c. La caractérisation des unités de continuités écologiques

Une fois mises ainsi en évidence, les 84 unités de continuités écologiques ont été hiérarchisées / classées par analyse statistique (méthode des nuées dynamiques[1]), en se fondant sur quatre principaux critères représentatifs de la naturalité, de la fonctionnalité et des menaces ou statuts de protection :

- **critères topologiques :** surface, éloignement entre unités ;
- **critères de protection :** fraction appartenant à un périmètre de gestion / de protection ;
- **critères de couverture :** fraction de friches et de surfaces fourragères (ces milieux sont les plus susceptibles d'être convertis en espace urbanisé du fait de leur faible pente et de leur facilité d'accès) ;
- **critères de pression :** pression anthropique, sites et espaces à enjeux, situation en contexte littoral.



Massif des Maures - Vue de Collobrières
Catégorie 1 : «Unité de taille moyenne à grande, à forte naturalité, peu ou partiellement protégée/gérée»

La typologie issue du traitement statistique, affinée et précisée par interprétation a permis de différencier les 84 continuités écologiques terrestres non aquatiques en trois catégories :

- **Catégorie 1** (verte) : 12 unités de taille moyenne à grande, à forte naturalité, peu ou partiellement protégées/gérées ;

- **Catégorie 2** (jaune) : 15 unités de taille petite à moyenne, plutôt naturelles, globalement protégées/gérées ;

- **Catégorie 3** (orange) : 57 unités de taille relativement petite, soumises à forte pression urbaine, plutôt enfrichées, peu ou partiellement protégées/gérées.



Cap Sicié
Catégorie 2 : «Unité de taille petite à moyenne, plutôt naturelle,globalement protégée/gérée»



Piedardant, Ollioules
Catégorie 3 : «Unité de taille relativement petite, soumise à forte pression urbaine, plutôt enfrichée, peu ou partiellement protégée/gérée»

[1]Méthode des nuées dynamiques : Les nuées dynamiques (k-means) sont une méthode d'analyse statistique permettant de classer des objets caractérisés par un ensemble de variables non continues.

2

Patrimoine agricole



Le Lançon - Sanary

A. Les dynamiques agricoles du territoire

a. Une forte diminution des surfaces agricoles depuis 30 ans

En 2003, les espaces agricoles ne représentent plus que **13% du territoire** (15 645 ha), contre 19.5% en 1972 (23 161 ha), soit une perte de 7 516 ha (environ 1/3 de sa surface de 1972).

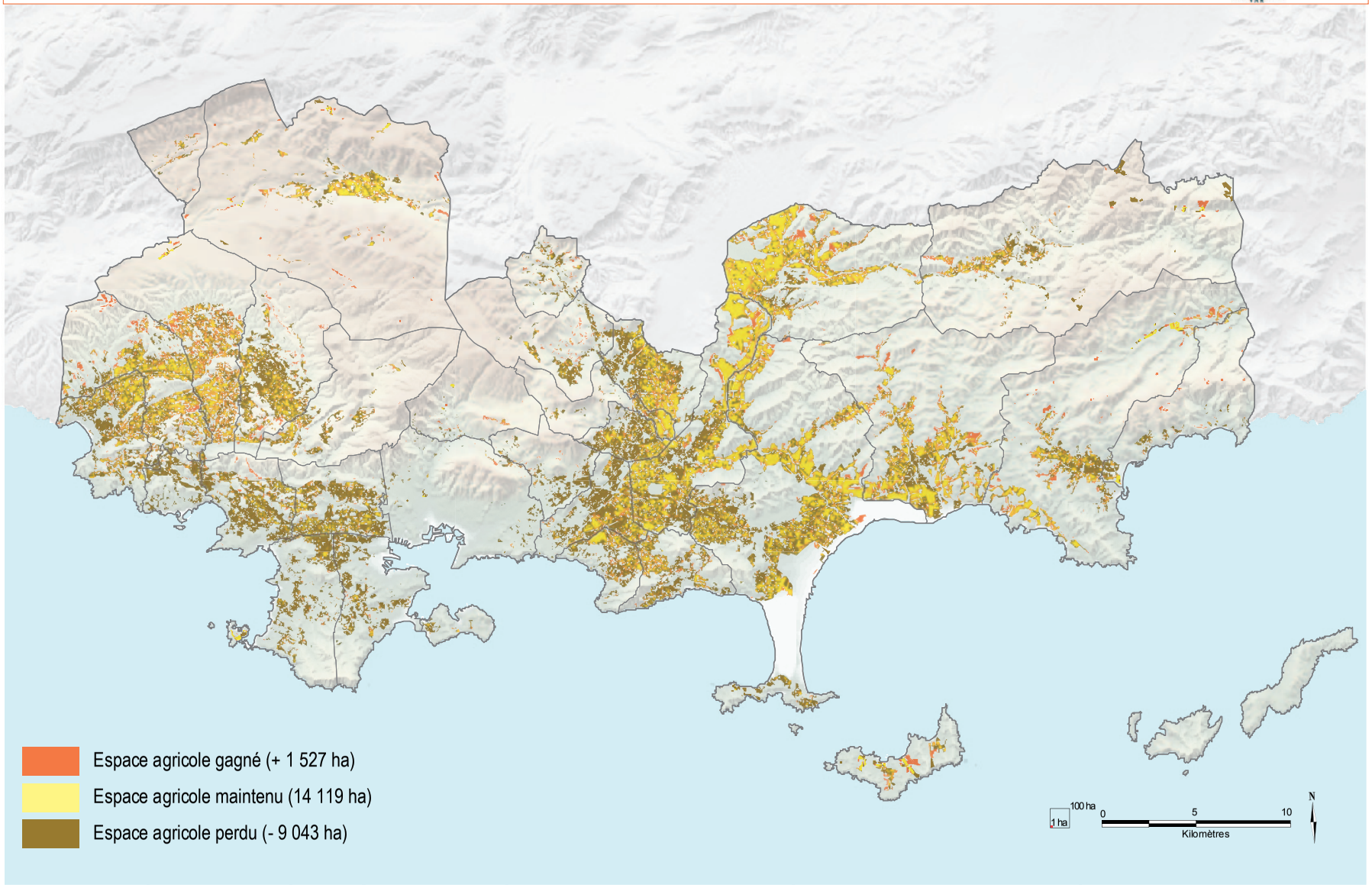
Les espaces agricoles ont accueilli une part importante du développement urbain (5 469 ha), par du tissu pavillonnaire et du bâti diffus.

Le développement urbain n'est par ailleurs pas la seule cause de perte d'espaces agricoles, les espaces naturels ont également gagné sur les espaces agricoles laissés à l'abandon (3 574 ha).

Dans le même temps, certains secteurs ont fait l'objet de reconquêtes agricoles (+ 1 527 ha). Les gains de l'espace agricole ont été conquis majoritairement grâce à une reconquête viticole dans les principaux bassins de production (Bandol à l'ouest et Côtes de Provence à l'Est).

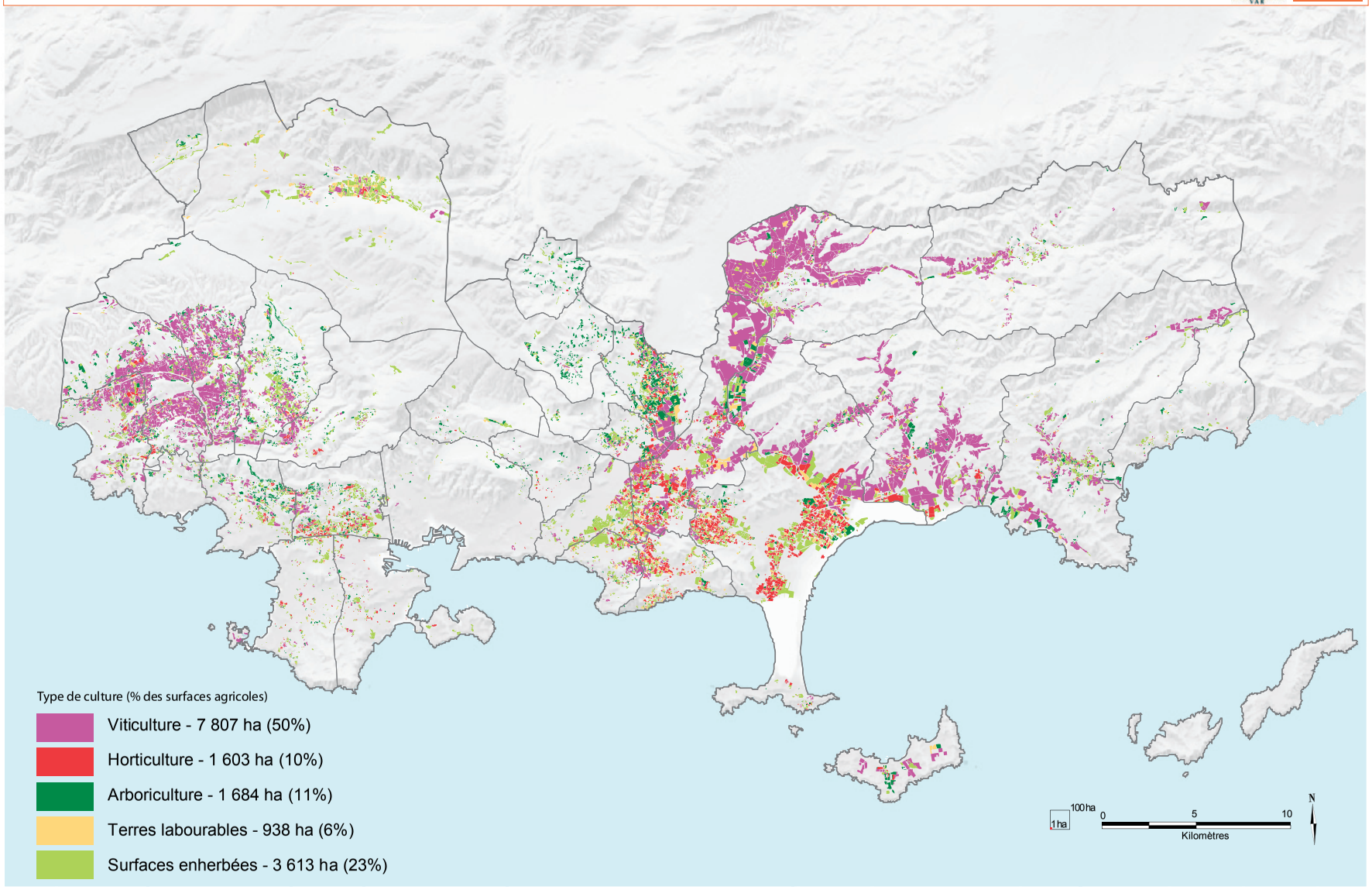
La perte la plus importante d'espaces agricoles entre 1972 et 2003 a concerné les 15 communes littorales (-4 553 ha), représentant 60 % de la perte totale agricole. En dehors de ces 15 communes, les espaces agricoles ont fortement diminué dans l'arrière pays à l'Ouest : Le Beausset (395 ha), La Cadière (215 ha) et Le Castellet (183 ha) et également à l'Est : La Crau (505 ha), La Farlède (320 ha) et Solliès Pont (377 ha).

Evolution de l'espace agricole entre 1972 et 2003
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



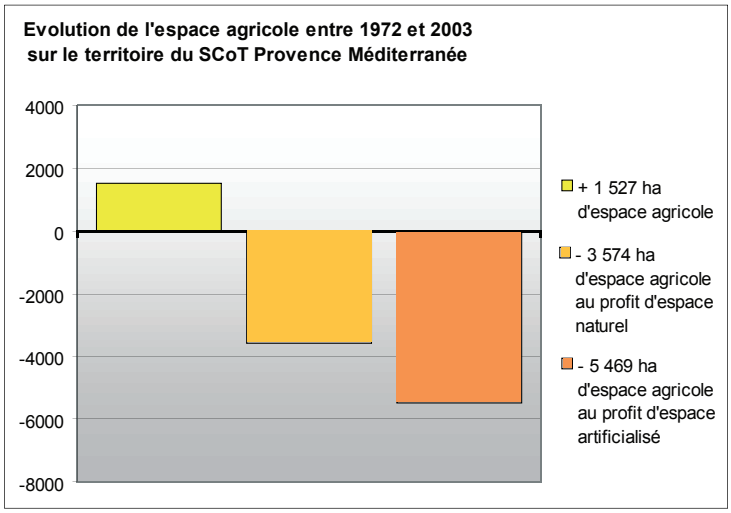
Février 2008 Sources : AU[dat], Chambre d'Agriculture du Var, Crige PACA Auteurs : AU[dat], chambre d'agriculture du Var

Typologie des espaces agricoles en 2003
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Février 2008 Sources : AU[dat], Chambre d'Agriculture du Var, Crige PACA Auteurs : AU[dat], Chambre d'Agriculture du Var Auteur : AU[dat]

Les raisons de cette perte des espaces agricoles sont multiples *(source : CDA 83 « Etat des lieux – diagnostic de l'agriculture varoise, en vue d'une analyse prospective – avril 2002)* :

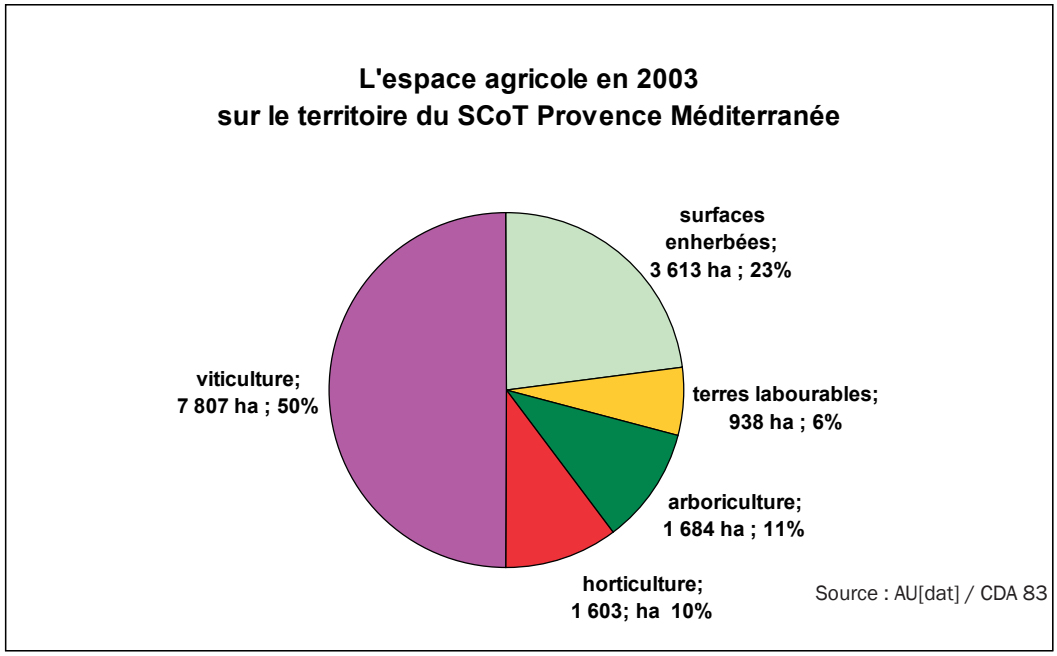


- Des raisons internes à l'économie agricole (déprise agricole et exode rural, réorientations successives de la production, économie des exploitations elles-mêmes, parcellisation extrêmement éclatée des exploitations ; une des plus grandes de France, dilemme permanent entre deux attitudes, celle de « l'exploitant » et celle « du propriétaire foncier » ...) ;

- Des raisons externes (urbanisation et accueil de nouvelles populations permanentes et saisonnières, politique touristique, effet « Côte d'Azur »...) ;

- Le phénomène non négligeable de la reforestation spontanée et galopante des terres abandonnées.

b. La structure agricole du territoire en 2003

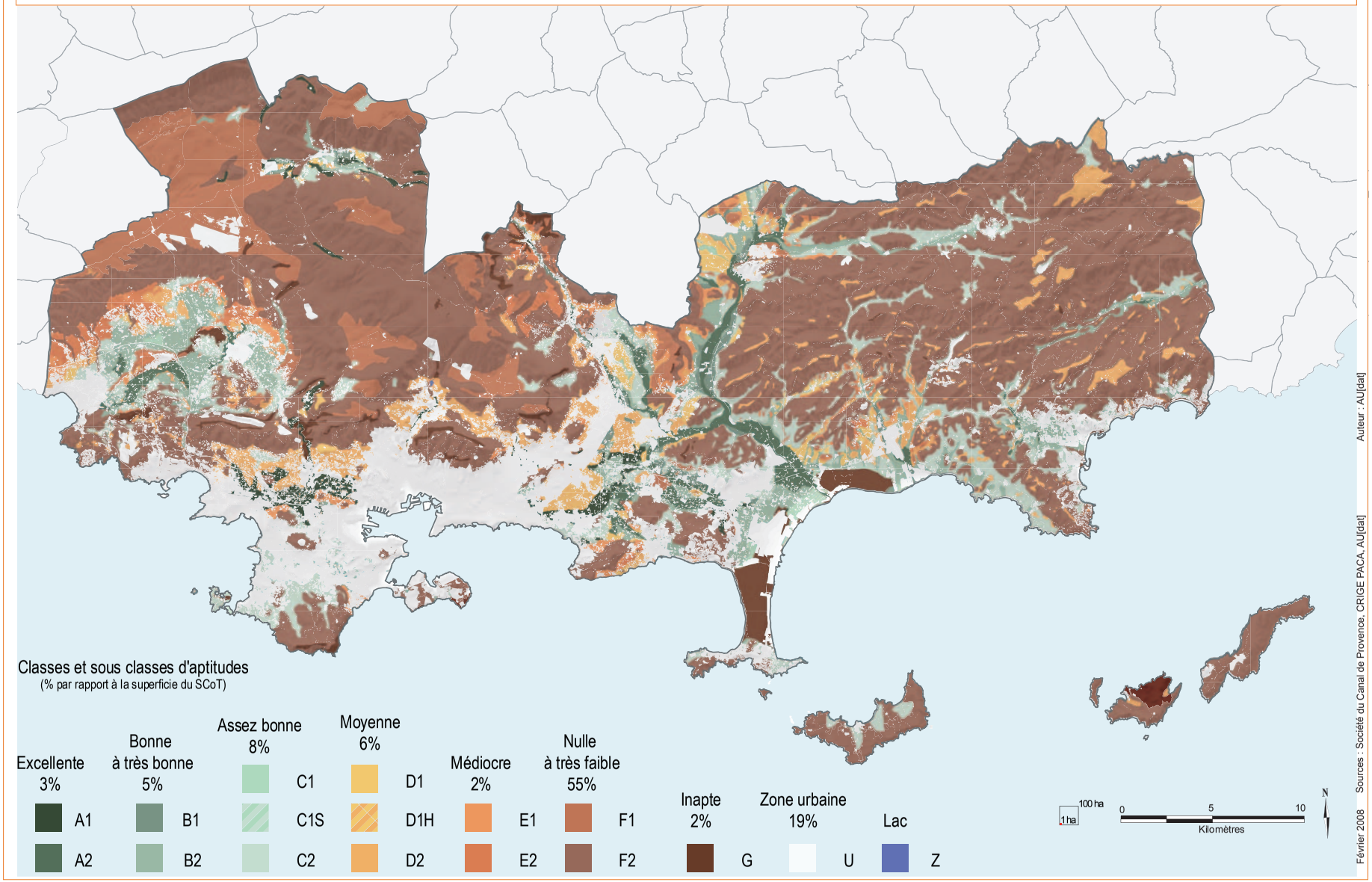


La viticulture se situe dans les 2 grands bassins de part et d'autre du cœur urbain. A l'Ouest, la culture du Bandol et à l'Est, la culture du Côte de Provence. L'horticulture se concentre essentiellement dans le bassin hyérois plus précisément dans les plaines alluviales. L'arboriculture se situe sur l'ouest toulonnais (piémont du massif du Gros Cerveau et bassin du Beausset), dans la vallée du Gapeau de manière importante sur Solliès Pont, mais également dans la Vallée de Sauvebonne. Les surfaces enherbées (constituées en partie d'espaces agricoles en friche) se répartissent de manière homogène sur le territoire.

Aptitude des sols à la mise en valeur agricole
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

SOCIETE DU CANAL DE PROVENCE ET D'AMENAGEMENT DE LA REGION PROVENÇALE

AUdat [Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]

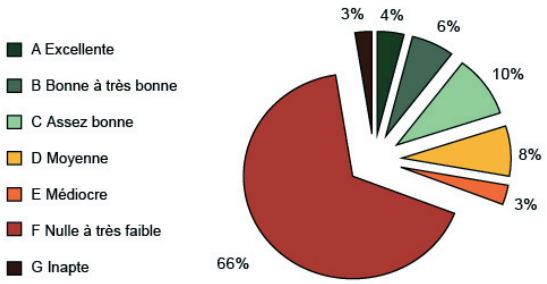


B. Qualités des sols

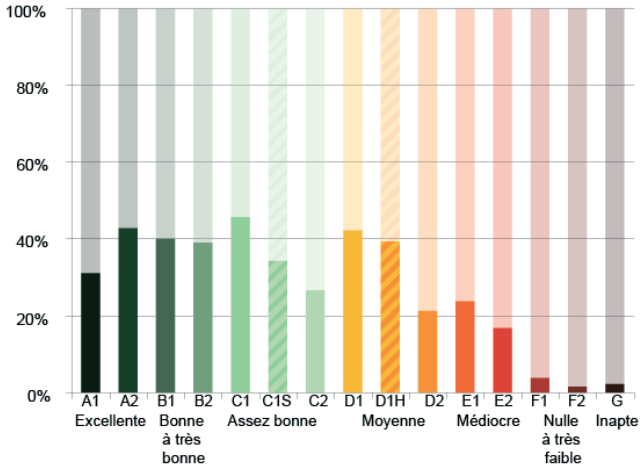
a. La valeur agronomique des sols

Les chiffres présentés dans ce document proviennent d'une étude menée par la Société du Canal de Provence (SCP) en 2006 sur l'aptitude des sols à la mise en valeur agricole ; il s'agit d'une analyse pédologique. L'AU[dat] les a croisés avec les chiffres de l'occupation du sol 2003 (AU[dat]/CDA 83).

Répartition des classes d'aptitudes des sols à la mise en valeur agricole sur le territoire du SCoT PM hors zone urbaine



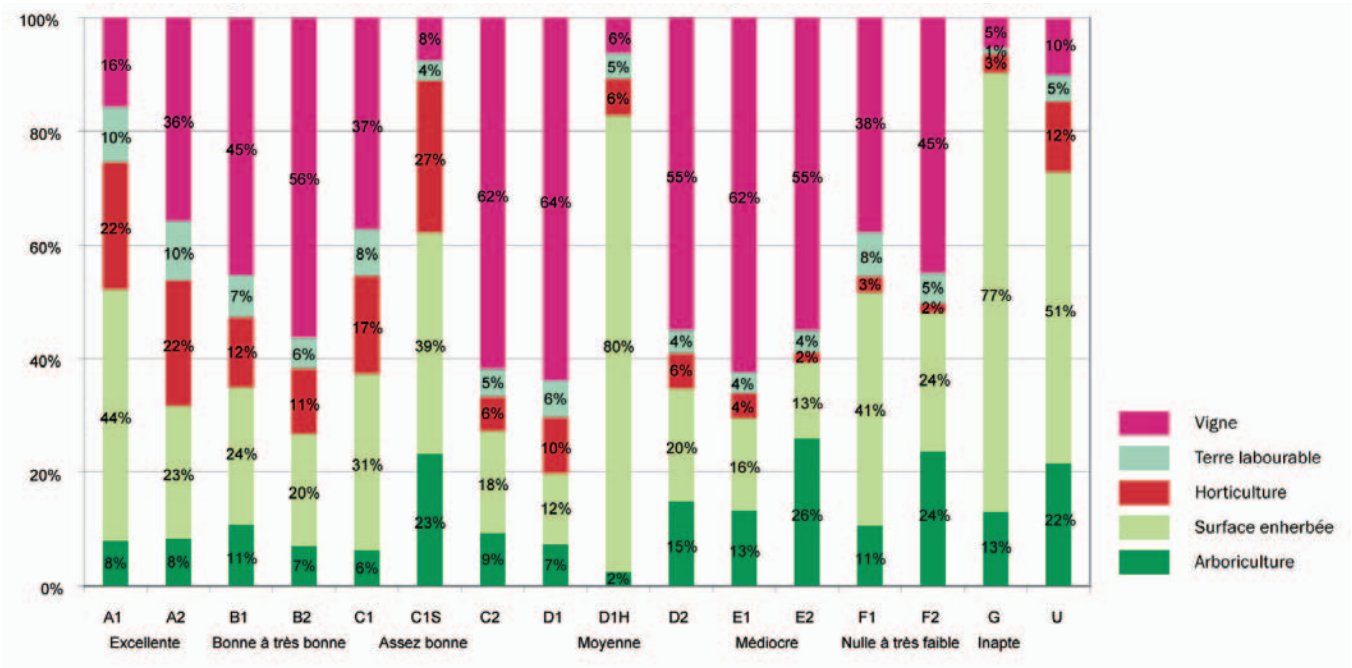
Part des surfaces désignées comme agricoles
(données Occupation du sol 2003 AU[dat], CDA83)
par classe d'aptitude





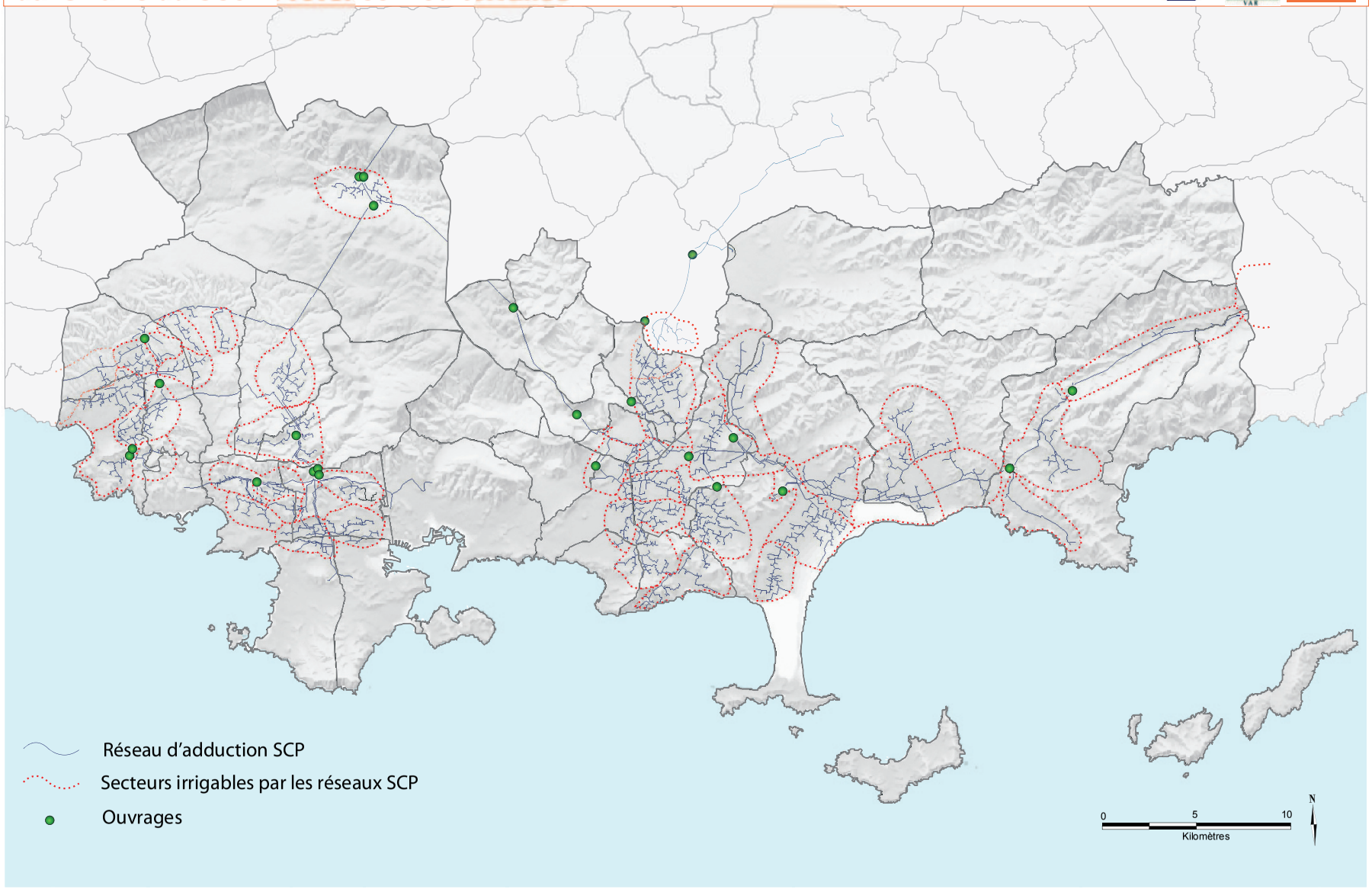
La plaine des Loubes, vue depuis le Fenouillet

Répartition des types de culture en fonction des classes et sous classes d'aptitudes de mise en valeur agricole



Le réseau de la Société du Canal de Provence
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

SOCIETE DU CANAL DE PROVENCE
ET D'AMENAGEMENT DE LA REGION PROVENÇALE



Février 2008 Sources : Societe Canal de Provence, Chambre d'Agriculture du Var, Crige PACA Auteurs : AU[dat], SCP

b. Le Canal de Provence : un aménagement hydraulique pour l'agriculture provençale

La Société du Canal de Provence a été créée en 1957 sous l'impulsion du Ministère de l'Agriculture, par la volonté du département des Bouches-du-Rhône, de celui du Var et de la Ville de Marseille d'affranchir la Provence de la pénurie d'eau qui limitait ses possibilités de développement.



Canal de Provence - Signes

Titulaire d'une concession d'Etat (par un décret de 1963), elle est investie d'une mission générale pour l'aménagement hydraulique et le développement économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. A ce titre, elle a notamment réalisé et elle exploite le Canal de Provence, d'où son nom : ''Société du Canal de Provence et d'Aménagement de la région Provençale''.

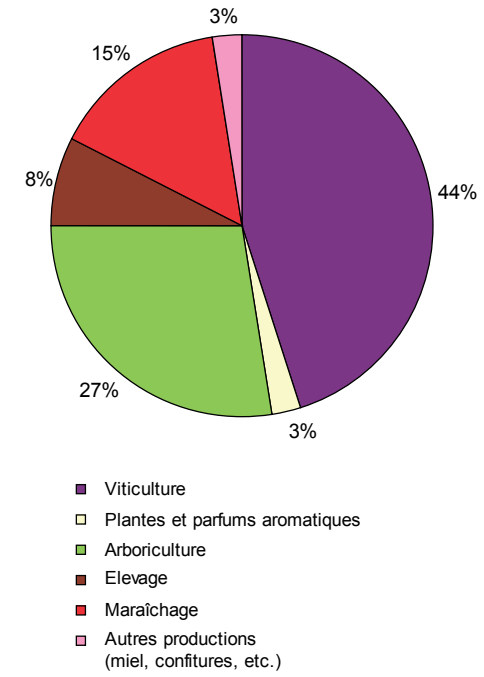
L'ensemble de ces grands aménagements a impliqué jusqu'ici la réalisation de 271 km de galeries souterraines et canaux à ciel ouvert, 300 km de canaux secondaires et d'environ 5 000 km de canalisations d'adduction et de distribution. Ils alimentent 6 000 exploitations agricoles[1] et permettent d'irriguer près de 80 000 hectares, soit la quasi-totalité de la surface cultivable de la zone concernée. L'ensemble de ces aménagements hydrauliques contribue significativement au maintien et au développement de l'agriculture provençale.

C. Les pratiques agro environnementales

Une quarantaine de producteurs « bio » certifiés sont recensés en 2007 sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée. La production biologique représente environ 2 % des exploitants totaux de l'aire toulonnaise (2 000 exploitants en 2000)[2].
La viticulture et la production de figues rassemblent 70% des producteurs « bio » de la zone. L'aire toulonnaise constitue 25 % de la production biologique totale du département du Var.

Le Grenelle de l'Environnement qui s'est déroulé au 2ème semestre 2007 a conclu à la définition d'un objectif national de 6% de surfaces agricoles utiles (SAU) en production biologique à l'horizon 2012 et 20% à l'horizon 2020. L'état actuel des connaissances ne permet pas de mesurer l'effort que devrait faire l'aire toulonnaise dans ce domaine, car les surfaces agricoles utiles en production biologique ne sont pas disponibles. Par ailleurs, le Grenelle a également prescrit un objectif de 20% de produits bio dans la restauration collective à l'horizon 2012.

Production bio (en nombre d'exploitations) sur le SCoT Provence Méditerranée
(source AGRIBIOVAR, données 2007)



[1] Il est à noter que la SCP dessert également directement des entreprises et établissements industriels ou de services dont de grandes usines de la région de Berre, ainsi qu'une centaine de communes, représentant en été près de 3.000.000 d'habitants.
[2] Source RGA (Recensement Général Agricole), dernier recensement : 2000

3

Patrimoine architectural et urbain



Village de Bormes-les-Mimosas



Villa Godillot - Hyères-les-Palmiers

L'analyse historique et géographique permet de « découper » le territoire de l'aire toulonnaise en deux espaces :

- l'arrière-pays, caractérisé par un patrimoine civil et religieux traditionnel, témoignant d'une occupation continue depuis l'antiquité ;
- la bande côtière littorale dont le patrimoine et l'architecture sont extrêmement liés à l'histoire militaire du territoire et également au développement d'une économie liée notamment à l'arrivée de grandes infrastructures entre la fin du XIX^{ème} siècle et le XX^{ème} siècle.

Les éléments / ensembles bâtis et urbains signalés par l'Etat et par les collectivités locales sur l'aire toulonnaise démontrent la très grande richesse patrimoniale du territoire :

- **95 monuments historiques** sur l'aire toulonnaise (soit 4.3 % des monuments historiques de la Région PACA, et 31 % des monuments historiques du département du Var). Les 27 monuments classés sont composés de 4 monuments qui relèvent des vestiges antiques ; les 23 autres identifiant des éléments marquant de l'histoire architecturale et militaire des lieux pour l'essentiel. Les 68 monuments inscrits puisent dans le patrimoine architectural civil et militaire ainsi que dans le patrimoine archéologique. La ville d'Hyères avec ses Iles d'Or compte à elle seule presque 30% des monuments historiques de l'aire toulonnaise. Une forte proportion de monuments du patrimoine militaire caractérise de l'aire toulonnaise : 10 forts sont inscrits et 2 forts sont classés ;

- **20 sites classés** dont certains concernent le patrimoine bâti historique et 10 sites inscrits qui concernent du patrimoine bâti dont les villages de Bormes les Mimosas et du Castellet ainsi que leurs abords, la place d'Armes ainsi que la vieille darse et ses abords à Toulon ;

- **6 vestiges archéologiques** (4 vestiges classés et 2 vestiges inscrits), surtout situés dans la partie centrale de l'aire toulonnaise. Deux sites sont particulièrement importants en bord de mer : l'Enclos de la Madrague, ancienne cité romaine de Tauroentum à St Cyr sur mer et la cité gréco-romaine d'Olbia Pomponiana à Hyères. Par ailleurs, 58 zones archéologiques (loi 2001 sur l'archéologie préventive) sont recensées sur l'aire toulonnaise, sur lesquels la DRAC est saisie sur tous les permis de construire, de démolir et les autorisations d'installations et travaux divers.

- **4 ZPPAUP** (Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager) :
  - ZPPAUP du centre ancien et d'une partie de la Rade de Toulon ;
  - ZPPAUP d'Hyères ;
  - ZPPAUP de la partie urbanisée de l'île de Porquerolles ;
  - ZPPAUP de la Seyne sur Mer qui englobe l'ancienne station climatique de Michel Pacha à Tamaris et le village des Sablettes.



Eglise Saint Laurent - Ollioules



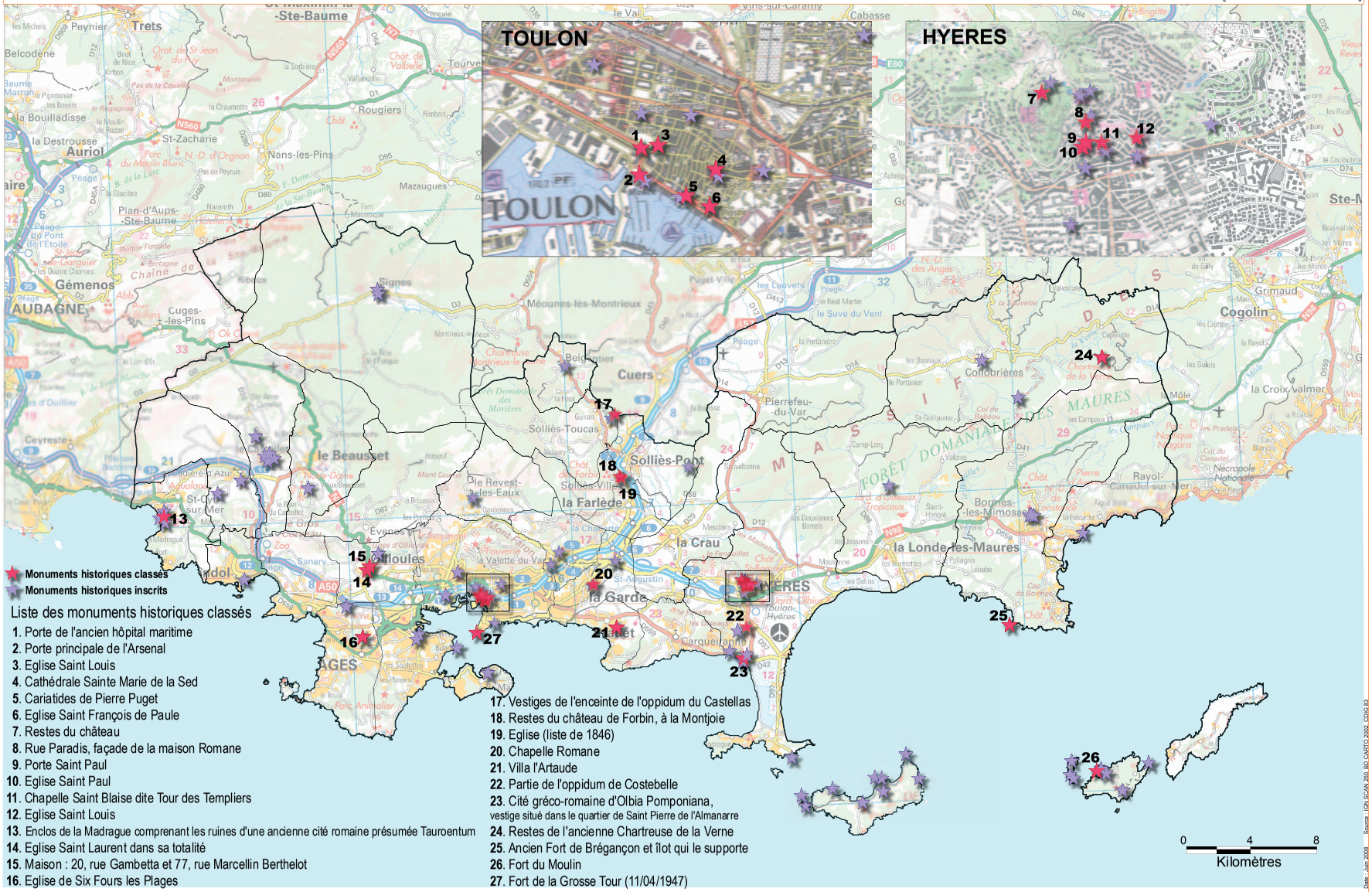
Olbia - Hyères



Chartreuse de la Verne - Collobrières

Les monuments historiques classés et inscrits
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]

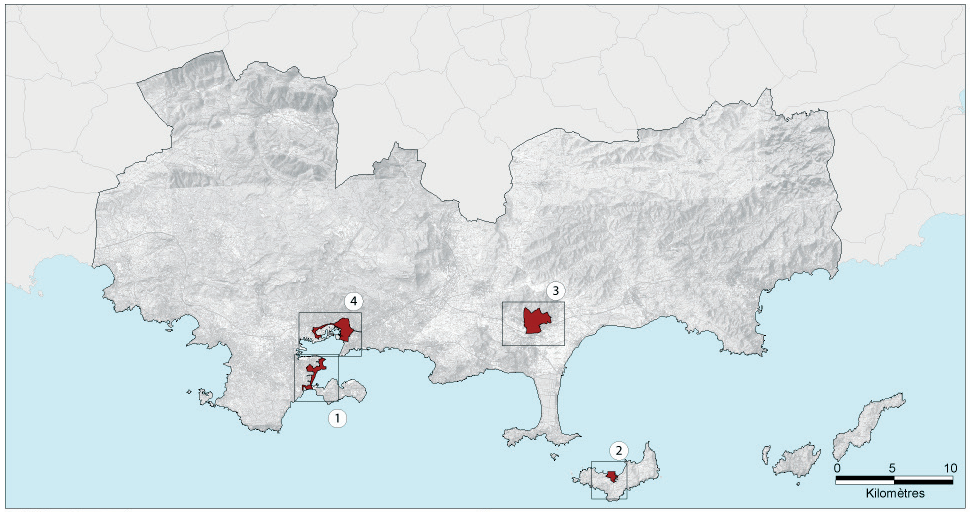


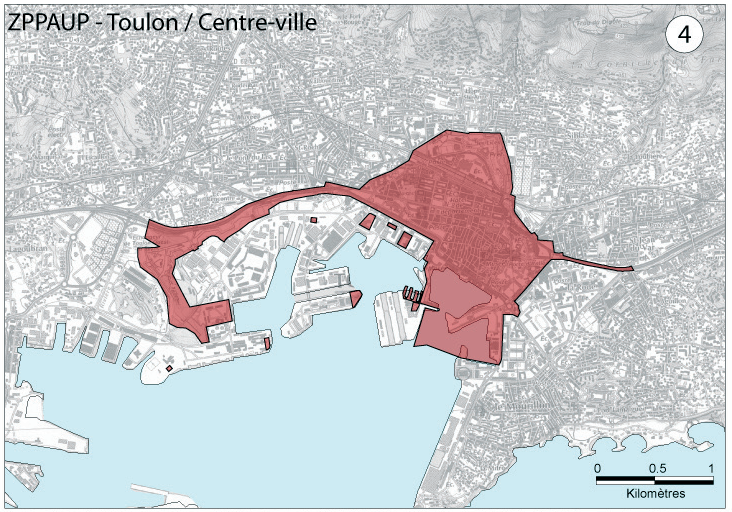
Liste des monuments historiques classés

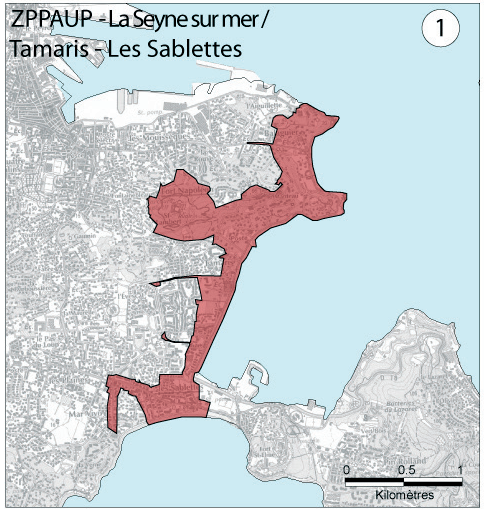
1. Porte de l'ancien hôpital maritime
2. Porte principale de l'Arsenal
3. Eglise Saint Louis
4. Cathédrale Sainte Marie de la Sed
5. Cariatides de Pierre Puget
6. Eglise Saint François de Paule
7. Restes du château
8. Rue Paradis, façade de la maison Romane
9. Porte Saint Paul
10. Eglise Saint Paul
11. Chapelle Saint Blaise dite Tour des Templiers
12. Eglise Saint Louis
13. Enclos de la Madrague comprenant les ruines d'une ancienne cité romaine présumée Tauroentum
14. Eglise Saint Laurent dans sa totalité
15. Maison : 20, rue Gambetta et 77, rue Marcellin Berthelot
16. Eglise de Six Fours les Plages
17. Vestiges de l'enceinte de l'oppidum du Castellas
18. Restes du château de Forbin, à la Montjoie
19. Eglise (liste de 1846)
20. Chapelle Romane
21. Villa l'Artaude
22. Partie de l'oppidum de Costebelle
23. Cité gréco-romaine d'Olbia Pomponiana, vestige situé dans le quartier de Saint Pierre de l'Almanarre
24. Restes de l'ancienne Chartreuse de la Verne
25. Ancien Fort de Brégançon et îlot qui le supporte
26. Fort du Moulin
27. Fort de la Grosse Tour (11/04/1947)

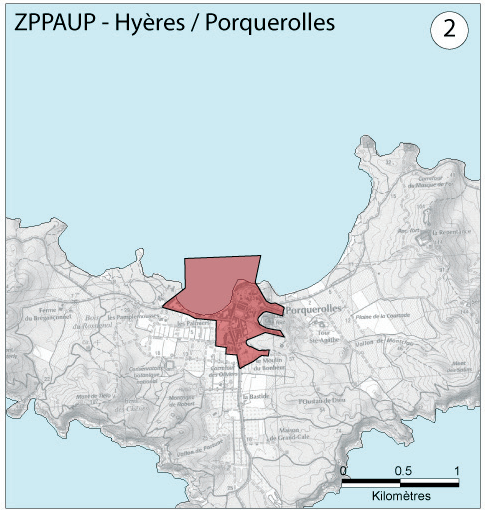
Date : Juin 2008 - Source : IGN SCAN 250, BD CARTO 2002, CDIG 83

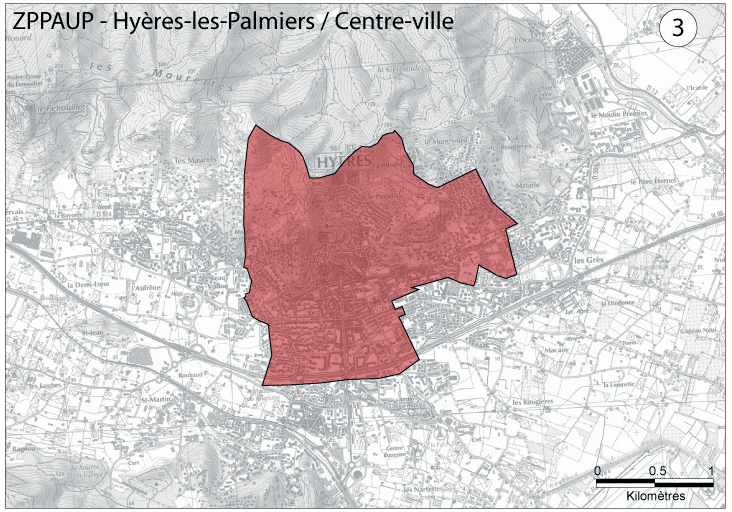
Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP)
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée











Avril 2008 Sources : AU[dat], Services Urbanismes des communes, IGN Scan 25 2001 Auteur : AU[dat]

Ici sont présentés **les caractéristiques du patrimoine de l'aire toulonnaise, architectural et urbain**, excepté le patrimoine maritime qui sera traité dans le futur chapitre individualisé « littoral » du SCoT Provence Méditerranée.

A. Le patrimoine militaire

a. La richesse du littoral

Le patrimoine militaire constitue un élément majeur de la culture de l'aire toulonnaise, tant la construction de fortifications, de casernes, de ports de guerre, est intimement liée aux grands événements de l'histoire et marque encore de manière indélébile la configuration des villes (de la rade de Toulon et des îles d'Or notamment) et la constitution des paysages. L'importance de la Rade de Toulon est due à son mouillage de grande profondeur, qui a motivé l'installation de l'arsenal au tout début du XVII^{ème} siècle. Mais la reconnaissance de son importance stratégique en tant que port français remonte au milieu du XVI^{ème} siècle, après l'invasion de Barberousse. Au fil du temps les pouvoirs qui se sont succédés, ont toujours été désireux d'améliorer la défense de la rade, pour protéger ce lieu stratégique.

Les forts de la rade de Toulon / La Seyne :
- La Tour Royale ;
- Le fort Balaguier ;
- Le fort de l'Eguillette ;
- Le fort Napoléon ;
- Le fort Saint-Louis.



Tour Royale - Toulon

Les autres forts de la côte :
- Le fort de Brégançon (Bormes) ;
- Les forts du Gros-Cerveau (Ollioules-Sanary) ;
- Le fort de Peyras (La Seyne) ;
- Les forts du Caume-Est et du Caume-Ouest (Evenos) ;
- Les forts de l'Estissac, de l'Eminence, de Port-Man (île de Port-Cros) ;
- Les 7 forts de Porquerolles ;
- ...

b. Des enjeux de valorisation et de reconversion

Globalement, il existe déjà une valorisation de ce patrimoine, notamment à l'échelle communale, dans le cadre de la restauration d'éléments bâtis souvent inscrits ou classés monuments historiques. Certains de ces forts font déjà l'objet de reconversion / mise en valeur : ponctuellement ou à l'année, pour des expositions culturelles (arts plastiques, festival de jazz...).
Il existe également une valorisation de ce patrimoine à une échelle plus large, dans le cadre de la mise en réseau du patrimoine militaire, notamment grâce à l'action de TPM « La route des forts » / « Balades dans les forts de l'agglomération ».

Concernant plus particulièrement le patrimoine militaire de Toulon, il dépasse largement le simple travail de fortification de Vauban (les fortifications commencent dès la Renaissance). La valorisation faite à l'heure actuelle du patrimoine n'est probablement pas à la hauteur de la richesse du patrimoine et de l'histoire militaire de Toulon.

Les enjeux de la reconversion des sites militaires sont importants sur l'aire toulonnaise. En effet, comme de nombreuses villes en France qui ont été confrontées à la restructuration des armées entreprise par le Ministère de la Défense après la fin des années 1980, la réorganisation a conduit à la fermeture de casernes qui n'étaient plus utiles à l'accomplissement des missions militaires, mais aussi à celle de nombreux sites qui assuraient la logistique accompagnant les unités dissoutes ou déplacées. Ces sites libérés, parfois en plein coeur de ville et/ou en bord de mer, sont de véritables opportunités pour repenser l'aménagement du territoire, attirer de nouveaux habitants et développer services et loisirs à proximité ou au sein des centres.

B. Le patrimoine industriel

a. Les chantiers navals



Pont Levant - La Seyne-sur-Mer

La Seyne-sur-Mer a dû son développement principalement à l'implantation de constructions navales. La fermeture des chantiers navals s'est opérée entre 1986 et 1989. Malgré les démolitions de certains bâtiments emblématiques de l'activité des chantiers (ancienne clinique et cantine des chantiers navals), qui disposaient de valeur architecturale et constituaient des lieux chargés de mémoire liés à la vie quotidienne des travailleurs des chantiers, la ville a su tirer parti récemment de son patrimoine industriel.

En effet, depuis 2004, des travaux de réaménagement ont été lancés sur le site des Anciens chantiers navals, friche industrielle laissée à l'abandon (environ 40 ha) depuis près de vingt ans. Le parti pris d'aménagement permet de témoigner en partie du passé industriel et maritime de la ville (symbolisé notamment par la rénovation de la porte des chantiers et celle du Pont levant, inscrit au titre des monuments historiques).

b. L'exploitation du sel sur les salins d'Hyères

Les salins d'Hyères (Vieux Salins et Salins des Pesquiers : environ 900 ha sur la Rade d'Hyères) constituent le témoignage d'une exploitation traditionnelle de l'espace littoral et laissent l'héritage d'un patrimoine salinier dans ses dimensions historiques et culturelles. L'exploitation a débuté dès le début du millénaire sous différentes formes et ce jusqu'en 1966, date à laquelle la Compagnie des Salins du Midi devient propriétaire du site des Pesquiers (la cessation définitive d'activité pour les deux sites ayant eu lieu en 1995 pour des raisons économiques).

Cet ensemble a été acheté par le Conservatoire du Littoral en septembre 2001. Gestionnaire des sites depuis le 1er janvier 2004, TPM met en oeuvre avec lui, l'assistance technique et scientifique du Parc national de Port Cros et en partenariat avec la commune d'Hyères, un plan de gestion qui conjugue la préservation de la nature et des paysages et l'ouverture raisonnée au public. Par ailleurs, un schéma d'interprétation est en cours d'élaboration.

L'ouverture au public de l'ancienne activité salinière sera mise en place en 2008 à travers des visites « Mémoire du Sel » sur les Salins des Pesquiers. Par ailleurs, le Conservatoire du Littoral a rénové la maison Saint-Nicolas au coeur des vieux salins (accueil, exposition, projection de films ...).



Vieux salins - Hyères

C. Le patrimoine de villégiature

Deux ensembles majeurs de villégiature sont à mentionner sur l'aire toulonnaise :

a. Tamaris, à la Seyne sur Mer

Tamaris est un exemple majeur de « ville parc saisonnière » et de patrimoine lié à la villégiature. Il présente un intérêt à la fois historique et architectural et fait l'objet d'une ZPPAUP « ancienne station climatique de Michel Pacha à Tamaris et le village des Sablettes ». Tamaris est le coeur de la station d'hiver aménagée et créée de toute pièce par Michel Pacha « le bâtisseur des rivages ». (Époque de construction : à partir 1880 - 20ème siècle). L'éclectisme architectural domine : influences orientales, style néomauresque, inspirations toscanes, vénitiennes, typologie néoclassique, morphologies palatiales ou courantes type chalet ou cottage. Une soixantaine de demeures sont construites en amphithéâtre sur les pentes sud du Fort Napoléon au milieu d'une végétation dense, exotique et méditerranéenne.



Institut de Physiologie Marine - Université de Lyon - Tamaris

b. Hyères

Hyères est réputé depuis le XVIIIème siècle comme site de villégiature et ville de cure. C'est réellement à partir de 1815, que la station climatique prend son véritable essor pour atteindre son apogée entre 1825 et 1875. Ouverture d'un premier casino en 1864, courses hippiques en 1865, bals dans les grands hôtels, carnaval, bataille de fleurs...

La ville s'étend alors hors des remparts et se développe selon des principes complètement à l'opposé de ceux de la ville médiévale et entièrement influencés par la villégiature (orientation sud-est généralisée vers le soleil et la mer, les rues et les places sont des promenades bordées de palmiers et agrémentées de kiosques à musiques). Trois quartiers se développent à partir de la ville médiévale (le quartier sud-est avec de hauts immeubles 1900, le quartier Châteaubriand, le quartier ouest par l'action d'Alexis Godillot). A la même époque, des villas et des hôtels commencent à être construits dans des quartiers plus éloignés de la ville et plus proches du bord de mer comme Costebelle, l'Almanarre ou la Plage. La ville climatique est inscrite aujourd'hui en ZPPAUP (ainsi que la ville médiévale).

D. Le patrimoine XXème siècle

a. Le label XXème siècle

Le label Patrimoine du XXème siècle, institué en 1999 (circulaire du 1er mars 2001) par le Ministère de la Culture et de la Communication, est destiné à faire connaître les productions remarquables de ce siècle (1900-1975) en matière d'architecture et d'urbanisme.

Ce label a été créé en vue d'identifier et de signaler à l'attention du public, au moyen d'un logotype, les édifices et ensembles urbains qui, parmi les réalisations architecturales de ce siècle, sont autant de témoins matériels de l'évolution technique, économique, sociale, politique et culturelle de notre société. Sans incidence juridique ni financière, ce label est attribué par le Préfet de région, après examen par la Commission Régionale du Patrimoine et des Sites, et matérialisé par une plaque signalétique.

b. Des ensembles urbains et balnéaires et des villas individuelles de bord de mer

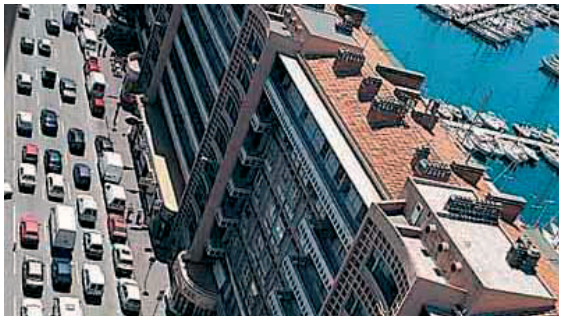
A la fin 2007, sur le territoire de l'aire toulonnaise, 27 ensembles sont concernés par ce label, concernant aussi bien des ensembles urbains (« frontale de Toulon », quartier du Port Marchand…), des immeubles d'habitation, des « ensembles » et résidences balnéaires (hameau des Sablettes, Simone Berriau Plage aux Salins à Hyères), que des villas particulières, notamment au Lavandou.

• **Le hameau des Sablettes (avec Tamaris) :** ensemble urbain inscrit en ZPPAUP de densité moyenne, essentiellement dédié à l'habitat, services et commerces de proximité, bâtiments publics, réalisé entre 1950 et 1953 par Fernand Pouillon. Les constructions présentent une simplicité de volume, une unité d'aspect extérieur et des matériaux (appareils de pierres de taille blondes du Gard et modénature[1]) ainsi qu'une cohérence formelle entre espaces publics et architecture.



Hameau des Sablettes - La Seyne-sur-Mer
(source : service communication de la ville de la Seyne-sur-Mer)

• **La Frontale de Toulon :** ensemble d'immeubles sur le port de Toulon datant de la période de la reconstruction du port après la 2nde guerre mondiale. La reconstruction démarre en 1946 avec l'architecte Louis Madeline. Un consensus est adopté sur le remblaiement du port marchand, en vue d'accueillir un périmètre de compensation, et sur l'ouverture d'une voie de transit est-ouest.
Alors que les fondations sont en cours, Eugène Claudius-Petit juste arrivé au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) fait remplacer Madeline par Jean de Mailly en 1950.
Le projet se composera désormais d'un ensemble unitaire de 4 blocs de type barre, alignés sur le quai exclusivement piéton.
Le projet obtient le prix de la triennale de Milan en 1952 pour son architecture expérimentale issue du mouvement moderne (de l'îlot à la barre). Il est à noter que cet ensemble d'immeubles est compris dans le périmètre de la ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) du centre-ville de Toulon.



Immeubles du port de Toulon (DRAC PACA)

E. Le patrimoine local et identitaire

Les ensembles et sites listés ci-dessous ne constituent pas tous des éléments patrimoniaux et architecturaux remarquables dans le sens où ils ne font pas tous l'objet de reconnaissance particulière mais ils participent très largement à l'identité culturelle de l'aire toulonnaise :

- Les villages perchés / centres médiévaux, tels que La Cadière, Le Castellet, Hyères, Bormes… ;
- Les quartiers faubouriens XVIIIème/ XIXème, notamment ceux de Toulon, La Seyne ;
- Les « cabanons », notamment de la bande littorale Est toulonnaise ;
- Les petits ports d'intérêt patrimonial, notamment certains petits ports au caractère pittoresque comme celui de la Madrague sur la presqu'île de Giens ;
- Le patrimoine agronaturel historique et emblématique, avec ses paysages et bastides agricoles comme le Cap Bénat, la vallée de Sauvebonne ;
- Les hameaux agricoles et de pêcheurs…



Cabanons de Cabasson - Bormes

[1]modénature : terme d'architecture – élément d'ornement constitué par les profils des moulures d'une corniche.

4

Paysages



Hyères, vue depuis la Californie

A. Les grands fondements du paysage de l'aire toulonnaise : le relief, la géologie et la mer

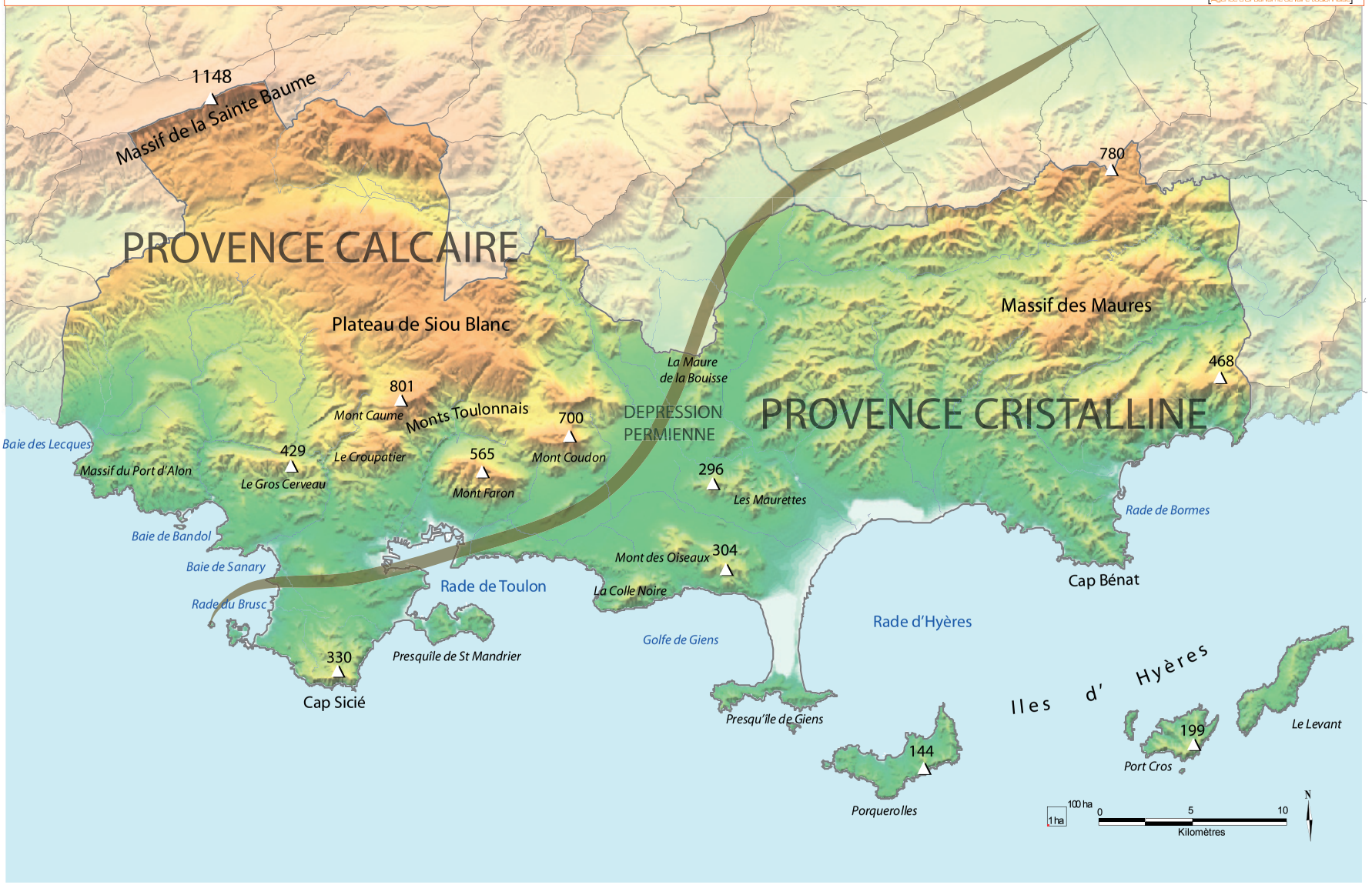
L'aire toulonnaise est caractérisée par la présence d'un **relief marqué** (culminant jusqu'à 1148m) qui structure l'ensemble du territoire en une succession de grandes lignes paysagères. Dans l'arrière pays, le relief s'organise en deux grands ensembles géologiquement différents et séparés par la dépression permienne (espace de plaine intérieure qui traverse l'ensemble du département). La dichotomie géologique est à l'origine de la diversité des paysages naturels (morphologie du relief et végétation). Ces grands ensembles forment de véritables remparts et dessinent la grande toile de fond paysagère du territoire du SCoT Provence Méditerranée. Sur la bande côtière, des collines isolées émergent des plaines littorales.

Ce relief marqué multiplie les situations de covisibilité et également les points de vue.

La mer constitue l'autre composante structurante des paysages de l'aire toulonnaise. Le découpage en rades, baies, îles et presqu'îles est caractéristique de ce littoral. Cette situation géographique, en fermant souvent les perceptions vers les grands horizons, apparente certains espaces maritimes (rade de Toulon, rade du Brusc, rade d'Hyères) à des lacs. La présence du relief en bord de mer permet des situations de balcons, en offrant des visions panoramiques lointaines, mais restreint parfois les situations de covisibilité depuis et vers l'intérieur des terres.

Les grands fondements du paysage de l'aire toulonnaise
Le relief, la géologie et la mer

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]



B. Les grandes dynamiques paysagères du territoire

L'aire toulonnaise a connu en une trentaine d'années un fort développement urbain réalisé sur un mode extensif, de manière privilégiée en plaine et sur les versants naturels des collines littorales.

Face à ce fort développement, de multiples protections ont été mises en place à travers le classement de sites ou l'acquisition de terrains par le Conservatoire du Littoral et le Conseil Général (cf chapitre 1.5), ceci afin notamment de préserver des espaces de respiration sur le littoral, certains des paysages agro-naturels littoraux et certains des arrières plans paysagers. Cette protection a plutôt concerné les grands massifs nord toulonnais, les caps naturels, les îles et les zones humides.

Ainsi, par manque de protection, ce sont essentiellement les paysages agricoles qui se sont déstructurés le plus rapidement (par urbanisation et enfrichement) sous l'effet de la pression urbaine. Cette disparition des paysages agricoles, notamment les paysages de restanques, est aggravée par les dynamiques de reforestation spontanée des versants, qui fait suite à l'abandon progressif des cultures.



C. Une alternance de paysages naturels, agricoles et urbains

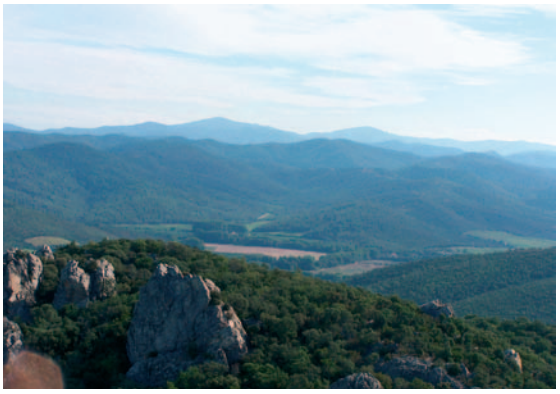
L'aire toulonnaise s'organise en plusieurs séquences de paysages naturels, agricoles et urbains instaurant une diversité des images et des ambiances (cf les 8 grands ensembles paysagers), ainsi qu'une alternance des perceptions. Ces éléments sont parmi les principaux facteurs de l'attractivité résidentielle et touristique du territoire.

a. Des paysages naturels terrestres et littoraux prédominants

Les grands paysages naturels terrestres (forêts, boisements...) sont cantonnés quasi exclusivement sur les espaces de reliefs, accentuant d'autant leurs impacts paysagers sur le territoire. Ces espaces naturels marquent de manière permanente la grande toile de fond paysagère et offrent encore aujourd'hui des respirations conséquentes sur le linéaire côtier. Le maintien de boisements sur certaines collines dans le coeur du tissu urbain renforce le sentiment de proximité qui existe entre ville et nature.

Les paysages naturels de la Provence calcaire, marqués par de grands escarpements et le chaos des roches blanches bien perceptibles émergeant du tissu végétal (garrigues, forêts de pin d'alep et de chêne vert), contrastent avec les paysages naturels de la Provence cristalline, caractérisés par la douceur des formes où les roches et la végétation, au ton plus sombre, (suberaies, maquis) se mêlent dans une harmonie plus verdoyante. La frange méridionale des massifs supporte également des essences plus exotiques (mimosas, eucalyptus...). Le linéaire côtier présente des paysages naturels diversifiés tantôt abrupt et découpé par les roches et les falaises des collines plongeant dans la mer, tantôt plus doux en plages de sables sur les espaces de plaines et tantôt plus marécageux à la rencontre de l'eau douce des fleuves côtiers et des étangs salés.

Les cours d'eau sont le lien naturel entre ces espaces naturels et le littoral. Ils sont globalement peu perceptibles à l'échelle du SCoT Provence Méditerranée. Seuls le Gapeau et le Réal Martin développent des ripisylves suffisamment conséquentes pour marquer les paysages de la dépression permienne. Les autres cours d'eau sont souvent simplement signifiés dans le paysage par une ligne de cannes de Provence et une mince ripisylve. Les cours d'eau sont plus lisibles dans le paysage lorsqu'ils développent un espace inondable plus large sur la plaine côtière, en créant des paysages de zone humide notamment autour du Plan de la Garde et de la plaine du Ceinturon à Hyères. Au sein des espaces urbains, ces cours d'eau ont souvent été gommés des paysages par recouvrement et réductions à de simples canaux bétonnés pour faciliter l'écoulement des eaux. Toutefois quelques rares opérations de mise en valeur existent sur le territoire (la traversée de la Reppe dans le cœur d'Ollioules ou encore le Gapeau à Solliès Pont).





b. Des paysages agricoles diversifiés

Les paysages agricoles représentent encore aujourd'hui une composante structurante du paysage de l'aire toulonnaise. Ils marquent les entrées Ouest (vignes de Bandol) et Est (Vignes et vergers de la vallée du Gapeau et du piémont des Maures) sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée. Ces paysages, même s'ils sont souvent constitués par des espaces « d'entre deux » (Cf D), permettent de maintenir des respirations en rompant de manière plus ou moins franche le continuum urbain.

La diversité de l'économie des agricultures induit des paysages agricoles variés sur l'ensemble du territoire :

- Les paysages viticoles de la dépression permienne, du piémont et des vallées des Maures ainsi que de la dépression du Beausset sont structurés par de grands domaines marqués par des bastides imposantes souvent agrémentées d'alignements d'arbres (palmiers, pins ou platanes).

La présence de vigne en restanques dans le bassin du Beausset offre un paysage agricole emblématique et culturel représentatif des adaptations aux terrains difficiles.

- Les espaces horticoles autour de Hyères et sur le plan d'Ollioules offrent un paysage plus construit de part leurs structures en petites parcelles et par l'implantation de serres. Ces paysages sont également sur la plaine d'Hyères marqués par les canaux de drainage et leur végétation de cannes de Provence. L'activité horticole est dans une période de crise se traduisant à certains endroits par des paysages « fantômes » de serres abandonnées.

• Les vergers de fruitiers (figuiers, pêchers, oliviers…) dans la vallée du Gapeau et de Sauvebonne ainsi que dans la vallée des Borrels et du Pas du Cerf instaurent une diversité paysagère au sein des espaces dominés par la viticulture. La culture de la canne de Provence témoigne de l'investissement des zones inondables.

• Les exploitations maraîchères en bordure des villes avec ses abris bas, ses légumes en plein champ ou sous tunnel signalent la diversité des produits que l'on va retrouver sur les marchés au cœur des villes et villages.

• Les vergers d'oliviers sur restanques avec leurs murs en pierres sèches bien souvent autour des habitations modernes éparpillées sur les espaces naturels sont davantage sur ce territoire les témoins d'un certain idéalisme paysager issu des représentations collectives de l'agriculture en Provence que d'une reconquête agricole active.



c. Des paysages urbains en perte de qualité

Les centres historiques offrent des paysages bâtis de qualité et des silhouettes bien perceptibles dans les grands paysages (village perché, ville appuyée sur le versant, village ramassé autour d'un promontoire etc…). Le développement touristique du XIX^{ème} siècle a également contribué à la richesse des paysages urbains avec des implantations de villas et hôtels au style architectural plus luxueux, voire exotique, au cœur des villes et sur certains versants littoraux.

Depuis quelques décennies, les nouveaux paysages urbains apparaissent plus pauvres en qualité du fait de la standardisation des formes urbaines (lotissements, zones d'activités et industrielles, zones commerciales) et des extensions s'effectuant la plupart du temps sans réelle prise en compte du contexte paysager des sites et sans composition urbaine.
Cette perte de qualité paysagère est fortement perceptible au niveau des entrées de ville, où la fonctionnalité a primé sur une réelle volonté de mise en scène (entrée brutale des autoroutes dans le cœur d'agglomération, organisation anarchique et manque de lisibilité des fonctions, faible qualité architecturale des bâtiments et des espaces d'activités, multiplication des panneaux publicitaires…). Les efforts en terme de requalification des entrées de ville, quand il y en a eu, se sont le plus souvent portés sur la valorisation des entrées des cœurs historiques, identitaires et plus touristiques, sans tenir compte des nouvelles entrées de villes.

d. Les « paysages d'entre-deux »

La dynamique urbaine qu'a connu le territoire a contribué à une disparition des limites franches entre espaces bâtis et espaces naturels ou agricoles. Ceci au profit d'espaces de franges qui offrent des paysages flous où s'entremêlent habitat diffus, activités éparses, friches agricoles et reliquat d'espaces naturels. Ce sont les paysages « d'entre deux ».



Ces paysages sont fortement présents dans l'aire toulonnaise, plus particulièrement le long des infrastructures et entament la qualité paysagère des entrées de villes et d'agglomération ainsi que les alternances ville / campagne. Le manque de lisibilité de ces alternances compromet la qualité paysagère des entrées de villes et d'agglomération en rendant leur identification difficile.

D. Une proximité ville / nature riche et originale

Globalement l'aire toulonnaise dispose d'un potentiel considérable en espace récréatif grâce la multiplicité, la diversité et la qualité (pas toujours reconnue) des espaces naturels au sens large (mer, plages, forêt, agriculture, parcs) et leur proximité avec l'agglomération. Toutefois, ce potentiel n'est pas exploité à son maximum, en dehors du sentier du littoral, alors qu'un véritable réseau pourrait permettre de relier et de mettre en valeur la richesse et la complémentarité des espaces agro naturels du territoire.

a. Les collines et la mer : le 1er parc de l'aire toulonnaise

La particularité du territoire de l'aire toulonnaise est la proximité entre les espaces naturels et la ville. Cette proximité n'est pas que visuelle et un certain nombre d'espaces naturels, notamment les collines du cœur d'agglomération (Forêt de Janas, Gros Cerveau, Mont Faron, Maurettes...) et la bande littorale (île du Gaou, Pointe Nègre, Mourillon...) font l'objet d'une valorisation par les collectivités (ENS du Conseil Général, TPM, villes...) leur conférant de plus en plus un statut de parc urbain.

Ces aménagements adaptés à tous les types de public permettent une grande diversité de loisirs depuis le simple lieu de repos (Pins Penchés à Carqueiranne ou parc Victorin Blanc à Sanary...) jusqu'au parcours plus sportif du sentier du littoral (Cap Bénat, Presqu'île de Giens...) en passant par les ballades familiales (plage des Vieux Salins, route du Sel en hiver, Mine du Cap Garonne...).

Le sentier du littoral, aménagé en quasi continu sur le linéaire côtier du SCoT Provence Méditerranée, permet de mettre en réseau l'ensemble des sites littoraux et notamment les sites les plus attractifs.

b. Les parcs et jardins urbains

L'aire toulonnaise bénéficie de parcs et jardins contribuant à la qualité des espaces urbanisés. Cinq parcs et jardins1 de l'aire toulonnaise, ouverts au public, bénéficient du label « jardin remarquable » du Ministère de la Culture, récompensant la qualité de l'entretien, l'intérêt botanique, l'intégration dans le site et la qualité des abords, la présence d'éléments remarquables et l'intérêt historique.

Un grand projet de Parc Départemental de Nature sur le plan de la Garde et du Pradet, à proximité immédiate du cœur d'agglomération et bien desservi à terme par les transports en commun, est aujourd'hui en cours d'élaboration.

Les jardins privés contribuent également à la qualité des espaces urbanisés, permettant d'adoucir la ville. Pour certains ensembles urbains, cette ambiance et harmonie de « villes-jardins » ont pleinement participé à la renommée touristique historique du territoire et notamment celle des villes climatiques en étant essentiellement composés d'essences exotiques, témoins des travaux d'acclimatation ou de l'imaginaire collectif.

c. Un manque de mise en valeur des cours d'eau

Certains cours d'eau ont fait l'objet d'une mise en valeur de leurs abords (Le Vallon des Amoureux à Toulon, la Reppe à Ollioules, Le Gapeau « Parc Peiresc » à Belgentier) dans une optique d'accueil du public ou d'axe vert. Globalement ces types d'opération sont peu nombreux à l'échelle du territoire du SCoT Provence Méditerranée alors qu'ils peuvent constituer des véritables supports de modes doux, notamment pour relier les espaces agro naturels et les villes de l'arrière pays à la mer et aux espaces touristiques de bord de mer.

[1]Les parcs Olbius Riquier, St Clair et St Bernard à Hyères, le jardin d'oiseaux tropicaux à la Londe et le jardin d'Orvès à la Valette.

d. Des attaches aux terroirs agricoles

L'aire toulonnaise bénéficie également d'une grande proximité avec les espaces agricoles. Cette accroche au terroir participe pleinement à la qualité du cadre de vie des habitants. Elle est visible au cœur des villes et villages par l'intermédiaire des marchés paysans, où les productions locales se retrouvent au cœur des villes et villages, le long des routes par la vente directe des produits ou encore via le développement des AMAP (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne).

Certains grands domaines agricoles autorisent l'accès du public sur leur domaine (domaine de la Navarre à la Crau, domaine de la Castille à Solliès-Ville) permettant à la population de bénéficier d'un cadre paysager souvent exceptionnel.

Cependant le territoire est globalement peu pourvu en jardins familiaux malgré la présence d'un certain nombre d'espaces en friches et aptes à la mise en valeur agricole au contact direct des habitations.

E. Les sites d'intérêt paysager spécifiques

Certains sites de l'aire toulonnaise ont un intérêt paysager « par leur unité et leur cohérence, ou encore par leur richesse particulière en matière de patrimoine ou comme témoins de modes de vie et d'habitat ou d'activités et de traditions industrielles, artisanales, agricoles et forestières ».

Une partie de ces paysages est déjà reconnue par l'Etat à travers des outils de protection (classement ou inscription de site...) ou encore par les collectivités elles-mêmes (achats du Conseil Général, établissement de ZPPAUP par les communes...).

a. Les sites agro naturels d'intérêt paysager spécifiques

- Le versant sud du corps principal du massif de la Sainte Baume à la silhouette vallonnée emblématique offrant une toile de fond minérale à l'ensemble de l'ouest du territoire ;

- Les vignes et collines du massif du Port d'Alon offrant un espace de respiration sur le littoral entre Bandol et St Cyr et comportant des caractéristiques géologiques remarquables (dune fossile) ;

- Les gorges d'Ollioules, le vallon du Destel et les Grès de Ste Anne d'Evenos offrant un paysage de chaos rocheux et formes géologiques originales (Marmites, Rocher « tortue ») ;

- Les vignes du Castellet offrant une mosaïque viticole préservée caractéristique de l'exploitation de l'AOC Bandol ;

- Le massif du cap Sicié, ses falaises schisteuses plongeant dans la mer et ses plages de sable noir ;

- L'archipel des Embiez et la rade du Brusc, succession d'îlots naturels autour d'une rade peu profonde ;

- L'ensemble des monts toulonnais (Baou des Quatres Aures, Mont Faron, Mont Caume, Mont Coudon) dessinant l'arrière plan naturel et montagneux caractéristique de la rade toulonnaise et du cœur métropolitain et support d'un patrimoine militaire conséquent ;

- Le Mont Coudon marquant très fortement les paysages de l'entrée Est de l'agglomération toulonnaise de part sa silhouette montagneuse imposante ;

- Le massif du Gros Cerveau, ses forts et son piémont agricole, reliquat des paysages caractéristiques provençaux de restanques. Ces restanques souvent en gros appareil sont les témoins des modes d'aménagements pour la culture en terrain pentu ;

- Le grand Plan d'Ollioules et Notre Dame de Pépiole à Six Fours, espace agricole en entrée ouest d'agglomération s'étalant le long de la Reppe ;

- Les terrasses du clip du Beausset et du val d'Aren, alliant une mixité d'espace naturel et agricole et offrant un point du vue remarquable sur l'ensemble du bassin du Beausset ;

- Le Plan de la Garde et du Pradet, un des derniers espaces humide d'eau douce en Méditerranée, aux portes de l'agglomération toulonnaise ;

- Le massif de la colle Noire, ses forts et sa mine délimitant la grande rade de Toulon et les restanques fleuris du Canebas et du Bau Rouge, dernières restanques agricoles en bord de mer ;

- Le système des étangs du littoral hyérois (Vieux Salins, Etang des Pesquiers Marais Redon et des Estagnets) offrant des grands paysages humides uniques et témoignant de l'ancienne activité salinière sur cette partie du littoral méditerranéen français entre la Camargue et l'Italie ;

- La presqu'île de Giens (double tombolo, falaises de la pointe des Chevaliers..), présentant une forme géologique rare à l'échelle mondiale ;

- Le massif du cap Bénat, ses piémonts agricoles et ses plages offrant des espaces naturels et viticoles totalement préservés ponctués de bastides et de forts en bord de mer ;

- L'ensemble des îles d'Hyères (Porquerolles, Port Cros, Bagaud, Le Levant) offrant des paysages insulaires méditerranéens préservés, des espaces viticoles en bord de mer et agrémentés d'une multitude de forts et batteries ;

- Le cœur du massif des Maures offrant un paysage forestier particulièrement riche de subéraies et d'anciennes châtaigneraies et ponctué d'un patrimoine religieux pluriséculaires (chartreuse de la Verne, menhirs du plateau de Lambert, dolmen de Gaoutabry) ;

- Le Fenouillet et ses piémonts agricoles offrant une silhouette particulière imprégnant l'entrée Ouest de Hyères et présentant des alignements de palmiers desservant des bastides à l'architecture singulière ;

- La vallée de Sauvebonne et de la Roquette se déroulant le long de la ripisylve marquée du Réal Martin et du Gapeau offrant un paysage agricole préservé et son système de bastides aux alignements plantés ;

- Les vallées des Borrels et du Pas de Cerf, langue d'agriculture (viticulture et arboriculture) ponctuées de hameaux s'insinuant au cœur du massif des Maures.

b. Les sites bâtis d'intérêt paysager spécifiques

- Le système des villages perchés de la Cadière et son piédestal agricole en restanques et du Castellet marquant fortement par leurs silhouettes le paysage d'entrée Ouest du territoire depuis l'A50 ;

- Le village d'Evenos et son château aux matériaux basaltiques offrant un point de vue remarquable au dessus des gorges d'Ollioules ;

- Le centre historique d'Ollioules en contrebas de son château et au bord de la Reppe ;

- Le village du Revest au pied de sa tour sarrasine et surplombant le lac de Dardennes ;

- La vieille ville de Sanary nichée au creux de sa baie dominée par la silhouette de l'église et de la tour carré ;

- La corniche Tamaris offrant un paysage de villas luxueuses et anciens hôtels sur les bords de la petite rade de Toulon et les fermes aquatiques de la baie de Balaguier ainsi que le hameau des Sablettes ;

- Le rivage Est de la grande rade de Toulon avec son urbanisation sous couvert végétal de la Corniche du Cap Brun contribuant aux perceptions paysagères naturelles de la rade et ses villages de cabaniers (Anse Méjean, Magaud, San Peyre, Pin de Galles...) ;

- La vieille ville de la Garde appuyée sur son rocher surmontée d'une chapelle ;

- La ville médiévale d'Hyères accrochée à la colline du Château et les extensions de la ville climatique autour d'avenues bordées de palmiers et de villas de différents styles architecturaux et d'anciens hôtels cossus ;

- Le hameau des Pesquiers et le village de la Capte et son tissu urbain sous pinède ;

- Le village de Giens organisé autour de sa place et ouvert sur les paysages maritimes de la presqu'île ;

- Le village de Collobrières sur les bords du Réal Collobrier, dominé par les ruines du château et de l'église ;

- Le village médiéval perché de Bormes avec son architecture en pierre de Bormes dominant l'ensemble de la plaine du Batailler ;

- Les villages perchés de Solliès-Ville et Pierrefeu et leurs silhouettes marquant les paysages d'entrée Est sur le territoire du SCoT.

F. Les huit grands ensembles paysagers

Les grandes caractéristiques paysagères de l'aire toulonnaise font apparaître 8 grands ensembles paysagers. Ces ensembles sont des bassins cohérents et homogènes dans l'organisation du relief, des types de végétation, des formes urbaines et du type de terroir. Ce découpage en 8 grands ensembles paysagers ajuste et précise sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, les grandes entités paysagères définies dans l'Atlas Départemental des Paysages du Var en cours d'élaboration, sous maîtrise d'ouvrage DIREN PACA / DDE du Var.









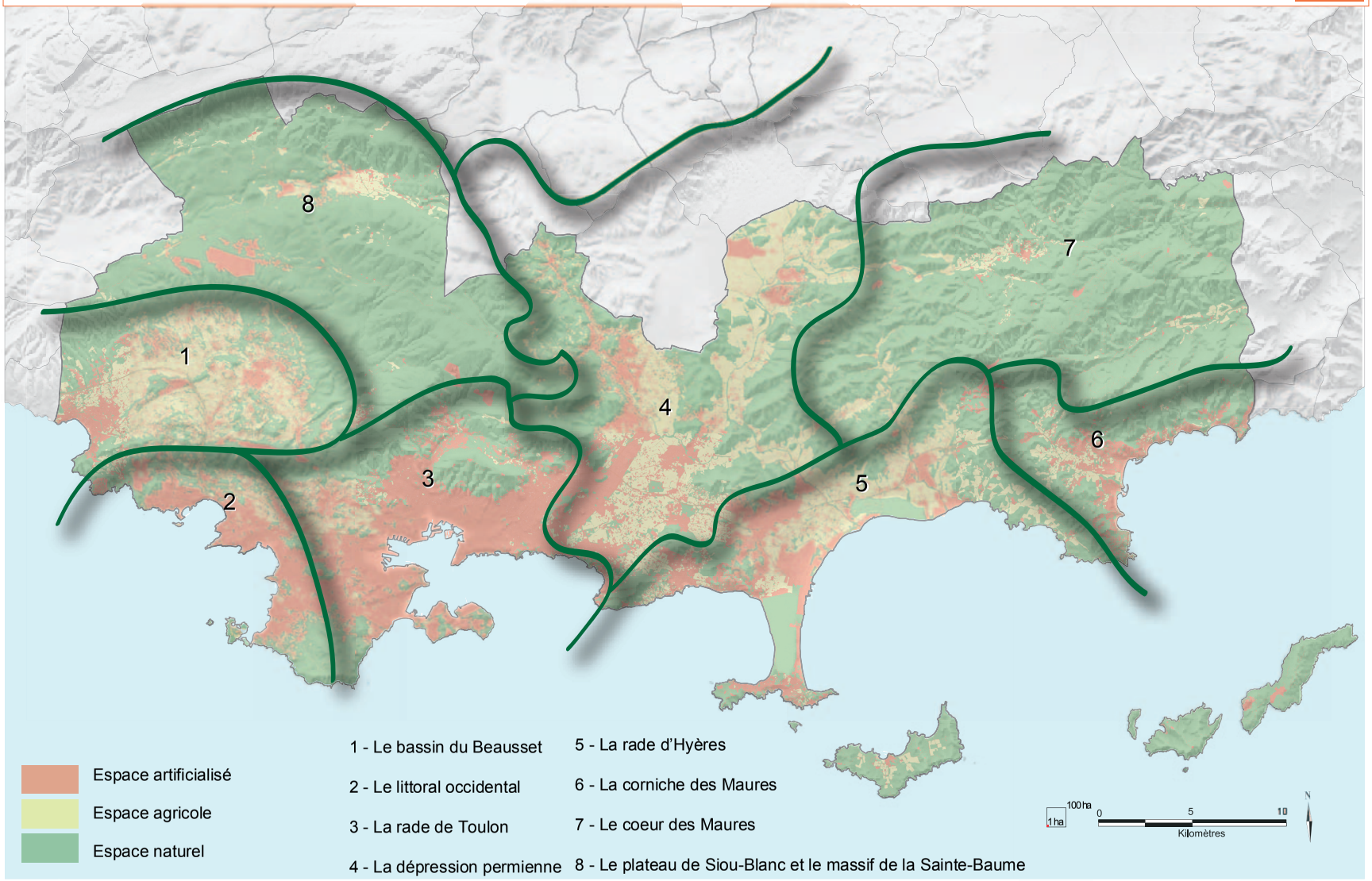






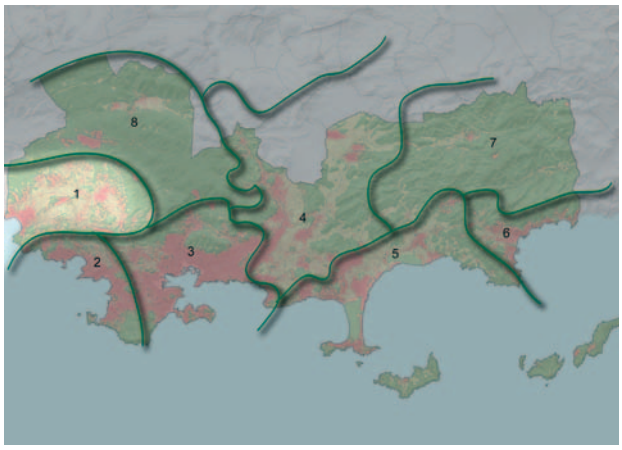


Les grands ensembles paysagers
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Janvier 2008 Sources : AU[dat], Chambre d'Agriculture du Var, Crige PACA Auteur : AU[dat]

a. Ensemble paysager 1 : Le bassin du Beausset



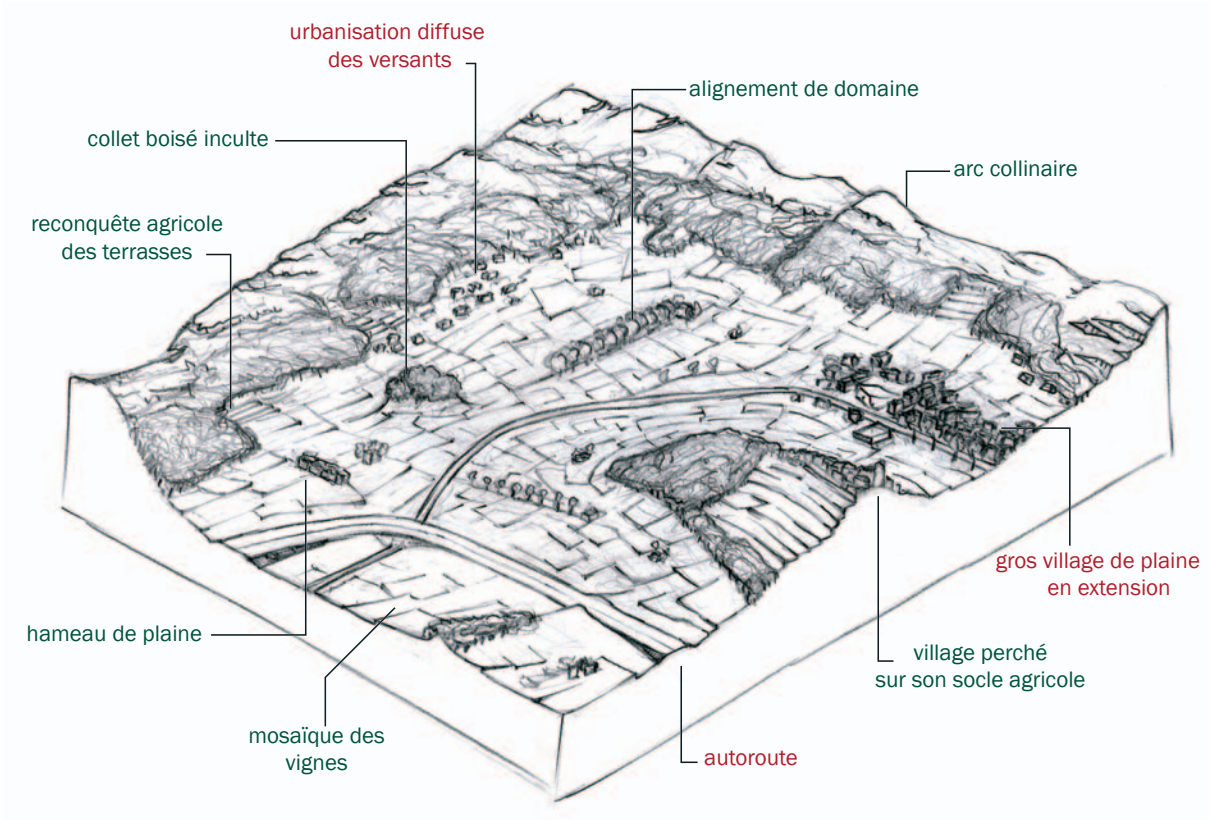
Communes concernées : St-Cyr-sur-Mer, La Cadière-d'Azur, Le Castellet, Le Beausset, Evenos





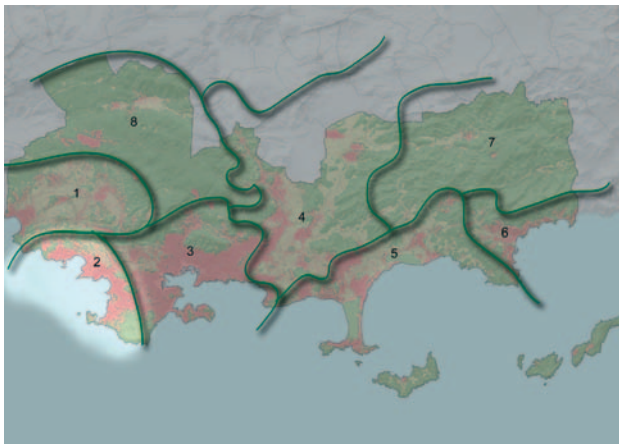

Les caractéristiques : Le bassin du Beausset est une vaste plaine viticole ceinturée par un arc collinaire boisé. La vigne et les oliviers sont également présents sur les versants sous forme de restanques. L'habitat s'organise soit dans la plaine sous forme de villages et de petits hameaux agricoles, soit sur des promontoires sous la forme de villages perchés (La Cadière et le Castellet qui se font face). La ville littorale de Saint Cyr était composée de deux entités, le vieux village agricole dans les terres, doublé par le quartier littoral des Lecques.

La plaine et les versants ont été peu à peu urbanisés sous forme d'habitat individuel lâche et de lotissements plus denses autour des villages plus importants avec l'expansion des métropoles toulonnaise et marseillaise ainsi que par le développement des résidences secondaires. Les villages de la Cadière et du Castellet ont toutefois gardé leur caractère perché identitaire en maintenant à leur pied des terres agricoles.
Les perceptions d'une entité agro naturelle confèrent au territoire une entrée Ouest de qualité.



Représentation schématique de l'ensemble paysager «Le bassin du Beausset»

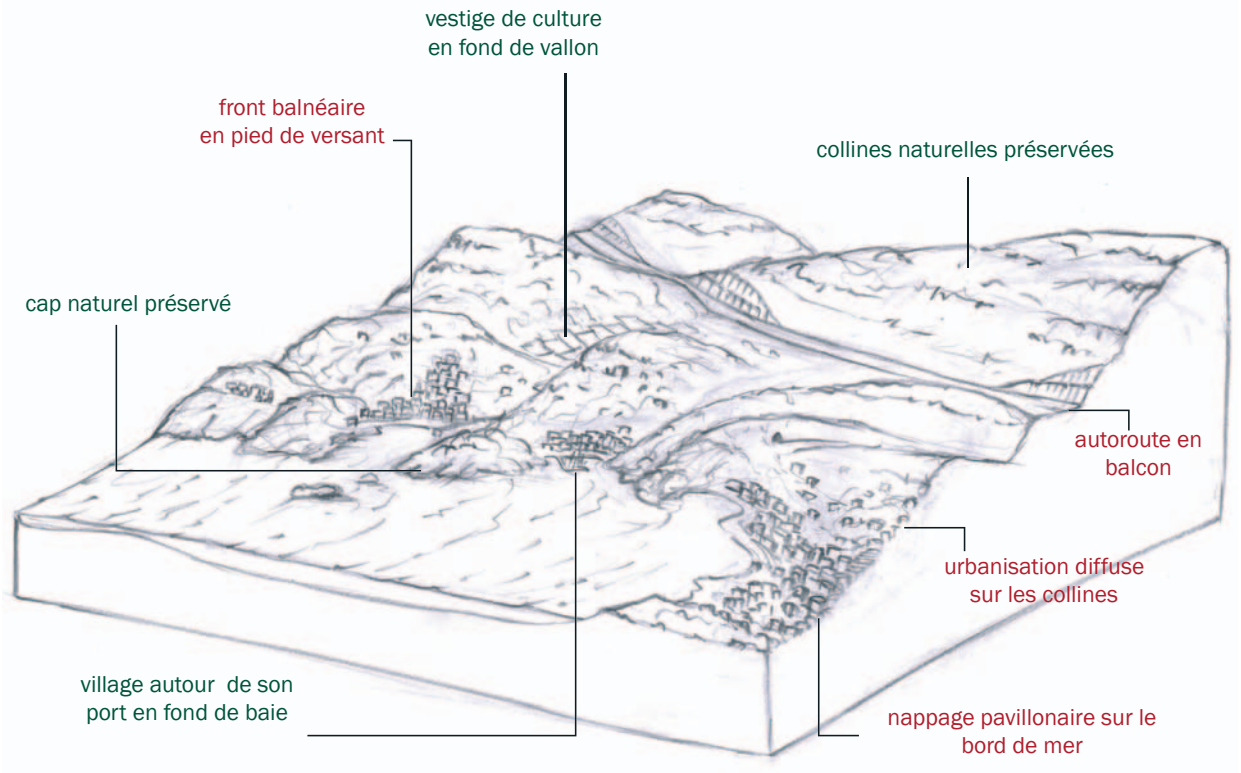
b. Ensemble paysager 2 : Le littoral occidental



Communes concernées : St-Cyr-sur-Mer, Bandol, Sanary-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Ollioules



Les caractéristiques : Le littoral occidental de l'aire toulonnaise s'organise en une succession de baies (Bandol, Sanary, Le Brusc), séparées les unes des autres par des caps boisés de taille variable formant leur cadre naturel. L'habitat traditionnel s'est organisé en villages, d'abord annexes maritimes des villages de l'arrière pays (Bandol port d'exportation du vin de la dépression du Beausset, Sanary quartier de pêcheur d'Ollioules...). Avec l'arrivée du Chemin de Fer, il y a eu sur cette côte un essor touristique très important et une intensification de l'urbanisation pour donner naissance à un chapelet de stations balnéaires. Autrefois très présent dans le paysage et formant une ceinture entre les grands espaces de nature et les espaces habités du littoral, l'espace agricole se retrouve restreint aujourd'hui à deux continuités fragiles : la plaine de la Reppe et ses paysages de maraîchage et d'horticulture, dernier espace agricole en entrée Ouest d'agglomération, et le piémont du Gros Cerveau avec son paysage relique de culture d'oliviers en restanques.
L'urbanisation aux formes peu diversifiées se diffuse en tâche d'huile depuis le coeur d'agglomération et remonte sur les collines intérieures. Ce développement urbain a abouti à une perte de la lisibilité du fonctionnement de cette entité en baies et à une détérioration des grandes continuités naturelles formant les arrières plans paysagers.



Représentation schématique de l'ensemble paysager «Littoral occidental»

c. Ensemble paysager 3 : La rade de Toulon



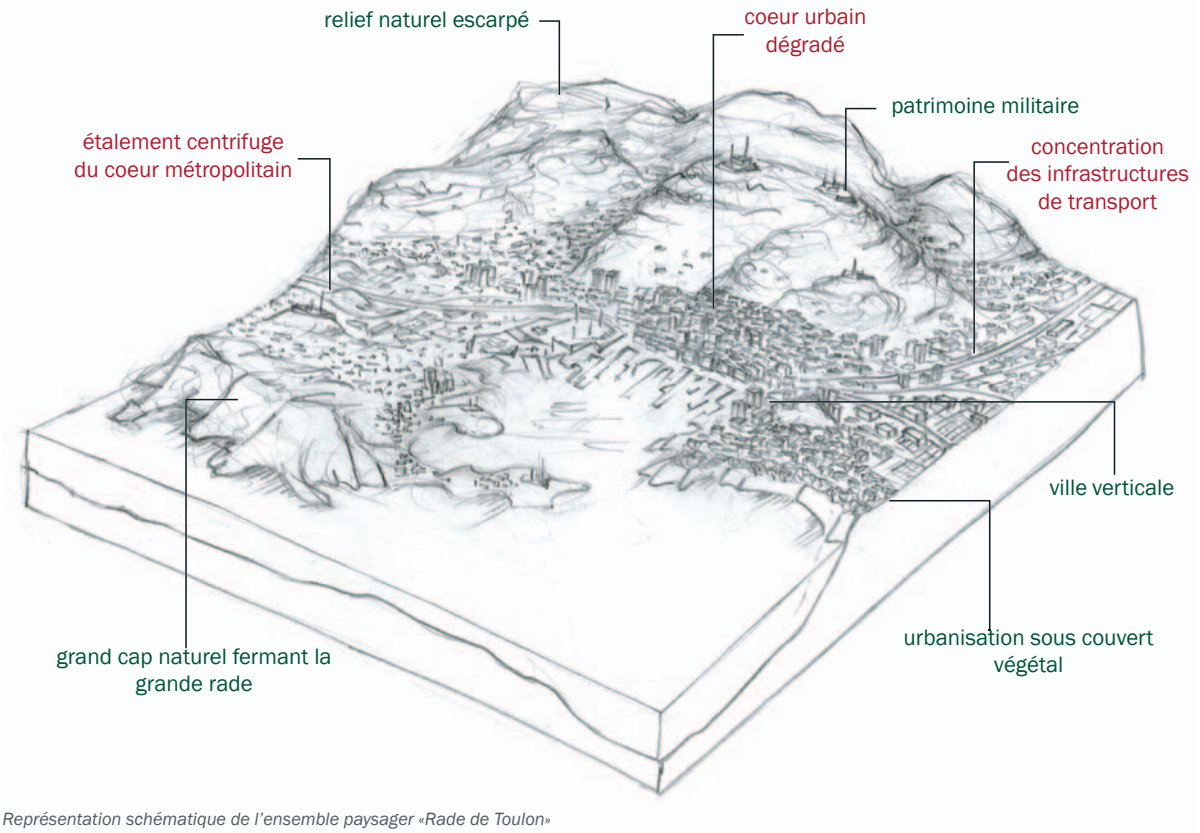
Communes concernées : La Seyne-sur-Mer, St-Mandrier-sur-Mer, Toulon, Le Revest-les-Eaux, La Valette-du-Var, La Garde, Le Pradet





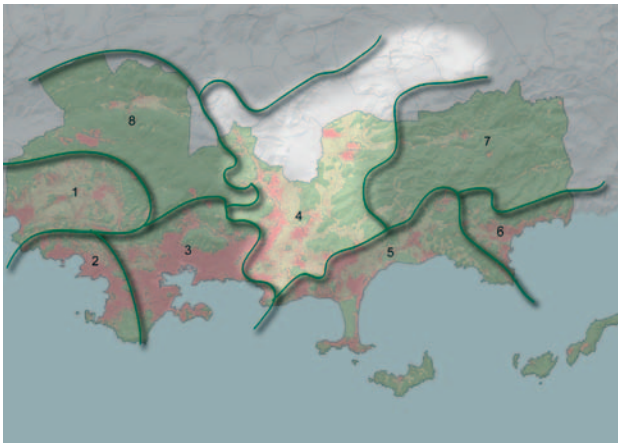

Les caractéristiques : Le territoire urbain du cœur de la métropole s'organise dans un cadre exigu, coincé entre une mer et des montagnes peu accessibles du fait de la forte militarisation du secteur. Ce cadre a imposé autour de la petite rade un paysage urbain marqué fortement par les densités et la hauteur des constructions et une forte concentration des infrastructures. Ces paysages sont associés à un véritable «enfer urbain» où les éléments paysagers de qualité (ville hausmanienne, vieille ville, patrimoine militaire, port) ne peuvent rivaliser avec les nuisances d'une ville asphyxiée par l'automobile.

L'agglomération s'est diffusée vers l'Est et l'Ouest le long des infrastructures en un étalement conséquent de zones d'activités, industrielles et commerciales, stigmatisant et banalisant les paysages d'entrée dans le coeur d'agglomération.
La grande rade balisée par des grands caps naturels offrant des ouvertures plus grandes sur le large a été le siège du développement touristique et des annexes balnéaires des villes de la petite rade (les Sablettes, corniche de Tamaris, corniche du Mourillon) avec leur multitude de villas à l'architecture parfois orientale et aux luxuriants jardins. Le littoral de cette grande rade offre un paysage plus naturel avec une urbanisation qui s'est souvent bien intégrée sous le couvert végétal.



Représentation schématique de l'ensemble paysager «Rade de Toulon»

d. Ensemble paysager 4 : La dépression permienne

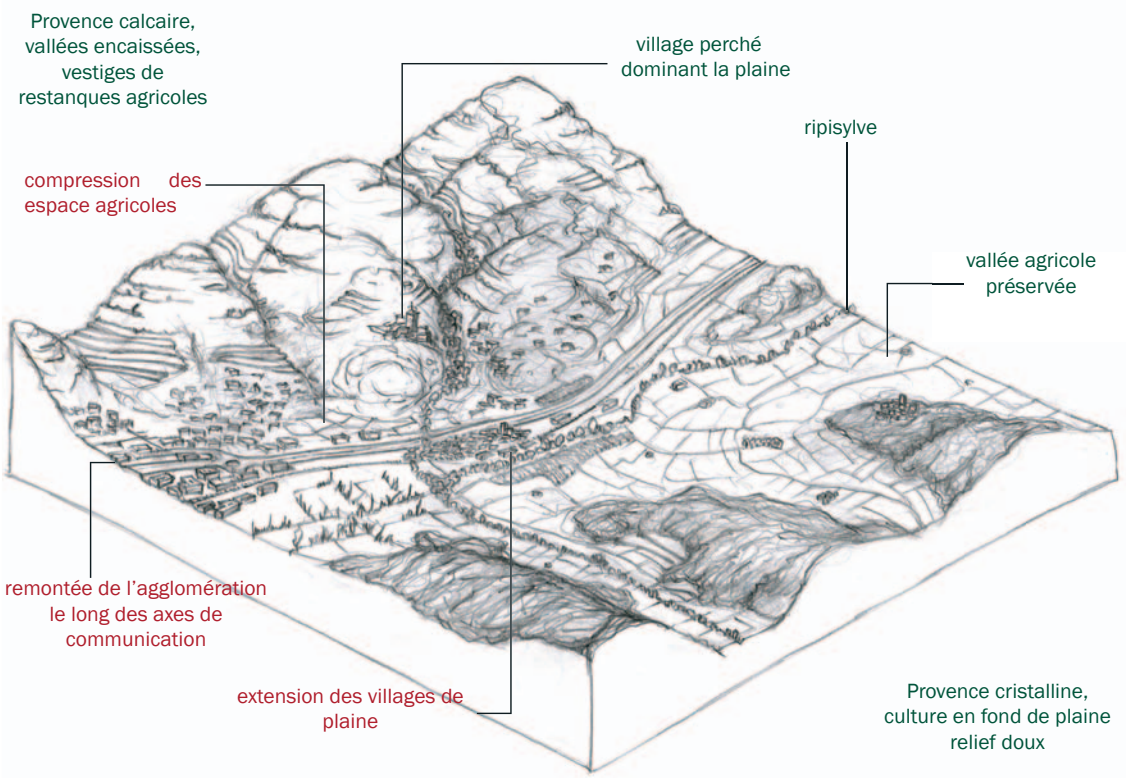


Communes concernées : Pierrefeu-du-Var, Belgentier, Solliès-Ville, Solliès-Toucas, Solliès-Pont, La Farlède, La Crau, Le Pradet, La Garde, Hyères-les-Palmiers



Les caractéristiques : La dépression permienne fait la jonction entre la Provence cristalline et la Provence calcaire. Cet espace a accueilli durant les 30 dernières années l'essentiel du développement urbain de l'Est de l'agglomération et celle-ci, s'est étendue le long des axes qui scindent la vallée en renforçant sa linéarité. Le territoire s'organise de façon très compartimentée entre les versants naturels / l'habitat / l'autoroute / les zones d'activités / la voie ferrée / l'agriculture. Les paysages agricoles y sont variés (viticulture, les vergers de figuiers, l'horticulture). Le chaînon de la Maure de la Bouisse isole la vallée préservée de Sauvebonne.

Les deux grands cours d'eau, le Gapeau et le Réal Martin qui draînent cette plaine sont marqués dans le paysage par leur ripisylve et l'extrême sud de la plaine constitue une des rares zones humides d'eau douce du littoral méditerranéen. Les villages étaient implantés préférentiellement sur la bordure occidentale et nord de la plaine. Les villages de Solliès Ville et Pierrefeu dominent la plaine et marquent par leur silhouette les paysages d'entrée Est sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée. Les autres villages et hameaux de la plaine se sont également fortement développés en un nappage sur les espaces agricoles et les versants naturels par des lotissements.



Représentation schématique de l'ensemble paysager «Dépression permienne»

e. Ensemble paysager 5 : La rade d'Hyères

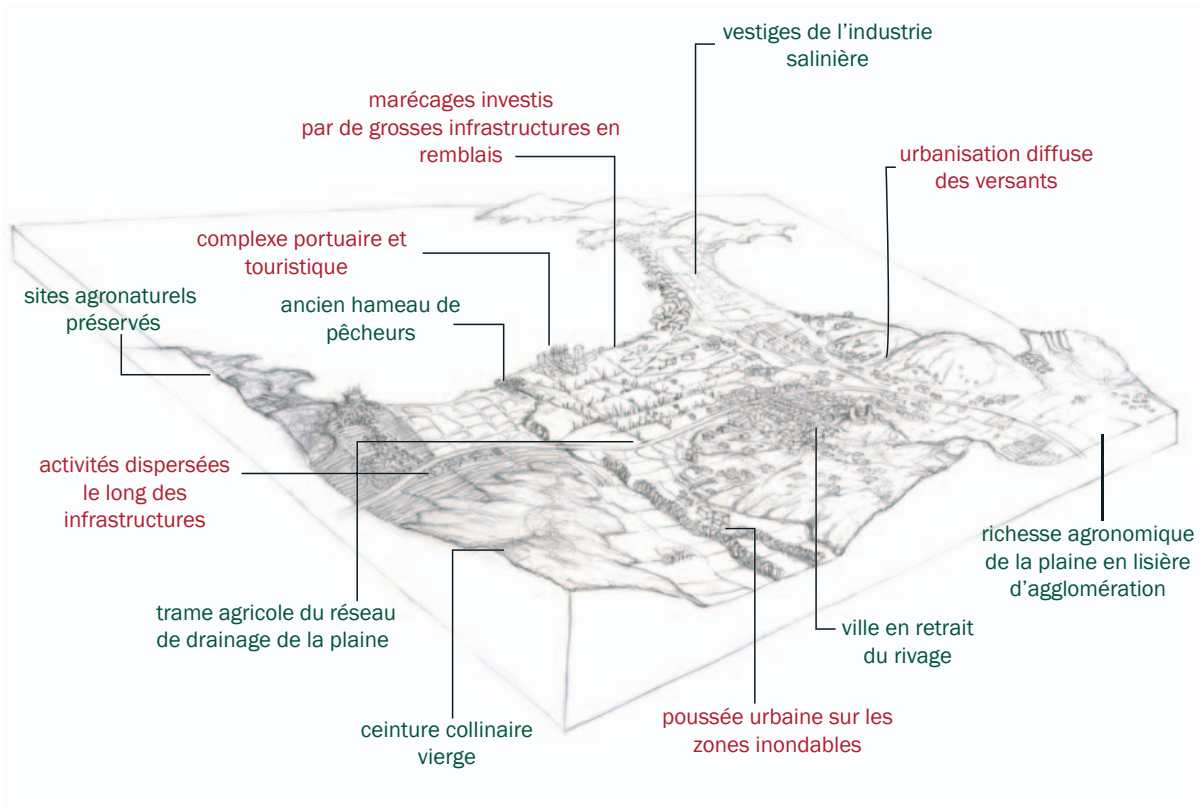


Communes concernées : Carqueiranne, Hyères-les-Palmiers, La Londe-les-Maures, Bormes-les-Mimosas



Les caractéristiques : Le grand paysage est marqué par la ceinture collinaire qui encercle la rade d'Hyères à 360° offrant un vaste espace ouvert central de l'entre terre et mer unique sur le territoire du SCoT. Cette plaine littorale reçoit les trois vallées de fleuves littoraux : le Roubaud, le Gapeau et le Pansard, qui sont autant de liens naturels avec l'arrière pays. Les villes, longtemps tenues en respect du littoral par des marais et marécages peu accueillants, se sont développées soit en appui sur le versant comme Hyères soit dans la plaine comme La Londe et Carqueiranne.

Le littoral était occupé par de petits hameaux de pêcheurs et de saulniers qui sont devenus peu à peu avec le développement du tourisme et des loisirs liés à la mer, les quartiers touristiques des villes de l'intérieur. Une partie de ces quartiers est parfaitement intégrée sous la pinède littorale en offrant un paysage unique où bâti et végétal s'entremêlent.
Cette entité comporte les sites naturels les plus emblématiques et à haute valeur touristique de l'aire toulonnaise conférant au littoral un caractère encore préservé (Salins des Pesquiers, Vieux Salins, Presqu'île de Giens, Iles d'Hyères, Massif du Cap Bénat, piémont viticole du massif des Maures).



Représentation schématique de l'ensemble paysager «Rade d'Hyères»

f. Ensemble paysager 6 : La corniche des Maures



Communes concernées : Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou

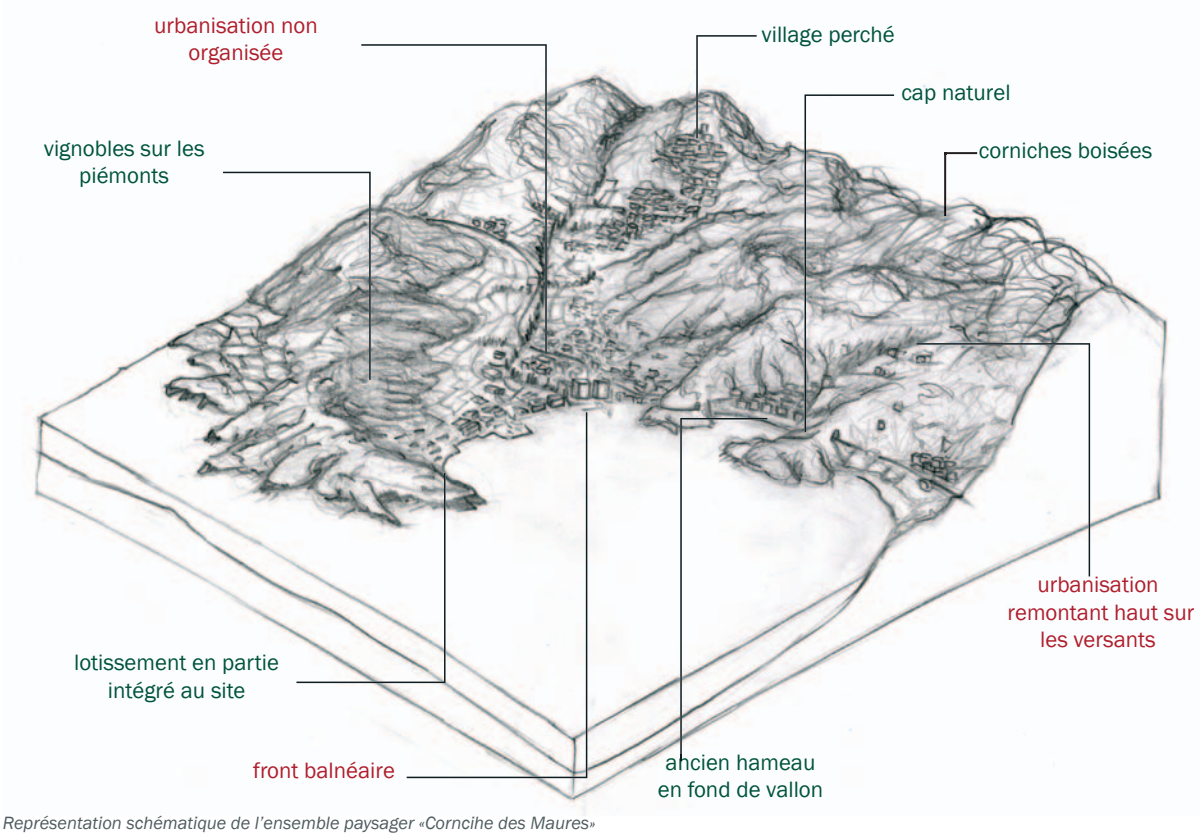


Les caractéristiques : La plaine alluviale du Batailler est dominée par les versants de la bordure littorale du massif des Maures. Le relief, plus mou sur la frange sud, s'élève de manière plus importante sur la frange nord en plongeant directement dans la mer en corniche à l'Est du Lavandou.

L'armature traditionnelle constituée par le village perché de Bormes et son ancien port, le Lavandou, s'est effacée, sous la pression urbaine et touristique, au profit d'une urbanisation qui s'est alignée sur le littoral en ne maintenant que quelques espaces de respiration depuis le cap Bénat jusqu' à Cavalière.

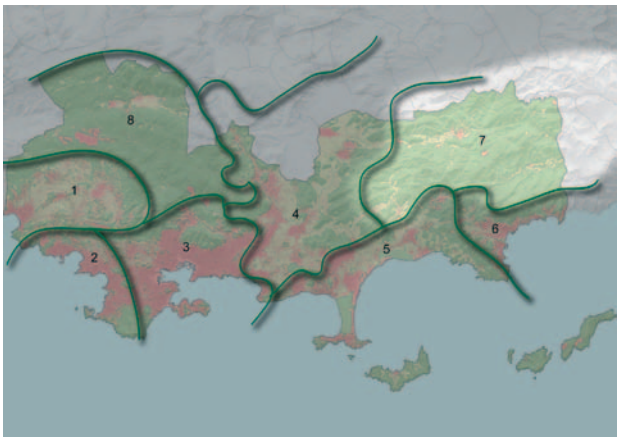
Dominées par l'imposant front de mer du Lavandou coupant la plaine du littoral, les formes urbaines s'estompent de part et d'autre par un tissu quasi continu de villas effaçant l'organisation traditionnelle de la corniche en une succession de hameaux littoraux nichés au creux des anses. Cette urbanisation constitue un continuum bâti réparti de façon homogène et peu dense, restant néamoins circonscrite sur une mince frange littorale.

En arrière du littoral, l'urbanisation gagne la plaine du Batailler sous forme de lotissements et de zones d'activités sans réel lien, transformant l'espace en un véritable labyrinthe urbain. L'étalement de l'urbanisation autour du village perché de Bormes a en partie noyé sa silhouette et ses perceptions depuis la plaine dans une masse urbaine. L'espace agricole structurant se résume aujourd'hui en une bande agricole en appui sur le piémont des Maures littorales et sur les rives du Batailler.



Représentation schématique de l'ensemble paysager «Corncihe des Maures»

g. Ensemble paysager 7 : Le cœur des Maures



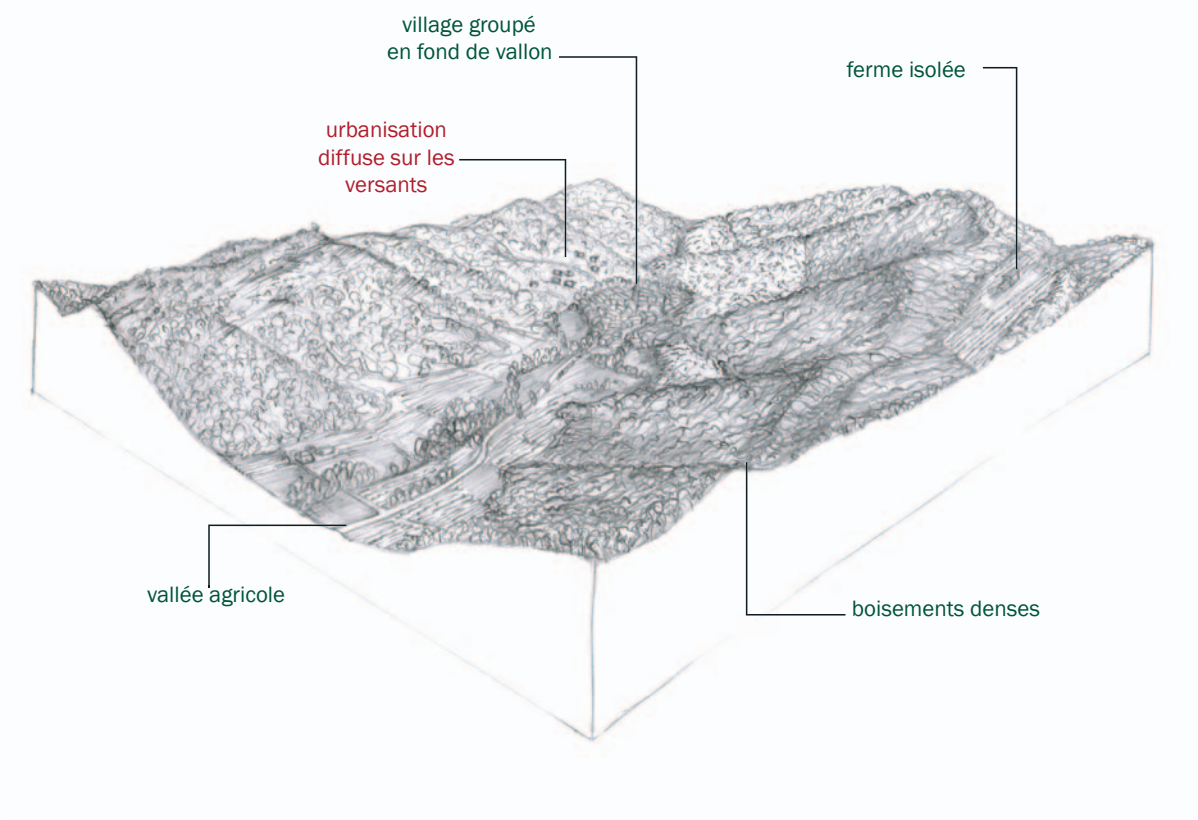
Communes concernées : Hyères-les-Palmiers, La Londe-les-Maures, Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou, Collobrières, Pierrefeur-du-Var



Les caractéristiques : Le massif des Maures s'organise en une succession de chaînons parallèles d'orientation générale Est / Ouest. D'étroites vallées pénètrent au cœur du massif (vallées du Réal Collobrier, des Borrels, du Pas du Cerf, de la Môle...).
Ces vallées sont les supports de l'activité agricole, essentiellement de la viticulture et un peu d'arboriculture. Le vert plus tendre de ces espaces agricoles contraste fortement avec le vert sombre des boisements de chêne liège et de l'épais maquis qui recouvre le massif. Quelques plateaux au cœur du massif ont été le support d'une agriculture aujourd'hui abandonnée dont seules subsistent quelques ruines de fermes.

L'habitat, peu présent sur l'ensemble du massif, s'organise de manière groupée autour de gros villages qui ont été le support d'une industrie liée au liège pour la fabrication de bouchons ou autour de hameaux agricoles.

Même si l'urbanisation commence à se diffuser autour des centralités, la position relativement isolée du coeur du massif l'a mis à l'écart de la forte pression urbaine de l'agglomération et aux évolutions brutales du paysage, si ce n'est le passage des incendies à répétition stigmatisant les espaces naturels.



Représentation schématique de l'ensemble paysager «Coeur des Maures»

h. Ensemble paysager 8 : Le plateau de Siou Blanc et le Massif de la Sainte Baume

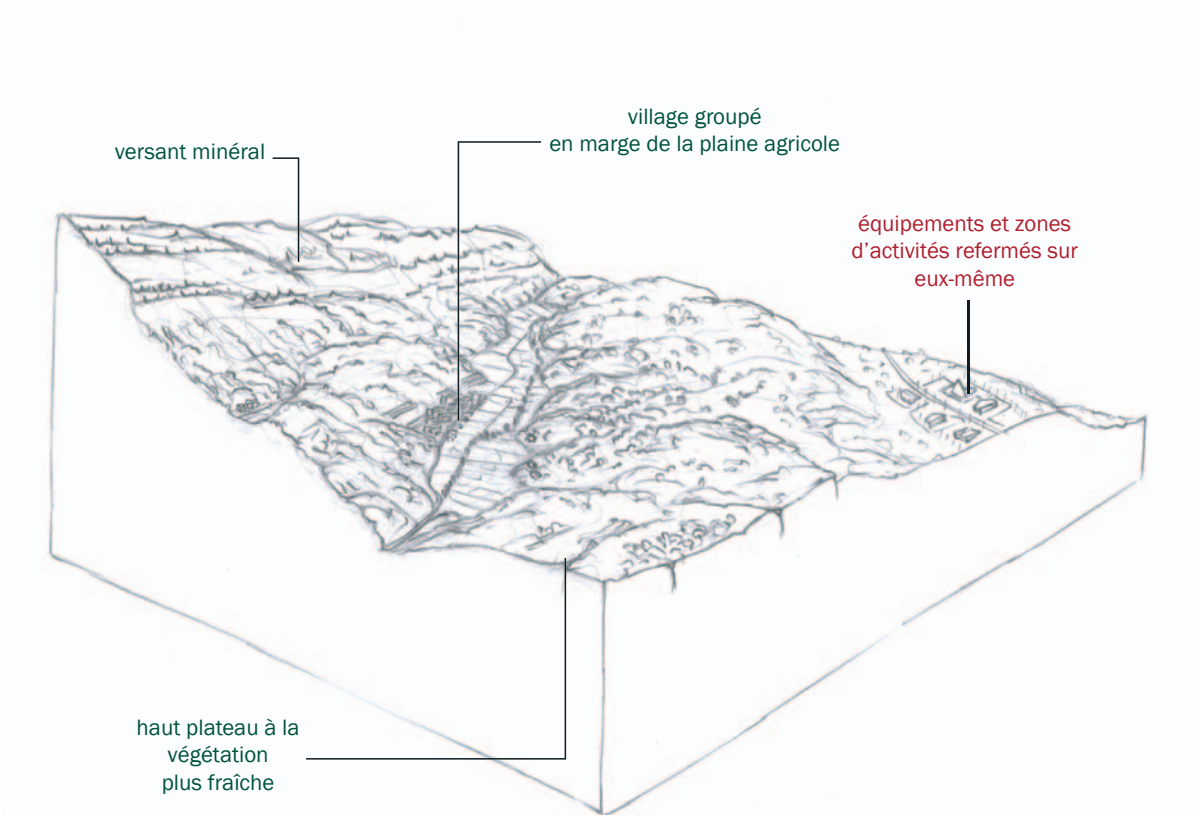


Communes concernées : Riboux, Signes, Le Beausset, Evenos, Le Revest-les-Eaux, , Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Belgentier.



Les caractéristiques : Les grands espaces de l'Ouest sont constitués par les grands massifs calcaires de la Provence. Le vaste plateau de Siou Blanc offre des paysages karstiques caractéristiques entre gorges profondes, marmites, grés aux formes étranges, pierriers, gouffres, dolines. La barre de la Sainte Baume, point culminant de l'aire toulonnaise (1148m), est séparée de Siou Blanc par la plaine de Signes. Dans ces vastes espaces de solitude, l'occupation humaine se concentre dans les rares dépressions du plateau entre fermes isolées au cœur des dolines agricoles et hameaux comme le Broussan. Le village de Signes plus important est bloti en marge de la plaine agricole.

Le village de Riboux, a profité d'un replat sur la pente pour y installer son agriculture d'oliviers essentiellement. Bien que d'apparence aride, cet ensemble est un véritable château d'eau qui aspire l'eau de surface pour la restituer sur les piémonts en une multitude de sources. C'est dans ce cadre naturel vierge que s'est installé le circuit automobile du Castellet à côté duquel est venu se greffer la zone industrielle de Signes et tout un système d'espaces clos entre hôtels, lotissements et zones de loisirs complètement refermés sur eux mêmes. Les incendies à répétition impactent fortement les paysages naturels.



Représentation schématique de l'ensemble paysager «Plateau de Siou-Blanc et massif de la Sainte Baume»

5

Protection et gestion du patrimoine et du cadre de vie



Château de Brégançon - Bormes

Dès les années 1960, une action très forte de protection s'opère sur l'aire toulonnaise avec la création du Parc national de Port-Cros (décembre 1963), premier parc national marin en Europe.

Ensuite, dans les années 80, la stratégie et la commande du Conseil d'Etat et du Ministère de l'Environnement se sont portées sur la protection des grands ensembles côtiers, en particulier sur les massifs formant le grand cadre paysager de l'agglomération toulonnaise.

Puis, à partir de 1986 (Loi Littoral), les efforts des services de l'Etat ont porté d'une part sur l'application de la loi Littoral afin de préserver le cadre de vie et des espaces de respiration sur la bande côtière et d'autre part sur la poursuite de la protection durable des sites les plus remarquables (loi de 1930). Ainsi, une hiérarchie des classements a été établie en fonction des urgences et des pressions sur ces sites.

En parallèle, le Département a également engagé des actions de préservation et de mise en valeur du patrimoine, à travers ses compétences liées à la TDENS (Taxe Départementale sur les Espaces Naturels Sensibles).

Par ailleurs, les documents d'urbanisme, à travers leurs règlements et leurs zonages (notamment N, A et EBC) et par leur politique d'aménagement et d'ouverture au public ont permis de préserver et de valoriser certains espaces agro naturels.

D'autre part, l'application de la loi Littoral (dans les POS / PLU, ou par certains jugements) a permis également de préserver des coupures d'urbanisation et certains espaces remarquables sur les communes littorales.

Les outils développés ci-après concernent la protection, la gestion, la mise en valeur et l'ouverture au public des espaces à dominante agro naturelle ayant parfois des intérêts et valeurs multiples : paysager, écologique, culturel, identitaire... Les outils de protection du patrimoine bâti sont développés dans la chapitre 1.3 (monuments historiques, servitudes liées aux zones archéologiques, ZPPAUP).

A. Le Parc National de Port-Cros : nouvelles dimension et gouvernance en préparation

Créé en 1963, le Parc National de Port-Cros (1 962 ha) s'étend sur environ 700 ha de superficie terrestre, avec les îlots de Bagaud, du Rascas et de la Gabinière et environ 1 300 ha en mer. Espace témoin, il rassemble un grand nombre des espèces terrestres et marines caractéristiques de la méditerranée occidentale.

La loi de réforme des Parcs Nationaux du 14 avril 2006 a pour objectif de définir un projet de territoire partenarial entre l'Etat, le Parc National et les collectivités territoriales, concerté avec les acteurs concernés, sur les nouveaux espaces composant le Parc (cœur, aire d'adhésion et aire marine adjacente) dans le cadre d'une gouvernance rénovée.

La définition du périmètre optimal du Parc National de Port-Cros doit être fixée au plus tard pour juillet 2009 et la charte doit être élaborée pour 2012.

L'esprit de la loi repose sur les principes suivants :

- L'engagement volontaire des élus dans la construction du parc ;
- Une démarche fondée sur la concertation ;
- L'émergence d'une vision partagée et solidaire d'un projet de territoire ;
- L'adhésion aux principes fondamentaux du développement durable ;
- La prise en compte à long terme des enjeux environnementaux ;
- L'ambition d'excellence conforme à l'image « Parc Nationaux » et aux engagements internationaux de la France.



Ile de Port-Cros vue du Sud SERRE R. (H.P.N.)

Les termes de la loi :

- Coeur : espaces terrestres et maritimes à protéger / Réglementation spécifique ;

- Périmètre optimal (PO) : territoire des communes qui ont vocation à faire partie du Parc National en raison notamment de leur continuité géographique ou de leur solidarité écologique avec le cœur / Réglementation de droit commun ;

- Aire d'adhésion : partie du périmètre optimal pour laquelle les communes ont décidé d'adhérer à la charte du Parc National et de concourir volontairement à sa protection. Décision libre des communes, qui peuvent sortir du Parc à chaque révision de la charte (12 à 15 ans) / Réglementation de droit commun et respect de la charte ;

- Aire marine adjacente au coeur : équivalent en mer de l'aire d'adhésion / Compétence consultative du Parc national.

La Charte du Parc :

- Un projet de territoire définit pour le coeur, des objectifs de protection et pour l'aire d'adhésion, des orientations de mise en valeur de l'environnement et de promotion d'un développement durable ;

- Repose sur un diagnostic et une vision partagée des enjeux entre l'Etat, le Parc et les multiples acteurs ;

- Elaborée dans une démarche partenariale, après concertations et démarches itératives permettant une validation progressive ;

- Mise en oeuvre par les acteurs, évaluée périodiquement (au minimum après 12 ans) et, si nécessaire, révisée.

Par décret du 9 mai 2007, **les îlots de Bagaud, du Rascas et de la Gabinière ont été classés en réserve intégrale.** Ce classement vise à assurer une protection renforcée de milieux naturels particulièrement fragiles qui abritent plusieurs espèces protégées.



La Gabinière - PN PORT-CROS



Ile de Bagaud - SERRE R. (H.P.N.)



Le Rascas - PN PORT-CROS

B. Loi 1930 : sites classés et inscrits

Loi de 1930 : Un site classé ou inscrit est une partie du territoire dont le caractère « historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque », nécessite, au nom de l'intérêt général, la conservation. Le classement[1] ou l'inscription[2] d'un site constitue la reconnaissance officielle de sa qualité et la décision de placer son évolution sous le contrôle et la responsabilité de l'Etat.

Sur l'aire toulonnaise, il existe 19 sites classés dont 8 sites classés de grande étendue à dominante naturelle représentant 13 262 ha :

Communes	Dénomination du site classé	Superficie (ha)
Hyères	Ile de Port-Cros	622
La Londe / Bormes	Partie Ouest du Cap Bénat et DPM correspondant	2 239
Hyères	Iles : Porquerolles, Petit Langoustier, Gros Saraignet et Petit Saraignet	2 910
La Seyne / Six Fours	Cap Sicié et ses abords	1 508
Toulon	Mont Faron	794
Evenos, Ollioules, Toulon	Massif du Baou de Quatre Aures, Gorges d'Ollioules, Barre de Cuers	1 504
Bandol, Saint Cyr sur Mer	Littoral Naturel et collines avoisinantes	629
Hyères / La Londe	Presqu'île de Giens	3 056

Source : DIREN PACA

Deux sites sont à l'heure actuelle en cours de classement : les massifs du Coudon et du Gros Cerveau, correspondant aux deux derniers massifs non classés formant le grand cadre paysager de l'agglomération toulonnaise. Sur le site récemment classé de Giens, une étude préalable à l'élaboration d'une Opération Grand Site[3] (OGS) doit se dérouler sur l'année 2008.

Concernant seulement de façon très partielle l'aire toulonnaise, le massif de la Sainte Baume fait l'objet de nombreuses discussions portant sur la protection et la gestion de ce massif. Le dossier de classement est prêt mais la volonté de création d'un Parc Naturel Régional bloque pour l'instant toute décision de classement.

Par ailleurs, il existe 20 sites inscrits (3 070 ha) dont une dizaine correspond à des éléments du patrimoine naturel comme la partie Est du Cap Bénat et certains domaines viticoles de sa partie Ouest, la Sainte Baume, la plage de Marégau à Saint Mandrier, la corniche de Golfe de Sanary et le Vallon des Hirondelles au nord de Toulon.

[1] Le classement est une protection forte qui correspond à la volonté de strict maintien en l'état du site désigné.
[2] L'inscription d'un site prévoit une garantie minimale de protection. Les sites inscrits ne permettent pas une protection totale des sites, en n'interdisant pas de nouvelles constructions ou de nouveaux aménagements (l'Architecte des Bâtiments de France ne donne qu'un avis)
[3] Opération Grand Site : Il s'agit d'un site de grand renom ou à forte charge symbolique et de ce fait très fréquenté pour lequel une convention est signée entre l'Etat, les collectivités locales et la structure de gestion pour la restauration de l'espace naturel, qui doit permettre la gestion durable et le développement local de cet ensemble.

C. Arrêté de biotope sur les falaises du Mont Caume

Un arrêté de protection de biotope[1] permet de protéger des milieux peu exploités par l'homme et abritant des espèces animales et/ou végétales sauvages protégées. L'arrêté fixe les mesures qui doivent permettre la conservation des biotopes. La réglementation édictée vise le milieu lui-même et non les espèces qui y vivent.

L'arrêté de protection portant conservation du biotope des falaises du Mont Caume (184,3 ha) date du 6 juillet 1993. L'objet de cet arrêté est la protection des oiseaux, protégés par la loi, se reproduisant dans les parois rocheuses des falaises du Mont Caume comme l'aigle de Bonelli, le faucon crécerelle, le hibou Grand-Duc ou encore le martinet alpin.

Cet arrêté interdit toutes actions ou activités susceptibles de modifier ou de détruire le biotope de ce territoire.

D. Les propriétés et les actions du Conservatoire du Littoral

Le Conservatoire du Littoral et des rivages lacustres (établissement public créé en 1975) mène une politique foncière visant à la protection définitive des espaces naturels et des paysages sur les rivages maritimes et lacustres. Il acquiert des terrains fragiles ou menacés à l'amiable, par préemption, ou exceptionnellement par expropriation.

Le Conservatoire du Littoral mène une politique foncière active sur l'aire toulonnaise. En effet, il est propriétaire en 2008 de plus de 2 000 ha sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée :

- De la pointe Grenier jusqu'au Port d'Alon ;
- L'Ile du Grand Rouveau ;
- La propriété de Fabrégas sur la Seyne ;
- Le Cap Brun ;
- Le bois de Courbebaisse au Pradet ;
- Le Cap Garonne / Le versant nord de la Colle Noire ;
- La Sabatière / Fort Brun à Carqueiranne ;
- La pointe des Chevaliers, le parc des Chevaliers, la Darboussière, Escampobariou, le Pic du Niel et le marais des Estagnets ;
- Les salins des Pesquiers ;
- Les Vieux Salins ;
- Le domaine de la Sanglière sur le Cap Bénat ;
- Quelques hectares sur l'île de Porquerolles ;
- La partie Est de l'île de Port-Cros ;
- La Gerbaude / les Maurettes sur Hyères ;
- Les « collines de Cavalière » au Lavandou acquises en 2006 *(non encore intégrées dans les données géo référencées du CL)* ;
- Certains espaces agro-naturels, acquis récemment sur le Cap Bénat *(non encore intégrés dans les données géo référencées du CL)* ;
- La propriété Juvenal à St Mandrier acquise récemment *(non encore intégrée dans les données géo référencées du CL).*

Le Conservatoire du Littoral souhaite poursuivre son action sur l'aire toulonnaise. En effet, aux yeux de l'établissement public, le Var et en particulier l'aire toulonnaise apparaissent comme des espaces stratégiques à l'échelle nationale.

E. Les Espaces Naturels Sensibles du Département

Les départements sont compétents pour «élaborer et mettre en œuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture des espaces naturels sensibles». Cette mission se concrétise d'une part par l'élaboration du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées (PDIPR) et d'autre part par une politique d'acquisition foncière des espaces naturels (Espaces Naturels Sensibles).

Ainsi, le département du Var développe une politique d'acquisition d'espaces naturels sensibles sur les zones prioritaires :

- les zones littorales ;
- les bords de lacs et rivière ;
- les zones urbaines et périurbaines ;
- les sites de nature départementaux.

Sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, la politique du Conseil Général du Var se concrétise par la possession de 4 499 ha sur 69 sites situés plutôt sur le Nord-Ouest du SCoT (plateau de Siou Blanc, Les Quatres Frères, la Colle Blanche à Riboux, le Castillon au Castellet...) et sur certains espaces naturels périurbains comme le Plan de la Garde et du Pradet sur lequel est prévu l'aménagement d'un grand parc départemental de nature.

[1] Articles L411-2 et R411-15 et suivants du Code de l'Environnement.

F. La politique en matière d'espaces naturels de la Communauté d'Agglomération TPM

Dans le cadre de sa compétence « espaces naturels », la Communauté d'Agglomération TPM a acquis et gère un certain nombre d'espaces agronaturels sur son territoire de compétence :

- Salins d'Hyères (Vieux Salins et les Pesquiers) (900 ha) / propriété : Conservatoire du Littoral ;
- Colle Noire au Pradet (154,7 ha) / propriété : Conservatoire du Littoral ;
- Mont Faron à Toulon (386 ha) / propriété : commune de Toulon ;
- Domaine de La Ripelle au Revest et La Valette (76 ha) / propriété : TPM ;
- Cap Sicié à Six Fours et La Seyne (816 ha) / propriété des deux communes.

Par ailleurs, TPM a un rôle très actif dans la réalisation du sentier du littoral, dont la continuité sur son territoire est en 2008 quasiment assurée.

TPM est également opérateur de deux sites Natura 2000 : Lagune du Brusc et Cap Sicié.

G. Protection et gestion de la forêt

Le territoire du SCoT Provence Méditerranée comprend une part importante d'espaces boisés appartenant à des particuliers ou aux collectivités publiques (Etat ou communes).

Deux documents de planification forestière approuvés en juillet 2006 concernent le territoire de l'aire toulonnaise :

- Schéma Régional d'Aménagement-Méditerranée Provence Alpes Côte d'Azur-zone méditerranéenne de basse altitude

- Directive Régionale d'Aménagement-Méditerranée Provence Alpes Côte d'Azur-zone méditerranéenne de basse altitude

Par ailleurs, il existe un Schéma Régional de Gestion Forestière (SRGS), qui s'applique à toute la région pour les propriétés forestières privées. Ce schéma est le garant d'une gestion forestière durable, et les propriétaires de plus de 25 hectares doivent présenter un plan simple de gestion de leur forêt conforme à ce schéma. Sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée, 39 plans sont agréés pour une surface de 10 200 hectares et 6 sont en cours d'établissement pour 750 hectares.

Projet de Réserve Biologique Intégrale sur le coeur du Massif des Maures

Avec seulement 5 200 ha de forêts métropolitaines intégralement protégées, la France occupait en 2002 l'une des dernières places d'Europe. Dans le cadre du contrat de plan passé avec l'Etat, **l'ONF s'est engagé à mettre en place des réserves biologiques intégrales (RBI) dont trois de « grande » taille : la forêt de Chizé, le massif du Vercors et le massif des Maures**.
La réserve biologique intégrale (RBI) constitue la forme la plus élevée de préservation d'un espace naturel.

L'objectif de ces RBI est la libre expression des processus d'évolution naturelle des écosystèmes, à des fins d'accroissement et de préservation de la diversité biologique et d'amélioration des connaissances scientifiques.

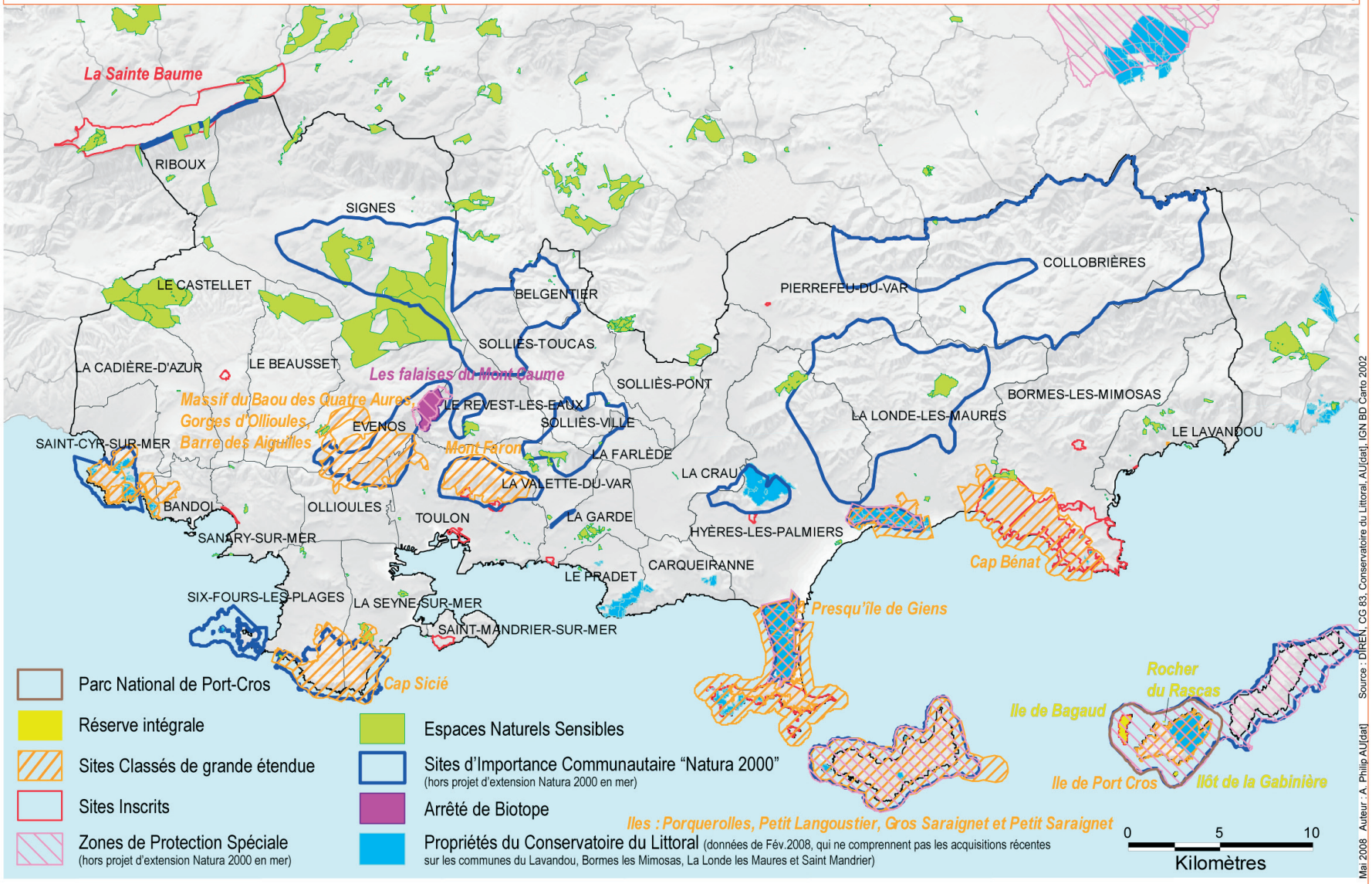
Sur les Maures, la réserve concernera la forêt centrale du massif où la maturation sylvicole est élevée (essentiellement sur la forêt domaniale sur les communes de Collobrières et de Bormes).

H. Natura 2000 : outil de protection et de gestion

Natura 2000 propose un dispositif qui reposera sur une gestion contractuelle des espaces naturels qui impliquera très fortement les propriétaires privés. Au sein de ces espaces, des démarches contractuelles pourront être mises en place pour définir et veiller sur la durée, à l'équilibre entre les activités humaines et le maintien de la biodiversité.

La protection des espaces naturels
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]



Un document d'objectifs (DOCOB) définit, pour chaque site Natura 2000, un état des lieux, des objectifs de gestion et les modalités de leur mise en œuvre. Il est établi par un opérateur avec la participation du Comité de Pilotage Natura 2000 et en concertation avec les acteurs locaux réunis dans des groupes de travail. Pour les sites terrestres (L.414-2 du Code de l'Environnement), ce sont les collectivités locales qui seront à la Présidence des Comités de Pilotage et opératrices de l'élaboration et la mise en œuvre des DOCOB.

Natura 2000 engendre deux conséquences juridiques majeures :

- **1ère conséquence :**

L'obligation de réaliser une évaluation d'incidences, sur l'état de conservation du site, des programmes ou projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis à autorisation ou approbation ;

- **2ème conséquence :**

L'obligation pour l'autorité administrative de définir à travers un document d'objectifs (DOCOB) :
- des orientations de gestion ;
- des mesures de conservation ou de rétablissement d'un état favorable au maintien à long terme des habitats et des espèces ;
- des modalités de mise en œuvre de ces mesures ;
- des dispositions financières d'accompagnement.

Sur l'aire toulonnaise, seul le DOCOB commun aux trois sites suivants : « La côte d'Hyères et son archipel », « îles d'Hyères » et « Salins d'Hyères et des Pesquiers » a été élaboré et approuvé (29 avril 2008). La procédure en est à ses débuts sur les autres sites Natura 2000.

I. Réserve naturelle régionale des Arbousiers

Une réserve naturelle est un espace naturel protégeant un patrimoine naturel remarquable par une règlementation adaptée tenant compte du contexte locale. Une réserve naturelle régionale est un instrument réservé à des enjeux patrimoniaux forts de niveau régional. La réserve naturelle régionale du domaine des Arbousiers est situé sur l'île du Levant sur une superficie de 19 hectares.

J. Application de la Loi Littoral

Les espaces remarquables et les coupures d'urbanisations, ainsi que les espaces boisés les plus significatifs ne sont que partiellement identifiés par les POS/PLU ou l'ont été à l'occasion de contentieux.

La transformation des POS en PLU a été aussi l'occasion de préciser et de délimiter les espaces de préservation de la Loi Littoral.

Les SCoT littoraux ont par ailleurs pour obligation de définir les modalités d'application de la Loi Littoral.

K. Synthèse

En 2008, la surface des espaces faisant l'objet d'une protection forte (Parc National, Réserve Intégrale, ENS, site classé, site inscrit, arrêté de biotope, Conservatoire du Littoral, Natura 2000) est de 46 950 ha (incluant les parties maritimes des protections littorales hors projet d'extension en mer du Réseau Natura 2000), et correspond à environ un tiers du territoire terrestre totale du SCoT Provence Méditerranée.

Les sites aujourd'hui protégés de manière forte par l'Etat (Parc National, Sites classés et propriétés du Conservatoire du Littoral) concernent essentiellement les espaces littoraux ainsi que les massifs nord toulonnais.

Les protections effectuées par le Département concernent elles plutôt la zone d'arrière-pays de l'ouest toulonnais ainsi que certaines zones périurbaines.

Ainsi, certains espaces agro naturels, alors même qu'ils sont reconnus d'intérêt écologique et ont souvent un caractère paysager structurant, ne font toujours pas l'objet d'une protection forte. Certains de ces espaces, en particulier ceux situés à proximité immédiate de l'agglomération et des villes, ceux localisés en bordure des grandes infrastructures ou ceux offrant un cadre de vie de qualité (vue dégagée, proximité avec la nature / campagne), deviennent fortement vulnérables du fait de la pression urbaine.









PARTIE 2.

Ressources

1

Ressources géologiques et carrières



Carrière du Revest

A. Etat des lieux des ressources géologiques et de l'approvisionnement

L'aire toulonnaise est découpée en 2 zones géologiques : un socle calcaire sur l'Ouest du SCoT et un socle cristallin sur l'Est du SCoT. Le territoire du SCoT Provence Méditerranée dispose de ressources géologiques de très bonne qualité et des réserves importantes pour l'exploitation, en particulier sur l'Ouest du territoire.

La consommation actuelle en granulats se situe entre 3 et 3.5 millions de tonnes par an, soit entre 6 et 7 tonnes/hab/an (proche de la moyenne nationale à 7 tonnes/hab/an mais nettement en dessous de la consommation de la zone de Fréjus Saint Raphaël qui se situe à 11 tonnes/hab/an).

Les carrières de l'aire toulonnaise (état de la connaissance en février 2008)

Commune	Lieu-dit	Exploitant	Nature du matériau	Usage	Quantité autorisée / an	Quantité extraite / an	Date Origine	Durée (années)	Date expiration
Le Beausset, Evenos, Le Castellet	Carrière dite de « Malvicini »	Granulats Sud 83	sables siliceux	Granulats	750 000	596 474	16/12 2005	30	16/12 2035
Bormes	Coste Dreche	GFA Les Oliviers	gneiss (massif)	Pierre de Taille	9 000	1 400	25/06 2004	10	25/06 2014
Bormes		GFA Les Oliviers	gneiss	Pierre de Taille	3 000	1 100	19/02 2002	10	17/02 2012
Evenos	La Roche de l'Aigle	SOMECA	basalte	Granulats	300 000	3 000	15/01 2004	12	15/01 2016
Evenos	Coste belle	Carrières du Mont Caume (Debezy)	marbre	Industriel	5 400	1 871	05/10 1999	15	05/10 2014
Evenos	Hugueneuve	Granulats Sud 83	calcaire	Granulats	500 000	0	06/08 1998	7	06/08 2005
Le Revest	Fieraquet	SOMECA	calcaire	Granulats	2 500 000	1 698 241	11/01 2006	30	11/01 2036
Signes	Chibron	SOMECA	colluvions	Granulats	350 000	152 017	04/02 2002	16	04/02 2018

Source : DRIRE

Jusqu'en 2005, l'aire toulonnaise était pratiquement autonome sur sa consommation de granulats. En effet, les deux carrières calcaire du Revest et d'Evenos (Hugueneuve) assuraient la plus grosse partie de l'alimentation en granulats des zones Ouest et Est de l'agglomération. La situation a changé en 2006 du fait de la fermeture de la carrière de calcaire d'Evenos fin 2005, exploitée par LAFARGE, qui permettait d'alimenter le bassin Ouest de l'agglomération toulonnaise (cf «Perspective d'évolution»).
Une importation d'environ 400 000 tonnes de granulats des Bouches-du-Rhône permet de compléter l'alimentation de l'Ouest de l'aire toulonnaise. La Carrière Bronzo située à Aubagne à proximité de l'A50 avec la carrière de Cassis permettent l'arrivée de 250 000 tonnes de granulats calcaire / an. D'autre part, environ 150 000 tonnes de matériau silico-calcaire provenant de la Durance et de la Crau servent aux revêtements routiers.
La plus grosse carrière en terme de production de granulats est la carrière calcaire du Revest, appartenant à SOMECA, avec une autorisation d'exploiter jusqu'en 2036. Elle permet d'alimenter la zone Est de l'agglomération. Le calcaire extrait dans cette carrière est d'excellente qualité, reconnue au niveau national.
Le sable siliceux extrait dans la carrière du Beausset est un produit noble, qui sert à faire des crépis. Certains sous-produits peuvent être utilisés pour faire du béton et permettent donc de compléter la production de béton qui provenait des deux carrières calcaires.
La carrière de colluvions de Signes permet aussi d'alimenter la zone toulonnaise pour la filière bâtiment (90% sable pour pose de carrelage).
Les autres carrières sont sur des créneaux bien spécifiques : pierre de taille, notamment avec l'extraction à Bormes-les-Mimosas de la pierre de Bormes, ainsi qu'à Evenos où le marbre extrait part dans le Sud-Ouest de la France.
A l'Est, la carrière de la Môle (carrière au lieu-dit Gonthier, 350 000 tonnes extraites par an) permet de desservir les zones de Bormes et du Lavandou, concernant les communes du SCoT Provence Méditerranée.

Les besoins futurs sont liés à :

- L'accueil de 50 000 habitants de plus entre 2003 et 2020 (soit 580 000 habitants en 2020, si les tendances démographiques se poursuivent) devrait augmenter les besoins en granulats progressivement jusqu'à atteindre entre 3.5 et 4 millions de tonnes par an en 2020 (soit environ 500 000 tonnes / an de plus en 2020) pour une production réelle locale en 2020, (sans ouverture de nouvelles carrières), de seulement 2 millions de tonnes soit un déficit entre 1.5 et 2 millions de tonnes ;
- Aux grands projets et chantiers de l'aire toulonnaise qui vont nécessiter des tonnages particulièrement importants : Second tube (500 000 tonnes), TCSP (environ 400 000 tonnes), Hôpital Sainte Musse (100 000 tonnes), Elargissement A55 (265 000 tonnes).

La fermeture de la carrière calcaire d'Evenos (Hugueneuve) **entraîne actuellement un déficit de ressources internes** (même si des autorisations ont été données pour l'extraction de calcaire sur Malvicini, permettant de compenser temporairement et partiellement les tonnages liés à la fermeture de la carrière d'Hugueneuve) au SCoT Provence Méditerranée par rapport aux besoins actuels et futurs du territoire, et donc **une dépendance vis-à-vis de l'extérieur** pour l'alimentation de l'Ouest de l'agglomération.

Cela va se traduire par :

- un report des productions sur les sites existants et une augmentation des importations en provenance des Bouches du Rhône (à noter que le marché de ce département est lui-même en augmentation avec le projet ITER) et du Centre Var ;
- une augmentation significative du trafic des poids lourds au départ des carrières existantes entraînant un coût de transport supérieur (tous les 40 km le prix de la tonne de granulats calcaire double) et une incidence écologique et sanitaire (augmentation des émissions atmosphériques, notamment de gaz à effet de serre, nuisances sonores) ;
- une situation de monopole ; or, il importe pour des raisons de libre entreprise que les clients puissent avoir une offre concurrentielle diversifiée.

Toutefois, le Préfet du Var vient de donner son autorisation (arrêté préfectoral : AP du 14/02/2008) pour l'ouverture future de la carrière calcaire de Croquefigue (Signes) dans le Nord-Ouest Toulonnais, autorisant la SA Granulats du Midi (Lafarge) à exploiter pour 30 ans, avec une production annuelle de 600 000 tonnes. Ce site ne sera en production effective qu'à partir de 2010 / 2011 et est conditionnée par l'adaptation du réseau routier, notamment le contournement du Beausset qui devra être adapté en conséquence. Tout retard pourrait limiter l'activité de la carrière Croquefigue et donc laisser perdurer une dépendance vis à vis de l'extérieur.

B. Les mines

Sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, 12 mines ont été identifiées d'après l'inventaire départemental des cavités souterraines (mines et carrières) mais plus aucune ne se trouve en activité.

Les substances exploitées en mines dans l'aire toulonnaise peuvent être classées en deux catégories selon leurs origines :

- **Les substances d'origines sédimentaires :**

La substance qui a été le plus exploité dans le Var est la bauxite, avec notamment sur l'aire toulonnaise l'unité géologique du Beausset. La bauxite qui affleure à l'ouest et au nord-ouest du Mont Caumes a été exploitée sur deux sites sur les communes du Revest les Eaux et d'Evenos.

La lignite a été exploitée dans le synclinal du Beausset et également sur la commune de Collobrières.

Le cuivre, associé au plomb a été exploité au sud du Pradet dans le gisement de Cap Garonne. Cette mine fait aujourd'hui l'objet d'une valorisation touristique à travers la création d'un musée.

- **Les substances d'origines endogènes :**

Les gisements métallifères (fer, plomb, argent et cuivre) sont essentiellement concentrés dans les Maures.

Communes	***Lieu-dit***	***Type d'exploitation***
Collobrières	*La Chapelle*	*Lignite*
	Bagna	*Fer*
	La Rieille	*Plomb, argent, cuivre*
Evenos	*Evenos*	*Bauxite*
La Cadière	*Fontanieu*	*Lignite*
La Londe les Maures	*La Londe*	*Plomb, zinc*
	Les Bormettes	*Plomb, zinc*
Le Revest	*Les crues et les morts, Fierraquet, Tourris, les Olivières*	*Bauxite*
Le Pradet	*Cap Garonne*	*Plomb, cuivre*
Ollioules	*Ollioules*	*Lignite*
Six Fours	*Six Fours*	*Fer*
Toulon	*Cap Brun – Les Armeniers*	*Plomb, cuivre et fer*

2.2

Eau



Bassin de la SCP du Fenouillet

L'ensemble du cycle de l'eau est traité dans ce chapitre : Ressources et alimentation en eau de consommation, eaux pluviales, assainissement autonome et collectif, milieux aquatiques (qualité des cours d'eau) et eaux de baignade.

Le cadre réglementaire concernant la gestion de l'eau est en pleine évolution.

Au-delà du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Rhône Méditerranée), qui définit les orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques et qui doivent être prises en compte dans l'élaboration du SCoT, la **Directive Cadre Eau** (directive européenne) instaure désormais le principe d'objectifs de résultats environnementaux.
En effet, cette directive indique que les milieux aquatiques devront être en bon état écologique d'ici à 2015, sauf si des raisons d'ordre technique ou économique justifient que cet objectif ne puisse pas être atteint. Par ailleurs, en plus des cours d'eau, la DCE a élargi la notion de milieux aquatiques aux plans d'eau, lacs, eaux souterraines, eaux littorales et intermédiaires. Ainsi, après un état des lieux, un plan de gestion devra être élaboré d'ici 2009 qui fixera les objectifs à atteindre pour 2015. Le plan de gestion consistera donc à une modification du SDAGE. Un programme de mesures sera établi au moment de l'élaboration du plan de gestion.

A. La ressource en eau et l'alimentation en eau de consommation

Deux acteurs se sont déjà fortement mobilisés sur la question de la ressource en eau.
D'une part, la DIREN et la Région PACA ont lancé des études sur les besoins et les ressources en eau à l'échelle régionale pour évaluer les grands aménagements nécessaires pour les 20 prochaines années.
D'autre part, le Conseil Général du Var a élaboré en septembre 2006, le Schéma Départemental des Ressources et de l'Alimentation en Eau du Var dont l'objectif est de prévoir les besoins à l'horizon 2015 et de hiérarchiser les investissements qui y sont liés sur le département.

- **Les prélèvements par usage de l'eau**

Sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, les consommations d'eau concernent :

• L'Alimentation en Eau Potable (AEP) qui correspond à la très grande majorité des volumes d'eau prélevés pour l'aire toulonnaise ;

• L'irrigation pour l'agriculture, dont les volumes sont relativement faibles sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, et se situent essentiellement sur le bassin hyérois, traversé par ailleurs par les aménagements hydrauliques du Canal de Provence ;

• Les consommations en eau non agricoles pour les 3 golfs de l'aire toulonnaise ;

• Les consommations en eau non agricoles autre que les golfs qui sont relativement importantes mais non quantifiées précisément. Elles concernent essentiellement les dérivations du Gapeau, mais dont une grande partie retourne dans le milieu ;

• Les consommations pour les usages industriels, qui sont relativement faibles, avec toutefois un très gros consommateur qui est la Marine Nationale.

Concernant les incendies, les conséquences de feux urbains sur le réseau d'alimentation en eau potable sont négligeables (dans les calculs de rendements des réseaux, les quantités sont d'ailleurs comptabilisées dans les pertes). Concernant les feux de forêt, les volumes d'eau prélevés viennent de sources diverses : citernes, bassins, retenues, forages et eau de mer...

a. Etat des lieux quantitatif[1]

L'amplitude de population liée au tourisme est un élément clé de la gestion de la ressource et de l'alimentation en eau potable sur l'aire toulonnaise (population en pointe dans l'aire toulonnaise estimée en 2003 à 865 000 habitants).

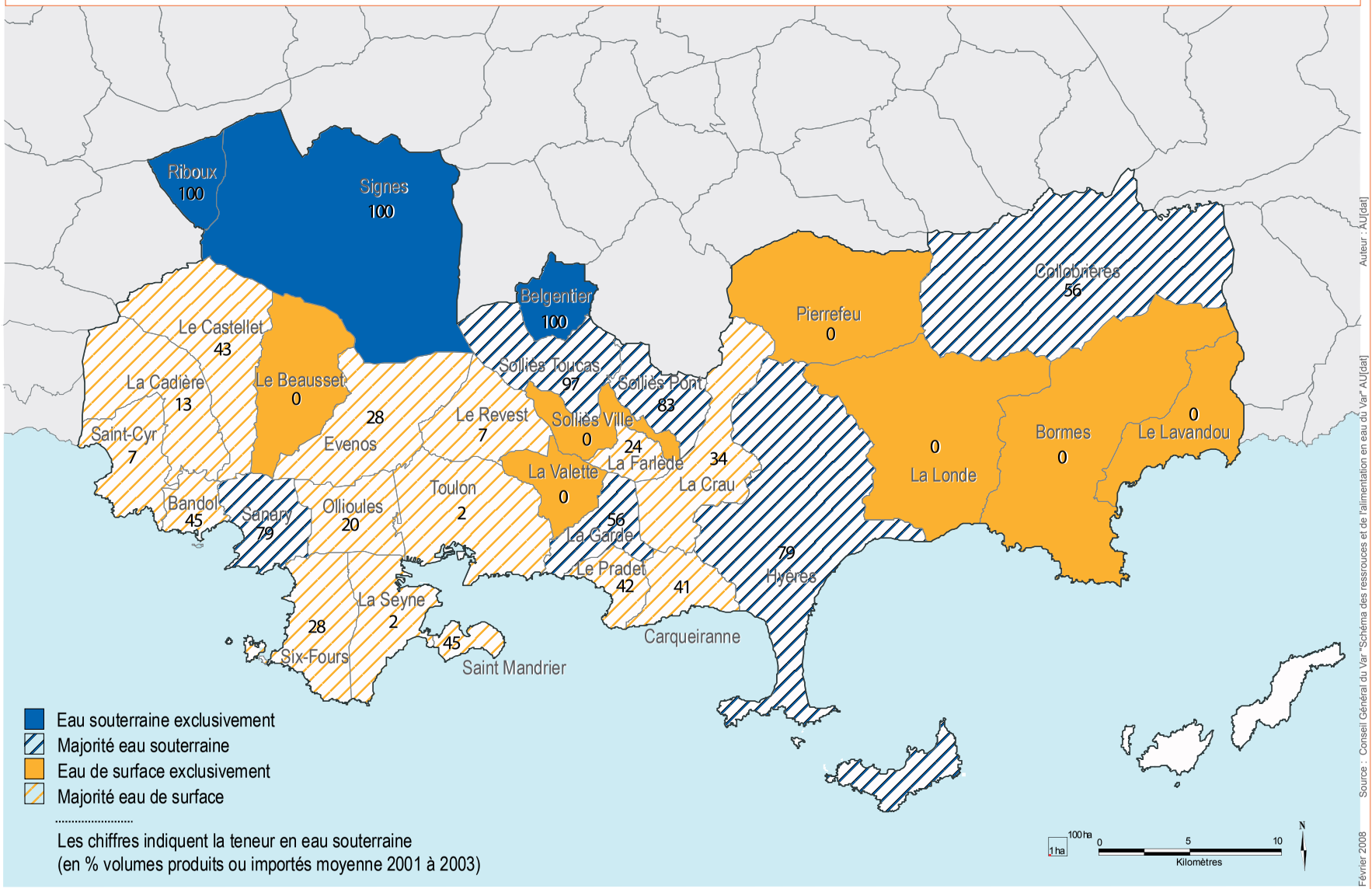
En 2008, la sécurité de l'approvisionnement de l'aire toulonnaise est garantie par les ressources suivantes :

- **Les eaux de surface :**

- L'eau du Verdon exploitée par la Société du Canal de Provence ;
- La retenue de Carcès, alimentée par le Caramy et l'Issole ;
- La retenue de Dardennes, au Revest (cette eau est qualifiée de surface bien qu'elle soit alimentée par les résurgences de Siou Blanc, notamment par la très importante source du Ragas).

[1] Tous les éléments, notamment chiffrés, présentés ci-après sont issus du Schéma Départemental des Ressources et de l'Alimentation en Eau du Var (sept 2006).

Origine des eaux utilisées pour l'alimentation en eau potable
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée (Schéma des ressources et de l'alimentation en eau du Var)



- **Les eaux souterraines[1] :**

- Les nappes karstiques des monts toulonnais[2] au très fort potentiel aquifère (dont la ressource souterraine est abondante) ;
- Les nappes alluviales, en particulier du Gapeau et de l'Eygoutier (exploitées au maximum de leurs capacités) avec des concurrences parfois entre prélèvements pour l'irrigation et pour les usages domestiques pour le Gapeau.

- **L'alimentation en eau potable s'organise ainsi :**

- **Les 7 communes de l'Ouest** (Le Castellet, La Cadière, Le Beausset, Evenos, Ollioules, Bandol, Six-Fours) sont essentiellement alimentées en eau potable par le Canal de Provence par l'usine d'Hugueneuve.
Les communes de Bandol, Ollioules, Six-Fours (puits de Pépiole), Sanary , Le Castellet, La Cadière (Fond d'Abeille), St Cyr (puits de Vannières) et Evenos disposent d'appoints liés à des ressources locales, qui les alimentent prioritairement hors de la période estivale. Le Canal de Marseille vient alimenter les communes de St Cyr et de la Cadière ;

- **Sanary** est alimenté à 70 % par le SIAEP de Bandol, Ollioules, Sanary et Six-Fours et à 30 % par la SCP ;

- **La Seyne** possède des ressources importées : Achats à la SCP, à la ville de Toulon, à Ollioules et à Six-Fours (en secours, n'a jamais fonctionné) ;

- **Saint Mandrier** est alimenté par le puit de Verlaque (50%) et par la Marine (50%). Import de La Seyne en secours ;

- **Riboux** (2 forages), **Signes** (2 ressources), **Belgentier** (puits de la font d'Ouvin et source Gavaudan), **Solliès-Toucas** (fontaine du Thon) et **Solliès-Pont** (puits de Senes) assurent leurs alimentations à presque 100 % par leurs ressources locales souterraines ;

- **Solliès-Ville** est uniquement alimenté par de l'eau du Canal de Provence (usine de la Colle) ;

- **La Valette** est essentiellement alimentée par les eaux en provenance de Carcès (usine de la Valette) ;

- **La Garde** est alimentée à plus de 50 % par le forage de Foncqueballe mais utilise également les ressources de Carcès et de la SCP ;

- **Pierrefeu, La Londe, Bormes et Le Lavandou** ne disposent pas de ressources locales, elles sont donc alimentées par le barrage de Carcès à partir de l'usine de Carnoules, et également par la SCP à partir des usines du Trapan et des Maurettes.

- **Collobrières** est alimenté par ses propres ressources locales mais fait également appel au Syndicat de l'Est (eaux de surface) ;

- **Hyères** est alimentée à plus de 80% par ses ressources locales (forages du Père Eternel et du Golf Hôtel), le recours à la SCP et à Carcès s'opèrent notamment en période estivale ;

- **Les îles de Port-Cros et de Porquerolles** ne disposent pas de ressources locales suffisamment importantes pour faire face à leurs besoins dans la période de sécheresse actuelle, elles sont donc alimentées actuellement par des bateaux citernes depuis le continent, dans l'attente d'une solution durable.

- Les autres communes de l'aire toulonnaise sont essentiellement alimentées par le barrage de Carcès à partir de l'usine de la Valette et de l'usine de Carnoules. Elles disposent également toutes du Canal de Provence. Cependant, certaines communes disposent de ressources complémentaires : **Toulon** avec Dardennes et la source Saint Antoine, **Le Pradet** (La Foux), **Carqueiranne** (forage Verdino et puits d'Astier), **la Crau** (puits de Arquets), **la Farlède** (forage des Fourniers) ; **Le Revest** est alimenté par la ville de Toulon.

Toutefois, des problèmes de sécurité d'approvisionnement se posent pour certaines communes, notamment du fait d'insuffisances dans la diversification de leur ressource et également de faiblesses dans le maillage inter-communales ou inter-ressources.

Par ailleurs, des pertes d'eau non négligeables sont à mentionner dans les réseaux de distribution. La qualité du rendement en distribution est insuffisante sur les communes de Toulon, La Garde, Signes, Belgentier et Solliès-Toucas (source : Schéma Départemental 2006).

[1] Le potentiel aquifère des sols cristallins (Massif des Maures, les îles d'Hyères, Cap Sicié...) est très limité car ils sont en grande partie imperméables (aquifuges).
[2] Les aquifères karstiques du Nord-Ouest de Toulon sont classés comme aquifère patrimoniale dans le SDAGE, RMC.

b. Etat des lieux qualitatif

Des problèmes de qualité se posent pour plusieurs sources d'alimentation en eau potable :

- **Ressources communales du Castellet et de Saint Cyr :** contamination par les pesticides.

- **Retenue de Dardennes :** concentrations fortes en bromates (potabilisation de l'eau) et en poussières, liées aux dépôts de la carrière du Revest, située au dessus, particulièrement importants en cas d'orage et qui nécessitent l'arrêt de l'usine de potabilisation le temps de la décantation des matières en suspension.

- **Source Saint Antoine :** pollutions ponctuelles aux hydrocarbures, après interdiction d'exploiter, autorisation gravitaire à l'aval avec débit limité.

- **Retenue de Carcès :** pollutions aux pesticides liées à l'agriculture essentiellement. Le traitement des pesticides existe sur l'usine de Carnoules et il est en projet sur l'usine de la Valette. Il est constaté un processus d'eutrophisation et de développement algal sur la retenue dû d'une part aux rejets médiocres de la station d'épuration des communes riveraines du cours amont des affluents de l'Argens (Issole et Caramy) et dû d'autre part à l'enherbement de la retenue de Carcès au moment de la période d'étiage.

- **Retenue du Trapan** (bassin de stockage de l'eau du Canal du Provence) : concentrations naturellement élevées en fer et en manganèse (diffusées par le substrat schisteux) sur la période estivale et en fond d'ouvrage, nécessitant un traitement plus poussé pour la potabilisation de l'eau.

- **Zones alluviales du Gapeau et de l'Eygoutier :** concentrations importantes en pesticides et nitrates. Les concentrations en nitrates sont élevées, en particulier dans la nappe alluviale de l'Eygoutier. L'eau pompée est parfois mélangée avec les eaux de la SCP pour la diluer afin d'obtenir moins de 50 mg/l (dans les alluvions de surface au niveau des serres, les concentrations en nitrates seraient d'environ 300 mg/l). Concernant les concentrations en pesticides, globalement les limites de qualité sont respectées, mais il existe une surveillance spécifique sur les zones potentiellement les plus sensibles.

Ces zones sont classées « Zone déclarée vulnérable aux pollutions nitratées d'origine agricole du département du Var » par arrêté du préfet coordinateur de bassin dès 1999. Cinq communes sont concernées : Hyères, La Crau, Le Pradet, Carqueiranne et La Garde. L'objectif de cet arrêté est d'aboutir à un plan d'actions permettant de réduire les pollutions des eaux par les nitrates et les produits phytosanitaires.

- **Forages du Bas Gapeau** (Hyères : forages du Père éternel et du Golf Hôtel) : remontée du biseau salé amenant des concentrations en chlorures trop importantes pour l'eau potable. Problème en voie de régulation grâce à des diminutions dans les quantités prélevées et le calcul d'un débit optimal.

- **Ile de Porquerolles** : remontée du biseau salé dans les nappes alluviales en raison d'une sécheresse récurente depuis 5 ans nécessitant des apports extérieurs.

c. Etat de la protection des captages publics d'eau potable

Les 46 points d'eau de l'aire toulonnaise sont protégés mais de façon plus ou moins forte selon l'état d'avancement de la procédure administrative de protection des captages publics d'eau potable.

En 2006, selon le Bureau de Protection des Ressources en Eau des Collectivités (BPREC) :

- 46 % des captages sont protégés définitivement par arrêté de Déclaration d'Utilité Publique,

- 7 % le sont à titre provisoire avec un avis et des prescriptions de Conseil Départemental d'Hygiène

- 47% le sont à titre provisoire avec un rapport géologique (1ère étape de la protection).

Au-delà de cette procédure, certains points d'eau sont difficilement protégeables car ils sont situés en zone urbaine ou à proximité d'infrastructures routières.

d. Synthèse

D'un point de vue quantitatif, dans l'absolu (sans prendre en compte les considérations économiques) l'aire toulonnaise a la chance d'être alimentée par de grandes adductions venant de l'extérieur (dont la pérennité de la ressource est assurée et le dimensionnement des ouvrages est suffisant), la mettant à l'abri de la pénurie d'eau, même en période sèche et même dans une perspective d'un accroissement démographique et économique ; des souscriptions complémentaires de débit au Canal de Provence seront pour cela nécessaires pour certains syndicats et communes.

Toutefois, plusieurs actions seront nécessaires pour satisfaire l'alimentation en eau potable dans des conditions techniques et financières raisonnables :

- des adaptations d'équipement/ d'ouvrage seront nécessaires (Usine des Maurettes...) ;
- des recherches d'eau ;
- des économies d'eau, notamment en améliorant les rendements des réseaux de distribution et d'adduction les plus mauvais.

Les efforts sur la qualité de l'eau et sur les maillages sont nécessaires pour satisfaire l'alimentation en eau potable. Les efforts devront également porter sur la protection des ressources existantes.

B. Les eaux pluviales

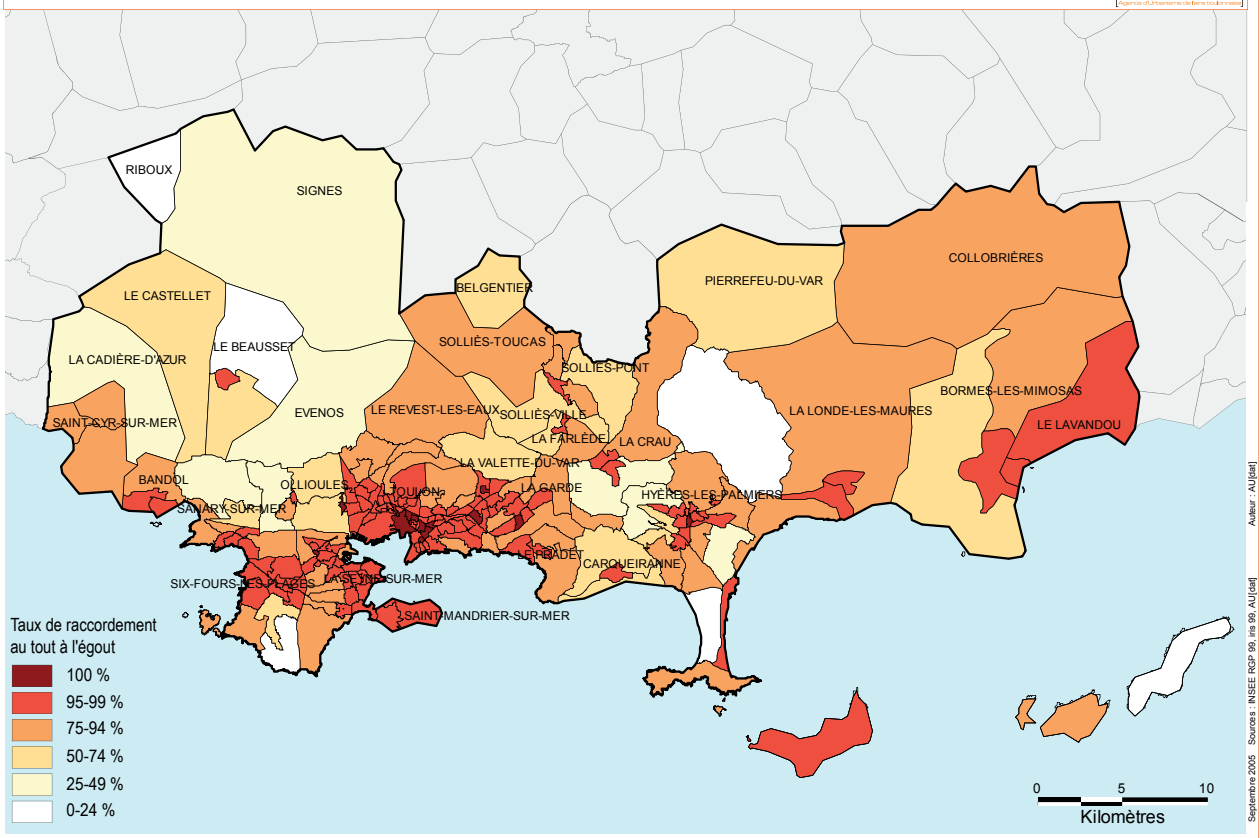
Par lessivage et ruissellement, les eaux pluviales se chargent en pollutions (débris solides, métaux, hydrocarbures, goudrons...) et polluent les milieux naturels si elles sont rejetées directement dans ces derniers via les réseaux séparatifs ou via les déversoirs d'orage en cas de réseau unitaire.

Malgré certaines études partielles, aucun bilan sur la gestion des eaux pluviales n'est disponible à l'échelle de l'aire toulonnaise. Toutefois, selon les services de l'Etat, la gestion des eaux pluviales serait encore défaillante sur le territoire du fait qu'il existe très peu de bassins de rétention avec traitement primaire associé et qu'il y aurait de nombreuses surverses du réseau pluvial vers le réseau des eaux usées.

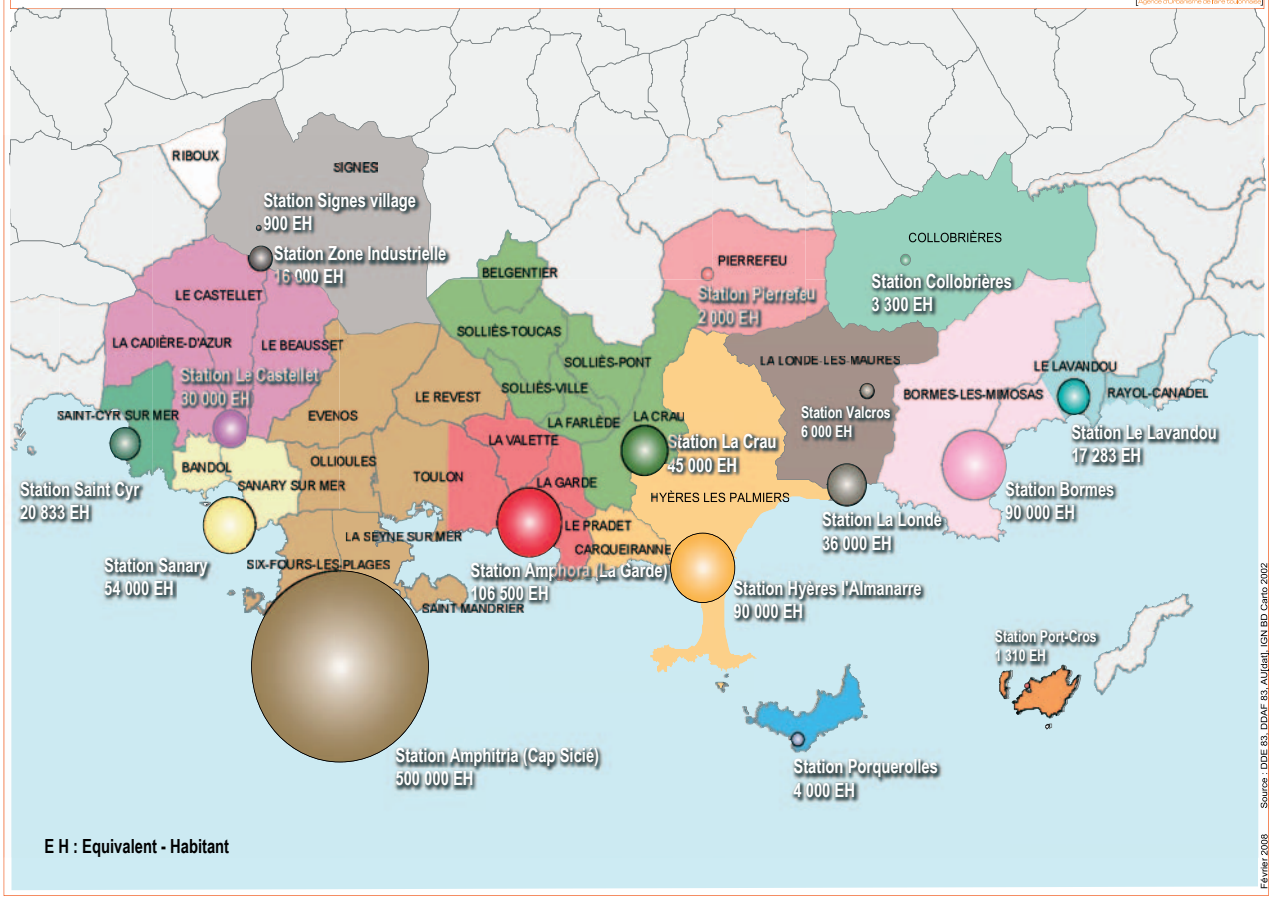
A ce propos, le Contrat de Baie de la Rade de Toulon faisait apparaître dans son diagnostic que l'apport en pollution en Matières en Suspension (MES) dû aux eaux pluviales était nettement supérieur à celui des rejets des deux plus importantes stations d'épuration de l'agglomération toulonnaise.



Le taux de raccordement au tout à l'égout (en logements) en 1999
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Localisation et capacité des stations d'épuration
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



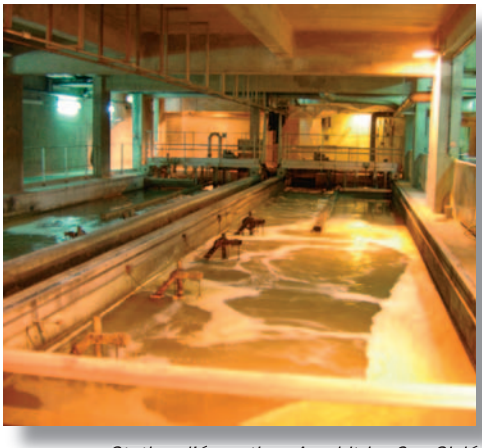
C. L'assainissement

En 1999, selon les chiffres du recensement de l'INSEE, **90 % des logements** (résidences principales et résidences secondaires) et **90 % de la population étaient en assainissement collectif. Il n'existe pas d'état des lieux plus récent à l'échelle du SCoT Provence Méditerranée.**

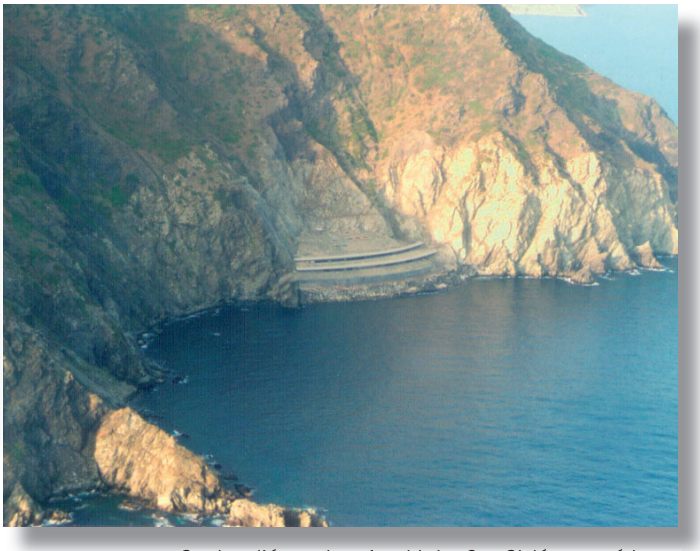
Les rendements de l'**assainissement autonome** ne sont pas disponibles à l'heure actuelle du fait que les SPANC (Services Publics de l'Assainissement Non Collectif), aujourd'hui de compétence communale, ont été mise en place très récemment et que le travail d'inventaire n'est pas terminé. Par ailleurs, la question de la destination et du traitement des matières de vidange reste entière dans la mesure où peu de stations d'épuration sont équipées pour le dépotage et dimensionnées pour traiter cette charge supplémentaire.

Plus précisément, concernant l'assainissement collectif, il existe 17 stations d'épuration sur l'aire toulonnaise d'une capacité nominale de traitement de 1 023 000 équivalents habitants (EH[1]) en février 2008, dont la station d'épuration du Cap Sicié[2] qui traite une très grande partie des effluents du cœur de l'agglomération toulonnaise (capacité nominale de traitement de 500 000 EH[3]).

80 % des rejets des effluents traités s'effectue directement dans le milieu marin (8 stations d'épuration littorales, pour une capacité nominale actuelle totale de traitement de 808 116 EH).



Station d'épuration «Amphitria» Cap Sicié



Station d'épuration «Amphitria» Cap Sicié - vue aérienne

[1] EH = 60 gDBO5 / jour
[2] En plus d'une vingtaine de gros établissements (Hyper et Supermarchés, Hôpitaux, Lycées, Marine, CNIM...), 7 communes sont raccordées à la station d'épuration (Evenos, Ollioules, Le Revest, La Seyne, Six-Fours, Toulon et Saint Mandrier).
[3] La station d'épuration du Cap Sicié est actuellement en sous capacité (60% en moyenne annuelle).

Périmètre de la station d'épuration	Nom et localisation de la station d'épuration	Milieu récepteur	Conformité février 2008	Date de mise en conformité prévue	Capacité actuelle EH	Capacité projetée EH
St Cyr	Pointe Grenier à St Cyr	mer	Non	31/12/2009 (date de mise en eau)	20 833	35 000
Le Castellet / La Cadière / Le Beausset	Le Castellet	Le Grand Vallat	Oui		30 000	
Signes	Signes village	Le Latay	Non	fin 2009	900	3 000
Parc d'activités ZI Signes	Parc d'activités ZI Signes	Sol (Infiltration)	Oui traitement primaire (pas d'information sur le rejet final)		16 000 (tt primaire) et 4000 (infiltration)	
Sanary / Bandol	La Cride à Sanary	mer	Non	31/12/2010	54 000	non définie
Ouest Agglomération toulonnaise	Amphitria (Cap Sicié)	mer	Oui		500 000	
Est Agglomération toulonnaise	Amphora (La Garde)	mer	Oui (depuis novembre 2007)		106 500	
CC. Vallée du Gapeau	La Crau	Le Gapeau	Non	Fin 2008	45 000	80 600
Ile de Port-Cros	Ile de Port-Cros	mer	Oui a priori mais autosurveillance non validée		1 310	
Ile de Porquerolles	Ile de Porquerolles	Vallat du Loup	Oui		4 000	
Hyères (Carqueiranne / Hyères)	Almanarre (Hyères)	mer	Non	30/06/2009 (date de mise en eau)	90 000	121 667
La Londe (sauf Valcros)	Bormettes (La londe)	mer	Oui (depuis octobre 2007)		36 000	
Valcros	Valcros	retenue de Valcros	non renseignée		6 000	
Pierrefeu	Pierrefeu	Réal Martin	Non	fin 2009	2 000	non définie
Collobrières	Collobrières	Réal Collobrier	Oui		3 300	
Bormes / 80% Lavandou	Batailler (plaine de Bormes)	mer	Non	01/07/2010 (date de mise en eau)	90 000	93 333
20% Lavandou Est + Rayol	Cavalière (Lavandou)	mer	Oui		17 283	

Source : DDAF - DDE - Auteur AU[dat]

7 stations d'épuration[1] ne sont pas conformes à la réglementation, (c'est-à-dire que les objectifs de traitement ne sont pas atteints et que les traitements biologiques ne sont pas mis en place), représentant ainsi 302 733 EH, soit 30% des rejets totaux du territoire. Cependant, les mises en conformité sont à l'étude ou en cours.

NB : Ces chiffres sont ceux correspondant aux capacités nominales des ouvrages, et non aux charges réellement traitées par chacune des stations d'épuration.

- la station d'épuration de Signes, qui est complètement saturée (charge entrante de 2000 EH pour un dimensionnement actuel de 900 EH) ;

- la station de la Pointe Grenier (commune de St Cyr) : étude en cours avec mise en conformité prévue fin 2009 ;

- la station d'épuration de La Cride (communes de Bandol et Sanary) : étude en cours avec mise en conformité prévue en 2010, la future capacité de l'ouvrage n'est pas encore définie ;

- la station d'épuration de la Crau (traitant les effluents de l'ensemble de la Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau) : les travaux sont en cours, la station est actuellement saturée ;

- la station d'épuration de Pierrefeu, avec une charge entrante de 6200 EH et une capacité nominale actuelle de 2000 EH est non-conforme ; la future capacité n'est pas encore définie ;

- la station d'épuration de l'Almanarre (Hyères / Carqueiranne) : travaux en cours avec mise en conformité prévue en 2009 (avec capacité projetée de 121 000 EH) ;

- Bormes / Le Lavandou : marché en cours avec mise en conformité prévue pour 2010 (avec capacité projetée de 93 000 EH).

La station d'épuration de la ZI de Signes a un traitement primaire aux normes mais la qualité du rejet final (infiltration) n'est pas connue.

Concernant l'île du Levant, l'assainissement se fait de manière autonome sur le lotissement privé et n'est pas précisément connu pour les activités de la Défense.

Toutefois une étude est en cours pour définir les besoins en matière de collecte et de traitement des eaux sur cette île.
Ainsi, les capacités futures des stations d'épuration devraient atteindre au minimum au total environ 1 110 000 EH à l'horizon 2010.

La réutilisation des eaux usées après traitement est à l'étude pour la station d'épuration du Cap Sicié.
Sur l'île de Porquerolles, après traitement tertiaire par lagunage, les eaux sont utilisées pour l'arrosage par le Parc National de Port Cros pour ses cultures (la surverse va à la mer via les gorges du Loup).
Pour Valcros, les eaux traitées sont dirigées dans la retenue du barrage de Valcros, qui sont elles-mêmes utilisées pour l'arrosage du golf.

Les boues de stations d'épuration sont traitées au chapitre 4.3 Déchets.

[1] Pas d'information concernant la conformité de la station d'épuration de Valcros.

D. Les milieux aquatiques

Le nouveau SDAGE, qui sera validé en 2009, intègre les objectifs de la directive cadre sur l'eau et permet l'application de la loi sur l'eau. Il précisera des objectifs de qualité (bon état, bon potentiel écologique...) que devront atteindre les « masses d'eau » (rivières, lacs, eaux souterraines, mer, ...) d'ici à 2015. Il définira également les orientations fondamentales à retenir pour atteindre ces objectifs et seront accompagnés d'un programme de mesures à mettre en œuvre.

Au préalable, un état des lieux a été mené par l'Agence de l'Eau en partenariat avec les acteurs locaux en 2005-2006. Les résultats pour l'aire toulonnaise sont synthétisés ci-après.

a. Qualité des cours d'eau

Globalement, les cours d'eau côtiers, influencés par le climat méditerranéen, se caractérisent par des déficits hydriques, milieux temporaires, fragilités de la ressource, crues subites, et ruissellement.

En plus de ce constat, sur l'aire toulonnaise, les fleuves côtiers se caractérisent, sur leurs parties aval, par une très nette dominante urbaine et périurbaine (avec parfois la traversée du cours d'eau par de lourdes infrastructures), ayant des conséquences hydro morphologiques (artificialisation des basses vallées).

Enfin, en plus des conséquences liées à l'urbanisation, les pressions que subissent les fleuves côtiers du territoire proviennent des activités agricoles (viticulture, maraîchage, horticulture).



Réal Collobrier - Collobrières

Plus précisément, dans le cadre de la DCE, **5 cours d'eau** ont été identifiés et ont fait l'objet d'un état des lieux :

- **La Reppe :** manque de connaissance sur le fonctionnement hydraulique du cours d'eau (actuellement modifié : Béal), pression urbaine forte (même si le PPRI permet de préserver de l'urbanisation la zone d'expansion de crues), des pollutions diffuses (agricole, industrielle et urbaine : dysfonctionnement de systèmes d'assainissement autonome) à mieux quantifier et qualifier. Réseau d'assainissement directement dans le lit de la Reppe en amont d'Ollioules.

- **Le Las** (masse d'eau identifiée comme fortement modifiée dans sa partie aval) : forte urbanisation sur la partie aval, ayant pour conséquence la présence de macro déchets, pollutions par les eaux pluviales. Problème identifié de qualité du cours d'eau, liée au rejet des eaux de lavage des filtres de l'usine de potabilisation des eaux dans le secteur.

- **L'Eygoutier** (masse d'eau identifiée comme fortement modifiée / ce cours d'eau se décompose en deux sous bassins versants) : rejets importants de polluants d'origine urbaine et agricole malgré l'arrêté du préfet de bassin concernant la zone vulnérable aux nitrates, espace déjà fortement fragilisé et sous forte pression urbaine, lit mineur et berges fortement dégradés.

- **Le Gapeau** (avec ses affluents : Le Réal Martin et le Réal Collobrier) (masse d'eau identifiée comme fortement modifiée) : importance des prélèvements sur le Gapeau entraînant des débits d'étiage trop faibles pour permettre la dilution de la pollution, aggravée par l'importance des rejets pollués dû aux activités viticoles et oléicoles et des rejets non conformes de la station d'épuration de la communauté de Communes située à la Crau, en cours de mise en conformité. Pression urbaine. Défaillance sur la franchissibilité piscicole des seuils. **L'analyse de la masse d'eaux souterraines** constituée par les alluvions du Gapeau fait apparaître des pollutions domestique et des pollutions diffuses agricoles, avec des concentrations notables en pesticides et nitrates.

- **Le Maravenne :** manque de connaissance notamment sur l'impact du secteur de Valcros sur les ripisylves (écosystèmes à forte valeur écologique), problème de perturbation du régime hydraulique et de gestion des eaux pluviales.

L'analyse fait apparaître que la Reppe et Le Maravenne devraient atteindre le bon état écologique à l'horizon 2015. Par contre, l'analyse montre que de forts doutes existent sur l'atteinte du bon état écologique pour l'aval du Las, l'Eygoutier et également le Gapeau, du fait que l'état écologique soit trop dégradé ou que les efforts techniques et financiers à mettre en œuvre sont tellement importants qu'il faudra plus de 10 ans pour atteindre le bon état.

Le détail de l'état des lieux de ces masses d'eaux côtières sera traité dans le futur chapitre individualisé « Littoral » du SCoT Provence Méditerranée.

Seule la masse d'eau côtière « du cap Cepet au cap de Carqueiranne » est évoquée ci-dessous car depuis plusieurs années déjà des actions ciblées sont entreprises par les acteurs locaux pour améliorer la qualité des eaux marines, très fortement dégradée (Contrat de Baie de la Rade de Toulon).

b. Qualité des masses d'eau côtières

Dans le cadre de la DCE, **8 masses d'eau côtières** ont été identifiées sur l'aire toulonnaise (à partir de 3 critères : richesse écologique, importance de la pression anthropique et gravité des pressions subies par les milieux) d'Ouest en Est :

- le segment entre le Bec de l'Aigle jusqu'à la pointe Fauconnière (baie de la Ciotat / St Cyr) ;
- le segment entre la pointe Fauconnière jusqu'à l'ilôt Pierreplane ;
- le segment entre l'ilôt Pierreplane jusqu'à la pointe du Gaou ;
- le segment entre la pointe du Gaou jusqu'à la pointe Escampobariou ;
- le segment entre le cap Cepet et le cap de Carqueiranne ;
- le segment des îles du soleil ;
- le segment entre le cap de l'Esterel jusqu'au cap de Brégançon ;
- le segment entre le cap Bénat jusqu'à la pointe des Issambres.



Rade de Toulon

Le Contrat de Baie de la Rade de Toulon et son bassin versant

La programmation initiale du Contrat de Baie (septembre 2002 / septembre 2007) est achevée. Le bilan montre que les actions relatives à la réduction directe des flux polluant notamment issus de l'assainissement sont bien engagées.

Par ailleurs, le Comité d'agrément encourage le lancement de la réflexion pour un nouveau contrat (« Phase II »). Cette nouvelle candidature ne pourra être acceptée que sous réserve d'atteinte des objectifs majeurs du contrat actuel.

Le comité d'agrément propose également d'engager une phase de finalisation du contrat de baie sur la période 2008 / 2009 en ciblant sur les objectifs prioritaires suivants :

Lutte contre les inondations :

- Achever les études de cadrage sur le fonctionnement des bassins versant et de définition des besoins en ouvrage de rétention ;
- Mettre en œuvre de l'entretien régulier des cours d'eau.

Lutte contre la pollution chimique :

- Démarrer une démarche complète relative à la gestion des rejets industriels (réseau EU) ;
- Obtenir le label « ports propres » pour les ports de la rade ;
- Achever l'amélioration des connaissances sur les sédiments (gisements / traitement).

La protection des biocénoses :

- Démarrer une réflexion pour la gestion active du milieu marin ;
- Mise en œuvre d'outils de suivi de la qualité des biocénoses.



source : TPM

E. Les eaux de baignade

Sur le littoral de l'aire toulonnaise, la qualité des eaux de baignade est un facteur déterminant de l'activité touristique. La qualité des eaux est liée en grande partie aux rendements des installations d'assainissement et à la bonne gestion des eaux pluviales.

La surveillance de la qualité des eaux de baignade est assurée par la DDASS, par les services de la mairie de Toulon ainsi que par les services communaux d'hygiène et de santé de la Seyne sur mer et d'Hyères.

En 2007, il existe **93 points de surveillance** sur l'ensemble du littoral du SCoT Provence Méditerranée.

Deux catégories d'indicateurs sont utilisées pour mesurer la qualité des eaux de baignade :
- 3 paramètres microbiologiques (coliformes totaux, escherichia coli, streptocoques fécaux)
- 3 paramètres physico-chimiques (huiles minérales, substances tensioactives, phénols)

Sur la base des normes et guides définis par la directive européenne (76/160/CEE), pour les paramètres microbiologiques et physico-chimiques, on distingue 4 catégories de qualité des eaux de baignade :
A : Eau de bonne qualité
B : Eau de qualité moyenne
C : Eau pouvant être momentanément polluée
D : Eau de mauvaise qualité

La nouvelle directive européenne[1] sur les baignades commencera à être appliquée dès sa transposition en droit français soit lors de la saison 2008, pour les premières dispositions (application graduelle jusqu'en 2015 : date butoir). Les maires ont la charge d'établir les profils de vulnérabilité des zones de baignade et d'assurer la surveillance de la qualité.

L'analyse des résultats des 5 dernières années (2003, 2004, 2005, 2006 et 2007) sur le littoral du SCoT montre que les eaux de baignade sont en règle générale classées de « bonne qualité ».

Il n'existe pas de pollution chronique des eaux de baignade sur le littoral du SCoT. Toutefois, certains sites ont fait l'objet d'eaux de baignades momentanément polluées (données fournies par la DDASS 83) :

2003 :
- Mar vivo poste de secours (La Seyne)
- Méjean (Toulon)

2004 :
- Coupereau (Carqueiranne)
- Camp du domaine (Bormes)

2006 :
- La Verne (La Seyne)
- La Vernette (La Seyne)
- Marvivo poste de secours (La Seyne)
- Marvivo chemin Hermite (La Seyne)
- Anse Mistral (Toulon)

2007 : aucune baignade momentanément polluée

Les pollutions ponctuelles constatées surviennent lors de conditions météorologiques exceptionnelles (orage violent, températures élevées...), lors de dysfonctionnements ponctuels des dispositifs d'assainissement ou des détériorations d'émissaires.



Plage des Sablettes

[1]La nouvelle directive concernant la gestion de la qualité des eaux de baignade a été publiée au journal officiel de l'Union européenne du 4 mars 2006. Elle fixe les dispositions dans trois domaines : 1/ La surveillance et le classement de la qualité des eaux de baignade, 2/ La gestion de la qualité des eaux de baignade, 3/ La fourniture au public d'informations sur la qualité, le classement, les profils des eaux de baignade, et les explications en cas de fermeture.

3

Energie et effet de serre





A. Productions et consommations énergétiques

L'aire toulonnaise est caractérisée par un manque de ressources et de production énergétique locales et dépend donc très fortement de l'extérieur pour ses approvisionnements : importations en provenance de l'étranger et des autres régions françaises.

Les chiffres de la consommation énergétique ne sont pas disponibles à l'échelle de l'aire toulonnaise. La répartition entre produits pétroliers, charbon, gaz naturel, électricité et énergies renouvelables dans la consommation énergétique du territoire du SCoT Provence Méditerranée n'est pas connue.

Toutefois, selon l'Observatoire Régional de l'Energie, la consommation départementale d'électricité a augmenté de 17% entre 1999 et 2003 et la consommation électrique de la zone urbaine de Toulon et l'arsenal serait de 845 GWh en 2003 avec un taux de croissance annuel moyen de +1,9% entre 1998 et 2003.

Par ailleurs, au vu de la structure et des activités du territoire (activités résidentielle et touristique dominantes et faible industrialisation), on peut supposer que la consommation d'énergie par le secteur résidentiel et tertiaire est majoritaire. Les transports seraient par conséquent le second secteur d'activité le plus consommateur d'énergie.

Il n'y a pas de grands projets énergétiques sur l'aire toulonnaise, seuls quelques aménagements sont prévus dans les prochaines années pour faire face aux besoins en constante augmentation.

La création d'une ligne Très Haute Tension entre la Garde et Hyères permettra de sécuriser l'approvisionnement de l'Est de Toulon et de la zone littorale des Maures.

Le projet de canalisation de gaz combustible entre le Val (au Nord de Brignoles) et La Garde permettra de renforcer l'alimentation en gaz naturel de l'aire toulonnaise et d'alimenter les nouvelles distributions publiques de Pierrefeu et de Cuers.

B. Effet de serre

Les pays signataires du Protocole de Kyoto se sont engagés à réduire leurs émissions de principaux gaz à effet de serre de 5 % à l'horizon 2008/2012 par rapport au niveau de 1990 :

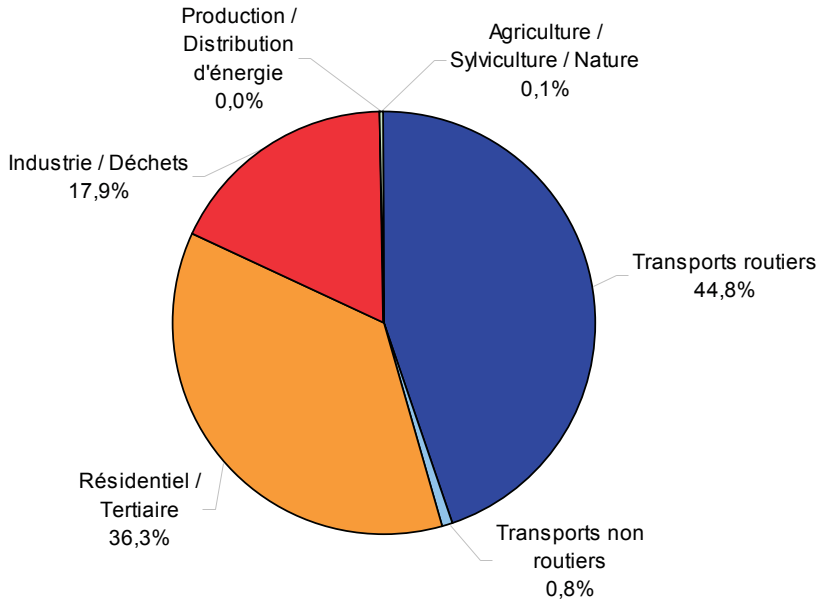
- pour les pays de l'Union européenne, cela signifie une baisse de 8 % des émissions ;
- pour la France, cela signifie une stabilisation des émissions.

Lancé en 2004, le plan Climat qui définit les modalités de l'action française de lutte contre le changement climatique et dessine les perspectives de l'après Kyoto, vise un objectif d'économie de gaz à effet de serre de 72 MteCO_2 à l'horizon 2010 ce qui correspond à une réduction de 18 MteCO_2 par rapport à 1990.

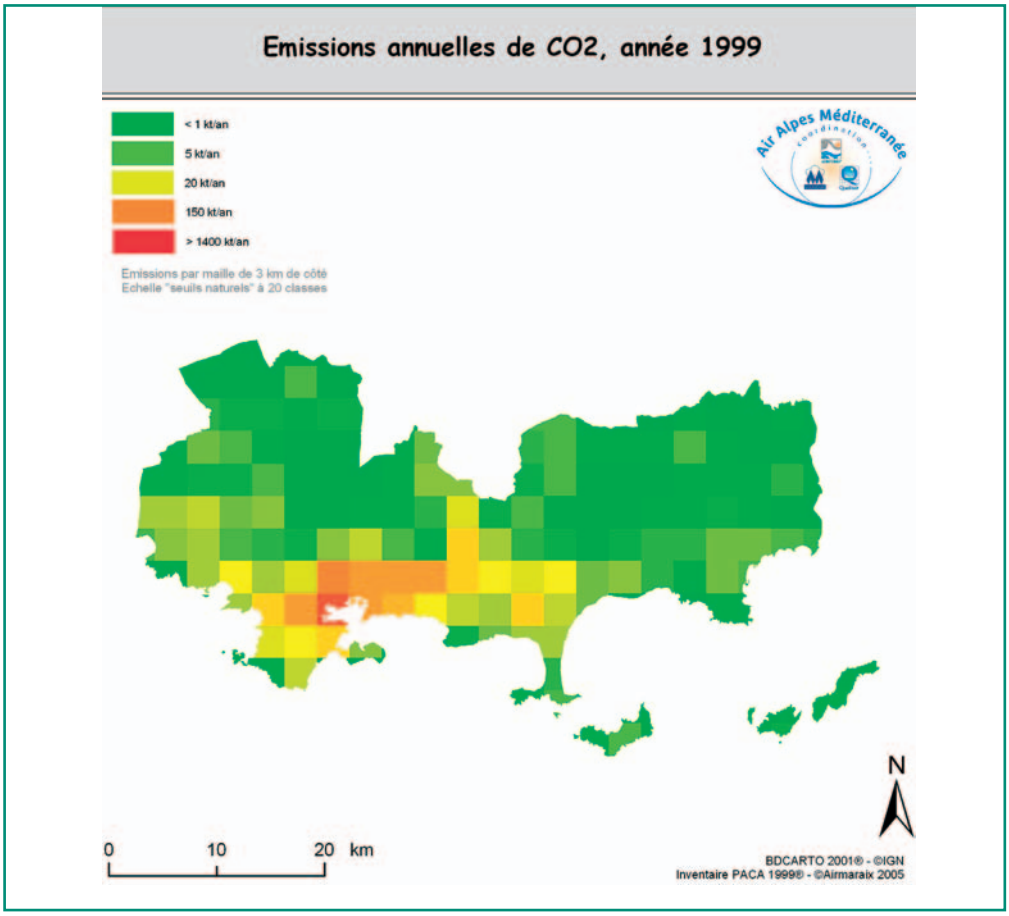
A l'horizon 2050, le gouvernement français s'est fixé un objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre par habitant.



Répartition des émissions de CO2 dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée par type d'activités (année 1999)



Source : AIRMARAIX - 2005



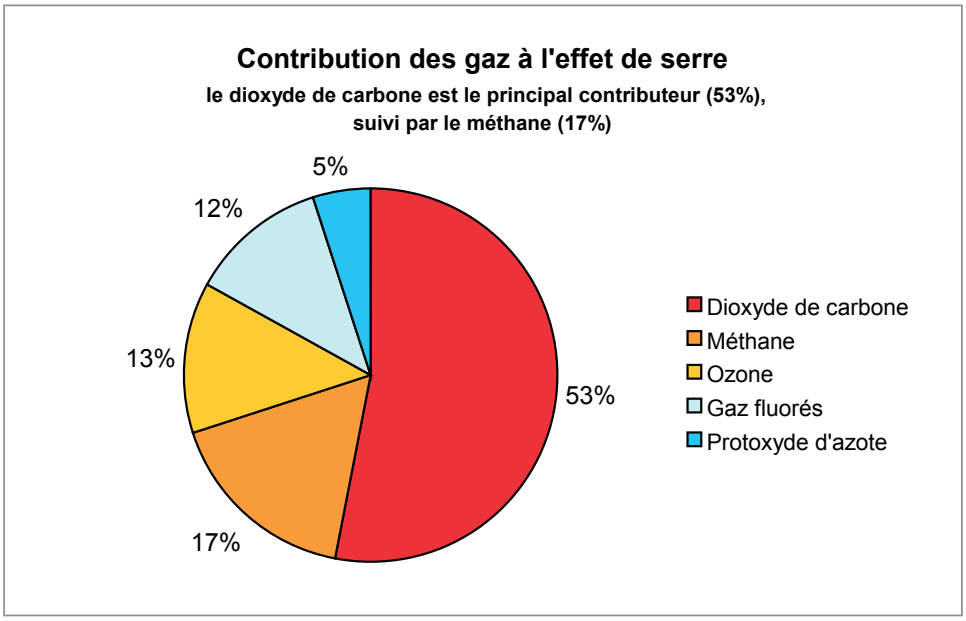
L'élaboration du **cadastre régional des émissions**, réalisé par AIRMARAIX (réseau de surveillance de la qualité de l'air) permet une analyse fine des émissions polluantes de la Région PACA, notamment des émissions de dioxyde de carbone.

Année de référénce 1999	Millions de tonnes de CO_2
France	333,3
Région PACA	36,7
Var	3,2
SCoT Provence Méditerranée	1,6

En 1999, la Région PACA représente 11 % des émissions françaises de CO_2 alors qu'elle représente à peine 8% de la population française (4,5 millions d'habitants en 1999). La Région PACA se situe à 8 tonnes d'émissions de CO_2 / hab, se situant ainsi dans la moyenne des émissions de l'Europe de l'Ouest (source : ADEME).

Les émissions de dioxyde de carbone (CO_2) donnent un bilan de 1,56 million de tonnes de CO_2 en 1999 sur l'aire toulonnaise, représentant 4 % des émissions régionales alors qu'elle représente 11.5 % de la population régionale ; le SCoT se situe donc seulement à 3 tonnes d'émissions de CO_2 / hab.

Mais, le dioxyde de carbone n'est pas le seul gaz à effet de serre. D'autres polluants ont un pouvoir de réchauffement, mais le bilan n'est pas actuellement disponible pour le SCoT Provence Méditerranée.



Source : ADEME

C. Energies renouvelables : production et potentiel

La politique européenne indique que le développement des énergies renouvelables est une priorité pour être en cohérence avec le protocole de Kyoto. La politique nationale a fixé comme objectif que 21% de la consommation énergétique soit couverte par des énergies renouvelables à l'horizon 2010.

Nonobstant ce contexte réglementaire, les énergies renouvelables sont très peu exploitées dans l'aire toulonnaise, malgré des atouts géographique et climatologique a priori favorables à leurs développements, même si un certain nombre de protections écologiques et paysagères pourrait contraindre ce potentiel.

a. Analyse par filières

L'énergie solaire constitue une capacité exceptionnelle pour le territoire, avec 300 jours de soleil par an et plus de 3,4 kWh/m^2 par jour. Très peu d'installations en solaire photovoltaïque (production d'électricité) et d'installations en solaire thermique sont recensées sur l'aire toulonnaise. Pourtant, couplée à la conception de bâtiments bien orientés et isolés, l'utilisation du solaire peut permettre d'économiser entre 30 et 70 % des besoins en chauffage et eau chaude des habitations et équipements publics.

L'utilisation de l'**énergie éolienne** est complètement absente sur l'aire toulonnaise, malgré un gisement de vent relativement important. Aucune étude de gisement éolien n'a été menée sur le territoire.

La filière « **bois-énergie** » n'est quasiment pas exploitée alors qu'elle correspond à un très gros potentiel de production énergétique. En effet, alors que l'aire toulonnaise dispose d'un potentiel de bois important (60% d'espaces boisés sur le SCoT PM), il n'existe pas d'installations de chauffage collectif ou de production d'eau chaude au bois sur le SCoT. Ce constat s'explique en partie par le coût d'investissement relativement élevé par rapport à d'autres moyens de production énergétique.

La rentabilité existe si les consommations sont importantes (sur des bâtiments type maisons de retraite, logements collectifs...). Nécessitant d'organiser une vraie filière et de mobiliser les maîtres d'ouvrage. Ce mode de production énergétique a par ailleurs d'autres atouts puisqu'il permet d'exploiter la forêt et par conséquent de faire diminuer le risque incendie. Une étude a été lancée dans le département du Var sur « le coût de production des plaquettes forestières ».

La **géothermie** est également absente sur le territoire. En cohérence avec les aquifères superficielles, ses applications pourraient concerner éventuellement des projets géothermiques de très basse énergie (20°C, quelques mètres de profondeur) permettant la mise en place de pompes à chaleur sur capteurs enterrés pour des utilisations individuelles, petits collectifs et tertiaire, nécessitant toutefois un appoint.
Des projets géothermiques à basse énergie sont également envisageables sur l'aire toulonnaise (entre 50 et 80°C, entre 1 500 et 2 000 mètres de profondeur) pour du chauffage urbain et la production d'eau chaude sanitaire.

En fait, la seule installation du SCoT qui permette une récupération d'énergie significative est l'**usine d'incinération** des ordures ménagères de l'agglomération toulonnaise qui génère une production de 95 000 MWh d'électricité, injectés dans le réseau EDF et 12 000 MWh de chaleur distribués pour le chauffage et l'eau chaude sanitaires des immeubles de la Beaucaire (2000 logements).

b. Projets et actions transversales

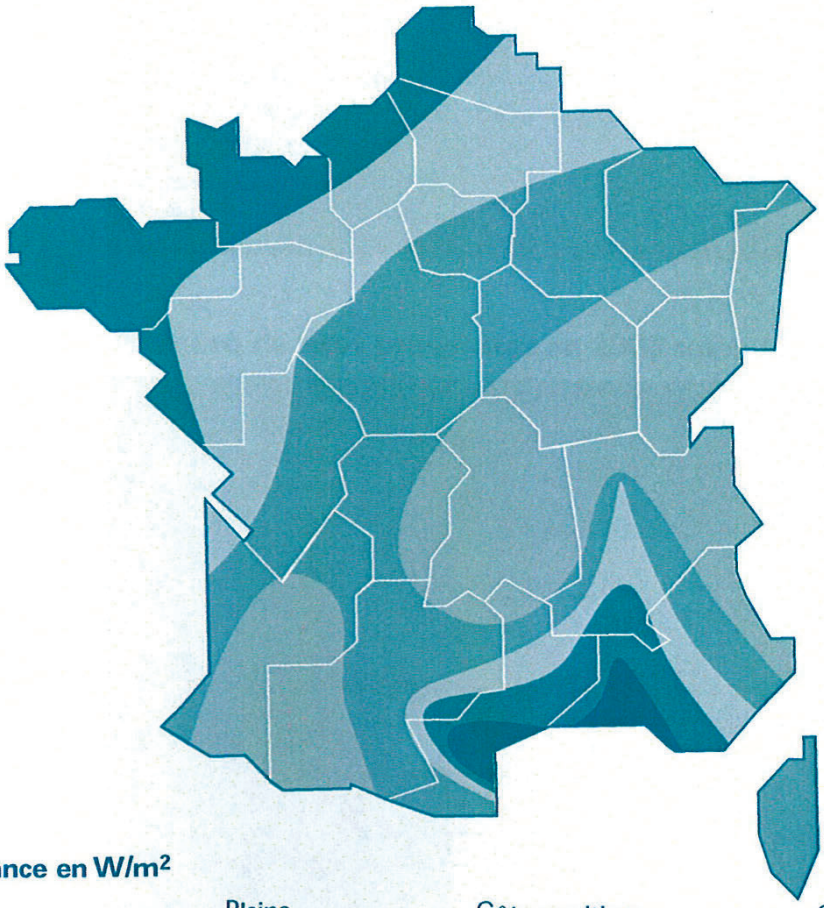
Les actions et les projets plus transversaux de maîtrise énergétique sont peu nombreux sur l'aire toulonnaise ; seulement 2 opérations HQE de taille sont recensées en 2005 (Collèges de Bormes-les-Mimosas et du Castellet).

Aucun écoquartier n'existe mais des projets sont à l'étude sur des sites à vocation économique et résidentielle.

Le projet de démarche globale énergétique du Parc National de Port-Cros fait figure d'exception. Une liste d'actions a été établie avec par exemple l'installation de chauffeaux solaires, la mise en place de centrales de production d'électricité par panneaux photovoltaïques, la réorganisation des abonnements tarifaires...

Par ailleurs, le groupe de travail EnviroBAT Méditerranée, créé en 2000 à la demande des professionnels du bâtiment, a pour vocation de favoriser le développement durable de bâtiments performants respectueux de l'environnement via des actions comme la diffusion de l'information, l'organisation de formations et la création de lieux d'échanges sur la qualité environnementale.

Le gisement éolien en France



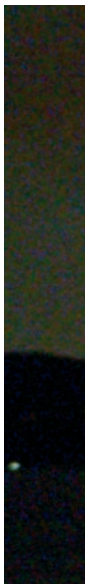
Source : IUP ANVAREM 1996 - ADEME

Puissance en W/m²

	Plaine	Côte maritime	Collines
	> 500	> 7500	> 1800
	300 - 500	400 - 700	1200 - 1800
	200 - 300	250 - 400	700 - 1200
	100 - 200	150 - 250	400 - 700
	< 100	< 150	< 400

Ainsi, au delà du contexte international (raréfaction de la ressource pétrolière et obligations réglementaires en matière de réchauffement climatique), les enjeux énergétiques sont aggravés sur l'aire toulonnaise à cause de sa forte dépendance énergétique du territoire et ses besoins énergétiques croissants.







PARTIE 3.

Risques

1

Risques naturels



D'après le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) dans le Var, concernant les risques naturels, quatre types de risques naturels affectent le territoire de l'aire toulonnaise, chacun avec leurs caractéristiques propres :

- Les inondations (de plaine, les crues torrentielles et les ruissellements urbains) ;
- Les feux de forêt qui concernent l'ensemble des 31 communes qui composent le SCoT ;
- Les mouvements de terrain (comprenant l'érosion littorale) ;
- Les risques climatiques correspondant aux phénomènes de « vents violents », gérés par le système d'alerte de Météo France (avec les différents niveaux de vigilance).

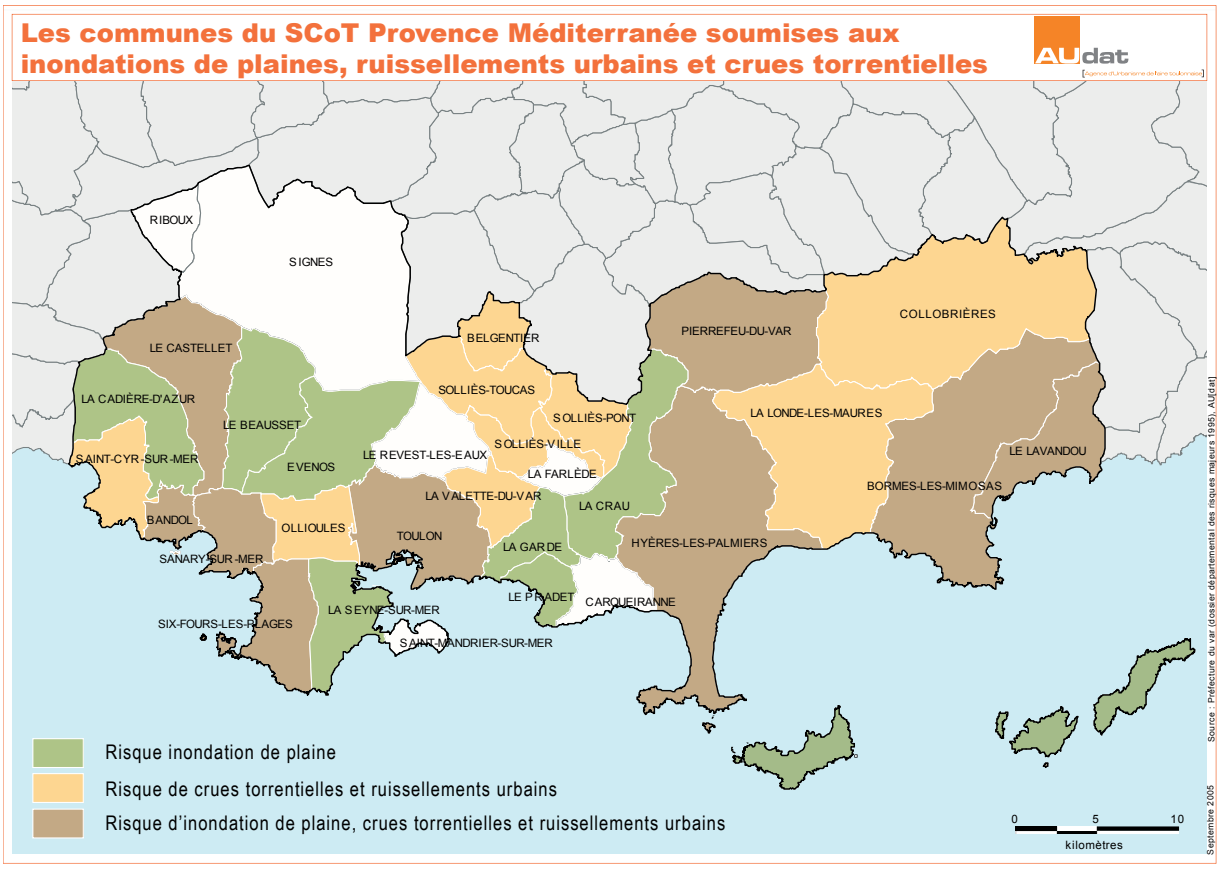
Le territoire du SCoT Provence Méditerranée bénéficie d'une situation privilégiée hors du couloir rhodanien et de l'arc alpin de Nice, ce qui explique, avec sa structure, sa très faible exposition (risque négligeable) aux risques sismiques majeurs (comparée aux Bouches du Rhône et aux Alpes Maritimes, la zone de Nice en particulier). Par ailleurs, l'aire toulonnaise n'est pas non plus soumise aux risques d'éruptions volcaniques, de cyclones, d'avalanches ni de tempêtes.

Selon les données de la Préfecture du Var, à la date du 14 mai 2008, 118 arrêtés de catastrophes naturelles avec avis favorable ont été émis sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, concernant quasiment toutes les communes. Ils concernent seulement deux types de catastrophes : pour presque 75% des inondations, et pour 25% des mouvements de terrain.

A. Risque inondation

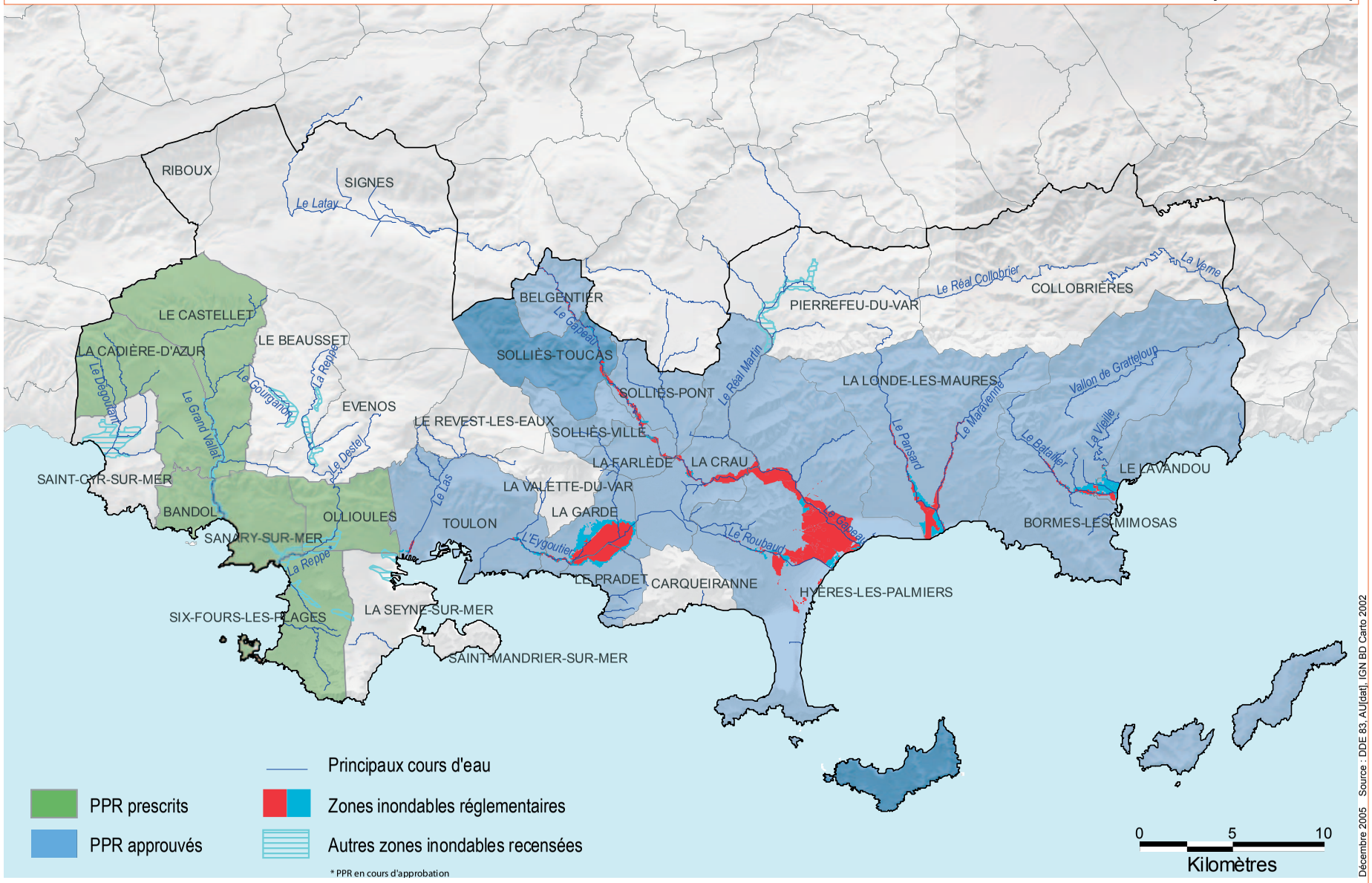
Selon le Dossier Départemental des Risques Majeurs, l'aire toulonnaise est touchée à la fois par les inondations de plaine, par les crues torrentielles et par les ruissellements urbains. Seules 6 communes ne sont pas concernées en particulier par le phénomène d'inondation (Riboux, Signes, Le Revest, St Mandrier, La Farlède et Carqueiranne).

Le climat de type méditerranéen, avec ses précipitations abondantes très concentrées dans le temps, la topographie très marquée du territoire, la croissante imperméabilisation des sols notamment sur les versants, liée au très fort développement de l'agglomération, des aménagements pensés par tronçons sur les cours d'eau et non à l'échelle des bassins versants et parfois le manque de bassins d'orage, sont les facteurs favorisant le risque inondation dans la majorité des communes du territoire.



Les Plans de Prévention de Risque Inondation et les zones inondables
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]



Des **Plans de Prévention des Risques Inondation** (PPRI) ont été prescrits dans 19 des 31 communes composant le SCoT PM. En février 2008, 13 PPR ont été approuvés et sont opposables :

- A l'Est du SCoT PM : 3 PPR sur les communes du Lavandou, de Bormes et de la Londe, avec des servitudes sur les basses vallées du Batailler et de la Vieille sur la plaine de Bormes / le Lavandou et sur la basse vallée du Pansard et du Maravenne à La Londe.

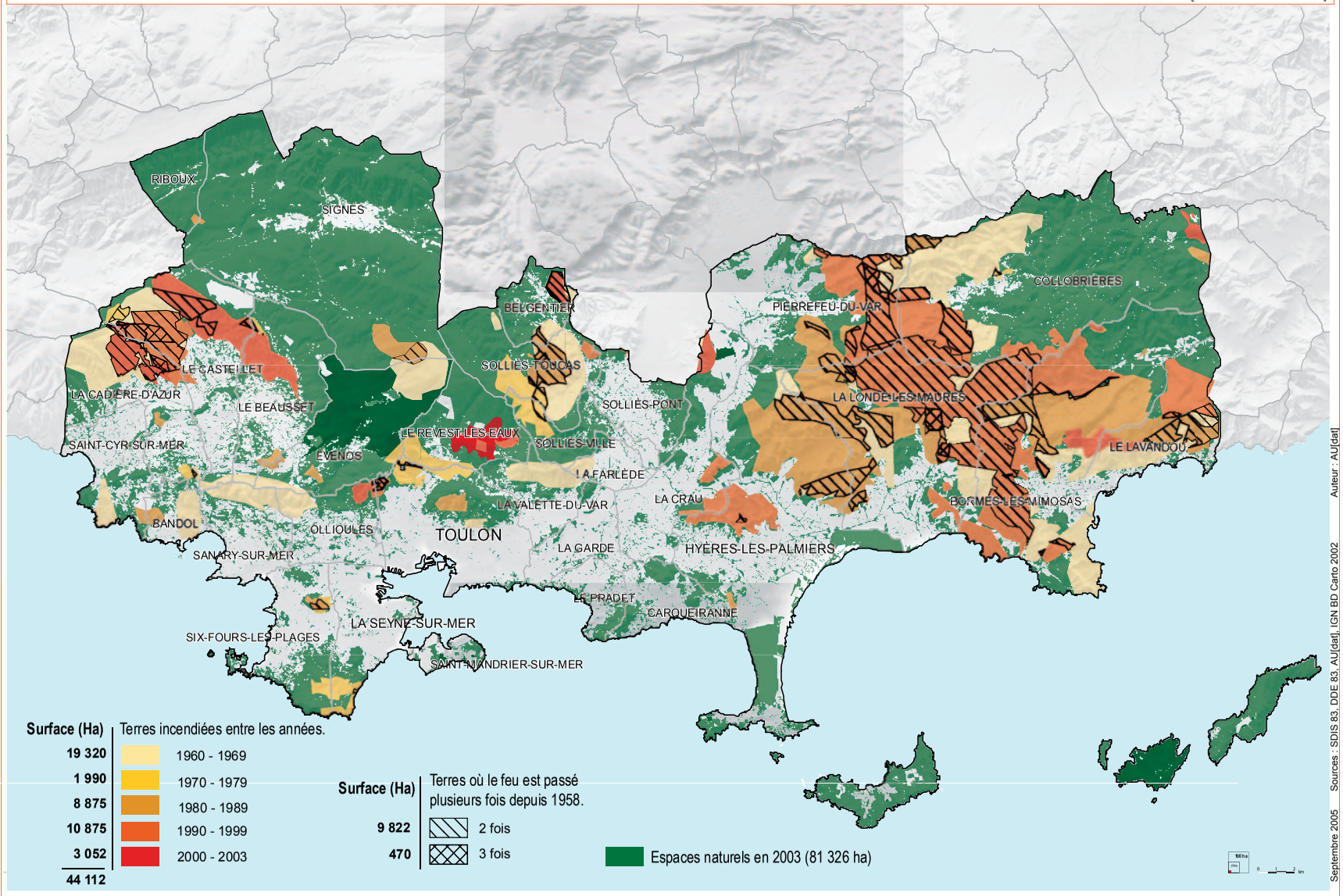
- Dans la vallée du Gapeau : 7 PPR par un arrêté global pour les 6 communes de la Communauté de Communes de la vallée du Gapeau et Hyères (avec le Roubaud). Sur la plaine alluviale du bas Gapeau, la surface située entre le Roubaud et le Gapeau concernée par des servitudes est importante et constitue également une zone humide remarquable reconnue en ZNIEFF (La plaine du Palyvestre).

- Dans la partie centrale de l'agglomération : 3 PPR sur les communes de la Garde, du Pradet et de Toulon. La plaine alluviale de l'Eygoutier, au niveau des communes de la Garde et du Pradet, concentre des enjeux importants, du fait de la surface inondable concernée (environ 400 ha) en cœur d'agglomération et du fait qu'elle constitue une zone humide remarquable inventoriée en ZNIEFF (Plans de la Garde et du Pradet). La ville de Toulon est également concernée par un PPR (le risque de rupture de barrage de Dardennes est traité dans le volet risques technologiques).

C'est sur la zone Ouest de l'aire toulonnaise que les procédures PPR sont les moins abouties : 6 PPR ne sont pas encore approuvés correspondent aux communes de Bandol (Grand Vallat), Sanary (Grand Vallat et la Reppe) à Six Fours et Ollioules (la Reppe), à la Cadière et au Castellet (le Grand Vallat).

Historique des zones incendiées de 1958 à 2003
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]



B. Risque incendie

Le territoire du SCoT Provence Méditerranée, composé de plus de 60% d'espaces boisés, est très exposé au risque incendie. Les 31 communes composant le SCoT possèdent toutes des espaces boisés et sont donc toutes soumises à ce risque.

La carte montre l'importance des **surfaces incendiées sur le territoire du SCoT entre 1958 et 2003 : 44 112 ha cumulés**. Le territoire a été également fortement touché par les incendies de l'été 2005, pas tant par les superficies brûlées (environ 250 ha) mais par la proximité des feux avec les espaces urbanisées.

Toutes les forêts brûlent à des fréquences comprises entre 50 et 500 ans. Cependant, dans les régions méditerranéennes, la pression de l'homme sur son milieu engendre des feux plus fréquents (10 à 50 ans) en témoigne l'historique des zones incendiées depuis 1960 sur le SCoT PM qui montrent qu'**une partie non négligeable des espaces boisés a brûlé deux et même parfois trois fois en 40 ans**.



Incendie Val des Rougières - Hyères août 2005

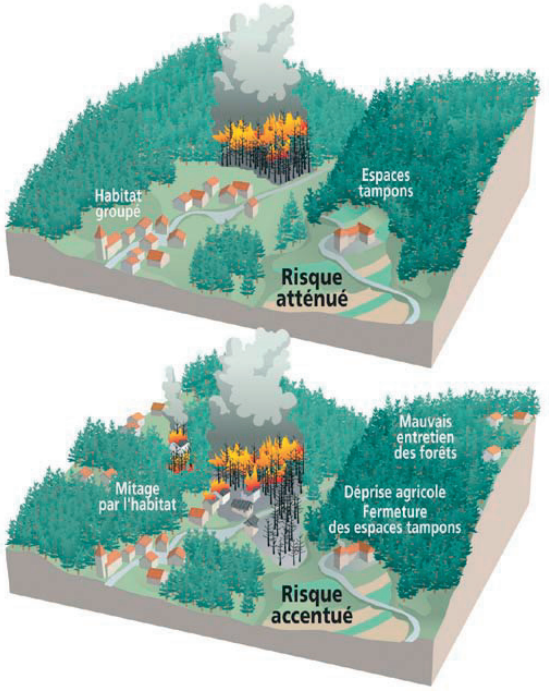
Cette fréquence peut compromettre ainsi la régénération des espèces, notamment à cause de l'érosion progressive des sols. De plus, la fréquence des incendies empêche le vieillissement des forêts, or ce sont les milieux dotés de la plus grande richesse écologique. Ce sont donc sur ces forêts que la priorité doit être mise en terme de gestion et de protection. On peut noter toutefois que certaines zones sont relativement épargnées par le feu : les crêtes et les fonds de vallons avec leurs ripisylves où le feu passe rapidement.

Mises à part les conséquences environnementales, les incendies ont un impact et un coût très élevés sur plusieurs aspects : vie humaine, lutte contre les incendies, reconstructions, paysages...

Au-delà des conditions climatiques (sécheresse du climat et importance des vents) qui accentuent le risque incendie, **deux phénomènes favorisent l'apparition des feux de forêt sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée :**

- **L'augmentation de la combustibilité des massifs**. Ce phénomène s'explique d'une part par l'abandon des activités (agro-sylvo-pastoralisme) entretenant les espaces boisés qui entraîne une densification de ces espaces et d'autre part par la progression des espaces boisés (après un incendie ou par la progression naturelle sur les anciennes friches agricoles) qui s'effectue via l'implantation d'essences pionnières, notamment le Pin d'Alep, particulièrement inflammables.

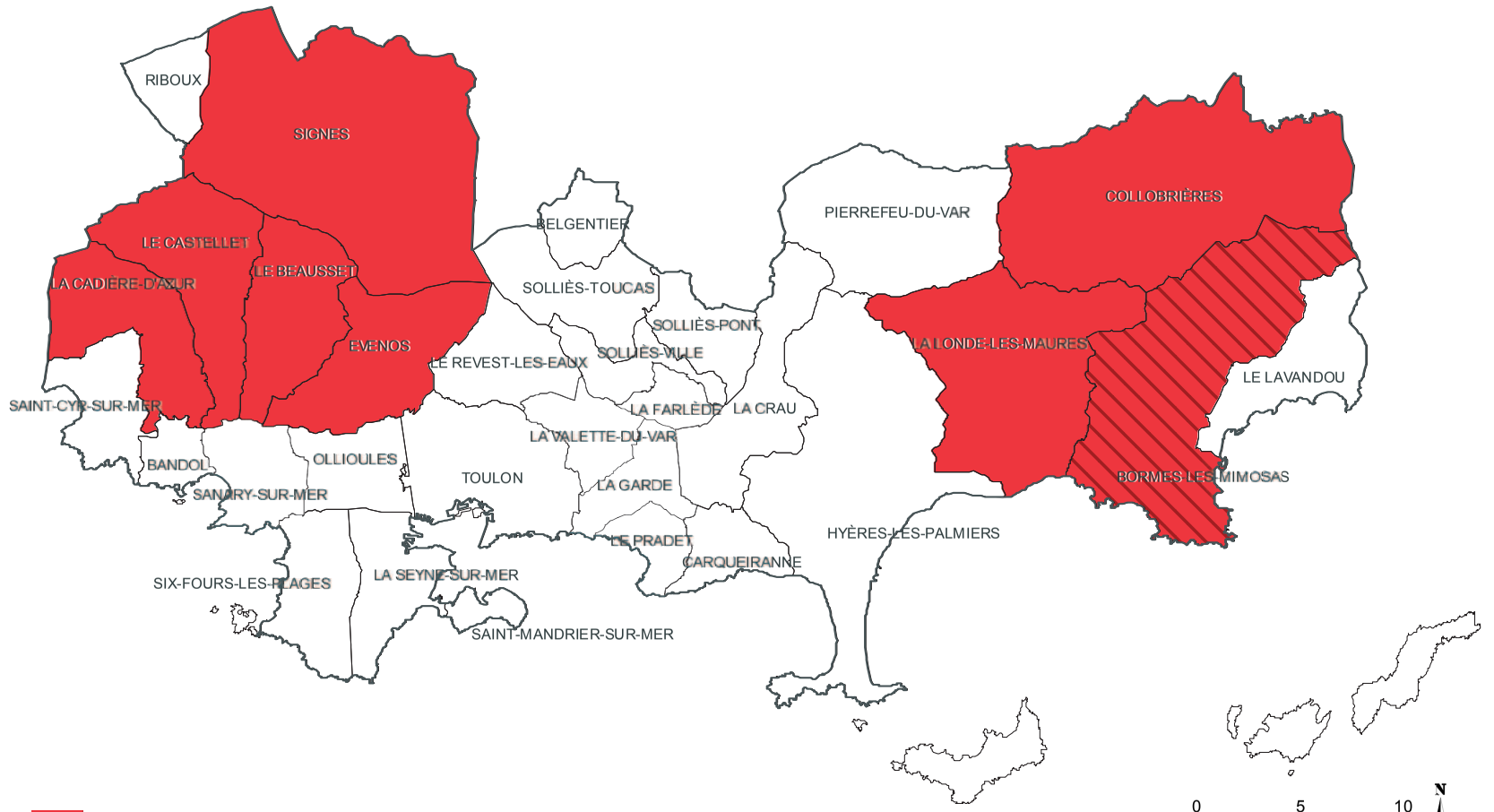
- **L'augmentation des interfaces habitat-forêt**. Le risque incendie s'accroît à cause des risques induits par ce type d'urbanisation (risque de déclenchement des incendies par les habitants de ces zones, débroussaillement non assuré par les particuliers) et à cause de la dispersion des forces de lutte contre les incendies (en cas de feux de forêt, les moyens de lutte se dispersent sur les lieux d'habitation menacés et ne peuvent pas attaquer le feu aux endroits stratégiques).



Source : Site internet du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

Les Plans de Prévention de Risque Incendie de Forêt (PPRIF)
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]



Source : DDAF 83, AU[dat], IGN BD Carto 2002

Date : mai 2008

Par ailleurs, le classement en **Espace Boisé Classé** (EBC), correspondant à 42 % de l'aire toulonnaise (en 2003), **peut être considéré comme un obstacle à une prévention efficace** du risque incendie sur les interfaces habitat/forêt. En effet, il existe des incohérences entre les prescriptions de prévention du risque incendie (ex : aménager une zone tampon non boisée entre les habitations et les espaces boisés) et les servitudes liées au classement en EBC (interdiction de tout défrichage en vue de réaliser une coupure de combustible, autorisation préalable des coupes et abattages d'arbres...).
Enfin, **le manque d'entretien de certaines coupures de combustible** (souvent par manque de moyens) **renforce le risque incendie.**

Les risques sont déjà bien identifiés au travers du Schéma Départemental d'Aménagement de la Forêt contre les Incendies (SDAFI) et les Plans Intercommunaux de Débroussaillement et d'Aménagement Forestier (PIDAF).

En plus de cela, des **Plans de Prévention des Risques Incendies de Forêt** (PPRIF) sont prescrits sur 8 communes du SCoT considérées comme les plus fortement soumises au risque incendie.

L'objectif des PPRIF est de conditionner la constructibilité du sol en fonction du niveau du risque et d'imposer si nécessaire des aménagements particuliers en fonction de ce même niveau d'aléa.



Six-Fours – août 2005

C. Mouvement de terrains

Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal du sol ou du sous-sol, il est fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Il est dû à des processus lents de dissolution et d'érosion favorisés par l'action de l'eau et de l'homme.

Il existe trois grands types de mouvements de terrain : les glissements de terrain, le ravinement (lié à l'érosion) et les chutes de pierres et de blocs / effondrement de falaises.

Selon le Dossier Départemental des Risques Majeurs (données de mai 2007), **l'ensemble des communes du SCoT est soumis aux mouvements de terrains, hormis Collobrières**, mais seulement 11 communes disposent d'un PPR Mouvements de Terrains. Sur l'Ouest, 5 communes sont concernées (St Cyr, La Cadière, Le Castellet, le Beausset et Sanary). Sur l'Est du SCoT, 5 communes sont concernées (Solliès Pont, Solliès Ville, La Farlède, La Garde, Le Pradet). Ils sont tous opposables ; le PPR de Toulon est en révision partielle.

L'aire toulonnaise, avec ses 300 km de linéaire côtier, connaît des enjeux particuliers en matière de sécurité des personnes liés aux **mouvements de terrains sur le littoral**.
Certaines portions du sentier du littoral constituent des zones à risques, d'autant que sur certains tronçons, il y a jusqu'à 150 000 personnes /an. Le risque le plus couramment rencontré sur le sentier des Douaniers concerne les chutes de pierres ou de blocs. Ce phénomène affecte les falaises côtières et les escarpements rocheux secondaires plus ou moins constitués par une roche fracturée et altérée. Cette roche peut se débiter en éléments plus ou moins volumineux : cailloutis, pierres, blocs, massif rocheux.





Littoral Ouest

Erosion littorale

L'étude[1] du Conseil Général concernant l'évolution du trait de côte du littoral montre une situation plutôt stable pour le littoral de l'aire toulonnaise entre 1950, 1970 et 1998. En effet, sur les 300 kilomètres de linéaire côtier du SCoT, peu de phénomènes d'érosion grave sont constatés.

Toutefois, au-delà des variations saisonnières (qui constituent une évolution normale du trait de côte à l'échelle d'une année) et d'évènements exceptionnels, la forte pression anthropique (constructions de ports, d'équipements touristiques...) subie par la frange littorale ces trente dernières années conjuguée, entre autres, à la relative dégradation de certains herbiers de posidonies, a contribué à accélérer le phénomène d'érosion sur certaines zones littorales du SCoT.

L'étude du Conseil Général indique que certains sites sont plus sensibles au phénomène d'érosion :
- la plage des Lecques à Saint Cyr ;
- la plage du Lido à Sanary ;
- la plage de Bonne Grâce à Six Fours ;
- la plage des Sablettes à la Seyne ;
- les plages d'Hyères ;
- la plage de la Favière à Bormes ;
- les plages du Lavandou.

Les causes de l'érosion marine peuvent être multiples :
- L'épuisement du stock sédimentaire côtier ;
- Les phénomènes tectoniques ;
- L'élévation du niveau de la mer ;
- Les tempêtes ;
- Les transports sédimentaires par les courants, les houles et les vents ;
- Les activités de l'homme : aménagements de front de mer, régression des posidonies sous l'action de la pollution, entraînant des déséquilibres sédimentaires, travaux portuaires et ouvrages de protection perturbant l'équilibre des transports sédimentaires, fréquentation touristique...).



Vieux salins d'Hyères



Plage du Passe-Pied (tombolo ouest)

[1]« Evolution du trait de côte du littoral varois », Rapport définitif - Novembre 2004, Conseil général du Var, Agence de l'Eau RMC, Région PACA, In Vivo Méditerranée.

2

Risques technologiques



La situation en terme de risques technologiques est très particulière et paradoxale sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée. Elle réside dans le fait qu'au sein du territoire où l'activité repose essentiellement sur l'économie résidentielle et touristique, se trouve un très important **complexe industrialo militaire, localisé en plein cœur urbain d'agglomération**, sur la rade de Toulon, caractérisé par des installations à haut risque de la Marine concentrées entre le quartier Lagoubran à l'ouest de Toulon et l'hyper centre de la ville. Au-delà des activités militaires, le territoire est peu industriel et c'est donc pour cette raison qu'il existe très peu d'installations industrielles civiles à risque sur l'aire toulonnaise.

A. Risques technologiques liés aux activités militaires

Le port militaire de Toulon est la zone du SCoT qui concentre le plus grand nombre de risques, à cause :

- des dépôts de carburants (Lazaret à Saint Mandrier / Arènes à Toulon) ;
- de la présence de la base de 6 sous-marins et du porte-avions Charles de Gaulle à propulsion nucléaire ;
- des installations de pyrotechnie.

a. Risque nucléaire

Il existe un Plan Particulier d'Intervention (PPI)[1] pour le Port Militaire de Toulon qui a pour but de déterminer la conduite à tenir dans le cas d'un incident ou d'un accident nucléaire à cinétique lente survenant à l'intérieur du port militaire de Toulon mais dont les conséquences menacent les populations civiles riveraines (rejets de gaz radioactifs dans l'atmosphère pouvant entraîner des dépôts au sol). La zone d'application de ce plan concerne les communes de Toulon, La Seyne sur Mer et Ollioules.

Compte tenu de la nature des événements susceptibles de survenir dans ce lieu, le Préfet et ses services peuvent rencontrer deux catégories de situations :

- Il y a un accident à caractère radiologique, sans conséquences pour la population riveraine ;

- Un accident à caractère radiologique vient de se produire sur le site du port militaire de Toulon, qui pourrait ou non justifier un déclenchement différé du Plan Particulier d'Intervention en mode concerté, mais qui requiert en tout cas la mise en place d'une cellule de crise .

Les principales dispositions qui seront mises en œuvre comprennent essentiellement celles relatives à l'information immédiate de la population ainsi que celles destinées à sa protection.

Le PPI détermine un périmètre à l'intérieur duquel trois sites sensibles sont recensés :

- La base des sous-marins ;
- L'apontement du porte-avions ;
- Le bassin d'entretien du porte-avions.

Autour de ces sites, des zones de danger d'un rayon de 500 mètres ont été définies dans lesquelles les limites légales d'exposition pourraient être dépassées en cas d'accident.
La zone de danger de la base des sous-marins s'étend hors des zones militaires et couvre une zone civile d'environ 4 000 personnes avec les élèves de trois écoles et un collège. Le Palais des Sports de Toulon, dont la capacité est de 4 000 places, se situe également dans ce périmètre.

Comme tout responsable d'exploitation d'installations nucléaires, la Marine procède à des mesures de radioactivité dans l'environnement de ses sites. Ces mesures concernent l'air, l'eau de pluie, les eaux superficielles, la flore terrestre – pins et salades – ainsi que, dans le milieu marin, l'eau de mer, la flore (posidonies), la faune (moules) et les sédiments marins.

« Les mesures effectuées au deuxième trimestre 2001 relevaient que pour la plupart des milieux naturels, donnant lieu à suivi, la radioactivité artificielle était inférieure à la limite de détection. Seuls les végétaux cultivés (salade) et l'eau de mer donnèrent lieu à une mesure se situant au-delà de la limite de détection, avec néanmoins des valeurs très inférieures à celles de la radioactivité naturelle » *Source : Etude TETRA DIREN PACA – DDE Var « Contexte Socio-Economique, Diagnostic et Enjeux environnementaux », Décembre 2002.*

Dans le cadre du Contrat de Baie de Toulon, des mesures indépendantes de la Marine Nationale doivent être réalisées. Une étude préalable à l'élaboration du Contrat de Baie a été effectuée en 2000 et 2001.

Il s'agissait d'une campagne en mer qui portait sur l'analyse des sédiments, plus précisément sur l'analyse des concentrations en radionucléides artificiels et naturels des sédiments de la petite et grande rade de Toulon. Les résultats obtenus lors de cette étude sont similaires à ceux correspondant à une région où la sédimentation est non perturbée.
Une nouvelle campagne d'analyse sur les sédiments est prévue sur 2008/2009 (dont radioéléments).

[1]PPI : Ces plans, établis sous l'autorité du préfet, sur la base des études des dangers et des POI (Plan d'Organisation Interne) sont mis en œuvre lors d'accidents très graves dont les conséquences débordent les limites du site industriel et menacent la population et l'environnement. Les PPI précisent notamment pour chacun des risques le recensement des mesures à prendre et des moyens susceptibles d'être mis en œuvre. Il énumère les procédures de mobilisation et de réquisition qui seront utilisées et les conditions d'engagement des moyens disponibles.

Polygone d'isolement
de la PYROTECHNIE

Plan Particulier
d'Intervention de TOULON

– PPI –

Cercle d'Application
du PPI r=2000m

Cercle d'urgence
r=500m

Centre des cercles PPI



Source . PPI du port militaire de Toulon

b. Risque pyrotechnique

Trois types d'effets sont redoutés par l'activité pyrotechnique :

- Souffle, onde de pression ;
- Eclats ;
- Effet thermique.

Les textes de droit commun dans le domaine de la sécurité pyrotechnique (décret 79-846 du 28 septembre 1979 sur la protection des travailleurs dans les établissements pyrotechniques, l'arrêté du 26 septembre 1980 fixant les règles de détermination des zones de danger, des probabilités d'accident et des possibilités d'implantation de constructions permettant la gestion de l'exposition aux risques) s'appliquent aux établissements pyrotechniques de la Défense. Les établissements pyrotechniques de la Défense sont assimilables à des établissements SEVESO II[1]. Bien que la directive SEVESO ne s'applique pas à la Défense, cette dernière s'impose le même niveau d'exigence en terme de prévention des risques que la directive sur ses établissements pyrotechniques.

Deux zones du territoire du SCoT Provence Méditerranée sont concernées par des installations pyrotechniques :

- Le site de Tourris sur la commune du Revest les Eaux ;
- L'arsenal militaire de Toulon (pyrotechnie principale).

Sur le plateau de Tourris, à 5 km au Nord de Toulon, sont implantées des installations de pyrotechnie où sont stockées et traitées des munitions, sur une surface de 885 ha dont 145 ha érigés en Zone Militaire Sensible avec 45 Installations Classées, 20 igloos de stockage et 3 ateliers de maintenance.

La situation isolée de ce site est à cet égard une mesure de prévention mais il existe toutefois un polygone d'isolement (Zone extérieure à l'établissement, sous servitude, où les constructions sont soumises à autorisation du Ministre de la Défense pour des raisons de sécurité pyrotechnique, qui permet une gestion des risques mutuels de voisinage et qui couvre la protection des populations et des installations).

En contrepartie, les nécessités de stockage et d'approvisionnement suscitent des transports vers l'Arsenal de Toulon ou la Base Aéronavale d'Hyères qui sont autant de situations à risque.

Le site de la pyrotechnie sur l'Arsenal de Toulon occupe une surface de 90 ha, comprenant 166 Installations Classées, 373 bâtiments dont environ 80 à démolir, 62 magasins de stockage actif et 37 ateliers de maintenance.

Comme sur le site de Tourris, il existe un polygone d'isolement autour des installations pyrotechniques (établi en 1952 puis modifié en 1955, 1970 et 1981). Ce polygone englobe le polygone d'isolement de l'entreprise civile pyrotechnique Pyroméca, située à proximité du port militaire. Ce polygone est établi à partir de la définition des zones de danger, matérialisées par des cercles centrés sur l'installation (cas général). Celles-ci sont désignées de Z1 (la plus proche) à Z5 et sont établies en fonction de la masse de matière active contenue dans l'installation et des types d'effets générés par les produits ou objets.
Le polygone d'isolement constitue une servitude inscrite dans tous les documents d'urbanisme et lorsqu'une construction projetée se trouve à l'intérieur du polygone d'isolement, le permis de construire ne peut être délivré qu'avec l'accord du Ministre de la Défense.



[1]Directive européenne SEVESO 82/501/CEE du 24 juin 1982 relative aux risques d'accidents industriels majeurs, modifiée par la directive 96/82/CE du 9 décembre 1996, baptisée SEVESO II. Le classement SEVESO prévoit deux catégories : les usines classées « seuil bas » qui correspondent aux établissements à risque, et les « seuil haut » pour les établissements à haut risque.

B. Risques technologiques liés aux activités civiles

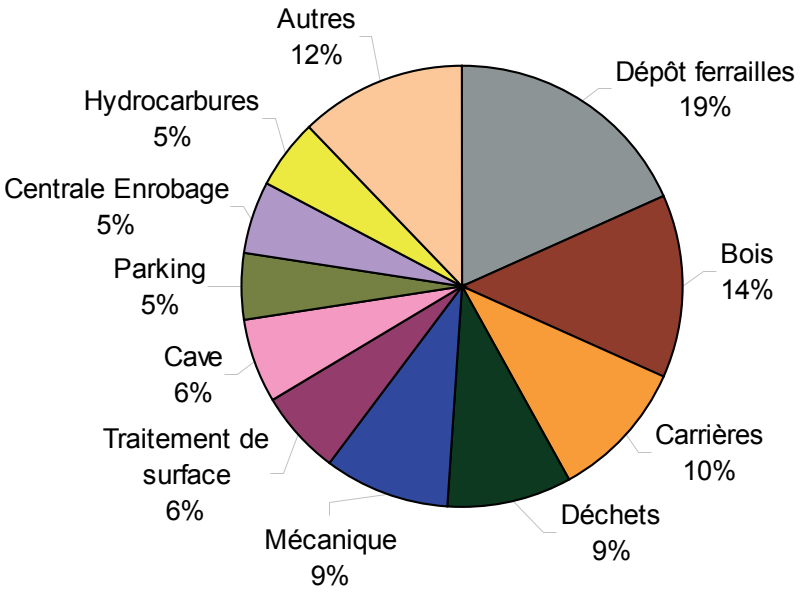
a. Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Le SCoT Provence Méditerranée est un territoire très peu industriel, de ce fait les installations à haut risque sont peu nombreuses. La plupart des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE[1]) ne sont donc soumises qu'au régime déclaratif (liste en préfecture).

Au 1er juillet 2004, dans le périmètre du SCoT, on recense 98 entreprises (dont 2 entreprises SEVESO) sous le régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation et contrôlées par la DRIRE ou par la DDAF.

Les types d'activités les plus fréquemment rencontrés dans le SCoT sont des dépôts de ferraille, des installations de bois, des carrières, des installations de gestion des déchets, des entreprises de mécanique et de traitement de surface ainsi que des caves viticoles. Par ailleurs, les communes sur lesquelles il y a le plus grand nombre d'Installations Classées sont Toulon, la Seyne sur mer et la Garde.

Les types d'activités représentés dans les ICPE soumises à autorisation dans le SCoT Provence Méditerranée (en 2004)



Source : DRIRE / DDAF / Auteur : AU[dat]

[1]Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976, relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Seulement **2 établissements sont concernés par la directive SEVESO** (activités industrielles et stockages mettant en œuvre des quantités de produits potentiellement dangereux dépassant certains seuils). Sur ces sites, la directive SEVESO II renforce les exigences de réalisation d'études des dangers, de plans d'intervention, d'information du public et de maîtrise de l'urbanisation prévues dans la loi de 1976.

La maîtrise de l'urbanisation autour de ces installations s'obtient par la détermination, sur la base des études de dangers, de deux périmètres (dénommés Z1 et Z2) à l'intérieur desquels l'occupation du sol est soumise à des règles très strictes. Ces périmètres doivent être affichés en tant que servitudes dans les documents d'urbanisme (PLU).

- **Le dépôt de gaz Antargaz**, situé dans la zone de La Pauline, sur la commune de la Garde, est classé en seuil bas. Un Plan de Secours Spécialisé (PSS[1]) est prévu sur le site Antargaz.

- Z1 = 224 mètres : sont interdits toutes nouvelles constructions + idem Z2 ;
- Z2 = 338 mètres : sont interdits les ERP (Etablissements Recevant du Public), les IGH (Immeubles de Grande Hauteur), les voies > 2 000 véhicules / jour, les voies ferrées ouvertes au transport de voyageurs.

- **Le dépôt d'hydrocarbures Pétrogarde**, situé dans la Zone Industrielle de Toulon Est, sur la commune de la Garde, est classé en seuil haut.

- Z1 = 111 mètres maximum : sont interdits toutes nouvelles constructions + idem Z2
- Z2 = 155 mètres maximum : sont interdits les ERP (Etablissements Recevant du Public), les IGH (Immeubles de Grande Hauteur), les voies > 2 000 véhicules / jour, les voies ferrées ouvertes au transport de voyageurs.

Il existe un Plan Particulier d'Intervention (PPI) pour le site de Pétrogarde (dernier PPI date du 9 octobre 2000). Le POI de Pétrogarde a été remis à jour en janvier 2005. La dernière campagne d'information du public pour le site a été effectuée en 2006.

Pour les sites SEVESO, seuil haut, **des Plans de Prévention des Risques Technologiques** (PPRT) sont prévus par la loi du 30 juillet 2003[2] et précisés par le décret du 7 septembre 2005. Sur le territoire du SCoT, un PPRT sera donc établi pour l'établissement Pétrogarde pour 2008 au plus tard. Dans le périmètre du PPRT sera mise en place toute une série de mesures : détermination de zones non constructibles ou assujetties à des prescriptions de construction et d'exploitation, instauration par les communes ou les EPCI compétents d'un droit de délaissement dans les zones à haut risque, déclaration par l'Etat d'utilité publique l'expropriation des zones à haut risque.

b. Oléoduc / Gazoduc

Il n'y a pas d'oléoduc traversant le territoire du SCoT PM. L'oléoduc «La Mede Puget sur Argens» de la Société Pipe Line Méditerranée Rhône traverse le centre du département du Var.

Par contre, un réseau « gazoduc » traverse l'Ouest du SCoT. Une partie du réseau dessert la bande littorale par la Cadière d'Azur, Saint Cyr, Bandol, Sanary, Ollioules et la Seyne/Toulon. L'autre partie du réseau dessert Le Castellet, Le Beausset avec une branche vers Signes et une branche vers Evenos se terminant à La Seyne/Toulon. Le quartier de la Beaucaire est traversé par le gazoduc Aubagne-Toulon.

[1]Les plans de secours spécialisés (PSS) sont élaborés et mis en œuvre de la même façon que les autres plans d'urgence, ces plans sont établis pour faire face aux risques technologiques qui n'ont pas fait l'objet d'un plan particulier d'intervention ou aux risques liés à un accident ou à un sinistre de nature à porter atteinte à la vie ou à l'intégrité des personnes, aux biens ou à l'environnement (loi de 1987).
[2] Loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

c. Les risques miniers

Le Var est un ancien département minier.
Les travaux du BRGM (Bureau de Recherche Géologiques et Minières) ont permis de répertorier de nombreuses galeries souterraines. L'Etat étant propriétaire du sous-sol, la mise en sécurité des anciennes mines sera prise en charge par la DRIRE. Des cartographies de l'aléa sont en cours de réalisation par le BRGM et l'INERIS. Selon l'aléa, des **Plans de Prévention des Risques Miniers (PPRM)** devront être mis en place. Sur le SCoT Provence Méditerranée, ce type de plan pourrait probablement concerner une ancienne mine à la Valette.

d. Le risque « rupture de barrage »

Les risques liés aux ruptures de barrages sur l'aire toulonnaise concernent principalement le barrage de Dardennes, situé sur la commune du Revest et dans une moindre mesure, le barrage du Trapan, situé sur la commune de Bormes les Mimosas[1].

Jusqu'à présent, la réglementation liée à la sécurité publique imposait une inspection annuelle et une vidange décennale sur ce type d'ouvrage et n'imposait pas de règles d'inconstructibilité dans les zones avales des ouvrages (la probabilité de rupture sur les barrages étant considérée comme extrêmement faible).
Le décret du 11 septembre 2007 est venu compléter le code de l'environnement pour imposer de nouvelles exigences en terme de sécurité des ouvrages.

L'ouvrage principal de Dardennes, construit en 1912, fait 32 m de hauteur et la cote de crête est à 125 m NGF. Le bassin versant du Las, dont le barrage conduit à la retenue d'eau destinée à l'alimentation potable de la ville de Toulon, est de 12,5 km^2. Le volume du corps de la retenue est variable selon les précipitations mais peut atteindre 1,1 million de m^3. En cas de rupture totale et brutale du barrage de Dardennes, l'onde de submersion atteindrait le quartier du Jonquet en 20 minutes.

Une information de la population est obligatoire dans la zone établie par rapport à l'onde de submersion (inscrit dans le Dossier Communal Synthétique de Toulon et dans le Dossier d'Information Communal sur les RIsques Majeurs (DICRIM) de la commune de Toulon).

e. Les risques électromagnétiques

Ce risque n'est pas pris en compte dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs[3].

Les installations électriques, radioélectriques et de télécommunications sont émettrices de champs électromagnétiques. Le décret du 3 mai 2002 limite l'exposition du public à ces champs. Pour les lignes électriques, l'arrêté interministériel du 17 mai 2001 fixe aux termes de son article 12 bis, une limitation de l'exposition des tiers aux champs électromagnétiques, prenant en compte le principe de précaution. La position des ouvrages par rapport aux lieux normalement accessibles aux tiers doit être telle que le champ électrique résultant en ces lieux n'excède pas 5 kV/m et que le champ magnétique associé n'excède pas 10 T dans les conditions de fonctionnement en régime de service permanent.
En pratique, compte tenu des distances d'isolement, sont concernées les lignes aériennes à 400 kV, pour l'aspect champ électrique.

[1]S'agissant de retenues d'eau, ces deux ouvrages ne sont pas contrôlés par la DRIRE puisque celle-ci contrôle uniquement les barrages faisant partie d'aménagements hydroélectriques concédés. Ils sont par conséquent contrôlés au titre de la police de l'eau par la DDE pour le barrage de Dardennes et par la DDAF s'agissant de la retenue d'eau du Trapan.
[2]Décret n° 2007-1735 du 11 décembre 2007 relatif à la sécurité des ouvrages hydrauliques et au comité technique permanent des barrages et des ouvrages hydrauliques et modifiant le code de l'environnement.
[3]Le Dossier Départemental des Risques Majeurs est un document d'information réglementaire visé par la loi de juillet 1987. C'est un document de sensibilisation, illustré par des cartes d'aléas, regroupant les principales informations sur les risques naturels et technologiques d'un département et fixant les priorités communales.

C. Risques liés aux transports de matières dangereuses

a. Transports terrestres de matières dangereuses

A l'heure actuelle, les risques dus aux transports de matières dangereuses sont encore mal évalués, notamment du fait qu'il n'existe pas d'analyse fiable du tonnage des matières dangereuses transitant dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée.

Face à ce manque de connaissances sur les matières dangereuses sur l'ensemble de la région PACA, un groupe de travail a été mis en place en 2004 dans le cadre du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles (S.P.P.P.I). L'objectif est d'affiner la connaissance des flux de transport de matières dangereuses et des risques qui leur sont associés en vue de faire des propositions concrètes d'amélioration de la sécurité sur ce transport.

Ce travail sera d'autant plus enrichissant que le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération toulonnaise ne traite pas de ce point.

Au-delà des flux, il n'existe pas à l'heure actuelle une carte globale à l'échelle du SCoT Provence Méditerranée représentant les axes interdits ou autorisés à la circulation de matières dangereuses. On peut toutefois dire que l'A50, l'A57, l'A570 et la voie ferrée Marseille-Vintimille sont les principaux axes concernés par le risque lié à ce type de transport. A l'heure actuelle, la circulation des matières dangereuses est interdite dans le tunnel de Toulon ; elle le restera avec l'ouverture du second tube.

Concernant les activités militaires, du fait de l'existence des installations de pyrotechnie (stockage et traitement de munitions) à Tourris, les transports en direction de l'arsenal de Toulon et vers la base aéronavale d'Hyères constituent des situations à risque.

b. Transports maritimes de matières dangereuses

Concernant les activités du Port de Toulon, le trafic de marchandises ne concerne pas de matières dangereuses, puisque le trafic fret sur le terminal « La Seyne Brégaillon » situé à l'Ouest de la rade concerne essentiellement l'export de voitures ainsi que du fret conventionnel pour un total de 65 000 tonnes en 2004. Par ailleurs, pour l'ensemble de ces activités marchandises ou passagers, l'approvisionnement en carburant des bateaux ne se fait pas par voie terrestre ; il n'existe donc pas de stockage de carburants sur le port, mais il s'effectue par voie maritime avec des bateaux venant de Fos sur Mer.
Les informations concernant le transport maritime de matières dangereuses militaires ne sont pas disponibles.

En cas d'accident, les Plans POLMAR (POLlution MARitime) constituent des plans d'intervention spécialisés, applicables en cas de pollution marine accidentelle majeure par hydrocarbures ou tout autre produit. Ils permettent la mobilisation et la coordination de moyens de lutte de l'Etat préalablement identifiés. Il existe deux types d'intervention : le dispositif POLMAR-MER (confié aux préfets maritimes) et le dispositif POLMAR-TERRE (applicable sur la frange côtière, confié aux préfets de département). Il existe un plan POLMAR-TERRE par département.

D'autre part, les plans Infra-POLMAR sont obligatoires depuis l'instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre les pollutions accidentelles. Il s'agit des plans mis en œuvre dans le cas de pollutions « mineures » qui visent à mettre en place une politique de prévention et de lutte contre la pollution (moyens humains et techniques).
Le plan Infra-POLMAR de l'agglomération toulonnaise est en cours d'élaboration ; il sera annexé au plan intercommunal de sauvegarde.







PARTIE 4.

Pollutions et nuisances

1

Qualité de l'air



Source : ATMOPACA

Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) :
Instaurés par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE), les PRQA doivent définir au niveau régional les orientations destinées à permettre une amélioration de la qualité de l'air. Ils sont élaborés et approuvés par le Préfet de Région et ses services (DRIRE). Le PRQA de la région PACA a été approuvé le 10 mai 2000. Plusieurs orientations du PRQA impactent le « champ d'intervention » du SCoT Provence Méditerranée.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) :
Le décret n° 2001-449 du 25 mai 2001 prévoit des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et pour les zones où les valeurs limites issues de la transposition des directives sus - mentionnées sont dépassées ou risquent de l'être.

L'élaboration des PPA est confiée aux Préfets. Un PPA impose des mesures locales concrètes, mesurables et contrôlables pour réduire significativement les émissions polluantes des sources fixes (industrielles, urbaines) et des sources mobiles (transports).
En région Provence Alpes Côte d'Azur, et compte tenu des spécificités locales (agglomération Aix/Marseille, zone de Fos/Berre, continuité territoriale côtière), il a été décidé d'édicter des PPA départementaux pour les Alpes Maritimes, le Var et les Bouches-du-Rhône et un PPA d'agglomération pour l'agglomération d'Avignon. Ces plans doivent fixer des objectifs de réduction des polluants pour respecter les valeurs limites et les objectifs de qualité de l'air fixés par le PRQA de PACA et des mesures contraignantes et suffisantes pour les sources fixes et mobiles doivent être prises par les préfets.

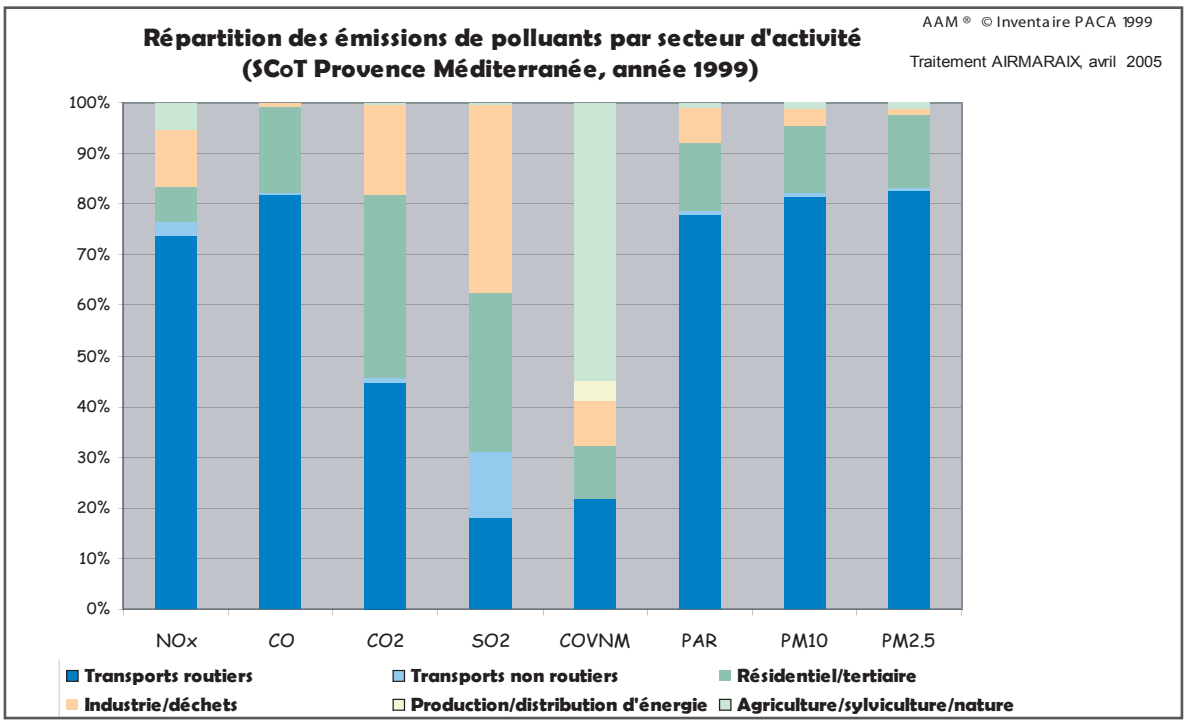
Le PPA du Var (arrêté préfectoral) a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 10 mai 2007. Des dizaines de mesures ont été actés dans le PPA ; elles concernent plutôt des actions concrètes type développement de la connaissance et de la collecte de données (pollutions olfactives, pollens, phytosanitaires), des actions de formation et de sensibilisation et des actions d'urgence. Elles ne comportent pas directement d'objectifs et d'orientations en lien avec l'urbanisme.

A. L'inventaire des émissions polluantes dans l'atmosphère

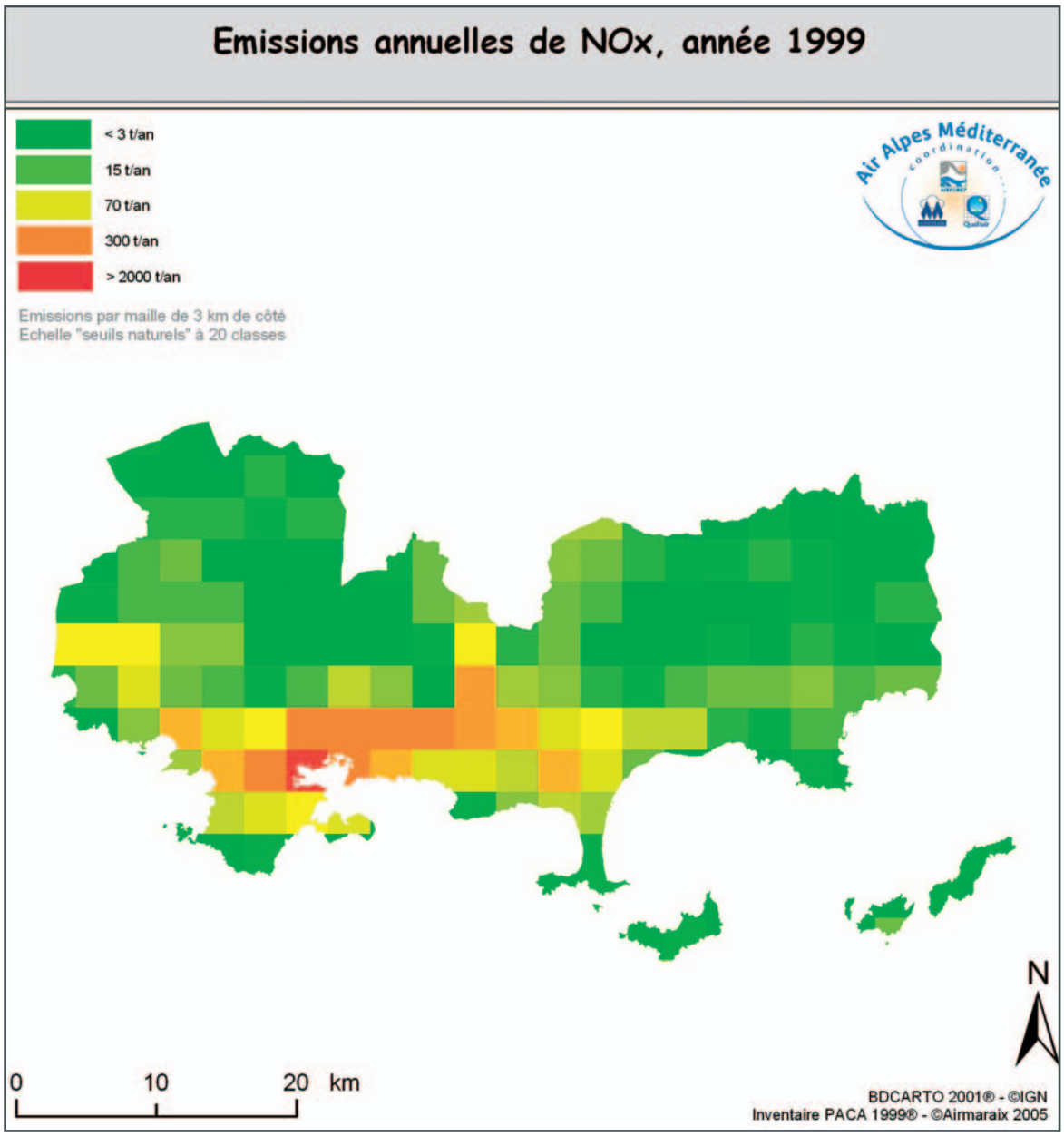
L'inventaire des émissions (réalisé dans le cadre du programme de recherche ESCOMPTE : Expérience sur Site pour COntraindre les Modèles de Pollution atmosphérique et de Transport d'Emissions), recense, géo localise, quantifie et évalue les émissions de polluants dans l'atmosphère (données de 1999).
Cet inventaire est en cours de réactualisation.

Emissions SCoT PM 1999 (kg)	NOx	CO	CO_2	SO_2	COVNM	PAR	PM 10	PM 2,5
Transports routiers	4 464 225	13 757 907	698 734 066	143 752	2 149 838	304 825	304 825	274 342
Transports non routiers	158 929	53 432	13 042 357	104 743	11 320	3 097	3 097	2 787
Résidentiel / Tertiaire	411 692	2 881 671	566 816 790	250 535	1 039 233	52 531	49 343	46 624
Industrie / Déchets	680 182	89 055	279 833 411	296 410	864 620	27 088	13 084	4 630
Production / Distribution d'énergie	0	0	0	0	391 277	0	0	0
Agriculture / Sylviculture / Nature	312 305	13 615	2 204 584	2 799	5 423 013	4 048	4 048	3 643
Total	**6 027 333**	**16 795 680**	**1 560 631 208**	**798 239**	**9 879 301**	**391 589**	**374 397**	**332 026**

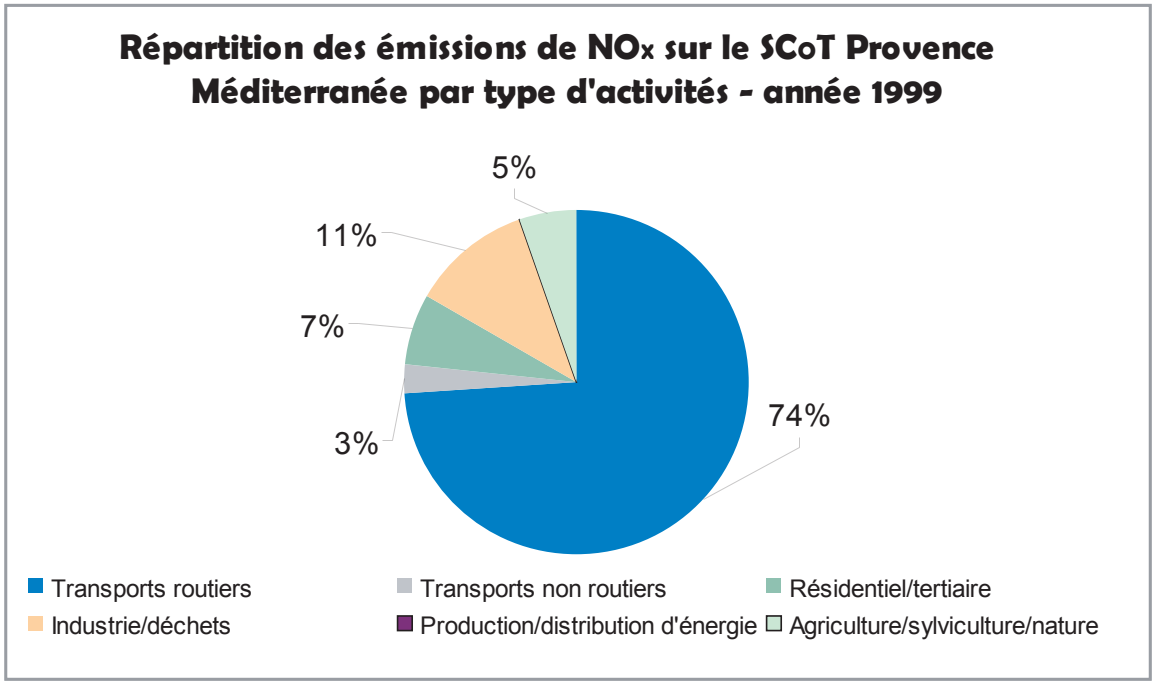
Source : AIRMARAIX - 2005



Source : AIRMARAIX - 2005



Source : AIRMARAIX - 2005



Source : AIRMARAIX - 2005

B. La qualité de l'air sur l'aire toulonnaise

En plus des outils de modélisation et des campagnes de mesures ponctuelles, la qualité de l'air est mesurée en permanence à partir d'un **réseau fixe de mesures**, géré par ATMOPACA[1], qui est constitué en 2008 de **6 stations sur le SCoT Provence Méditerranée** :

Nom de la station	NOx	O3	PM10	CO	BTX	Type de site (classification ADEME)
Toulon Arsenal	■	■				urbain
Toulon Chalucet	■		■		■	urbain
Toulon Foch	■		■	■	■	trafic
La Seyne sur Mer	■	■	■		■	urbain
La Valette du Var		■				périurbain
Hyères		■	■			urbain

Source : AIRMARAIX/Auteur : AU[dat]

La station Toulon Chalucet devrait être équipée dans les prochaines années (2008/2009) pour l'analyse des PM 2, 5 (poussières en suspension de taille inférieure à 2.5 µm), des HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) et des métaux lourds.

A partir de certaines de ces stations, l'**indice ATMO[2]** est calculé quotidiennement sur l'agglomération toulonnaise. Cet indice permet de donner une information synthétique de la qualité de l'air à partir de 4 polluants (dioxyde de soufre : SO_2 / dioxyde d'azote : NO_2 / poussières en suspension de taille inférieure à 10 µm : PM10 / ozone : O_3). Il s'établit sur une échelle allant de 1 (qualité de l'air très bonne) à 10 (qualité de l'air très mauvaise).

Ainsi, l'analyse de l'indice ATMO moyen enregistré quotidiennement depuis 2000 permet de qualifier la **qualité de l'air sur l'agglomération toulonnaise de moyenne.**
Le bilan montre que l'indice le plus fréquent se situe entre 4 (bon) et 5 (moyen).

Les indices 7 (médiocre), 8 et 9 (mauvais) sont principalement dus à l'ozone et sont atteints en été, de mai à septembre. Ils peuvent également apparaître à cause du dioxyde d'azote ou des particules en suspension, surtout en hiver. Par ailleurs, l'analyse de l'indice ATMO sur l'année 2003 indique l'apparition encore plus fréquente d'indices ATMO élevés, dus principalement aux nombreux pics de pollution à l'ozone enregistrés pendant la période estivale, liés à la canicule de l'été.

La mesure sur Hyères de l'**IQA** (Indice Simplifié de Qualité de l'Air[3]) a commencé en juin 2004.
L'indice le plus fréquent se situe entre 3 et 4 («bon»). Les indices 7 («médiocre»), 8, 9 («mauvais»), et 10 («très mauvais») sont dus à l'ozone et sont atteints en été, de mai à septembre.



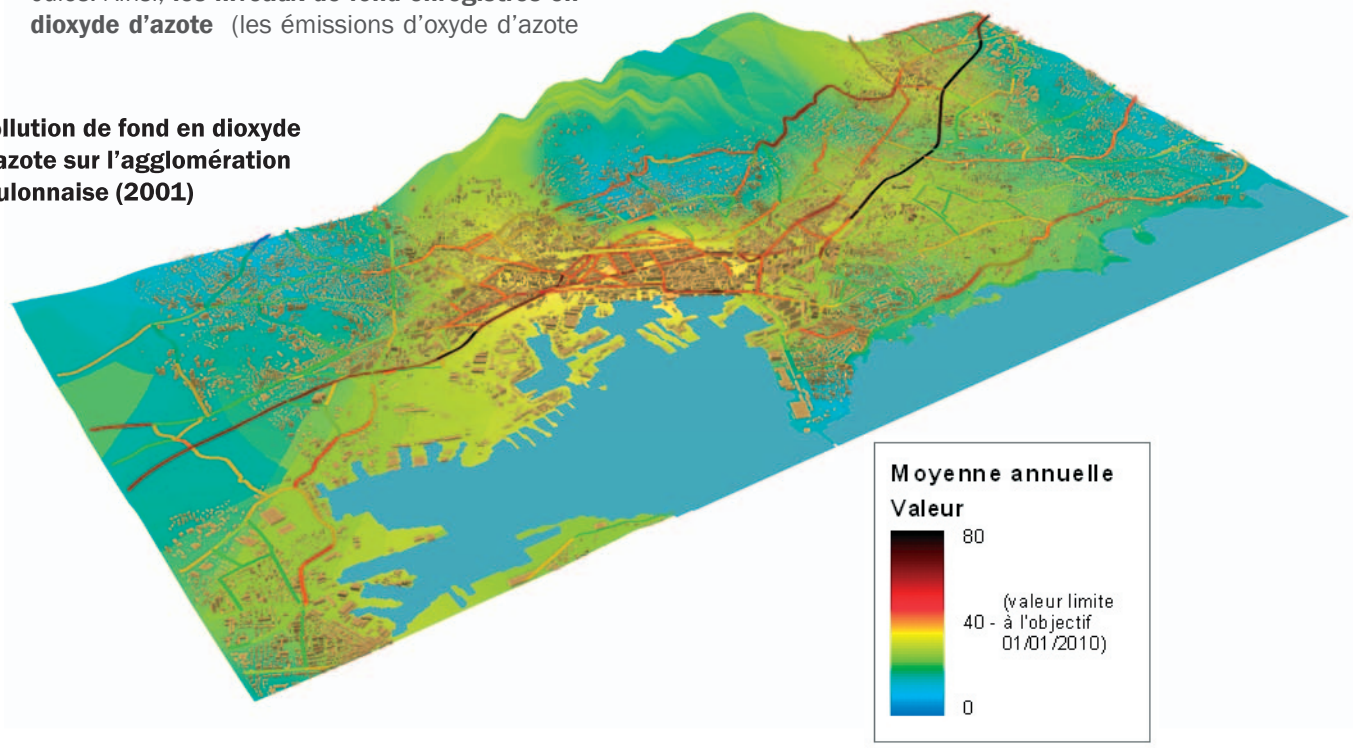
Source : ATMOPACA

[1] ATMOPACA (fusion d'AIRMARAIX et QUALITAIR) : association agréée pour la surveillance de la qualité de l'Air en Région PACA, sauf Bouches du Rhône Ouest.
[2]Indice ATMO (pour atmosphérique) : défini par arrêté du 10 janvier 2000, il est calculé quotidiennement dans les unités urbaines de plus de 100 000 habitants. L'indice est calculé à partir des données relevées sur les sites de fond urbains de l'agglomération. Les sites périurbains sont également pris en compte pour l'ozone uniquement. Au minimum, deux sites de mesures par polluant sont nécessaires pour le calcul de l'indice. L'indice ATMO prend en compte les mesures de dioxyde de soufre (SO2), dioxyde d'azote (NO2), ozone (O3) et particules en suspension inférieures à 10 microns (PM10). Sur ces sites, un sous-indice est calculé pour chaque polluant.
[3]Pour l'IQA, le nombre minimum de sites de mesure ne s'applique pas, contrairement à l'indice ATMO.

La **pollution automobile est prépondérante sur l'aire toulonnaise** à cause du nombre de déplacements en voiture individuelle, conséquence d'un fort étalement urbain, d'un fonctionnement multipolaire du territoire, du manque (2nd tube) et de la saturation de certaines infrastructures (A57) et d'une insuffisance de la performance du réseau de transports en commun.

Malgré une diminution des émissions par les véhicules grâce aux pots catalytiques, les concentrations en oxydes d'azote[1] ne diminuent que très peu à cause de l'augmentation du parc de véhicules. Ainsi, **les niveaux de fond enregistrés en dioxyde d'azote** (les émissions d'oxyde d'azote proviennent à 74% des transports routiers en 1999 sur l'aire du SCoT) **dépassent les valeurs réglementaires**. En effet, les niveaux moyens dépassent la valeur limite pour la protection de la santé humaine (40 µg/m^3/an à l'horizon 2010) sur l'hyper centre de Toulon et sur les grands axes de circulation. Des pics de dioxyde d'azote sont même parfois constatés avec le déclenchement des procédures d'information et de recommandation (entre 2 et 4 dépassements chaque année pendant la période hivernale).

Pollution de fond en dioxyde d'azote sur l'agglomération toulonnaise (2001)



Source : AIRMARAIX

Une étude a été réalisée par AIRMARAIX dont les objectifs étaient d'évaluer la qualité de l'air avant et après la mise en service du tunnel. Les résultats indiquent une amélioration de la qualité de l'air sur les zones urbaines de fond et en centre ville, dont la zone piétonne, et sur la partie Est de Toulon. Les stations de mesure proches des grands axes de trafic, au niveau de la tête Ouest du tunnel, du Boulevard de Strasbourg et de l'avenue Foch, montrent quant à elles, assez localement, une dégradation plus ou moins prononcée.

Les concentrations en particules en suspension (les émissions de PM10[2] proviennent à plus de 80% des transports routiers en 1999 sur l'aire du SCoT) **dépassent certaines valeurs réglementaires**. En effet, l'objectif de qualité est dépassé (30µg/m^3/an) sur plusieurs sites du centre ville de Toulon et la valeur limite journalière de 50 µg/m^3 à ne pas dépasser plus de 35 jours/an (applicable au 1er janvier 2005) a été également atteinte en 2007 sur Toulon, avec 117 jours de dépassements sur Toulon Foch et 36 jours de dépassements sur Toulon Chalucet.

[1]Les oxydes d'azote (NOx) : provoquent des altérations de la fonction respiratoire et une hyperréactivité bronchique chez les asthmatiques.
[2]PM10 : Particules en suspension de taille inférieure à 10 µm. Les poussières provoquent des altérations de la fonction respiratoire. Des substances peuvent être adsorbées sur les particules et ont des effets mutagènes et cancérigènes pour la santé.

La pollution photochimique à l'ozone[1] est très forte en période estivale sur l'ensemble du territoire de l'aire toulonnaise (les zones périurbaines et rurales sont également touchées) dépassant régulièrement les seuils d'information pour la population.

Ces concentrations sont liées à 3 phénomènes : une production locale importante de polluants primaires, un climat chaud et ensoleillé favorisant la transformation des polluants primaires en ozone et enfin ponctuellement les concentrations enregistrées sont renforcées par l'apport de la pollution du pôle industriel de Berre. En effet, l'ozone, contrairement aux autres polluants, n'est pas émis par une source de pollution particulière mais résulte de la transformation photochimique de certains polluants (NOX, Composés Organiques Volatils...) dans l'atmosphère sous l'effet des rayonnements ultraviolets.

On notera enfin que la faible industrialisation de l'agglomération toulonnaise explique que **la pollution soufrée est très faible**, avec des niveaux de dioxyde de soufre (SO_2) mesurés inférieures à 5 µg/m^3 en moyenne annuelle, par conséquent très en dessous des valeurs réglementaires.

Après de nombreuses mesures préalables sous forme de campagnes dans toute l'agglomération toulonnaise, les Benzène, Toluène et Xylène (BTX) font l'objet de mesures depuis 2004 sur 3 sites de l'agglomération toulonnaise : Toulon Chalucet /Toulon Foch / La Seyne. Le bilan des mesures (2005-2006) montre que les concentrations des 3 sites (autour de 2 µg/m^3) sont en dessous des valeurs limite mais nécessite toutefois la poursuite d'une surveillance en continu.

De manière globale, cette **situation non satisfaisante d'un point de vue sanitaire** est d'autant plus inquiétante si on analyse les projections d'augmentation annuelle des trafics et donc de la saturation des grands axes routiers. Toutefois, elle devrait être infléchie par la mise en œuvre de certaines politiques publiques : les orientations du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération toulonnaise (renforcement de certaines lignes de bus, modes doux...), le projet de TCSP et le développement du cadencement TER.

C. Pollens

Les pollens sont responsables de l'apparition, de l'évolution et de l'aggravation d'une partie non négligeable des maladies asthmatiques. Ils sont également responsables de rhinites et conjonctivites. Dans le Var, les pollens mis en cause dans la maladie asthmatique sont le cyprès, les urticacées, les graminées ainsi que les pins, platanes et oliviers. Un capteur de pollens, placé à Toulon, couvre l'exposition aux pollens d'une population d'environ 300 000 habitants. Ce capteur est géré par le RNSA (Réseau National de Surveillance Aérobiologique).

Le plan «Pollens» départemental pluriannuel 2006-2011 a pour objectif la prévention des pollinoses. Afin de limiter l'exposition de la population aux végétaux allergisants, le plan liste des actions en matière de limitation des plantations allergisantes et de diversification des plantations.

D. Nuisances olfactives

Les nuisances olfactives excessives sont reconnues comme une pollution atmosphérique par la loi sur l'air de 1996. Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère, un travail est en cours sur le Var pour déterminer l'importance des nuisances. A la suite de cette étude sera déterminée la nécessité d'organiser la collecte des plaintes et d'installer un observatoire des odeurs.

Sur l'aire toulonnaise, il existe des activités industrielles et artisanales émettrices d'odeurs pouvant être caractérisées comme des nuisances (distillerie, activités de broyage de végétaux...).

Nombre de jours de déclenchement de procédures du niveau d'information et de recommandation pour la santé (dépassement de 180 µg/m^3 en ozone sur 1 heure) sur le Var

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
7	7	13	11	30	5	3	5	1

[1]Ozone (O_3) : provoque une irritation des muqueuses bronchiques et oculaires, des maux de tête, une diminution de la fonction respiratoire et une hyperréactivité bronchique.

2

Nuisances sonores



Le bruit de voisinage n'est pas traité dans l'analyse de l'état initial de l'environnement car ne relevant pas directement de la planification urbaine.

A. Les transports terrestres

Le SCoT Provence Méditerranée est principalement affecté par les nuisances sonores liées aux transports **terrestres,** dus au trafics très importants supportés par le territoire, à la saturation de certains axes, au manque d'efficacité des transports en commun et à l'urbanisation dense en bordure des axes très fréquentés.

L'ensemble de ces voies est répertorié dans les POS (ou PLU) qui prévoient des valeurs d'isolement acoustique minimales pour les nouvelles constructions. Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres est en cours de géo référencement.
Au-delà des émissions sonores, c'est bien la question du bruit perçu qui est à considérer comme une pollution majeure, car source de gênes et nuisances pouvant porter atteinte à la santé et au cadre de vie (troubles du sommeil, gêne, stress...).
Or, les populations exposées à des niveaux sonores élevés ne sont aujourd'hui pas répertoriées sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée.

Certaines zones urbaines semblent a priori très exposées au bruit routier : en particulier les **entrées Ouest et Est de l'agglomération** toulonnaise bordées par de l'habitat collectif dense avec des trafics autoroutiers de l'ordre de 100 000 véhicules/jour, **certains axes urbains de traversée du centre-ville de Toulon** (2 axes à plus de 40 000 véhicules/jour), certaines **zones de la vallée du Gapeau** traversées par l'A57 et la voie ferrée Marseille-Vintimille, **le centre-ville de la Seyne, ainsi que les espaces urbanisés traversés par de forts trafics poids lourds** (ex: RD46)...

Niveaux sonores de référence	Voiries concernées
L > 81 dB(A) Catégorie 1 : Très gênant	- certains tronçons de l'autoroute A50, traversant 9 communes du SCoT (Bandol, La Cadière d'Azur, Le Castellet, Ollioules, Saint Cyr sur Mer, Sanary sur Mer, Six Fours, Toulon et la Seyne). - certains tronçons de l'autoroute A57, traversant 4 communes du SCoT (La Garde, La Farlède, Solliès Pont et Solliès Ville). - cinq échangeurs sur des voies urbaines (Malbousquet, Bon Rencontre, La Palasse, Toulon Est, La Valette Sud). - la ligne ferrée Marseille Vintimille (la ligne ferrée entre Toulon et Hyères ne supporte pas suffisamment de trafic pour faire l'objet d'un classement).
76 > L > 81 dB(A) Catégorie 2 : Gênant	Voies interurbaines et urbaines, entre l'échangeur d'Ollioules/La Seyne sur Mer jusqu'à l'échangeur des Plantades à la Garde en passant par le centre ville de Toulon.
70 > L > 76 dB(A) 65 > L > 70 dB(A) Catégories 3 et 4 : Bruit de fond urbain	Une part très importante du réseau urbain principal des communes du SCoT.

Source : Arrêtés préfectoraux «classement des voies bruyantes»

En fait, la mise en place de l'**Observatoire Départemental du Bruit des Transports Terrestres** devrait permettre de connaître et à terme de résorber les «**points noirs du bruit**».
Il s'agit des bâtiments sensibles (locaux à usage d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale) qui sont exposés à des niveaux sonores reconnus pour provoquer une gêne importante. Une première étape consiste à déterminer des **zones de bruit critique** correspondant à des espaces urbanisés composés de bâtiments sensibles dont les niveaux sonores en façade relevant de la contribution sonore d'une ou plusieurs infrastructures, dépassent ou risquent de dépasser à terme, l'une au moins des valeurs limites suivantes : bruit routier (70 dB(A) le jour et 65 dB(A) la nuit) et bruit ferroviaire sauf TGV qui est inclus dans le bruit routier (73 dB(A) le jour et 68 dB(A) la nuit).
Toutefois, les résultats de ce travail ne seront pas exhaustifs puisqu'ils ne permettront pas de recenser les bâtiments ou secteurs sensibles au bruit lié aux activités économiques et loisirs bruyants.

Même si une augmentation des trafics est prévue dans les années à venir et si certains investissements publics programmés vont venir conforter les possibilités de circulation (élargissement de l'A57, création d'un nouvel échangeur sur l'A50), certains projets, s'ils sont mis en œuvre, devraient permettre la **réduction à la source des émissions sonores** :

- le développement des transports en commun, des modes doux et la mise en place de zones de vitesse réduite dans les centres urbains et sur les autoroutes pénétrantes (principes inscrits au PDU) ;

- la mise en circulation future d'un TCSP ;

- la mise en fonctionnement du second tube pour 2010 (entre 25 000 et 30 000 véhicules de moins en surface).



Est de Toulon devrait être accompagné d'un **programme d'insertion urbaine** dans lequel sont prévus un certain nombre de mesures de protection et d'isolement phonique, actuellement absentes.
Toutefois, même si ces projets devaient avoir des impacts positifs à terme, les **phases de travaux** nécessaires à la création de ces nouvelles infrastructures devraient générer des niveaux sonores probablement très importants.



B. Les transports aériens

Le bruit de la circulation aérienne est également non négligeable puisque le territoire du SCoT est équipé de **trois aéroports/aérodromes** : Hyères, Cuers-Pierrefeu et le Castellet. Ces 3 infrastructures disposent de Plan d'exposition au Bruit (PEB), fixant des prescriptions en matière de constructions dans les documents d'urbanisme. Les trois PEB sont en cours de révision. Depuis 2002, l'évaluation de la gêne sonore aéronautique se fait avec l'indice Lden (Level Day-Evening-Night) qui tient compte du nombre de mouvements d'avions, de leur niveau sonore et de la période (la soirée 18-22 heures est prise en compte).

Concernant l'aéroport de Hyères, une charte environnementale a été signée par la préfecture du Var, la Base Aéronavale, la Direction de l'Aéroport et l'association de riverains.

En mars 2008 :
- Aéroport de Hyères : projet à l'étude
- Aérodrome de Cuers-Pierrefeu : projet à l'étude
- Aérodrome du Castellet : avant projet établi.

C. Les activités culturelles, de loisirs, industrielles, artisanales, commerciales

Sont concernés les bruits provoqués par l'exercice de toutes les activités industrielles non classées, artisanales, commerciales ainsi que toutes les activités culturelles, sportives ou de loisirs comme :

• les activités industrielles, artisanales ou commerciales : ateliers de menuiseries, garages, stations de lavage de véhicules, supermarchés, boulangeries, livraisons, etc.

• les activités de nuit des établissements recevant du public : discothèques, dancings, bars, restaurants, salles de concerts, etc.

• les activités de sports et de loisirs : moto-cross, ball-traps, stades, gymnases, piscines, courts de tennis, aéro-clubs, etc.

Sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée, aucune synthèse de ces activités bruyantes n'est disponible à l'heure actuelle.

D. Les activités industrielles classées

Pour les Installations Classées pour le Protection de l'Environnement (ICPE), les prescriptions en matière de limitation des bruits émis par les installations classées sont fixés par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées.

Les impacts dû aux bruits et vibrations sont fonctions de la spécificité de l'installation et leurs réductions passent généralement par une étude approfondie. Cette étude doit dans un premier temps analyser toutes les sources de bruits et de vibrations de l'établissement, les niveaux d'émergence et les fluctuations dans le temps. Elle évaluera ensuite les niveaux de nuisances prévisibles pour le voisinage en fonction des moyens à mettre en œuvre pour lutter contre ces nuisances.

E. La cartographie et la planification acoustiques

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement a pour objectif de définir, pour toutes les grandes agglomérations européennes, une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.
L'annexe 2 du décret 2006-361 du 24 mars 2006 précise que le périmètre sur lequel les cartographies et les plans de prévention doivent être réalisées doit se caler sur les périmètres des unités urbaines , au sens défini par l'INSEE. Ainsi, pour le SCoT Provence Méditerranée, 24 communes sont concernées (celles qui ne sont pas concernées sont les 5 communes du Secteur Est, ainsi que Riboux et Signes).

Trois objectifs sont fixés :

- Fournir un cadre commun pour l'évolution de l'exposition au bruit ;
- Mettre en place des mesures de réduction du bruit ;
- Diffuser des informations liées à la connaissance et à la prévention du bruit.

Des cartes de bruit doivent être élaborées permettant d'identifier les zones sensibles et les zones de calme (espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit) à protéger du bruit. L'établissement de cartes d'exposition aux bruits et, sur la base de ces cartes, l'adoption de plans d'action en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement ainsi que la préservation des zones calmes est rendue obligatoire.

Ces cartographies et planifications acoustiques sont en cours d'élaboration.

3

Déchets



Usine d'Incinération des Ordures Ménagères - Lagoubran

Le Plan Départemental de gestion des déchets ménagers et assimilés et des déchets de l'assainissement du Var[1] a été approuvé le 24 janvier 2004. Il présente la situation actuelle du département en matière de gestion des déchets et expose les objectifs de valorisation au terme de 2005 et 2010, ainsi que des solutions techniques et organisationnelles permettant d'atteindre ces objectifs.

A. Une forte production de déchets liés à la population touristique

Sur l'aire toulonnaise, la production de déchets s'établit comme suit pour l'année 2006 :

- Ordures ménagères (ou DMA) : 255 000 tonnes
- Déchets issus de la collecte sélective : 25 000 tonnes

Avec **280 000 tonnes en 2006** (ordures ménagères et déchets issus de la collecte sélective), la production de déchets est de **520 kg/hab/an** (environ 540 000 habitants en 2006). Ce chiffre est largement supérieur à la moyenne nationale (365 kg/hab/an : source : ADEME), ce qui rend bien compte de l'importance de la population touristique, mais également d'un certain retard en terme de tri sélectif, malgré des progressions constatées d'année en année.

Il est à noter que les DIB (Déchets Industriels Banals) composent entre 20 et 30% des Déchets Ménagers et Assimilés. Ils sont majoritairement collectés avec les ordures ménagères. La mise en place de circuits de collecte spécifiques est encore limitée alors qu'une part importante des DIB est recyclable (cartons, bois...).

B. La collecte sélective et les valorisations matière et organique[2] en progression

- **Tri et Collecte Sélective :**

Toutes les communes du SCoT ont mis en place le tri sélectif soit en porte à porte, soit en points d'apport volontaire, soit les deux. Le type de tissu urbain, la part d'habitat vertical et touristique expliquent ces différences de modes de tri et de collecte.

La collecte sélective (essentiellement verre / papier-carton / plastique) **représente environ 25 000 tonnes en 2006**, soit un ratio collecte sélective sur total des DMA collectés de presque **10 %**. Les résultats de 2006, sont encore très insuffisants au vu des objectifs fixés au niveau national et au niveau du Plan Départemental. En effet, la collecte en vue d'une valorisation devrait s'établir à 29,6% en 2005 et à 35 % en 2010 selon le Plan Départemental.



- **Déchetteries :**

Il existe 16 déchetteries sur le SCoT Provence Méditerranée, avec des ouvertures récentes sur les communes de St Cyr sur Mer et de Solliès-Pont. Par ailleurs, des analyses démographique et géographique montrent la pertinence d'augmenter le réseau actuel d'au minimum 2 déchetteries : Pierrefeu et Toulon Est. La déchetterie actuelle de la Seyne sur mer doit trouver un nouvel emplacement. Enfin, la déchetterie de Toulon Ouest doit être améliorée afin de satisfaire les conditions techniques actuelles d'un tel équipement.

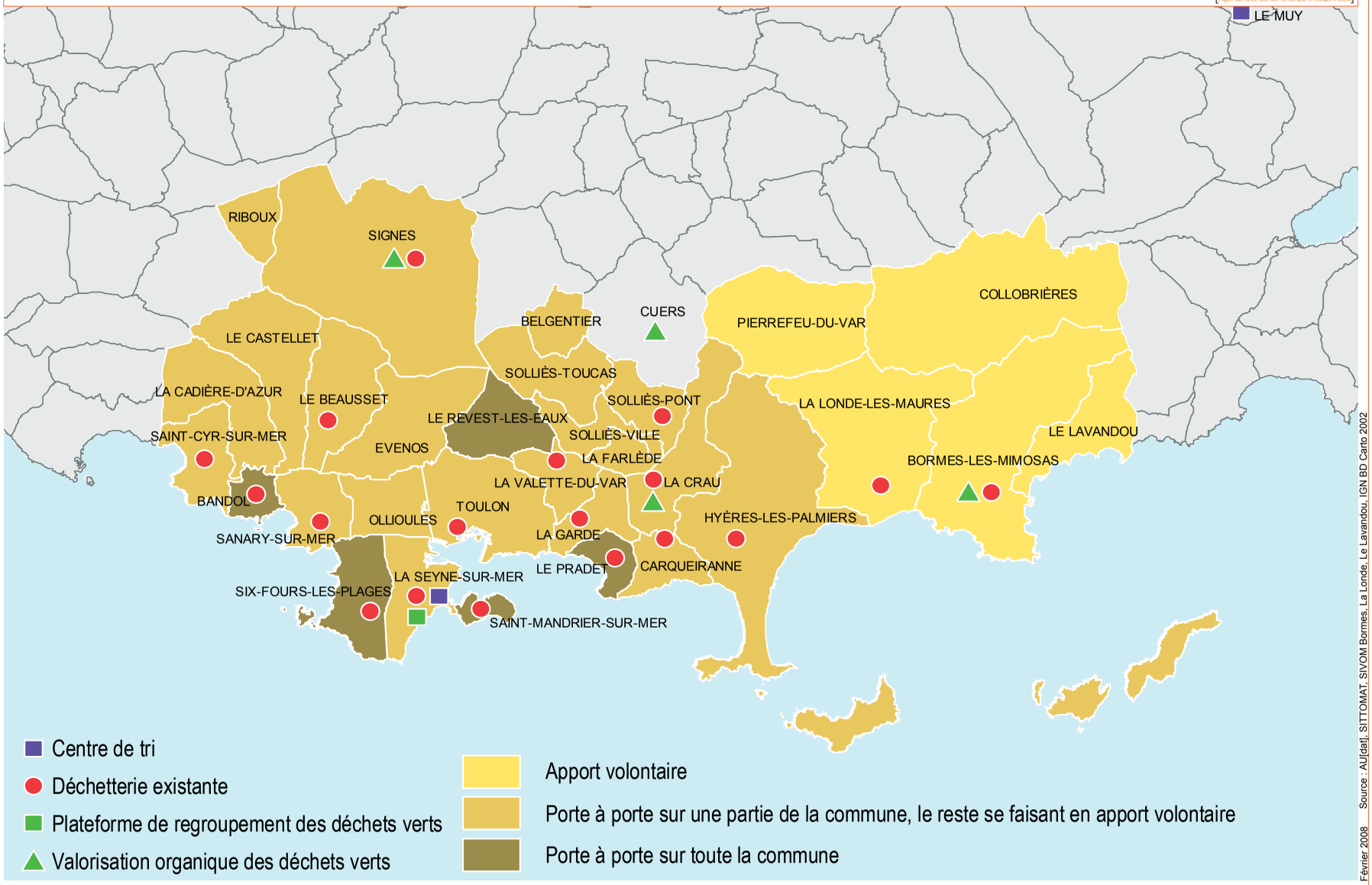
- **Centre de Tri :**

Pour les communes appartenant au SITTOMAT, leurs déchets sont triés au Centre de Tri privé de la Seyne sur mer d'une capacité de 70 000 tonnes/an. Les déchets issus de la collecte des 5 communes de l'Est du SCoT partent au Centre de Tri du Muy. Selon le Plan Départemental, les capacités sont à augmenter avec des installations sous maîtrise d'ouvrage publique. Il est donc nécessaire de prévoir la création d'au moins un second centre de tri sur le SCoT en préférence à l'Est de l'agglomération afin d'optimiser les déplacements et d'éviter la traversée de Toulon. Le nouveau site devra être en capacité de trier environ 30 000 tonnes /an au regard des prévisions démographiques et au vu des augmentations de tri prévisibles.

[1]Le PDEDMA du Var a été approuvé le 24 janvier 2004, il est opposable aux tiers, aux collectivités locales et à leurs concessionnaires.
[2]Valorisation organique = fermentation du méthane ou amendement des sols.

Collecte et tri sélectif / valorisation organique des déchets ménagers
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]



Février 2008 Source : AU[dat], SITTOMAT, SIVOM Bormes, La Londe, Le Lavandou, IGN BD Carto 2002

- **Valorisation organique :**

La valorisation organique des déchets verts, de la fraction fermentescible des ordures ménagères (FFOM) et des boues de stations d'épuration reste encore faible sur le SCoT.

Actuellement, trois installations de valorisation organique existent sur le SCoT : le site privé de Signes (12 000 tonnes entrantes[1] de déchets verts /an), le site de la Crau (500 tonnes sortantes de déchets verts en mélange avec des boues de station d'épuration/an) et le site de Manjastre à Bormes les Mimosas (8 380 tonnes entrantes de déchets verts /an). Les déchets verts du SITTOMAT, après regroupement sur la Seyne, sont envoyés sur une plateforme de maturation sur la commune de Cuers, au niveau du col de la Bigue.

Par ailleurs, le SITTOMAT a choisi la solution du composteur individuel pour la FFOM. Ce dernier espère distribuer 80 000 composteurs individuels d'ici fin 2009, et respectera ainsi un des objectifs importants du Plan Départemental.

Certaines communes ont mis en place un tri des déchets verts en points d'apport volontaire à certaines périodes de l'année.

Concernant la **gestion des boues** provenant du traitement des eaux usées, l'objectif du Plan Départemental est de limiter l'enfouissement des boues en Centre d'Enfouissement Technique. Le Plan définit deux zones pour atteindre ces objectifs.

- Une zone A (correspondant à l'agglomération de TPM, comprenant ainsi les territoires du SIRTTEMEU[2], du SIAPE[3] et du SHC[4]) sur laquelle le recyclage ou la valorisation des boues n'est pas obligatoire. Cependant, les boues d'assainissement du SIRTTEMEU sont traitées sur l'unité de traitement thermique située au sein même de la station d'épuration du Cap Sicié. Pour les autres, les boues partent au CET de classe 2 du Cannet des Maures. Le SHC devrait traiter ses boues à l'avenir par sécheur thermique. Le SIAPE a pour projet de passer une convention avec le SIRTTEMEU pour acheminer et incinérer ses boues sur leur site.

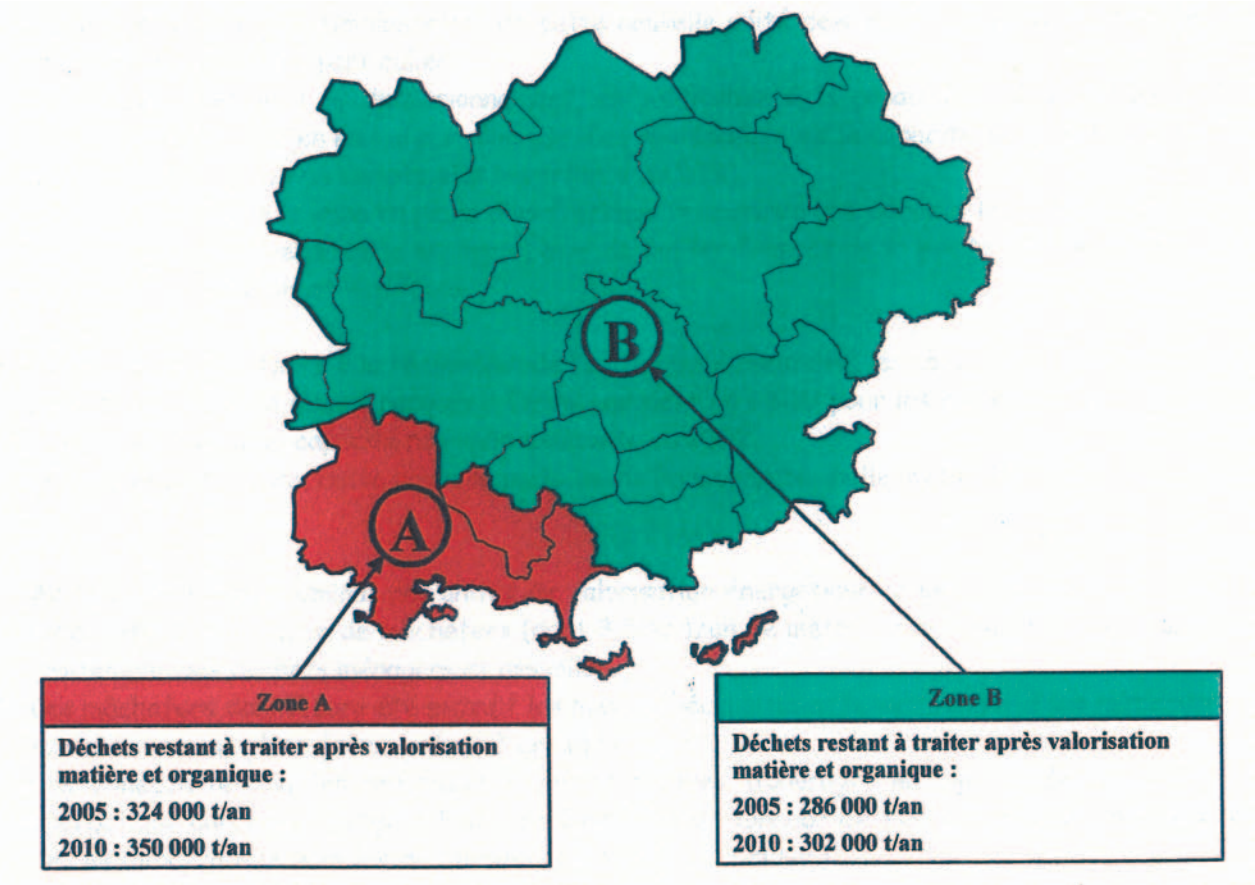
- Une zone B (correspondant à toutes les autres communes hors de la zone A) sur laquelle les boues étaient jusqu'à présent envoyées également au CET de classe 2 du Cannet des Maures mais sur laquelle le Plan Départemental indique que des solutions de valorisation et de recyclage doivent être mises en place avant fin 2007.

En 2008, la situation est la suivante :
- boues des stations d'épuration de St Cyr, Sanary, Parc d'activités de Signes, Bormes, Pierrefeu : décharge
- boues des stations d'épuration du Castellet, La Londe et la Crau : compostage[5]
- boues de la stations de Signes village : épandage (pas de plan d'épandage connu).

La solution de l'épandage agricole (valeur fertilisante et structurante des boues pour les sols) est a priori possible mais des contraintes fortes existent sur le territoire du fait de la présence de zones importantes en AOC. Certaines communes sont en train d'explorer la piste de l'épandage des boues en zones pare-feu / DFCI (ex : Collobrières).

[1] Les quantités de déchets verts entrantes sont divisées par 4 en sortie.
[2] SIRTTEMEU : Syndicat Intercommunal de la Région Toulonnaise pour le Traitement et l'Evacuation en Mer des Eaux Usées (Toulon, La Seyne, Saint Mandrier, Six Fours, Ollioules, Le Revest, Evenos).
[3] SIAPE : Syndicat Intercommunal d'Assainissement pour la Protection de l'Environnement (La Valette, La Garde, la partie Est de Toulon et le Pradet).
[4] Syndicat Hyères-Carqueiranne
[5] La solution du compostage peut être envisagée à condition qu'il existe des débouchés, des filières de reprise du compost. Les repreneurs peuvent être des horticulteurs (avec des exigences de qualité), des pépiniéristes, les collectivités (espaces verts, réaménagements paysagers...) et les sociétés d'autoroute.

C. Le traitement des ordures ménagères



Source : Plan Départemental

• La valorisation énergétique : la filière dominante à l'échelle du SCoT mais un problème de capacité de l'usine d'incinération.

Les 26 communes appartenant au SITTOMAT, soit les 11 communes de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée, les 7 communes de la communauté de communes Sud Sainte Baume, Bandol, Sanary et depuis le 1er janvier 2004, les 6 communes de la communauté de communes de la Vallée du Gapeau, font incinérer leurs déchets ménagers et assimilés (après tri) à l'Usine d'Incinération des Ordures Ménagers (UIOM) du Lagoubran situé à l'ouest de la commune de Toulon (zone A du Plan Départemental).

L'UIOM du Lagoubran (en 2006) :

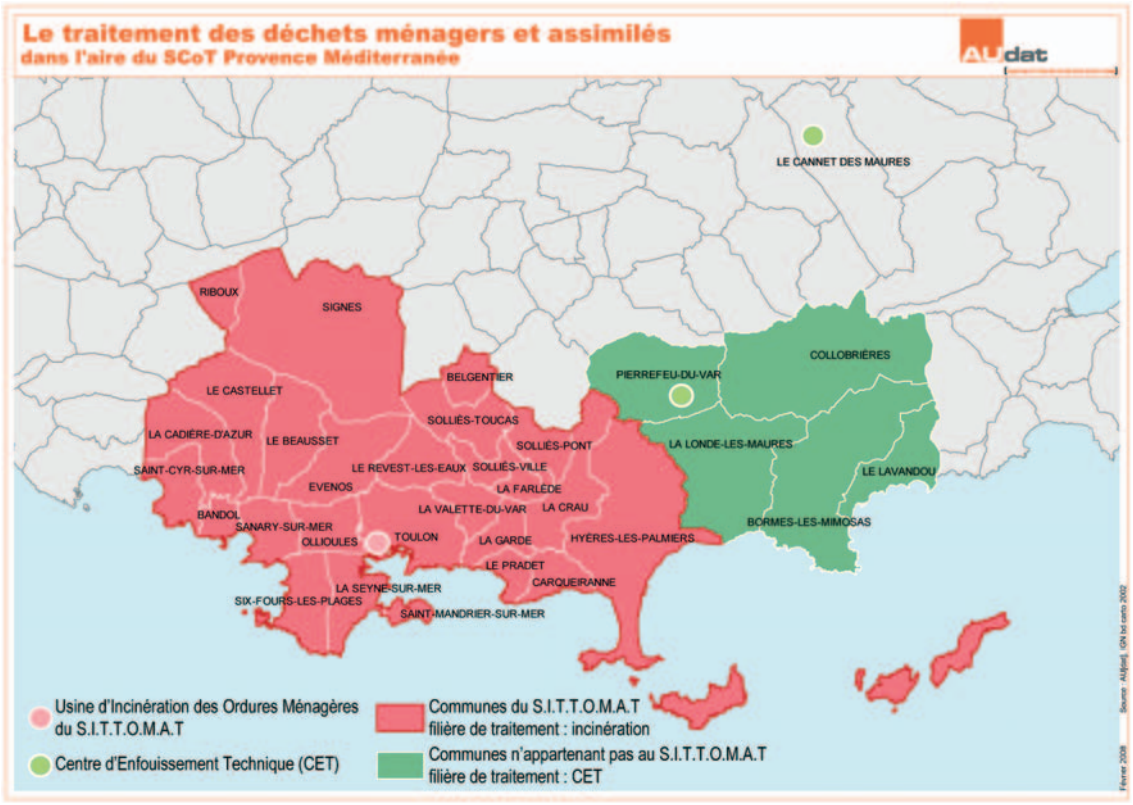
- Capacité de traitement : 285 000 tonnes / an, 3 fours ;
- Déchets incinérés : 263 942 tonnes en 2006 ;
- Production d'électricité : 95 562 MWh injectée dans le réseau EDF ;
- Production de chaleur : 12 608 MWh utilisée pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire des immeubles collectifs de la Beaucaire (2 000 logements).

A certaines périodes de l'année, notamment en période touristique, pendant les arrêts techniques et pendant les pannes de l'installation, les déchets ménagers et assimilés (après tri) qui ne peuvent pas être incinérés partent en Centre d'Enfouissement Technique de classe 2 de Pierrefeu ; les tonnages correspondant sont d'environ 30 000 tonnes/an.

Les mâchefers (déchets résultants de l'incinération) représentent environ 30% du tonnage des déchets incinérés (en 2006 : 72 356 tonnes). Ils sont valorisés comme matériaux d'enfouissement sur le site du centre de stockage de déchets de classe 2 à Pierrefeu. Une plate-forme de maturation des mâchefers permet d'améliorer leur valorisation.
Cette plateforme peut accueillir 70 000 tonnes et permet la valorisation d'environ 50 000 tonnes de mâchefers. Ces mâchefers peuvent être valorisés pour des remblaiements routiers.
Les REFIOM, résidus de fumées d'incinération (en 2006 : 10 000 tonnes) sont envoyés et traités en centre de stockage de classe 1 à Bellegarde dans le Gard.

Au vu des prévisions démographiques et même si les tonnages de déchets triés devraient augmenter, l'UIOM du Lagoubran, qui est déjà à saturation à certains moments de l'année ne sera pas en mesure de traiter les tonnages dans l'avenir. Pour répondre à cette saturation, au moins trois solutions sont envisageables :

- La mise en service d'un 4ème four sur l'installation existante ;
- La création d'une deuxième installation de valorisation énergétique avec une capacité d'environ 120 000 tonnes / an ;
- La mise en CET de classe 2 pour le surplus ne pouvant être incinéré (cf partie suivante).



- **L'enfouissement**

Les déchets ménagers et assimilés (après tri) des 5 communes de l'Est du SCoT, soit La Londe, Bormes, Le Lavandou constitués en SIVOM, Pierrefeu et Collobrières (zone B du Plan Départemental) sont mis en Centre d'Enfouissement Technique de classe 2. Jusqu'en février 2005, ces communes envoyaient leurs déchets ménagers non triés au CET de classe 2 du Cannet des Maures (à environ 50 kilomètres au Nord de ces communes) : environ 20 000 tonnes en 2004 pour le SIVOM, Pierrefeu et Collobrières. Depuis février 2005, les déchets de ces 5 communes partent au CET de classe 2 de Pierrefeu.

Plusieurs éléments se posent concernant l'avenir de l'enfouissement :

Tout d'abord, le site de Pierrefeu (d'une capacité de 110 000 tonnes /an) n'a pas une durée de vie ni une capacité importante ; la limite de capacité de ce site devrait être atteinte dès 2009.

Le site du Cannet des Maures disposait lui d'une autorisation de 200 000 tonnes / an mais est en limite de stockage depuis 2006.

Anticipant le problème que pose le site du Cannet des Maures à l'ensemble du département, le Conseil Général du Var a lancé une étude sur la « recherche de zones potentielles d'enfouissement de déchets ménagers et assimilés et de procédés nouveaux », dont les résultats ne sont encore pas connus.

Le site Natura 2000 « Plaine et massif des Maures » pourrait contraindre l'extension des sites du Cannet des Maures et également celui de Pierrefeu.

Toutefois, pour des raisons sanitaires, le préfet a donné au printemps 2008 une autorisation d'exploiter sur le site du Cannet des Maures pour cinq années supplémentaires dans l'attente d'une solution durable de traitement et de stockage des déchets ménagers.

- **Bilan prospectif du traitement des ordures ménagères à l'échelle de l'aire toulonnaise :**

Au vu du coût élevé et en forte croissance du traitement des ordures ménagères et dans un contexte où les installations de traitement sont soit saturées (UIOM du Lagoubran), soit en fin d'autorisation (CET de Pierrefeu d'ici 2009 et CET du Cannet des Maures), et même si les quantités recyclées sont de plus en plus importantes, la question de la capacité du territoire à assumer dans de bonnes conditions le traitement de ses déchets se pose, d'autant plus que le territoire du SCoT pourrait accueillir environ 50 000 habitants supplémentaires à l'échéance 2020, soit 580 000 habitants (si les tendances démographiques se prolongent).

En effet, au-delà de la forte augmentation des coûts de transfert (ceux-ci sont indexés en partie sur les cours du pétrole) et de l'impact écologique lié aux transports, la mise en oeuvre d'une politique de développement durable et du principe de proximité impose une valorisation maximale des déchets au plus près de leurs gisements, conjuguées à un renforcement des dispositifs de tri sélectif et un effort particulier sur l'aire toulonnaise concernant les DIB et les DIC.

D. Les déchets du BTP

Un Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP du Var a été élaboré à l'initiative de la Fédération BTP 83 et la CAPEB en 2003, et a été signé en Préfecture au printemps 2005. Ce plan, contrairement à celui des déchets ménagers, n'a pas de valeur juridique. Il est actuellement en cours de réactualisation.

Le tonnage des déchets du BTP du SCoT PM représentent environ 3 fois plus (1.4 tonne / hab /an) que le tonnage de déchets ménagers et assimilés. Environ 250 000 tonnes de déchets du bâtiment et 450 000 tonnes de déchets des travaux publics sont produits chaque année dans l'aire toulonnaise.

Une part des matériaux constituant les déchets du BTP sont recyclables (déchets inertes). Or, il existe très peu de tri sur les chantiers et il n'existe aucune installation de tri, de recyclage et de valorisation des déchets du BTP sur le SCoT autres que sur les carrières (voir ci-après). Seule 5% de la production de granulats vient du recyclage selon le Plan Départemental de gestion des déchets du BTP.

Par ailleurs, une part importante de déchets est mise en décharge de classe 2 et de classe 3 et une part non négligeable part en décharge sauvage, en particulier sur l'Ouest toulonnais.

Les carrières sont actuellement une des solutions pour la gestion des déchets du BTP :

- La carrière du Beausset permet d'accueillir 8 millions de m³ / an depuis décembre 2004 : CET de classe 3 + recyclage ;
- La carrière du Revest permet le stockage des déchets du BTP (CET de classe 3) ;
- La carrière de Carnoules : CET de classe 3 : déchets des TP mais réserves faibles ;
- La carrière de Chibron à Signes accepte des matériaux de terrassement ;
- Le site de la carrière d'Hugueneuve sur la commune d'Evenos, dont la fermeture s'est effectuée fin 2005, doit être reconverti sur une partie du site en centre de gestion des déchets du BTP.

E. Autres types de déchets

Les déchets agricoles sont constitués essentiellement des produits phytosanitaires non utilisés (PPNU) et d'emballages vides de produits phytosanitaires (EVPP), classés en Déchets Industriels Spéciaux (DIS). Ils font l'objet de collectes ponctuelles et sont envoyés ensuite en centre d'enfouissement. Les plastiques utilisés en agriculture sont considérés comme des Déchets Industriels Banals (DIB) et sont à l'heure actuelle envoyés en déchetterie.
Par ailleurs, les effluents vinicoles et oléicoles qui peuvent constituer des pollutions non négligeables pour les milieux aquatiques (cf chapitre 2.2 Eau) doivent obligatoirement faire l'objet d'un traitement plus ou moins poussé selon que l'installation soit une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et qu'elle soit soumise à déclaration ou à autorisation. Des prescriptions[1] obligent l'exploitant à traiter ses effluents et précisent les conditions de rejets. L'utilisation et la gestion des effluents phytosanitaires sont aujourd'hui également fortement réglementées[2].

Dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée, excepté pour les ICPE soumises à autorisation qui sont aux normes, des efforts en matière de traitement des effluents des caves viticoles restent à faire notamment pour les plus petites installations.

Les déchets issus des activités de soin, sauf les Déchets Industriels Spéciaux, sont incinérés au SITTOMAT (8 239 tonnes incinérées en 2006).

Les établissements utilisant des radionucléides et détenant des **déchets radioactifs** (source: ANDRA[3]) sont les suivants dans l'aire toulonnaise :
- La Défense Nationale : Marine Nationale, DGA...
- Les établissements de recherche : Ifremer et Institut Michel Pacha ;
- Les activités médicales : le Centre Hospitalier Intercommunal Toulon-La Seyne et l'entreprise IPSEN Pharma implanté à Signes ;
- De l'assainissement et de la réhabilitation de sites anciennement pollués : Bandol.
  Les chiffres ne sont pas disponibles concernant la proportion et les quantités par types[4] de déchets ni leurs modalités de traitement, de conditionnement et de stockage.

[1] Arrêté du 15 mars 1999 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2251.
[2] Arrêté du 12 septembre 2006 relatif à la mise sur le marché et à l'utilisation des produits visés à l'article L. 253-1 du code rural.
[3] Agence Nationale pour la Gestion des Déchets Radioactifs
[4] Il existe 5 types de déchets radioactifs : déchets de haute activité (HA), déchets de moyenne activité à vie longue (MA-VL), déchets de faible activité à vie longue (FA-VL), déchets de faible à moyenne activité à vie courte (FMA-VC), déchets de très faible activité (TFA).

4

Pollution des sols



Un Inventaire Historique Régional des anciens sites industriels et activités de services en activité entre 1830 et 1975, accompagné d'une base de données **BASIAS**, a été finalisé par le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) au 1er semestre 2005.

Les objectifs de cette étude sont :

- recenser, de façon large et systématique, tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement ;
- conserver la mémoire de ces sites ;
- fournir des informations utiles aux acteurs de l'urbanisme, du foncier et de la protection de l'environnement.

Cet inventaire est disponible et accessible au public, avec des fiches pour chacun des sites recensés (identification, localisation, activités passées et actuelles, environnement du site). Cet inventaire rend obligatoire l'information de l'acheteur d'un terrain potentiellement pollué, la consultation en mairie pour la remise en état du terrain, l'information du public pour tout projet d'aménagement envisagé.

A l'échelle du SCoT Provence Méditerranée, l'inventaire met en exergue environ **1 600 sites** (3 120 sites recensés dans le Var). Plus de 20% des sites du SCoT sont situés sur Toulon, environ 13% à Hyères et 9% à la Seyne. Le classement des sites (géo référencés pour 1/3 d'entre eux sur le SCoT PM) a été réalisé en fonction de la nature de l'activité, des critères environnementaux et de l'utilisation du site. Concernant les anciens sites et activités militaires, l'Armée a mis à disposition du BRGM certaines archives et cartes ; certains sites militaires ont donc pu être répertoriés mais la liste n'est probablement pas exhaustive.

Dans cet inventaire, **7 sites présentaient ou présentent une pollution avérée**. Ces sites sont recensés dans une base de données nationale appelé **BASOL**, gérée par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, créée en 1994 et remise à jour tous les 3 mois.

Il s'agit de :

- Quatre anciennes usines à gaz[1] à Bandol, Hyères, la Seyne sur mer et à Toulon.
- Le site de PétroGarde (dépôts d'hydrocarbures) dans la ZI de Toulon Est à la Garde.
- Le site de Marepolis - ancien chantier de la Normed (chantiers navals) à la Seyne.
- La fonderie Jullien (négoce de métaux et fonderie de déchets d'aluminium) à Ollioules.

Ces sites ont tous fait l'objet d'un diagnostic, de traitements et d'une remise en état. Seuls 3 sites (sites de GDF à Hyères et à la Seyne sur mer ainsi que le site des anciens chantiers navals de la Seyne) ont été traités et sont libres de toute restriction. Les autres sites ont été traités mais font l'objet d'une surveillance et/ou de restrictions, notamment par des suivis piézométriques sur les sites de Pétrogarde et de la fonderie à Ollioules.

Par ailleurs, Le Conseil Général, sur demande de la Préfecture, avait réalisé en 1996 un inventaire des décharges brutes correspondant aux anciennes décharges communales. Sur l'aire toulonnaise, **5 décharges brutes** ont été recensées (73 décharges recensées sur l'ensemble du département) mais non pas été réhabilitées :

- Collobrières (Les Grès) ;
- Hyères (île de Porquerolles) ;
- Hyères (l'Almanarre) ;
- La Londe (La Pabourette) ;
- Six-Fours (île des Embiez).



[1]Concernant les usines à gaz, il existe un protocole spécifique pour la dépollution de ces sols entre le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable et EDF / GDF.

A. Dépôts sauvages

Les dépôts sauvages ne sont pas systématiquement recensés alors qu'ils peuvent générer des pollutions de nature et d'ampleur très diverses qui tiennent à la grande disparité des déchets entreposés (ordures ménagères, déchets industriels, déchets du bâtiment, déchets verts...).

Il est constaté une recrudescence de dépôts, de remblais et d'affouillements de sols non autorisés dans les collines ainsi que sur les terres agricoles de l'aire toulonnaise. Ces pratiques remettent potentiellement en cause les valeurs intrinsèques de ces espaces (richesse écologique, fertilité, classement en AOC...) et entrainent des risques pour les sols et les sous sols notamment (pollutions des nappes, contamination des sols...).

Les collectivités, les particuliers et les sociétés d'autoroute sont également à l'origine de pollutions, notamment lorsqu'ils utilisent de manière inadaptée et excessive des produits phytosanitaires dans le cadre des activités de gestion des espaces verts, d'entretien des bordures de voiries et des activités de jardinage.

Par ailleurs, la contamination des sols par les métaux lourds et les hydrocarbures aux abords de voies de circulation reste préoccupante pour l'usage en sols agricoles.

Pour ces deux points, il n'existe pas d'informations et de données chiffrées.

B. Sédiments portuaires

Au-delà des pollutions terrestres, **l'aire toulonnaise connaît, du fait notamment de ces activités portuaires et maritimes, des concentrations importantes de polluants (notamment métaux lourds) dans les sédiments portuaires.**
Les chenaux d'accès et les bassins des ports sont soumis à des phénomènes d'envasement pour lesquels il est indispensable de procéder à des dragages. Les opérations de dragage proprement dites et l'immersion en mer (interdites lorsque les concentrations en métaux lourds sont trop importantes avec une obligation de les mettre en Centre d'Enfouissement Technique de Classe 1) peuvent être source de pollution en remettant en suspension et en rendant bio disponibles des polluants majeurs, de nature microbiologique ou chimique qui étaient initialement piégés dans les sédiments portuaires.

Pour limiter ainsi les coûts de mise en décharge, un **projet pilote de valorisation et de traitement des sédiments portuaires** a été mis en place sur le port de Brégaillon dans le cadre du Contrat de Baie de la Rade de Toulon.

Conclusion

L'analyse thématique de l'état initial de l'environnement du SCoT Provence Méditerranée fait ressortir les forces, faiblesses et insuffisances ci-après (ces dernières sont reprises et développées dans «l'explication des choix retenus pour établir le PADD et le DOG», Partie 6 du Rapport de présentation) :

- Même si le capital naturel très riche de l'aire toulonnaise est aujourd'hui relativement bien protégé, certains espaces agro naturels à forte valeur écologique sont aujourd'hui « menacés » par la pression urbaine et par les activités et rejets anthropiques ;

- Les espaces agricoles, déjà en forte diminution, sont les plus menacés par le développement de la métropole toulonnaise, en particulier ceux aux abords des espaces déjà urbanisés ;

- Malgré une préservation des paysages les plus emblématiques du territoire, l'urbanisation diffuse au sein de certains espaces naturels et agricoles a créé des paysages « d'entre-deux » qui tendent à modifier les identités et à banaliser les paysages du quotidien ;

- La question de l'approvisionnement en granulats est un enjeu majeur depuis la fermeture de la carrière calcaire d'Evenos fin 2005 entraînant une situation de monopole sur le territoire et une situation de dépendance vis-à-vis de l'extérieur ayant des conséquences économiques et environnementales ;

- L'alimentation en eau potable est aujourd'hui garantie malgré des problèmes de qualité. Plusieurs enjeux se posent pour l'avenir. Tout d'abord, la sécurité de l'approvisionnement est à améliorer par des maillages intercommunaux ou inter-ressources. Ensuite, au vu des augmentations prévisibles de consommations, se posera clairement la question de l'adaptation et de la modernisation des ouvrages de distribution, de traitement et de stockage d'eau. Enfin, la recherche de nouvelles ressources locales et les économies d'eau sont des pistes stratégiques pour satisfaire l'alimentation en eau dans des conditions raisonnables et durables.

- La qualité des eaux terrestres et marines sur les segments côtiers de l'aire toulonnaise reste fragile. Cependant, le mauvais traitement des eaux usées est en passe d'être réglé dans les années à venir avec les travaux de mise en conformité des rejets de stations d'épuration.

L'effort en matière de gestion des eaux pluviales et la préservation des espaces permettant le bon fonctionnement hydraulique et écologique des cours d'eau sont des axes déterminants pour préserver ou restaurer le bon état écologique des cours d'eau et des milieux aquatiques ;

- L'énergie est en enjeu qui concerne l'ensemble des territoires, mais est particulièrement important pour l'aire toulonnaise, au regard de sa très forte dépendance vis-à-vis de l'extérieur, de sa très faible production locale et des besoins croissants liés au développement futur du territoire ;

- Le territoire du SCoT Provence Méditerranée est très fortement soumis aux risques inondation et incendie. Ces risques ont été aggravés par les modes d'urbanisation et par le manque de gestion des cours d'eau et des espaces boisés ;

- Les risques pyrotechniques liés aux activités militaires concernent de manière très forte la rade de Toulon.

- La qualité de l'air est un véritable enjeu sanitaire, en particulier sur le cœur de l'agglomération toulonnaise, avec des dépassements réguliers de valeurs règlementaires pour la protection de la santé pour les oxydes d'azote, les poussières en suspension et l'ozone. L'étalement urbain couplé à une insuffisance du réseau de transports en commun et du développement des modes doux sont à la source de cette dégradation de la qualité de l'air.

- Le traitement des déchets ménagers et assimilés est un enjeu de taille pour les années à venir pour l'aire toulonnaise étant donné la saturation existante ou à venir des installations de traitement et des sites d'enfouissement. La gestion des déchets du BTP est également un axe fort d'amélioration pour la métropole toulonnaise.

Evaluation environnementale







Sommaire



Introduction ..... p. 230

Rappel réglementaire ..... p. 230
Méthodologie retenue pour le SCoT Provence Méditerranée ..... p. 231

Partie 1. Evaluation des incidences du SCoT sur le patrimoine et le cadre de vie ..... p. 235

1 - Incidences sur la consommation d'espace ..... p. 236
2 - Incidences sur le patrimoine écologique ..... p. 240
3 - Incidences sur l'agriculture ..... p. 244
4 - Incidences sur les paysages et le patrimoine architectutral et urbain ..... p. 248
5 - Incidences sur les espaces protégés ..... p. 252

Partie 2. Evaluation des incidences du SCoT sur les ressources ..... p. 255

1 - Incidences sur les ressources en granulats ..... p. 256
2 - Incidences sur l'eau ..... p. 258
3 - Incidences sur les ressources en énergie ..... p. 262

Partie 3. Evaluation des incidences du SCoT sur les risques ..... p. 265

1 - Incidences sur les risques naturels ..... p. 266
2 - Incidences sur les risques technologiques ..... p. 268

Partie 4. Evaluation des incidences du SCoT en matière de pollutions et nuisances ..... p. 271

1 - Incidences sur la qualité de l'air, les nuisances sonores, l'effet de serre ..... p. 272
2 - Incidences sur les déchets ..... p. 280
3 - Incidences sur la pollution des sols ..... p. 282

Tableau récapitulatif du suivi environnemental ..... p. 284

Introduction

A. Rappel réglementaire

L'évaluation environnementale est la conséquence de l'introduction, dans le droit français, des exigences de la directive n° 2001/42/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement pour que, en vue « d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement » (article 1er), l'adoption ou la modification de certains plans et programmes soit précédée de la réalisation d'une évaluation environnementale. L'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, l'a transposée sous les articles L.122-4 à L.122-11 du Code de l'Environnement. Un décret a ensuite été pris en application de cette ordonnance. Il s'agit du décret n°2005-613 du 27 mai 2005.

Selon l'article L.122-6 du Code de l'Environnement, l'évaluation environnementale comporte l'établissement d'un rapport qui identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en oeuvre du plan ou du document sur l'environnement. Ce rapport présente les mesures prévues pour réduire et, dans la mesure du possible, compenser les incidences négatives notables que l'application du plan peut entraîner sur l'environnement. Il expose les autres solutions envisagées et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, le projet a été retenu.

Selon l'article R.122-2 du Code de l'Urbanisme, le rapport de présentation du SCoT :

1. expose le diagnostic ;

2. décrit l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;

3. analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques de zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;

4. **analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et exposer les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière sur l'environnement telles que celles qui sont désignées conformément aux articles R.214-18 à R.214-22 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret N°2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;**

5. explique les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et le Document d'Orientations Générales (DOG), et le cas échéant, les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire, ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;

6. **présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;**

7. comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;

8. précise, le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.

Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans et documents.

En application des dispositions du décret N°2005-608 du 27 mai 2005, relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme, le SCoT Provence Méditerranée est soumis à évaluation environnementale.

B. Méthodologie retenue pour le SCoT Provence Méditerranée

L'évaluation environnementale du SCoT est qualifiée d'évaluation ex-ante, c'est-à-dire qu'elle intervient alors que la mise en œuvre n'a pas encore débutée.

Il s'agit concrètement d'analyser et de préciser les pressions additionnelles sur le milieu consécutives à la mise en oeuvre du document d'urbanisme.

Le dossier « évaluation environnementale » du SCoT Provence Méditerranée répond aux exigences des points 4 et 6 de l'article R. 122-2 du code de l'urbanisme.

Si les textes fixent les grandes thématiques que doit aborder toute évaluation environnementale, il importe néanmoins de relever qu'aucune méthodologie type, incluant des critères et des indicateurs dédiés à l'évaluation environnementale, n'est, à ce jour, fixée.

a. Plan retenu :

Les quatre parties développées dans l'analyse de l'état initial de l'environnement (légèrement ajustées) sont reprises successivement pour le dossier d'évaluation environnementale :

Partie 1- Les incidences du SCoT sur le patrimoine et le cadre de vie
Chapitre 1 - Consommation d'espace
Chapitre 2 - Patrimoine écologique
Chapitre 3 - Agriculture
Chapitre 4 - Paysages et patrimoine architectural et urbain
Chapitre 5 - Espaces protégés

Partie 2- Les incidences du SCoT sur les ressources
Chapitre 1 - Ressources en granulats
Chapitre 2 - Ressources en eau
Chapitre 3 - Ressources en énergie

Partie 3- Les incidences du SCoT sur les risques
Chapitre 1 - Risques naturels
Chapitre 2 - Risques technologiques

Partie 4- Les incidences du SCoT en matière de pollutions et nuisances
Chapitre 1 - Qualité de l'air / Nuisances sonores / Effet de serre
Chapitre 2 - Déchets
Chapitre 3 - Pollution des sols

Pour chacun des douze chapitres, l'évaluation environnementale s'organise en quatre points :

A. Dynamiques à l'œuvre / enjeux (de manière synthétique) issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement et du diagnostic ;

B. Incidences notables prévisibles ;

C. Mesures d'accompagnement (quand cela est possible ou a été envisagé, qui permettent d'atténuer les éventuelles atteintes environnementales, conformément au 6° de l'article R. 122-2 du code de l'urbanisme) ;

D. Suivi environnemental.

b. Notion « d'incidence notable » :

La directive n°2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, fixe, dans son annexe 2, une liste de critères permettant de déterminer l'ampleur probable des incidences notables du plan sur l'environnement :

Premiers critères : caractéristiques des plans et programmes :

- la mesure dans laquelle le plan ou programme concerné définit un cadre pour d'autres projets ou activités, en ce qui concerne la localisation, la nature, la taille et les conditions de fonctionnement ou par une allocation de ressources,
- la mesure dans laquelle un plan ou un programme influence d'autres plans ou programmes, y compris ceux qui font partie d'un ensemble hiérarchisé,
- l'adéquation entre le plan ou le programme et l'intégration des considérations environnementales, en vue, notamment de promouvoir un développement durable,
- les problèmes environnementaux liés au plan ou au programme,
- l'adéquation entre le plan ou le programme et la mise en oeuvre de la législation communautaire relative à l'environnement (par exemple les plans et programmes touchant à la gestion des déchets et à la protection de l'eau).

Seconds critères : caractéristiques des incidences et de la zone susceptible d'être touchée, notamment :

- la probabilité, la durée, la fréquence et le caractère réversible des incidences,
- le caractère cumulatif des incidences,
- la nature transfrontière des incidences,
- les risques pour la santé humaine ou pour l'environnement,
- la magnitude et l'étendue spatiale géographique des incidences (zone géographique et taille de la population susceptible d'être touchée),
- la valeur et la vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée, en raison : de caractéristiques naturelles ou d'un patrimoine culturel particulier, d'un dépassement des normes de qualité environnementale ou des valeurs limites, de l'exploitation intensive des sols...
- les incidences pour des zones ou des paysages jouissant d'un statut de protection reconnu au niveau national, communautaire ou international.

La mise en oeuvre du SCoT s'inscrit dans une préoccupation globale de développement durable. Dans ce contexte, il s'agit de ne pas considérer les seuls impacts négatifs mais également les incidences positives du SCoT sur l'environnement.

Quelques paramètres peuvent contribuer à aider à l'appréciation de la notion d'incidence notable prévisible :

- quel est le degré de sensibilité écologique du territoire concerné ?
- quelle est la surface de la zone affectée par un élément du projet ?
- quels sont les éléments qui engageraient fortement l'avenir du territoire ou qui contribueraient à sa vulnérabilité (nécessité de préserver une ressource ou un écosystème, dégradation d'une ressource sous l'effet du développement ou d'une pression accentuée, surconsommation d'une ressource induite par le projet, ...) ?
- quelle est l'envergure du projet ?
- dans quelle mesure le projet porte t-il atteinte aux espaces agricoles et/ou leur exploitabilité ?
- dans quelle mesure le projet porte t-il atteinte aux paysages ?
- les continuités écologiques sont-elles préservées, gardent-elles leur intégrité ?
- quels sont les effets indirects du projet ?
- le projet affecte t-il des territoires situés au-delà du périmètre du SCoT ?

c. Suivi environnemental :

Le SCoT fera l'objet d'une analyse des résultats de son application au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation. La mise en œuvre et le suivi du SCoT prévoient donc une évaluation des résultats de l'application du schéma, notamment du point de vue des objectifs de protection de l'environnement.

Deux objectifs sont assignés au suivi environnemental, avec pour chacun la désignation d'indicateurs ou des études/travaux permettant de répondre aux deux exigences :

Suivre l'évolution de l'état de l'environnement du territoire du SCoT Provence Méditerranée (Suivi de l'état de l'environnement : **appelé A**)

Il est important de préciser que le SCoT n'a pas vocation à donner naissance à un observatoire exhaustif de l'environnement du territoire du SCoT Provence Méditerranée.

Ainsi, le suivi de l'évolution de la qualité environnementale du territoire devra se limiter à l'observation des phénomènes concernant l'ensemble du territoire de l'aire toulonnaise, en lien avec les problématiques (causes / conséquences) de l'aménagement du territoire, dans les domaines les plus sensibles du territoire du SCoT Provence Méditerranée.

D'autres observatoires de l'environnement, dont les objets d'évaluation sont plus spécifiques et se situent à des échelles plus petites, pourront venir compléter la mesure des grandes tendances environnementales propres au territoire : Contrat de Baie de la Rade de Toulon, étude du SAGE Gapeau...

Mesurer l'efficacité des orientations du SCoT d'un point de vue environnemental dans une optique d'évaluation (Suivi de l'efficacité du SCoT en matière d'environnement : **appelé B**).

La mesure de l'efficacité du SCoT d'un point de vue environnemental est définie par deux entrées : d'une part, le domaine de compétence du SCoT, c'est-à-dire les thématiques sur lesquelles le SCoT a un rôle fort, et d'autre part par les objectifs et orientations définies dans le PADD et le DOG qui visent à une amélioration environnementale.

Le suivi permettra de disposer d'éléments objectifs de l'état de l'environnement et d'évaluation du SCoT mais il pourra permettre par la suite d'ajuster ou de corriger les orientations du SCoT en fonction des observations réalisées.

Au-delà du choix des indicateurs en fonction des deux objectifs décrits ci-dessus, les indicateurs sont également retenus en fonction de la disponibilité de l'information et des procédures de suivi menées par d'autres structures sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée.

Le suivi environnemental est développé sous ces deux objectifs dans chacun des douze chapitres de l'évaluation environnementale.

d. Précautions de lecture :

L'évaluation environnementale doit être lue au regard des éléments développés ci-après :

Une évaluation globale dans les grandes tendances

Le SCoT étant un document de planification à grande échelle, les incidences sur l'environnement des objectifs et orientations sont évaluées dans les grandes tendances. Seules les études d'évaluation propres à chaque projet traiteront dans le détail des effets sur l'environnement.

L'objectif est donc surtout ici de cibler les points à fort enjeu, sur lesquels les futures études d'évaluation auront particulièrement à se pencher compte tenu des grands équilibres du territoire et des exigences de leur préservation.

D'autres projets, sur lequel le SCoT n'a pas de poids, pourront avoir des incidences sur l'environnement

Le territoire va connaître, notamment dans le temps de la mise en œuvre du SCoT, des aménagements pouvant ne pas être cadrés par les orientations du SCoT mais pouvant avoir des conséquences sur le fonctionnement et l'environnement du territoire.

Dans le même ordre d'idée, les choix d'aménagement qui seront pris hors du territoire du SCoT pourront avoir des conséquences sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée.

A ce propos, il est nécessaire de rappeler que la présente évaluation environnementale n'a pas pour objet d'évaluer les incidences de certains projets initiés par différents maîtres d'ouvrage comme l'Etat, le Conseil Général...Certains de leurs projets relèveront de procédures particulières et d'une évaluation qui leur seront propres.

Le SCoT n'a pas pour objet de résoudre tous les problèmes environnementaux du territoire

Même si le rapport de présentation du SCoT exige un état initial de l'environnement, c'est-à-dire un état des lieux exhaustif de la qualité environnementale du territoire, le SCoT reste simplement un document d'urbanisme et il n'a pas vocation à traiter / résoudre l'ensemble des problématiques environnementales, notamment parce qu'il ne remplace pas l'ensemble des outils de gestion environnementale à disposition de l'Etat et des collectivités publiques.

Le caractère complexe des processus environnementaux

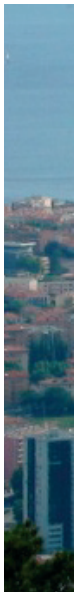
Le caractère complexe des processus environnementaux (dépendant d'un nombre important de facteurs) complexifie l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement. Il est clair que beaucoup de dégradations environnementales sont liées à une multitude de facteurs qui interagissent dans le temps et l'espace (ex : déplacements des masses d'air, pollution d'affluents hors SCoT d'un fleuve côtier...). A ce titre, l'évaluation environnementale d'une orientation est toujours à prendre avec des précautions.

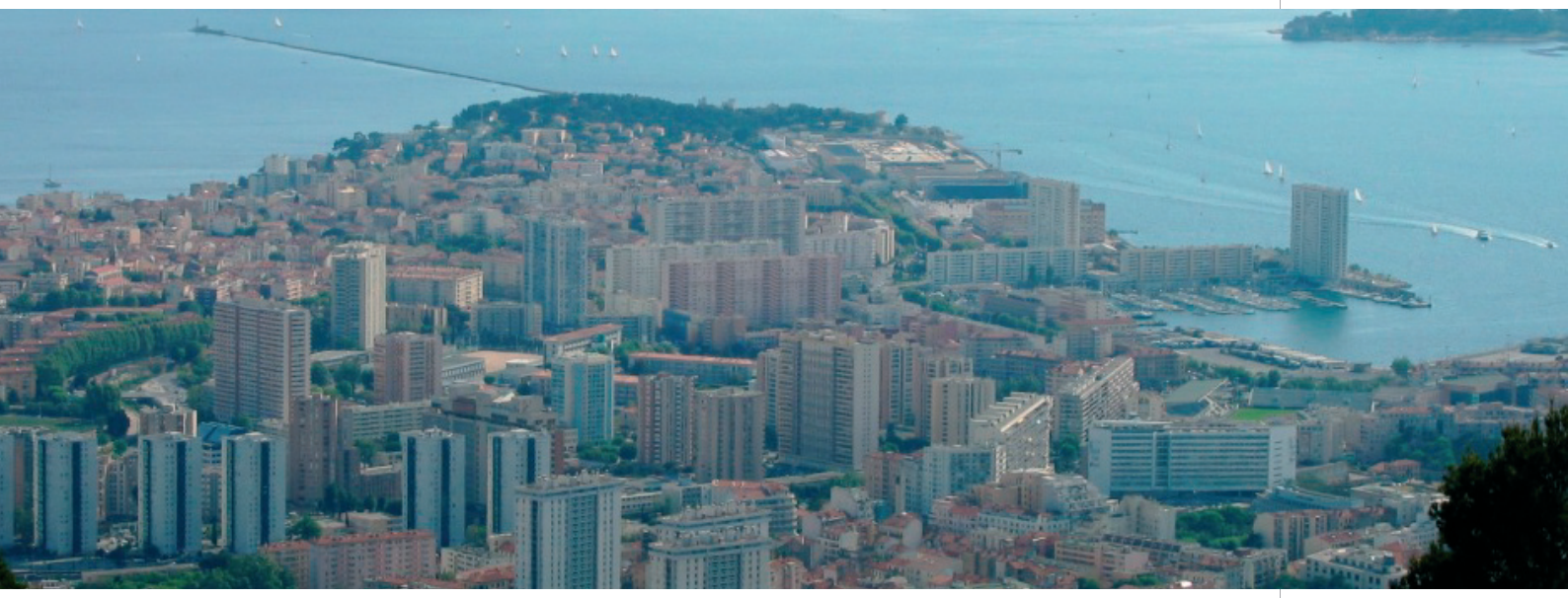
Le degré d'analyse de l'évaluation environnementale

Comme le précise le décret, le degré d'analyse de l'évaluation environnementale est fonction de la complexité et de la sensibilité environnementale du territoire concerné et de l'importance des projets que le document permet.









PARTIE 1.

Evaluation des incidences du SCoT sur le patrimoine et le cadre de vie

1

Incidences sur la consommation d'espace



A. Dynamiques à l'œuvre / enjeux

L'Etat initial de l'Environnement et le diagnostic territorial du SCoT ont permis de montrer que le territoire du SCoT Provence Méditerranée a connu un développement extensif, fortement consommateur d'espace.

Plus précisément, l'étude réalisée par l'AU[dat] et la Chambre d'Agriculture du Var (étude 2005) montre qu'une artificialisation de 11 021 hectares s'est opérée entre 1972 et 2003, faisant passer les espaces artificialisés de 9.3% (soit 11 083 ha artificialisés en 1972) à 19% (soit 22 104 ha artificialisés en 2003).

B. Incidences notables prévisibles

Artificialisation	1972 (ha)	2003 (ha)	évolution (ha) 1972-2003	**(1)** consommation annuelle moyenne 1972-2003 ha/an (31 ans)	Extension prévue par le SCoT PM (sites d'extension prioritaire) ha	**(2)** consommation annuelle moyenne 2010-2020 ha/an (10 ans)	**(1) / (2)** division de la consommation annuelle moyenne d'espace entre les périodes 1972-2003 et 2010-2020
SCoT	**11 083**	**22 104**	**11 021**	**355,5**	**1 047**	**104,7**	**3,4**
Ouest	2 139	4 812	2 673	86,2	224	22,4	3,8
TPM	6 795	12 323	5 528	178,3	410	41	4,3
VDG	634	2 000	1 366	44,1	258	25,8	1,7
Est	1 515	2 960	1 445	46,6	155	15,5	3,0
Littoral (15 communes)	*8 303*	*15 658*	*7 355*	*237,3*	*586*	*58,6*	*4,0*

Source : AU[dat] (données occupation du sol 1972 et 2003 AU[dat] CDA83)

Environ 1050 ha d'urbanisation prioritaire identifiée dans le SCoT

Etant donné que les capacités en renouvellement urbain (même s'il s'agit d'une priorité) ne permettront pas d'accueillir la totalité du développement prévu, des espaces d'extension prioritaire ont été définis dans le projet du SCoT Provence Méditerranée.

Pour répondre aux besoins de logements, d'équipements, de services et de développement économique, certains espaces agro naturels vont être artificialisés. Ainsi, les sites prioritaires d'extension définis dans le Document d'Orientations Générales (DOG) permettent une urbanisation d'environ 1 050 hectares.

Une division par 3,4 de la consommation d'espace par rapport à celle constatée entre 1972 et 2003

Le projet de SCoT s'inscrit en rupture avec la dynamique de consommation d'espace constatée ces dernières décennies.

L'urbanisation future (1050 ha environ) que prévoit le SCoT (entre 2010 et 2020) permet de diviser par 3,4 la consommation d'espace annuelle par rapport à celle constatée entre 1972 et 2003. En effet, le SCoT envisage une urbanisation future moyenne d'environ 105 ha/an entre 2010 et 2020 contre une artificialisation moyenne annuelle de 355 ha/an entre 1972 et 2003.

Le territoire de TPM va connaître une forte réduction de sa consommation d'espace (division par 4,3), alors qu'il accueillera la plus grande part du développement futur par extension (environ 40 % des extensions futures totales du SCoT).

Le secteur Est, avec 155 ha, va connaître une division par 3 de sa consommation d'espace.

Le secteur Ouest, avec 224 ha prévus à l'urbanisation, va diviser par 3,85 sa consommation d'espace, en sachant que l'effort est en réalité plus important car une partie du Parc d'activités de Signes a été considérée comme un site d'extension (103 ha) alors qu'il est d'ores et déjà viabilisé.

Le secteur de la Vallée du Gapeau va diviser par 1.7 sa consommation d'espace.

Une analyse spécifique des 15 communes littorales fait apparaître que la consommation d'espace va être divisée par 4 sur ces communes.

La création de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement peut, dans certains cas, constituer une bonne alternative à l'extension en continuité et ainsi, contribuer à limiter la consommation d'espace.

C. Mesures d'accompagnement

L'atténuation des impacts de la croissance urbaine est un des objectifs majeurs du SCoT. Ainsi, il promeut un développement économe en espace. Les orientations définies dans le SCoT et leurs déclinaisons dans les PLU (renouvellement urbain et formes urbaines / ambiances économes en espace) doivent permettre d'atteindre cet objectif.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'état de l'environnement (A) :

- **A1** : Mesurer l'évolution de l'occupation du sol entre 2010 et 2020.
Reproduire le même type d'analyse que celle réalisée pour la mesure de l'évolution de l'occupation du sol entre 1972 et 2003
Cette analyse pourrait inclure l'identification de différentes catégories d'espaces naturels.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- **B1** : Mesurer l'évolution de l'occupation du sol, au regard des objectifs fixés par le SCoT.
Même étude que A1.

- **B2** : Evaluer le degré de renouvellement urbain dans les communes pour lesquelles un état 0 a été produit par l'AU[dat] entre 2005 et 2009 (« Etude du potentiel de renouvellement urbain »).

- **B3** : Mesurer la performance du développement urbain du SCoT en matière d'économie d'espace en matière de logements.
Nombre de logements / ha par site d'extension.

- **B4** : Mesurer l'économie d'espace – cf orientations du chapitre « stratégie du développement économie » du DOG.
Surface parking / Surface emprise au sol activités économiques.

2

Incidences sur le patrimoine écologique



A. Dynamiques à l'œuvre /enjeux

L'Etat initial de l'Environnement a montré que le développement du territoire (entre 1972 et 2003) s'est effectué à plus de 50% sur les espaces naturels. Plus précisément, il en ressort que certains espaces naturels riches écologiquement ont été altérés et fragmentés dans leur fonctionnement, en particulier les espaces les plus proches de l'agglomération (extension du cœur d'agglomération), les plus proches des polarités (urbanisation aérée) et les espaces naturels de certains versants littoraux.

Cette dynamique d'urbanisation est freinée depuis plusieurs années par différentes réglementations (loi Littoral, loi 1930, ENS, Natura 2000...). Toutefois, au vu de la forte attractivité du territoire, un certain nombre d'espaces agro naturels, qui participent au bon fonctionnement écologique des milieux, sont potentiellement « menacés », par absence ou insuffisance de protections réglementaires.

B. Incidences notables prévisibles

La préservation d'un réseau écologique d'espaces agro naturels ...

L'objectif du SCoT est de préserver les sites et les milieux à très forte valeur écologique, dans une vision dynamique (fonctionnalité) et avec une attention particulière sur les espaces ne faisant pas l'objet de protections (sites classés et inscrits, arrêté de biotope, acquisition du Conservatoire du Littoral ou du Conseil Général au titre des ENS) au moment de l'élaboration du document d'urbanisme. Ainsi, le SCoT a défini un réseau d'espaces agro naturels à préserver (réseau vert bleu et jaune), établi dans une cohérence géographique et écologique.

Globalement, la préservation de ce « réseau vert, bleu et jaune » dans les choix d'urbanisme devrait avoir une incidence positive sur la préservation des fonctionnalités écologiques et de la biodiversité, à long terme, de l'aire toulonnaise.

Cette orientation majeure du SCoT a pour conséquence de limiter très fortement le développement urbain sur les espaces agro naturels, notamment ceux d'intérêt écologique.

Le Réseau Natura 2000 est totalement préservé (cf carte). En effet, le projet de SCoT n'impacte ni directement ni indirectement les sites du Réseau Natura 2000.

De plus, les nombreux espaces remarquables et les coupures d'urbanisation identifiés dans le SCoT permettent de préserver de manière très forte les espaces littoraux à forte valeur écologique.

... avec des risques potentiels de fragilisation de certaines fonctionnalités écologiques

Le développement urbain (sites d'extension) et la densification de certains espaces d'habitat aéré ainsi que leurs conséquences (augmentation des flux de trafic, éclairage, bruit, nouvelles fréquentations...), le développement de l'agriculture ou le changement de type de culture pourraient fragiliser certaines unités de continuités écologiques. En effet, en artificialisant de nouveaux espaces, en changeant le type d'occupation du sol d'un espace, ou en rajoutant des obstacles aux déplacements des espèces, trois types d'incidences peuvent se produire :

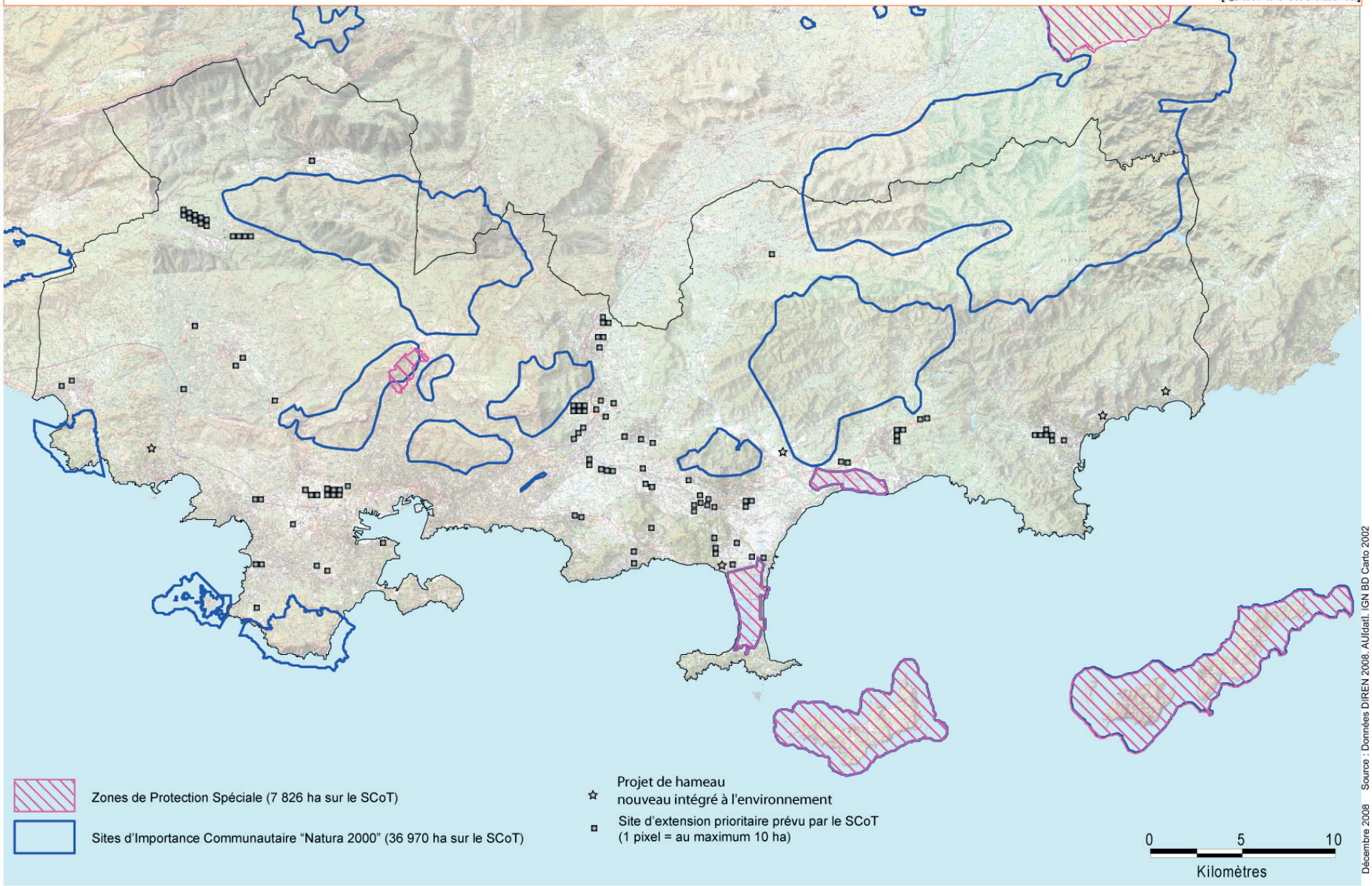
- Fragmentation et isolement d'unités de continuités écologiques ;
- Diminution du niveau de fonctionnalité d'unités de continuités écologiques (en réduisant le rôle de certains espaces à des zones refuge) ;
- Disparition d'unités de continuités écologiques (du fait d'une surface trop petite pour permettre aux écosystèmes d'établir leurs cycles).

La définition par le SCoT d'un cadre clair permettant l'action publique en matière de préservation, de gestion et de valorisation en matière d'espaces agro-naturels

Une meilleure lisibilité de la vocation et du devenir des espaces agro-naturels sur le long terme permet aux différents acteurs du territoire (Collectivités locales, Chambre d'Agriculture, SAFER, CG83, Conservatoire du Littoral...) d'organiser et de mener à bien des politiques efficaces de conservation et de mise en valeur des espaces constituant le patrimoine écologique.

Evaluation environnementale du projet du SCoT Provence Méditerranée

Le projet ne porte pas atteinte aux sites Natura 2000



C. Mesures d'accompagnement

En premier lieu, pour les sites d'extension qui risqueraient de fragiliser des richesses et fonctionnalités écologiques, le SCoT préconise que les PLU réalisent des études environnementales permettant d'éviter, réduire ou compenser ce risque.

Il appartiendra aux PLU de veiller au cas par cas à ce que les modalités de développement retenues ne portent pas atteinte, de manière notable, aux espaces les plus sensibles sur le plan écologique.

Ensuite, le SCoT permet certains aménagements dans le réseau vert bleu et jaune si ceux-ci ne remettent pas en cause les richesses et fonctionnalités écologiques. De la même manière, les aménagements nécessaires à la valorisation et à l'ouverture du public devront dépendre de la sensibilité du site.

Enfin, la croissance démographique devrait engendrer une augmentation de la fréquentation des sites naturels, qui peuvent, si elle n'est pas maîtrisée, avoir des conséquences négatives pour les milieux, en particulier littoraux, dont certains sont déjà fortement dégradés. Les incidences de la fréquentation peuvent être limitées par des plans d'action et de gestion (gestion et définition d'itinéraires, accès, déplacements, sensibilisation / information) sur les sites naturels.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'état de l'environnement (A) :

- **A2** : Mesurer l'état de la biodiversité (richesse et fonctionnement écologiques) en 2020.

- **A3** : Etat de la préservation et de la gestion des espaces agro-naturels.
Evolution des surfaces d'espaces agro naturels protégées et gérées.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- **B5** : S'assurer de la bonne mise en œuvre du réseau vert bleu et jaune du SCoT.

3

Incidences sur l'agriculture



A. Dynamiques à l'œuvre/enjeux

L'agriculture a perdu 7 516 ha en 31 ans, soit 1/3 de sa surface de 1972, faisant passer la part des surfaces agricoles de 19.5 % (23 161 ha) en 1972 à 13% (15 645 ha) en 2003 sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée.

Plus précisément, entre 1972 et 2003, il y a eu 1 527 ha de reconquête agricole. Dans le même temps, 9 043 ha de terres agricoles ont disparu au profit du développement de l'urbanisation et des infrastructures (5 469 ha) et sous la reforestation (3 574 ha).

Les espaces de maraîchage et d'horticulture, ainsi que les espaces viticoles les plus proches des espaces urbanisés, sont aujourd'hui ceux qui subissent fortement la pression urbaine, malgré la forte valeur agronomique et paysagère de certains d'entre-eux.

Ainsi, face à l'augmentation des sols artificialisés, le diagnostic et l'Etat Initial de l'Environnement ont mis en exergue la nécessité de maîtriser et d'organiser le développement urbain, de telle sorte que soient économisées et préservées les ressources du sol, en particulier des espaces agricoles les plus structurants.

B. Incidences notables prévisibles

Une division par 4 de la consommation d'espace agricole par rapport à celle constatée entre 1972 et 2003

Le SCoT, en définissant les espaces agricoles à préserver (réseau vert bleu et jaune) et en définissant les sites proritaires d'extension, a une incidence positive en diminuant très largement les pertes agricoles à venir.

En effet, il permet de diviser environ par 4 la consommation d'espace agricole par rapport à celle connue entre 1972 et 2003.

La définition par le SCoT d'un cadre clair permettant l'action publique en matière d'agriculture

Une meilleure lisibilité de la vocation et du devenir des espaces agricoles sur le long terme permet aux différents acteurs du territoire (Collectivités locales, Chambre d'Agriculture, SAFER...) d'organiser et de mener à bien des politiques efficaces de préservation et de mise en valeur des espaces agricoles et ainsi de maintenir l'activité économique.

Des espaces agricoles affectés par le SCoT pour répondre aux besoins de développement

Le développement urbain et économique sur le territoire du SCoT ne pourra se réaliser entièrement par renouvellement urbain.

Par ailleurs, les caractéristiques physiques du territoire, ainsi que les contraintes réglementaires sur les espaces naturels de l'aire toulonnaise (fort relief, qualité paysagère, loi littoral et risque incendie), sont telles qu'elles ont pour conséquences de souvent reporter le développement urbain sur les espaces agricoles.

Environ 600 ha d'espaces agricoles seront potentiellement affectés par le projet de SCoT. Les choix d'extension de l'urbanisation se sont portés majoritairement, et lorsque cela a été possible, sur des espaces agricoles qui ne bénéficient pas d'une labellisation (AOC), d'une activité agricole dynamique, d'une bonne fertilité (aptitude des sols à leur mise en valeur agricole) ou d'un intérêt paysager spécifique.

Il est important de mentionner qu'une grande partie (entre 50 et 60%) des 600 hectares de terres agricoles affectées par le projet de SCoT est déjà envisagée comme urbanisable dans les documents d'urbanisme locaux (c'est à dire classés en NA/NB/U dans les POS ou en AU/U dans les PLU).

C. Mesures d'accompagnement

Il est difficile de proposer des mesures compensatoires face aux pertes des espaces agricoles. L'équation qui viserait à compenser chaque hectare perdu par un hectare gagné sur les espaces naturels ne peut être systématique, car elle dépend de facteurs géographiques locaux (qualité des sols, hygrométrie, températures...). Par ailleurs, cette compensation « agricole » pourrait avoir des incidences importantes sur la qualité des espaces naturels.

Toutefois, le SCoT préconise :

- des reconquêtes agricoles, permises sur les espaces naturels dans la mesure où la qualité écologique et paysagère de ces espaces n'est pas entamée ;
- d'engager une démarche active de protection des espaces agricoles avec les acteurs publics concernés (Région, Département, Chambre d'agriculture, SAFER...) ;
- de définir et de mettre en oeuvre des politiques foncières ;
- d'avoir un fort niveau d'exigence en terme d'économie d'espace sur les sites de développement qui permette de réduire la pression sur les espaces agricoles restants ;

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'état de l'environnement (A) :

- A4 : Mesurer l'état de l'agriculture en 2020.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- B6 : S'assurer de la bonne mise en œuvre du réseau vert, bleu et jaune du SCoT.









4

Incidences sur les paysages et le patrimoine architectural et urbain



A. Dynamiques à l'œuvre/enjeux

L'Etat Initial de l'Environnement du SCoT Provence Méditerranée a mis en exergue la richesse et la diversité des paysages de l'aire toulonnaise et la qualité de certains éléments de patrimoine bâti ou d'ensembles urbains. Il a également permis de mettre en avant un certain nombre de dynamiques contribuant à une diminution de la qualité et la diversité des paysages agro naturels et urbains :

- Un mode de développement extensif qui concourt à une consommation excessive des espaces naturels et agricoles et à l'apparition à certains endroits d'un continuum urbain ;

- Un fractionnement des espaces agricoles et naturels par l'urbanisation à la fois sur les plaines et les versants où l'urbanisation monte parfois jusqu'aux lignes de crêtes conduisant à une disparition progressive de certaines grandes lignes et continuités paysagères naturelle et agricole et à la disparition d'arrières plans paysagers naturels ;

- Une dynamique agricole récessive et soumise à la pression urbaine de l'agglomération toulonnaise se traduisant par une perte progressive des paysages agricoles et contribuant à l'appauvrissement de la diversité paysagère de l'aire toulonnaise ;

- Une extension de l'agglomération qui s'est faite sans réelle accroche aux différents territoires, sous des formes urbaines peu variées contribuant à l'appauvrissement des paysages et des ambiances urbaines et au noyage des formes urbaines caractéristiques ;

- Une diffusion progressive des espaces d'activités le long des axes et des nœuds routiers contribuant à l'appauvrissement, à la banalisation et à la dégradation des entrées de ville et des perceptions depuis les principaux axes routiers (multiplication des panneaux de publicités, façades de zones d'activités...) ;

- Une pression urbaine maximale sur le littoral qui a conduit à une dégradation des paysages littoraux (perte de certains versants boisés, « noyage » des ports de pêche dans la masse urbaine, continuité urbaine diffuse le long du littoral) ;

Le maintien et la reconquête de la diversité et de la qualité paysagère de l'aire toulonnaise passe par:

- La préservation des espaces naturels, agricoles et bâtis reconnus pour leur valeur paysagère, notamment ceux désignés d'intérêt paysager spécifique ;

- La requalification des paysages du quotidien (entrées de ville, abords des axes de communication, qualité dans l'insertion urbaine des projets d'aménagement...).

B. Incidences notables prévisibles

A travers ses différentes orientations, le SCoT permet d'assurer globalement le maintien de la richesse et la diversité des paysages, car il permet :

La préservation des grands équilibres caractéristiques de la qualité paysagère de l'aire toulonnaise et la limitation de l'apparition de nouveaux paysages d'entre deux

Le réseau vert, bleu et jaune préserve les bassins agricoles, les espaces naturels et les grandes continuités paysagères, de manière cohérente, dans leur intégralité, et évite leur fractionnement. Ce cadre donné au développement permet de maintenir le triptyque (ville / campagne / nature) important pour la diversité des paysages de l'aire toulonnaise.

La préservation des espaces d'intérêt paysager agro naturels et bâtis de l'aire toulonnaise

En plus des espaces déjà reconnus pour leur qualité paysagère emblématique qui bénéficient d'une protection au titre des Sites Classés ou Inscrits et / ou des ZPPAUP, le SCoT a une incidence notable positive car il permet de préserver et de prendre en compte d'autres sites et paysages agro naturels ainsi que d'autres paysages et ensembles urbains et du patrimoine bâti, reconnus dans l'Etat Initial de l'Environnement comme d'intérêt paysager spécifique.

La préservation du caractère boisé de certains espaces bâtis

Le SCoT prévoit la préservation du caractère boisé de certains espaces bâtis, sous réserve de prescriptions contraires liées au risque incendie.

La préservation des coupures agronaturelles et des «respirations» en cœur de ville

Le SCoT vise à rompre l'évolution urbaine tendancielle aboutissant progressivement à un continuum urbain, en donnant à certains espaces agricoles et naturels du réseau vert, bleu et jaune le caractère «d'espaces de respiration» entre les espaces urbains.

La préservation des paysages littoraux

Par une identification des espaces remarquables et des coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral, les paysages littoraux sont préservés dans leurs équilibres et caractéristiques actuels. Par ailleurs, le SCoT définit, dans les espaces proches du rivage, des espaces urbanisés dits sensibles qui comportent un intérêt paysager ou patrimonial sur lesquels l'extension de l'urbanisation sera très limitée.

La requalification des paysages d'entrée de ville et d'agglomération

Les orientations définies pour l'aménagement des sites d'extension doivent permettre de requalifier les paysages d'entrée de ville et d'agglomération ainsi que les interfaces avec les espaces naturels et agricoles. Le SCoT devrait donc favoriser la création de nouveaux paysages urbains. Certains espaces d'activité devront faire l'objet d'une requalification pour constituer un « effet vitrine ».

L'amélioration de la qualité des paysages urbains

Le projet préconise de guider les projets d'aménagements en fonction des caractéristiques et spécificités paysagères des lieux (cf 8 ensembles paysagers de l'Etat Initial de l'Environnement).

La définition par le SCoT d'un cadre clair permettant une action publique en matière de valorisation des paysages

Une meilleure lisibilité de la vocation des espaces sur le long terme permet aux différents acteurs du territoire (Conservatoire du Littoral, Collectivités locales, Chambre d'Agriculture...) de mener à bien des politiques efficaces de préservation et de mise en valeur des espaces naturels et agricoles et donc de préservation du cadre paysager de la métropole toulonnaise.

Toutefois, le SCoT Provence Méditerranée prévoit dans son projet une ouverture à l'urbanisation d'environ 1 050 ha, provoquant inévitablement des modifcations dans la structure actuelle des paysages du territoire.

Des modifications dans les échelles, les perceptions et les ambiances

- L'allongement et l'élargissement du continuum urbain à l'ouest et à l'est de l'agglomération ; le long des autoroutes (A50, A57 et A570) faisant reculer les entrées d'agglomération actuelles ;
- Le développement de certains pôles urbains et de certains hameaux.

La poursuite de la perte de paysages agricoles notamment ceux en entrée de ville et d'agglomération

Dans une optique d'extension de l'urbanisation en continuité du bâti existant, autour des axes potentiellement bien desservis par les transports en commun et sur un territoire fortement contraint (par les risques incendies et la loi littoral qui impose la préservation des versants boisés littoraux), les sites d'extension se situent souvent dans les espaces agricoles localisés en entrée d'agglomération, aux qualités paysagères certaines :

- A l'entrée est de l'agglomération, le piémont du Mont Coudon à la Farlède ;
- A l'entrée ouest de Hyères, autour du Fenouillet ;
- Le long de l'A570 ;
- A l'entrée ouest de l'agglomération, la Cagnarde à Ollioules ;
- En entrée nord de Solliès-Pont, la Poulasse;
- A l'entrée ouest du pôle Bormes / Le Lavandou, la plaine du Batailler.

C. Mesures d'accompagnement

Deux mesures d'accompagnement sont envisagées par le SCoT :

- La perte de paysages agricoles aux franges de l'urbanisation actuelle doit être compensée par des paysages d'entrée de ville ou d'agglomération de qualité.
- Des reconquêtes agricoles sont autorisées sur les espaces naturels à faible valeur écologique et paysagère, pour redonner de l'importance à la composante agricole dans les paysages de l'aire toulonnaise.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

- A5 : Suivi de l'évolution des paysages de l'aire toulonnaise.
Observatoire Photographique des Paysages.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- B7 : sur le même principe que l'A5, suivi de la bonne mise en œuvre des orientations paysagères du SCoT avec la mise en place d'un Observatoire Photographique spécifique aux sites d'extension prioritaire définis dans le SCoT PM.

- B8 : suivi de l'évolution des sites d'intérêt paysager spécifique, tels que désignés dans l'EIE.

5

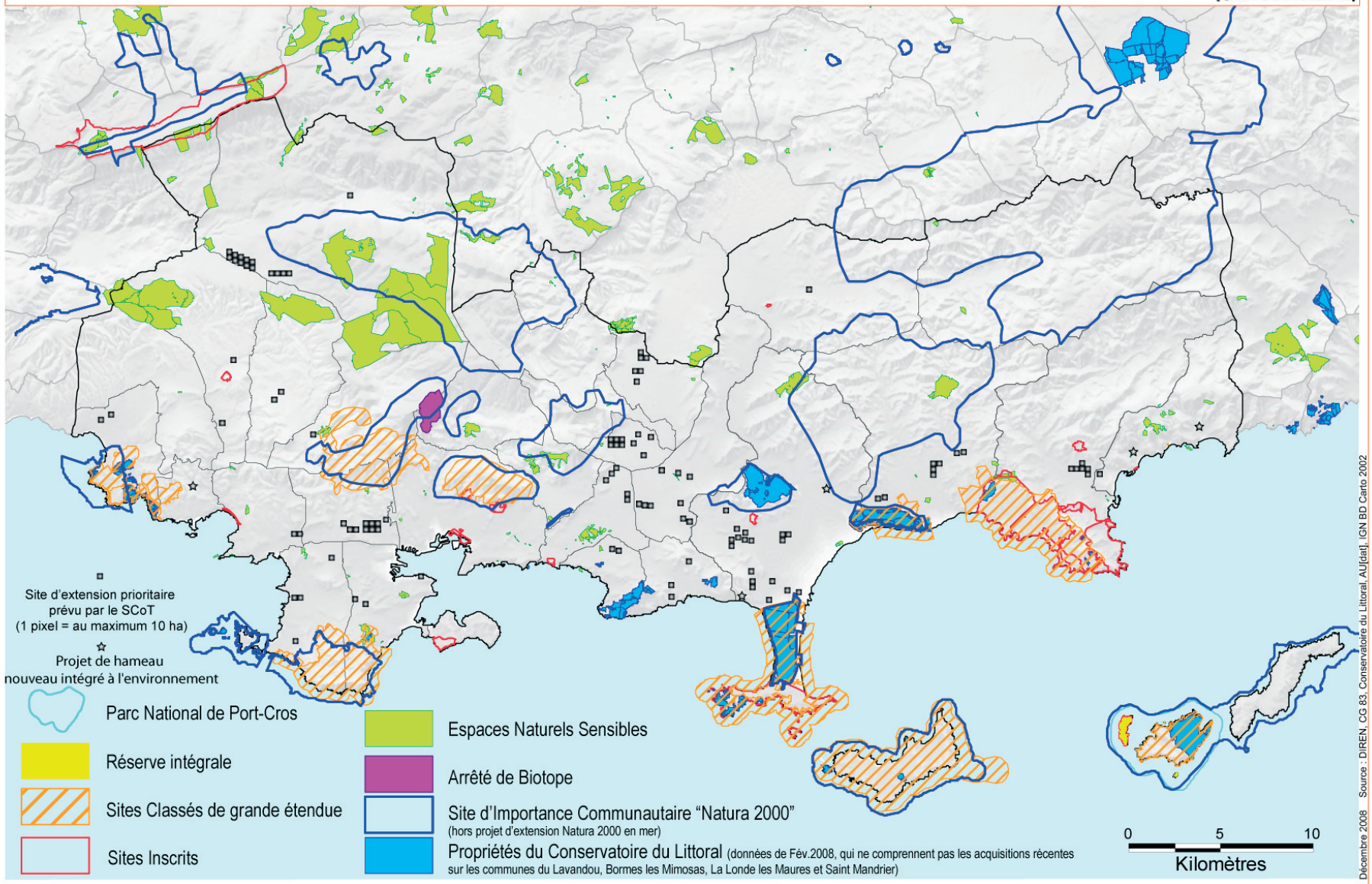
Incidences sur les espaces protégés



Evaluation environnementale du projet du SCoT Provence Méditerranée

Le projet ne porte pas atteinte aux espaces bénéficiant d'une protection

AUdat
[Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise]











PARTIE 2.

Evaluation des incidences du SCoT sur les ressources

1

Incidences sur les ressources en granulats



A. Dynamiques à l'œuvre / enjeux

L'Etat Initial de l'Environnement a mis l'accent sur la richesse géologique exceptionnelle du territoire (notamment calcaire de l'ouest toulonnais) et surtout sur le déficit à venir en matière de granulats, compte tenu de la fermeture de la carrière d'Hugueneuve de l'ouest toulonnais. Même si une nouvelle autorisation d'exploiter du calcaire sur la carrière de Malvicini permet partiellement de répondre aux besoins, le territoire devrait toutefois se trouver en situation de dépendance vis-à-vis de l'extérieur, compte tenu de l'accroissement de la population, des besoins en logements et en équipements publics, ainsi que des travaux structurants. Le projet de carrière de Croquefigues devrait permettre de résoudre ce problème.

B. Incidences notables prévisibles

Le SCoT reprend les orientations du Schéma Départemental des Carrières (approuvé le 22 novembre 2001) qui préconise une exploitation et une utilisation rationnelle et économe des gisements de matériaux locaux, tout en prévoyant la remise en état et le respect de l'environnement des sites.

Ainsi, le SCoT permet l'extension des carrières existantes et l'ouverture de nouvelles carrières dans l'ouest toulonnais.

Le SCoT permet d'assurer et de pérenniser l'approvisionnement en matériaux de l'aire toulonnaise dans une logique de **développement durable local puisqu'il limite les transports « longue distance, » grâce à une ressource prélevée localement.**

Le SCoT préconise par ailleurs, **le tri et le recyclage des déchets inertes**. Cette orientation doit permettre de réduire les quantités de nouveaux matériaux extraits en carrières, de réduire de ce fait les exploitations et de retarder également l'ouverture de nouvelles carrières.

Les exploitations des sites actuels et futurs ne sont pas sans incidence sur l'environnement et le cadre de vie. Les deux incidences les plus notables concernent les paysages et les nuisances liées aux transports des matériaux.

Les incidences sur les paysages sont souvent inévitables : les paysages de l'aire toulonnaise évolueront inévitablement avec par exemple l'ouverture d'une carrière, qui transforme un espace naturel en espace «dénudé».

Les incidences locales en matière de transport et donc de sécurité sur les routes, de pollutions sonores et de pollutions atmosphériques aux abords des espaces naturels sensibles traversés et des espaces urbanisés ne sont pas à négliger d'autant que les sites qui devraient ouvrir vont devoir répondre à des besoins conséquents de granulats.

C. Mesures d'accompagnement

Concernant les nuisances liées aux transports de matériaux, le SCoT conditionne l'ouverture de nouvelles carrières à un certain nombre d'exigences en matière d'itinéraires.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

- **A6** : Suivi de la ressource en granulats. Suivi de l'évolution des quantités de ressources extraites et consommées sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- **B9** : Localisation et incidences des futures carrières.

- **B10** : Suivi des quantités triées et recyclées de déchets inertes / quantité totale.

2

Incidences sur l'eau



Incidences sur la ressource en eau et l'alimentation en eau potable

A. Dynamiques à l'œuvre / enjeux

Même si l'approvisionnement en eau du SCoT est globalement garanti par des adductions d'eau extérieures au territoire, des enjeux de gestion de la ressource (quantité, qualité et sécurité), notamment locale, ont été relevés dans l'Etat Initial de l'Environnement.

B. Incidences notables prévisibles

Pour son alimentation en eau potable, l'aire toulonnaise est dépendante de la ressource du Verdon, via la Société du Canal de Provence, de manière permanente pour certaines communes de l'ouest toulonnais et de manière ponctuelle (essentiellement estivale) pour les autres. Cette ressource étant utilisée par plusieurs territoires, la garantie de l'alimentation en eau potable ne repose pas uniquement sur la bonne gestion de cette ressource par l'aire toulonnaise ; l'enjeu d'une gestion raisonnée et durable se situe à l'échelle régionale. Mais aucune étude régionale n'a été réalisée permettant d'évaluer le risque pour l'aire toulonnaise.

De la même manière, la gestion de la retenue de Carcès, même si elle est la propriété de la ville de Toulon, dépend fortement des pressions que subiront les deux cours d'eau qui l'alimentent (le Caramy et l'Issole) qui ne se situent pas sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée.

Cette ressource est essentielle au territoire car elle permet d'alimenter en partie la ville de Toulon, la Marine Nationale, le Syndicat Intercommunal d'Alimentation en Eau des communes de la Région Est de Toulon et le Syndicat Intercommunal d'Alimentation en Eau des communes de La Valette, de La Garde et du Pradet.

Le SCoT protège de l'urbanisation quasiment toutes les prises d'eau et les points de captage actuels (sauf 3 points d'eau cf ci-après).

Malgré le développement du site de 40 ha au nord-est du Circuit du Castellet, **le SCoT préserve la plus grande partie des espaces contenant les réserves karstiques** (Siou Blanc-Ste Baume, indiqué par le SDAGE comme à fort intérêt stratégique pour les besoins locaux en eau).

Le développement urbain dans le secteur du Gapeau ainsi que dans les communes au nord du SCoT, **pourrait venir altérer la nappe alluviale du Gapeau, déjà fortement sollicitée**.

De la même manière, les développements prévus en particulier le long de l'A570 et sur l'ouest hyérois **risquent d'entraîner une pression accrue sur la nappe alluviale de l'Eygoutier**.

Enfin, **trois captages d'eau potable pourraient potentiellement être impactés** par les extensions futures prévues par le SCoT :

- Puits des Arquets (N°57 – numérotation BPREC) : les sites de développement autour de la Crau – dont une partie (Maunières) située dans le périmètre de protection rapprochée.
- Forages de Foncqueballe (La Garde) et de la Foux (Le Pradet) (N°47 – numérotation BPREC) : le site de développement de la Grenouille, situé dans le périmètre de protection rapprochée du forage de la Foux et dans le périmètre de protection éloignée du forage de Foncqueballe ;
- Puits de Pépiole (N°200 – numérotation BPREC) : le site de développement de la Baou, situé sur les périmètres immédiats et rapprochés des 4 puits appartenant au champ captant de la Baou.

C. Mesures d'accompagnement

Le SCoT liste des orientations incitatives qui permettront de préserver la ressource et de garantir la quantité et la qualité de l'eau potable. En particulier, le SCoT préconise des mesures d'économie d'eau, à grande échelle ou sur des constructions collectives et/ou individuelles.

Sur les sites d'extension prioritaire concernés par des points de captage d'eau potable, des orientations spécifiques sont prévues dans le DOG permettant d'assurer leur prise en compte dans les projets d'aménagement.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

- A7 : Suivi de l'état de la ressource en eau (quantité et qualité).

- A8 : Consommation d'eau par habitant.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- B11 : Suivi de l'efficacité du SCoT sur la préconisation d'économies d'eau à la source sur les sites d'extension prioritaire.





Incidences sur les milieux aquatiques et les eaux de baignade

A. Dynamiques à l'œuvre/enjeux

L'Etat Initial de l'Environnement a mis l'accent sur la faible prise en compte des cours d'eau et fleuves côtiers dans le développement passé, sur l'urgente nécessité d'améliorer les systèmes d'assainissement collectifs notamment littoraux et sur la problématique de la gestion des eaux pluviales.

B. Incidences notables prévisibles

Le SCoT préconise la préservation des fonctionnements hydrauliques et écologiques des cours d'eau ; ces derniers sont inscrits dans le réseau vert bleu et jaune.

Le SCoT préserve les zones humides et les zones d'expansion de crues de l'urbanisation.

Le SCoT encourage la poursuite des travaux de mise en conformité des systèmes d'assainissement. A ce propos, le SCoT, avec le développement prévu, va accroître les charges polluantes à traiter. Sur ce point, l'analyse faite dans l'Etat Initial de l'Environnement **montre que le territoire devrait avoir la capacité de traiter ces nouveaux effluents car les stations d'épurations actuelles sont aujourd'hui plutôt surdimensionnées et les futurs stations d'épuration ont pris en compte l'accroissement à venir de population et d'activités**.

Pour permettre de gérer au mieux cette situation, le SCoT préconise la réalisation de schémas d'eaux pluviales.

L'ouverture à l'urbanisation d'environ 1050 ha **va augmenter la charge d'eaux pluviales à gérer**. Cette situation devrait entraîner une adaptation du dimensionnement des réseaux, mais dans certaines configurations aggraver de manière indirecte le risque inondation (cf chapitre 3.1 risques naturels) et apporter des charges polluantes supplémentaires dans les milieux aquatiques sensibles et dans les eaux de baignade.

C. Mesures d'accompagnement

Le SCoT préconise des études d'incidences affinées sur les bassins versants concernés de manière significative par des projets futurs d'urbanisation et pour lesquels le milieu récepteur est sensible d'un point de vue écologique, sanitaire ou touristique (eaux de baignade) ou le risque d'inondation est important :

- bassin versant de la Rade de Toulon ;
- bassin versant de la zone humide de la plaine de l'Eygoutier ;
- bassin versant du Gapeau et de la Rade d'Hyères.
- bassin versant du Batailler et de la Rade de Bormes - Lavandou.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

- A9 : Suivi de l'amélioration de l'assainissement collectif.
Suivi de la mise en conformité des STEP.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- B12 : Le SCoT préconise une première étude dédiée aux milieux aquatiques de l'aire toulonnaise à la suite de son approbation et une deuxième dix ans plus tard.

3

Incidences sur les ressources en énergie



A. Dynamiques à l'œuvre /enjeux

L'Etat Initial de l'Environnement a montré la forte dépendance du territoire du SCoT vis-à-vis de l'extérieur concernant ses approvisionnements énergétiques et a montré une faible production locale d'énergies renouvelables.

B. Incidences notables prévisibles

L'aire toulonnaise va, du fait de sa croissance démographique, **augmenter globalement ses besoins énergétiques**. Toutefois, les orientations du SCoT suivantes devraient permettre de **réduire les consommations énergétiques par habitant et la dépendance énergétique du territoire** :

- le développement des énergies renouvelables (en particulier le solaire photovoltaique) ;
- la cohérence urbanisme / déplacement ;
- l'offre en transports en commun et le déplacements par les modes doux ;
- des efforts en matière d'approche environnementale de l'aménagement et la promotion d'opérations d'aménagement aux fortes exigences environnementales.

C. Mesures d'accompagnement

Les orientations du SCoT (résumées ci-dessus) sur le mode de développement peuvent être considérées comme des mesures d'accompagnement des incidences du développement du territoire.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

- A10 : Emissions de CO_2 (plus largement de GES).

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- B13 : Emissions de CO_2 (plus largement de GES).









PARTIE 3.

Evaluation des incidences du SCoT sur les risques

1

Incidences sur les risques naturels



A. Dynamiques à l'œuvre/enjeux

L'Etat Initial de l'Environnement a montré une sensibilité extrême du territoire aux risques de feux de forêts et aux risques inondation, due notamment au mode de développement extensif et aéré qu'a connu l'aire toulonnaise. Le territoire est également soumis aux risques mouvements de terrain.

B. Incidences notables prévisibles

Le SCoT Provence Méditerranée **permet d'assurer la sécurité des biens et des personnes** de l'aire toulonnaise sur l'aspect risque naturel, grâce aux orientations suivantes :

- Prise en compte des servitudes liées aux Plans de Prévention des Risques et aux aléas inondation, incendie et mouvements de terrain dans les choix de localisation du développement futur ;

- Incitation à une meilleure gestion des milieux naturels (cours d'eau, entretien de la forêt, coupe-feux par reconquête agricole...) limitant ainsi les risques ;

Cependant, l'ouverture à l'urbanisation d'environ 1 050 ha prévu par le SCoT va inévitablement conduire à **augmenter les surfaces artificialisées**. Ces surfaces seront en grande partie imperméabilisées, et vont par conséquent augmenter et modifier les écoulements et les ruissellements d'eaux pluviales, **pouvant** ainsi **aggraver le risque inondation**.

C. Mesures d'accompagnement

Concernant le risque inondation, le SCoT incite à la réalisation de zonages d'eaux pluviales qui auront été définis par une réflexion préalable à l'échelle des bassins versants de référence.

L'analyse des effets cumulatifs devra être réalisée avec des études de modélisation hydraulique, notamment sur les 3 bassins versants suivants du fait de l'importance des surfaces qui seront potentiellement artificialisés et des risques inondation déjà connus : Gapeau, Eygoutier et Batailler.

Par ailleurs, le SCoT prévoit que les possibilités de reconquête agricole doivent prendre en compte les risques d'érosion et de modification d'écoulement des eaux ; en effet celles-ci pourraient accroître dans certains cas le risque inondation.

Concernant le risque incendie, les prescriptions des PPRIF doivent être prises en compte. Les nouveaux projets d'aménagement favorisés par le SCoT doivent par ailleurs permettrent de réduire ces risques.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

- A11 : Suivi des zones incendiées, de l'avancement des PPRIF et des espaces naturels boisés. Poursuite de l'analyse des zones incendiées sur l'aire du SCoT PM.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- B 14 : Suivi de la bonne mise en œuvre des orientations du SCoT dans le cadre des PLU et des projets d'aménagement (respect des PPRI, PRRIF, des zones inondables répertoriées dans l'Atlas des Zones Inondables de la DIREN PACA...)

2

Incidences sur les risques technologiques



A. Dynamiques à l'œuvre/ enjeux

L'Etat Initial de l'Environnement a montré une sensibilité extrême de la rade de Toulon aux risques industrialo-militaires (risque pyrotechnique, nucléaire et stockage d'hydrocarbures), cet espace étant défini par ailleurs dans le SCoT comme support majeur du développement futur et levier du rayonnement de la métropole toulonnaise.

B. Incidences notables prévisibles

Le SCoT **permet d'assurer la sécurité des biens et des personnes** de l'aire toulonnaise, grâce aux orientations suivantes :

- Une prise en compte des activités de Défense, notamment du polygone d'isolement de la pyrotechnie dans le cadre de la mise en oeuvre du « Grand Projet Rade » ;
- Une interdiction d'extension urbaine dans les zones à fort risque industriel notamment dans les périmètres de sécurité des 2 sites SEVESO de la Zone Industrielle de Toulon Est ;
- Une prise en compte des servitudes liées aux risques gazoduc et miniers.

C. Mesures d'accompagnement

Le SCoT favorise la prise en compte des risques technologiques dans les projets d'aménagement et de développement.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

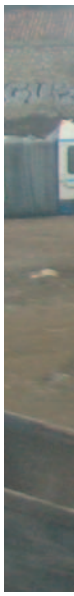
- **A12** : Suivi de l'évolution des procédures ICPE et Ministère de la Défense.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- **B15** : Suivi de la bonne mise en œuvre des orientations du SCoT dans le cadre des PLU et des projets d'aménagement (respect des servitudes pyrotechnique, nucléaire, SEVESO...)









PARTIE 4.

Evaluation des incidences du SCoT en matière de pollutions et nuisances

1

Incidences sur la qualité de l'air, les nuisances sonores, l'effet de serre



Les incidences du projet sur la qualité de l'air, les nuisances sonores, l'énergie et l'effet de serre sont évaluées à partir d'une analyse des incidences des orientations en matière d'organisation urbaine et de déplacements. En effet, ces dernières constituent des thématiques sur lesquelles le SCoT a un rôle majeur à jouer et sont également à la source de l'essentiel des pollutions et nuisances du territoire.

A. Dynamiques à l'œuvre/enjeux

L'urbanisation de l'aire toulonnaise au cours des quarante dernières années a été largement déterminée par l'aménagement progressif du réseau autoroutier, qui :

- a renforcé le développement des échanges quotidiens entre les territoires de l'aire toulonnaise ;
- a favorisé l'émergence de nouvelles polarités économiques et commerciales autour des échangeurs, localisées principalement à l'est (espaces d'activité de La Valette - La Garde et La Farlède), à l'Ouest (espaces d'activité de La Seyne - Six-Fours et Ollioules) et, dans une moindre mesure, à l'entrée Ouest de Hyères ainsi qu'au nord de Solliès-Pont (secteur de La Poulasse - Sainte Christine) ;
- a facilité la diffusion de l'habitat (périurbanisation) en dehors du cœur de l'agglomération, notamment vers le nord-est de l'aire toulonnaise.

Il en résulte un accroissement et un allongement (en distance) des déplacements quotidiens, renforcé par un éloignement croissant entre lieu d'habitat et lieu de travail.

Parallèlement, les transports collectifs ont vu leur part de marché divisée par deux dans le cœur de l'agglomération (ils assuraient 13% des déplacements en 1986 et n'en assuraient plus que 7% en 1997). En effet, le réseau n'a pas suivi l'évolution de l'urbanisation et la redistribution géographique des populations et des activités (ainsi, il dessert très mal les grands pôles d'emplois périphériques).

Par ailleurs, les aménagements en faveur des déplacements « doux » (marche, vélo) sont peu développés ce qui limite l'usage de ces modes de transport en dehors des centres-villes.

En 1999, 70% des déplacements domicile - travail dans l'aire toulonnaise se faisaient en voiture (contre 66% en moyenne nationale) et 6% en transports collectifs (contre 11% en moyenne nationale).

D'après les données issues du « modèle monomodal » de trafic développé par la DDE du Var et le CETE Méditerranée à l'échelle de l'aire toulonnaise (Territoire Provence Méditerranée + 11 communes), la longueur moyenne d'un déplacement en voiture en heure de pointe le soir en 2003 serait de 8,6 km[1].
Il en résulte un trafic automobile évalué à 1 075 000 véhicules dans l'aire toulonnaise à l'heure de pointe du soir, fortement concentré sur les axes autoroutiers, ce qui induit :

- D'importantes émissions de CO_2 : 1.56 million de tonnes de CO_2 en 1999 sur l'aire toulonnaise, dont 45% provient des transports routiers (cf EIE) ;
- Un impact majeur sur la qualité de l'air, en particulier en terme de NOx, PM10, COV et d'ozone, avec des dépassements de valeur limite et ponctuellement du seuil d'information pour le NO_2 et pour l'O_3 (cf EIE) ;
- Des nuisances sonores, notamment dans le cœur de l'agglomération (cf EIE) ;
- Un niveau élevé de congestion, notamment sur les autoroutes et les voies principales dans le cœur de l'agglomération.

Ainsi, les tendances en cours ont d'importants impacts négatifs sur le plan environnemental et sanitaire mais aussi sur le plan humain (pertes de temps liées à la congestion, absence d'alternative à l'usage de l'automobile, consommation d'espace et éloignement croissante entre lieu d'habitat et lieu de travail).

Par ailleurs, les études de trafic prospectives conduites par la DDE du Var dans le cadre du « dossier de voirie d'agglomération » soulignent que, si les tendances actuelles se prolongent et malgré l'amélioration prévue du réseau autoroutier (achèvement de la traversée souterraine de Toulon, élargissement de l'A57), le niveau de congestion des axes structurants sera plus élevé en 2020 qu'actuellement.

[1]On peut supposer que la longueur des déplacements quotidiens en voiture est probablement plus élevée dans l'aire toulonnaise par rapport aux autres agglomérations, en raison d'une organisation géographique linéaire et étendue ainsi que de la structuration du marché de l'emploi autour de quatre grands pôles d'activité (Hyères, « Pôle est », Toulon, « Pôle Ouest ») dont l'aire de recrutement s'étend de plus en plus à l'échelle de l'aire toulonnaise (notamment en raison de la facilitation des déplacements Est - Ouest induite par l'aménagement de la traversée souterraine de Toulon).

Le système actuel, basé sur le quasi-monopole de l'automobile et une redistribution géographique des populations et des activités en fonction de l'accessibilité automobile, se heurte donc à d'importantes limites.

B. Incidences notables prévisibles

Le SCoT, en accompagnement des autres politiques publiques en matière de transport, en particulier le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de TPM et grâce à la localisation et au mode de développement retenus par le projet permettront de :

- Contribuer à l'augmentation de la part de marché des transports collectifs, notamment pour les déplacements internes au cœur de l'agglomération et pour les déplacements entre et vers les quatre pôles majeurs de l'aire toulonnaise ;
- D'obtenir un impact significatif sur la maîtrise de la croissance du trafic routier à court et moyen terme ;
- De réduire la longueur des trajets quotidiens ;
- De favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à l'automobile ;

NB : la quantification chiffrée des impacts des orientations du SCoT sur la fréquentation des transports collectifs, le trafic routier, les émissions de gaz à effet de serre et les émissions polluantes liées aux transports, aurait supposé de recourir à un outil de modélisation de trafic.

Les orientations du SCoT engendreront des incidences positives sur :

Gaz à effet de serre et qualité de l'air : une baisse prévisible des émissions par habitant

Les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements sont principalement constituées des émissions de CO_2 dues à la combustion des carburants. Elles sont donc fortement corrélées à l'évolution de la consommation unitaire moyenne des véhicules et au trafic routier exprimé en nombre de véhicules par km parcourus quotidiennement dans l'aire toulonnaise. Si des marges de manœuvre liées au progrès technique existent, elles sont relativement faibles et ne compensent pas forcément la progression du trafic qui pourra être induite par la croissance démographique.

Dans l'aire toulonnaise, les mesures suivantes auront un impact positif sur les émissions de gaz à effet de serre et sur les émissions globales atmosphériques :

- La mise en œuvre des normes européennes de réduction des émissions de CO_2 en lien avec le renouvellement « naturel » du parc automobile[1] ;
- Le « report modal » de l'automobile vers les transports collectifs et les « modes doux », lié à la mise en œuvre des orientations du SCoT, notamment pour les déplacements les plus longs (donc les plus générateurs de trafic) ;
- La mise en œuvre des orientations du SCoT sur la maîtrise des vitesses et régulation du trafic pour mieux gérer la congestion[2].

Au-delà de la question de l'organisation urbaine et des déplacements, le SCoT encourage le développement d'éco quartiers et de constructions économes en énergie et préconise également le développement de la production d'énergies renouvelables, permettant ainsi de limiter la production de gaz à effet de serre.

En dehors de toute orientation du SCoT, les progrès techniques (notamment liés à la mise en place de normes maximales d'émissions pour les véhicules neufs à l'échelle européenne) permettront des évolutions à la baisse très importantes des émissions atmosphériques, qui compenseront largement une éventuelle hausse du trafic routier.

Nuisances sonores : la mise en œuvre des grands projets d'infrastructure et des mesures préconisées par le SCoT permettront de réduire sensiblement le nombre d'habitants exposés et leur niveau d'exposition.

Pour ce qui concerne le bruit lié aux infrastructures routières :

La réalisation des infrastructures et aménagements suivants devrait permettre une réduction sensible du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores (ou leur niveau d'exposition) dans les espaces les plus densément peuplés du cœur d'agglomération :

[1]Les constructeurs automobiles européens ont signé un « accord volontaire » pour réduire les émissions moyennes de CO_2 des véhicules automobiles neufs vendus en Europe à 140g de CO_2 par km parcouru en 2008. La Commission Européenne pourrait prochainement proposer un cadre législatif fixant un objectif d'émission moyenne des véhicules neufs vendus en Europe à 120g de CO_2 par km parcouru à l'horizon 2012. En 2006, les émissions moyennes des véhicules légers neufs vendus en France s'élèvent à 149g de CO_2 par km parcouru, et les émissions moyennes de l'ensemble des véhicules légers circulant en France sont de 175g de CO_2 par km parcouru (Source : Ministère de l'Ecologie, de Développement et de l'Aménagement Durable, SES, les comptes des transports en 2006).

- Achèvement de la traversée souterraine de Toulon et requalification associée des voies de surface ;
- Elargissement de l'A57 et aménagements associés de protections phoniques (actuellement inexistantes) ;
- Construction des lignes de TCSP de l'agglomération toulonnaise ;
- Requalification de la Voie Olbia à Hyères.

La mise en œuvre des orientations du SCoT relatives à l'apaisement des vitesses de circulation, à la requalification des voies dans une optique multimodale et à la réalisation de voies de contournement des centres-villes (Saint-Cyr, Le Beausset, Belgentier, La Crau, Pierrefeu, Solliès-Pont) contribueront également à diminuer le niveau d'émission sonore des personnes actuellement exposées situées dans les centres villes.

Pour ce qui concerne le bruit lié aux transports collectifs routiers et ferroviaires :

L'augmentation de l'offre de transports collectifs (ferroviaire : TER, routier : bus et cars, urbain guidé : TCSP) pourra entraîner une hausse des émissions sonores, mais cette augmentation des émissions sera atténuée voire compensée par les éléments suivants :

- Pour le transport ferroviaire : le remplacement progressif des matériels anciens (rames inox omnibus et rames réversibles régionales tractées par des locomotives) par du matériel récent (automotrices TER à deux niveaux et automotrices à grande capacité) induit une baisse sensible des nuisances sonores induites par les circulations TER. Par ailleurs, les nouvelles techniques d'aménagement des voies ferrées offriront également des marges sensibles d'amélioration des nuisances sonores au fur et à mesure des programmes de renouvellement de voie ;

- Pour les transports collectifs routiers (car et bus) : l'évolution des matériels roulants (notamment de leur motorisation) va dans le sens d'une réduction des nuisances sonores induites par leur circulation ;

- Pour les transports collectifs guidés (TCSP) : ces derniers sont généralement à propulsion électrique (donc moins bruyants que les bus).

Par ailleurs, la mise en place de la première ligne de TCSP de l'agglomération toulonnaise permettra de limiter fortement le nombre de bus en circulation dans les espaces du grand centre-ville de Toulon.

Pour ce qui concerne le bruit lié aux transports aériens :

Au-delà des orientations en matière d'organisation urbaine et de déplacements, le SCoT Provence Méditerranée devrait permettre de ne pas aggraver le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores des 2 aérodromes du Castellet et de Cuers-Pierrefeu.

Concernant l'aéroport de Hyères Toulon, le renouvellement urbain dans le quartier de la Gare, le site du Palyvestre (surlequel une réflexion doit être menée), le site d'Arromanches et le projet de requalification du Port St Pierre pourraient être contraints dans leur intensité et dans leur vocation de développement du fait du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) actuellement en cours de révision.

Dans la mesure où les schémas de secteur et/ou les PLU préciseront le phasage dans le temps et les conditions du développement, les incidences négatives potentielles à venir liées au SCoT sont développées uniquement dans les grandes lignes.

En premier lieu, la croissance démographique attendue (580 000 habitants à l'horizon 2020) et le développement économique induiront certainement une croissance du trafic global et du volume total des émissions qui risquent d'annuler les évolutions positives évoquées ci-dessus.

Par ailleurs, certaines orientations du SCoT Provence Méditerranée (développées ci-dessous) risquent d'atténuer les efforts sur la limitation de l'usage de la voiture, même si l'organisation du stationnement (parking relais, maîtrise de l'offre de stationnement de longue durée au lieu de travail) et la mise en œuvre des orientations relatives à la maîtrise des vitesses sur les axes autoroutiers auront des effets positifs.

Certains sites identifiés par le SCoT pour le développement de l'activité économique sont localisés dans des espaces bien connectés au réseau autoroutier ou à l'écart des axes forts de la desserte en transports collectifs. Le développement de ces sites risque donc de favoriser l'usage de la voiture pour les déplacements quotidiens entre domicile et lieu de travail.

[2]La consommation de carburant et les émissions de CO_2 augmentent avec la vitesse moyenne de circulation mais aussi avec le niveau de congestion (la circulation « en accordéon » a un impact important).

C- Mesures d'accompagnement :

Ce risque pourra être atténué en jouant sur une desserte de qualité par les transports collectifs et sur l'organisation du stationnement (parking relais, maîtrise de l'offre de stationnement de longue durée au lieu de travail).
Il faut rappeler que les orientations du SCoT en matière de transports collectifs prévoient la mise en place de dessertes performantes des pôles d'activité « périphériques » par les transports collectifs (sachant que ces derniers ne sont pour l'instant quasiment pas desservis).

Par ailleurs, les cœurs de villes accueillent environ 2/3 des emplois de l'aire toulonnaise et restent attractifs en terme de dynamique économique. Enfin, le SCoT incite à la mise en place des Plans de Déplacement Entreprise (PDE) dans les ZAE.

L'achèvement du réseau autoroutier et la localisation d'importants sites d'emplois de part et d'autre de l'agglomération bien desservis par les autoroutes risquent d'induire un développement du trafic routier entre l'est et l'ouest de l'aire toulonnaise :

- L'achèvement de la traversée souterraine de Toulon, l'élargissement de l'A57 et la création du nouvel échangeur d'Ollioules-Sanary induiront une amélioration significative des temps de parcours routiers pour les trajets « est - ouest » et « ouest -est » (notamment pour ceux qui traversent Toulon sans s'y arrêter) ;

- Parallèlement, le développement de transports collectifs performants sur ces liaisons (TCSP, dessertes SNCF) n'interviendra qu'après la mise en service du second tube de la traversée souterraine ;

C - Mesures d'accompagnement :

Ce risque pourra être atténué :

- En favorisant le développement d'une offre d'habitat dans les communes du pôle ouest concomitamment au développement prévu des sites d'activité et de l'emploi. Cette offre d'habitat devra être localisée à proximité des lignes de transports collectifs qui desserviront les pôles d'activité ;

- En mettant en œuvre les orientations du SCoT relatives à la maîtrise des vitesses sur autoroute (notion « d'autoroute apaisée ») ;

- En anticipant la mise en œuvre du TCSP et des dessertes TER pour offrir une offre de transports collectifs est / ouest (par exemple en car express) dès la mise en service du second tube de la traversée souterraine de Toulon.

Dans une moindre mesure, au sein de l'aire toulonnaise, il existe un potentiel de développement de l'habitat dans les espaces d'urbanisation aérée (notamment les ex ou actuelles zones NB), souvent à l'écart des axes forts de transports collectifs, ce qui risque d'alimenter en retour le développement du trafic routier lié aux échanges quotidiens.

C - Mesures d'accompagnement :

Ce risque pourra être atténué par le développement des parkings relais (qui permettront de « collecter » les automobilistes qui vivent en dehors des espaces bien desservis par les transports collectifs).

Par ailleurs, si la dynamique actuelle de périurbanisation au-delà des limites du SCoT Provence Méditerranée n'est pas rapidement infléchie, notamment vers le nord-est (Cuers, Cœur du Var, Provence Verte), le trafic routier lié aux déplacements domicile-travail, notamment sur l'A57, ne devrait pas diminuer voire pourrait s'accentuer.

En effet, le SCoT Provence Méditerranée est basé sur une poursuite des tendances démographiques observées sur son territoire entre 1990 et 1999 (+ 3 100 habitants par an). Cette période a également été marquée par un développement démographique significatif des communes de l'aire toulonnaise (au sens de la zone d'emploi INSEE) situées en dehors du territoire Provence Méditerranée (+ 800 habitants par an), notamment en lien avec une dynamique migratoire « centrifuge » (installation d'actifs qui quittent le territoire Provence Méditerranée mais continuent d'y travailler).

C- Mesures d'accompagnement :

Ce risque pourra être atténué :

- En favorisant le développement d'une offre performante de transports collectifs (TER, car express) à l'échelle de l'aire toulonnaise et de ses

[1]Les nouvelles automotrices ont une motorisation nettement moins bruyante que les anciennes locomotives. Par ailleurs, leurs roues et boggies sont étudiées pour limiter les bruits liés au roulement.
[2]Rails soudés qui évitent le « claquement » des roues, nouveaux systèmes de traverse et de ballastage des voies qui « absorbent » mieux le bruit et les vibrations liées au passage des trains.

territoires limitrophes accompagnée par la création de parkings relais ;

- En mettant en œuvre les orientations du SCoT relatives à la maîtrise des vitesses sur autoroute (notion « d'autoroute apaisée ») ;

- En favorisant une coordination de la stratégie de développement de l'habitat et de l'emploi entre le territoire Provence Méditerranée et les territoires voisins (inter-SCoT) ;

- En envisageant, le cas échéant, de renforcer l'offre de logements sur le territoire Provence Méditerranée pour aller au-delà de la réponse aux besoins tendanciels 1990 - 1999.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

- A13 : Emissions de CO_2 sur le territoire du SCoT PM global et liées aux transports routiers.

- A14 : Emissions NOx / PM10 / COV sur le territoire du SCoT PM global et liées aux transports routiers.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- B16 : Evolution de la place des Transports Collectifs dans les déplacements. Part des TC dans les déplacements domicile travail.

2

Incidences sur les déchets



A. Dynamiques à l'œuvre/enjeux

L'Etat Initial de l'Environnement a mis l'accent sur les dysfonctionnements importants actuels et à venir en terme de gestion des déchets ménagers et assimilés et des déchets du BTP, notamment au vu de la saturation de certains équipements actuels (UIOM, CET) pour la gestion des déchets ménagers et la problématique des déchets du BTP.

B. Incidences notables prévisibles

Etant donné que le Plan Départemental de Gestion des déchets du BTP est en cours de révision et que le Schéma Départemental des Déchets Ménagers et Assimilés ne préconise pas de solutions sur l'aire toulonnaise, le SCoT n'indique ni les solutions techniques ni les localisations des installations de gestion des déchets ménagers ou du BTP qui seraient nécessaires.

Ainsi, tant que des solutions durables ne seront pas mises en place par les collectivités compétentes, le développement du territoire aura pour conséquence d'aggraver la situation actuelle.

C. Mesures d'accompagnement

Le SCoT rappelle que les efforts en matière de tri et de recyclage doivent être poursuivis et que des solutions durables doivent être trouvées dans le traitement et le stockage des déchets, c'est-à-dire des solutions les moins polluantes et au plus près de leur gisement.

Le SCoT définit des orientations sur les principes de localisation des futurs équipements (précautions écologiques, paysagères et sonores notamment).

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

- A15 : suivi de l'évolution des quantités de déchets ménagers triées, recyclées, incinérées, valorisées et enfouies sur et hors du territoire du SCoT Provence Méditerranée ; suivi des déchets du BTP

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- B17 : Suivi de l'efficacité du SCoT sur les principes de localisation des équipements.

3

Incidences sur la pollution des sols



A. Dynamiques à l'œuvre/enjeux

L'Etat Initial de l'Environnement a permis de réaliser un état des lieux en matière de sites et sols pollués.

B. Incidences notables prévisibles

Le SCoT n'a pas de compétence sur la dépollution de ces sols. Le SCoT préconise la prise en compte particulière de ces sites dans le cadre des projets d'aménagement.

C. Mesures d'accompagnement

Dans le cadre de ses orientations en matière de renouvellement urbain, le SCoT incite les collectivités locales à prendre en compte, dans la définition de leur stratégie urbaine et foncière, ces données sur les sites et sols pollués.
La loi « risques » de 2003 prévoit de définir les objectifs de la réhabilitation des sites pollués en fonction de leur usage futur et implique ainsi directement les collectivités territoriales ; la réhabilitation de ces sites étant ainsi liée aux démarches et projets d'urbanisme.

D. Suivi environnemental

a. Suivi de l'évolution du territoire (A) :

- A16 : Suivi de la base de données BASOL.

b. Suivi de l'efficacité du SCoT (B) :

- B18 : Suivi particulier sur les projets de reconversion des 7 sites.

Tableau récapitulatif du suivi environnemental

A1	Foncier / Consommation d'espace	Occupation du sol en 2020 (1972-2003-2020)
A2	Patrimoine écologique	Etat de la biodiversité en 2020 (richesse et fonctionnalité)
A3	Patrimoine écologique	Etat de la préservation et la gestion des espaces agro naturels
A4	Patrimoine agricole	Etat de l'agriculture en 2020
A5	Paysages – Patrimoine bâti et urbain	Mesure de l'évolution des paysages (Observatoire des Paysages)
A6	Ressources en granulats	Suivi de la ressource en granulats (quantités extraites et consommées sur le SCoT PM)
A7	Ressources eau	Suivi de l'état de la ressource en eau
A8	Ressources eau	Consommation d'eau / hab en 2020
A9	Ressources milieux aquatiques / eaux baignade	Suivi de l'assainissement collectif
A10	Ressources / énergie	Emissions de CO_2
A11	Risques naturels	Suivi des zones incendiées, de l'avancement des PPRIF et des espaces naturels boisés
A12	Risques technologiques	Suivi et mise à jour des procédures / servitudes ICPE et Ministère de la Défense
A13	Pollutions et nuisances (Effet de serre)	Emissions de CO_2
A14	Pollutions et nuisances (Qualité de l'air)	Emissions de NOx / PM10 / BTX
A15	Pollutions et nuisances (déchets)	Quantité déchets ménagers et assimilés triées, recyclées, incinérées, stockées dans et hors SCoT PM + déchets BTP
A16	Pollutions et nuisances (sols)	Suivi de la base de données BASOL

B1	Foncier / Consommation d'espace	Occupation du sol en 2020 / objectifs du SCoT (+ 1 000 ha urbanisé)
B2	Foncier / Consommation d'espace	Intensité du Renouvellement Urbain
B3	Foncier / Consommation d'espace	Performance du développement urbain sur les sites d'extensions (densité)
B4	Foncier / Consommation d'espace	Intensité du Renouvellement Urbain dans les sites économiques
B5	Patrimoine écologique	Mise en œuvre du RVBJ par analyse des zonages et des contenus réglementaires dans les PLU des espaces naturels
B6	Patrimoine agricole	Mise en œuvre du RVBJ par analyse des zonages et des contenus réglementaires dans les PLU des espaces naturels
B7	Paysages – Patrimoine bâti et urbain	Mesure de l'évolution des paysages spécifiques aux sites de développement (Observatoire des Paysages)
B8	Paysages – Patrimoine bâti et urbain	Analyse du contenu réglementaire des PLU sur les sites d'intérêt paysager spécifique
B9	Ressources en granulats	Localisation et incidences des futures carrières (observatoire des paysages)
B10	Ressources en granulats	Suivi des quantités triées et recyclées de déchets inertes / quantité totale
B11	Ressources en eau	Analyse de la prise en compte de l'économie d'eau dans les projets d'aménagement
B12	Ressources milieux aquatiques / eaux de baignade	Etat écologique et hydraulique des cours d'eau (état des lieux à lancer)
B13	Ressources / énergie	Emissions de CO_2
B14	Risques naturels	Respect des servitudes et orientations du SCoT dans les PLU et projets d'aménagement
B15	Risques technologiques	Respect des servitudes dans les PLU et projets d'aménagement
B16	Pollutions et nuisances (qualité de l'air et effet de serre)	Part des TC dans les déplacements, notamment domicile travail
B17	Pollutions et nuisances (déchets)	Analyse de la mise en œuvre des orientations du SCoT sur la localisation des équipements / installations de gestion de déchets
B18	Pollutions et nuisances (sols)	Suivi de la reconversion des 7 sites BASOL

Résumé non technique de l'évaluation environnementale

Qu'attend-on de l'évaluation environnementale d'un SCoT ?

Le SCoT Provence Méditerranée est soumis à l'évaluation environnementale, au titre de la Directive Européenne n°2001/42 du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement, transposé en plusieurs étapes dans le droit français entre 2004 et 2005.

L'évaluation environnementale a pour objectif d'assurer la prise en compte des problématiques environnementales dans le projet et de mesurer les implications de la mise en œuvre du projet sur l'environnement.

Plus concrètement, l'exercice consiste à :
- analyser les incidences notables prévisibles de la mise en oeuvre du SCoT sur l'environnement, notamment dans les espaces particulièrement sensibles ;
- à présenter les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement.

Le SCoT fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation.

Comment l'évaluation environnementale du SCoT Provence Méditerranée a été effectuée ?

L'évaluation environnementale a été élaborée tout au long des différentes phases d'élaboration du document, de façon à mettre en perspective et à valider les choix à la lumière de cet enjeu.

Pour des questions de lisibilité, l'évaluation environnementale s'organise de manière thématique, sur la même trame que l'Etat initial de l'Environnement. Ainsi, pour chaque thème, l'exercice a consisté à indiquer :

- les dynamiques à l'oeuvre / enjeux ;
- les incidences notables prévisibles du projet ;
- les mesures d'accompagnement ;
- le suivi environnemental envisagé.

Il est important de préciser que l'évaluation environnementale d'un SCoT ne peut être précise dans la quantification et la qualification des incidences puisque le projet évalué est issu d'un document de planification à grande échelle et aux orientations générales.

Les incidences du SCoT Provence Méditerranée sur l'environnement et les mesures d'accompagnement proposées

Dans un contexte de forte croissance démographique, le développement de l'aire toulonnaise (580 000 habitants à l'horizon 2020) génère potentiellement un certain nombre d'incidences sur l'environnement que le SCoT tente de minimiser en organisant le développement autour des principes de renouvellement urbain et de développement durable.

Concernant le patrimoine et le cadre de vie

L'évaluation environnementale montre que le SCoT répond à la problématique d'économie d'espace car le projet, en ne proposant que 1.050 ha d'extension urbaine, limite fortement le phénomène d'étalement urbain. Le SCoT a ainsi une incidence positive en divisant par 3,4 environ la consommation d'espace de l'aire toulonnaise par rapport aux tendances connues entre 1972 et 2003.

Les principaux bassins agricoles sont ainsi préservés dans leur vocation. La réduction de la consommation d'espaces agricoles est particulièrement notable. En effet, alors que l'on consommait environ 240 ha d'espaces agricoles / an dans les décennies passées, le projet du SCoT réduit la consommation d'espaces agricoles à 60 ha / an entre 2010 et 2020, soit 4 fois moins. Malgré cela, l'espace agricole est le type d'espace le plus affecté par le projet. Les pertes agricoles induites par l'urbanisation future pourront être compensées par les possibilités de reconquête agricole, permises par le SCoT sous certaines conditions.

Les espaces de biodiversité (principaux massifs boisés, caps naturels, îles et zones humides) sont préservés de l'urbanisation. Aucun site Natura 2000 n'est affecté par le projet de SCoT. Pour les sites d'extension qui seraient susceptibles de fragiliser les fonctionnements et les richesses écologiques, le SCoT prévoit que leur urbanisation soit conditionnée et ajustée aux résultats d'étude environnementale plus poussée.

L'évaluation environnementale montre que le SCoT a des incidences positives en matière de paysages car il permet de préserver les grandes caractéristiques paysagères du territoire, les paysages d'intérêt spécifique, les coupures agronaturelles les plus structurantes, et de requalifier les entrées de ville et d'agglomération.

Afin d'obtenir un développement qualitatif sur le territoire, le SCoT fixe des objectifs et des orientations en matière d'intégration et de traitement paysagers dans les aménagements urbains.

Concernant les ressources

Concernant les ressources du territoire, le projet de SCoT s'est assuré de la disponibilité en quantité et en qualité de la ressource en eau (externe et interne au territoire), et préconise une vigilance accrue de l'utilisation (économie d'eau) et de la préservation des ressources.

Concernant les ressources en granulats, le SCoT, en prévoyant l'ouverture de nouvelles carrières sur l'ouest toulonnais, sous conditions, permet au territoire de satisfaire localement et durablement ses besoins de développement.

Par ailleurs, le projet de SCoT s'est assuré de la capacité des installations de traitement des eaux usées à traiter les flux liés à l'accueil de la population et des activités. Le SCoT a également pris note des démarches de mise en conformité prévues notamment pour certaines stations d'épuration littorales.

Concernant les risques

Concernant les risques, le SCoT n'aggrave pas la situation actuelle du territoire et permet ainsi d'assurer la sécurité des biens et des personnes. En effet, le SCoT permet le développement urbain mais en dehors des zones à risques (naturels et technologiques), préserve les zones d'expansion de crues et de libre écoulement des eaux, restreint très fortement les possibilités d'urbanisation dans les espaces boisés, favorise l'entretien à la fois des cours d'eau et des milieux boisés.

Concernant les nuisances et pollutions

Le SCoT à travers ses orientations sur l'organisation urbaine (localisation et mode de développement) et sur les déplacements devrait avoir des incidences positives sur les pollutions atmosphériques, les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre.

Cependant, il existe un risque à court et moyen terme d'augmentation du trafic automobile et donc des pollutions et nuisances, et ce à cause des trois éléments suivants :

- l'achèvement autoroutier (traversée souterraine de Toulon, élargissement de l'A57, création du nouvel échangeur Ollioules-Sanary), avec pour conséquence une amélioration des temps de parcours ;
- la localisation de certains sites stratégiques de développement futurs en périphérie et dans des espaces bien connectés au réseau autoroutier ;
- le risque de poursuite du phénomène de périurbanisation au-delà des limites du SCoT.

Ce risque sera attenué par des mesures d'accompagnement prévues par le SCoT, telles que la desserte par les transports en commun des sites d'extension, l'organisation du stationnement (parking relais...), l'incitation à la mise en place de Plans de Déplacements Entreprise (PDE), la maîtrise des vitesses sur autoroute...

Enfin, tant que des solutions durables ne seront pas mises en place par les collectivités compétentes en matière de gestion des déchets, le développement du territoire aura pour conséquence d'aggraver la situation actuelle.

Le suivi environnemental envisagé

Le suivi environnemental permettra d'observer et d'analyser les incidences du SCoT sur l'environnement au cours de sa mise en œuvre et lors de son évaluation telle qu'elle est prévue par la loi.

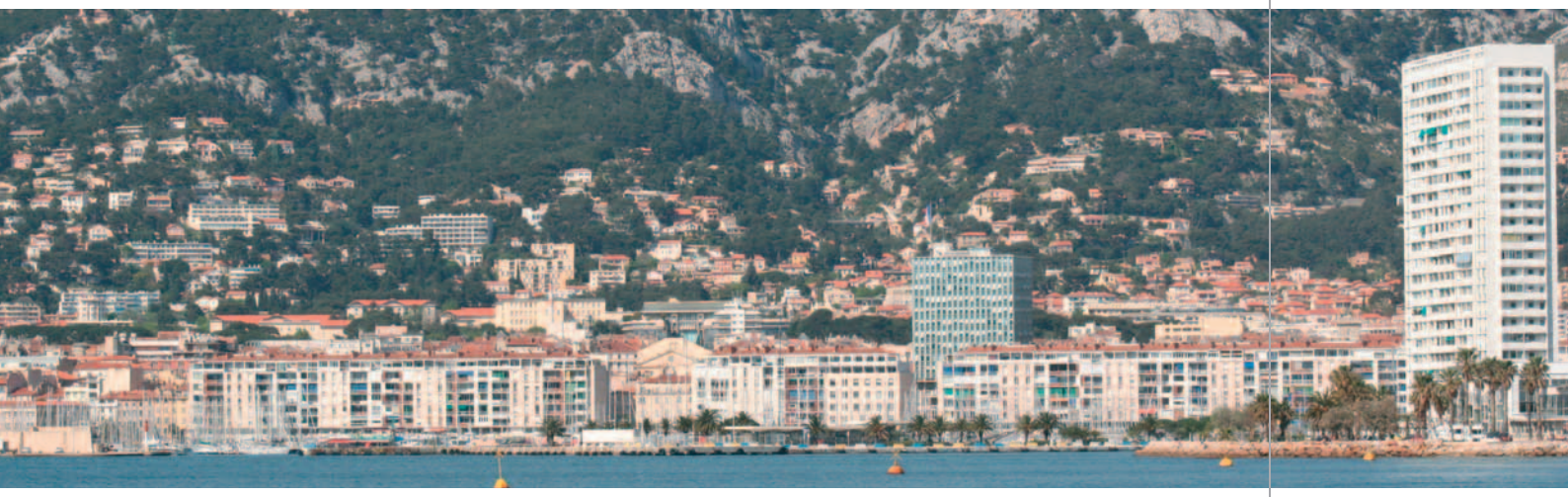
L'objectif est d'une part de suivre l'évolution de la qualité environnementale de l'aire toulonnaise (mise en place de 16 indicateurs) et d'autre part d'évaluer la mise en œuvre du SCoT, c'est-à-dire d'en mesurer l'efficacité (mise en place de 18 indicateurs).

Articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement





Sommaire



Introduction ..... p. 293

Partie 1. Compatibilité du SCoT avec les autres documents, plans et programmes ..... p. 295

1 - Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin hydro-géographique Rhône Méditerranée ..... p. 296
2 - Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Gapeau ..... p. 300
3 - Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) / les Plans de Gêne Sonore (PGS) ..... p. 301

Partie 2. Prise en considération des autres documents, plans et programmes ..... p. 303

1 - Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) ..... p. 304
2 - Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Var (PPA) ..... p. 306
3 - Le Schéma Départemental des Carrières (SDC) ..... p. 308
4 - Le Plan Départemental de Gestion des Déchets Ménagers et Assimilés et des déchets de l'assainissement du Var ..... p. 312
5 - Programmes d'action pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates... ..... p. 314
6 - La Directive Régionale d'Aménagement des forêts domaniales ..... p. 314
7 - Le Schéma Régional d'Aménagement des forêts des collectivités ..... p. 316

Partie 3. Les documents que le SCoT a intégré dans ses réflexions ..... p. 319

1 - En matière de programmes et plan dédiés à l'environnement ..... p. 320
2 - En matière de programmes et plans dédiés aux transports ..... p. 322

Partie 4. Les documents qui doivent être compatibles avec le Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée ..... p. 325

Annexe : Plans et documents mentionnés au I de l'article L.122-4 du Code de l'Environnement (avec lesquels le SCoT doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération) ..... p. 326



Introduction

Le SCoT doit être compatible et doit prendre en considération un certain nombre de plans et documents.

Cette partie du rapport de présentation du SCoT Provence Méditerranée (comme prévu dans l'article R. 122-2 du Code de l'urbanisme) explique comment le SCoT Provence Méditerranée s'articule avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement.

Plan :

Ce document se décompose en 4 parties qui concernent :

1. **La compatibilité du SCoT avec certains documents (obligation juridique) ;**

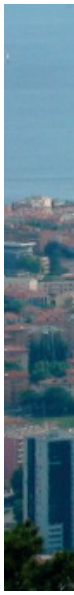
2. **La prise en considération de certains documents par le SCoT (obligation juridique) ;**

3. **Les documents que le SCoT a intégré dans ses réflexions (cette partie concerne les documents de planification et les démarches dont le SCoT a tenu compte, sans obligation juridique, dans un objectif de cohérence de politiques publiques).**

4. **Les documents qui doivent être compatibles avec le SCoT (obligation juridique).**

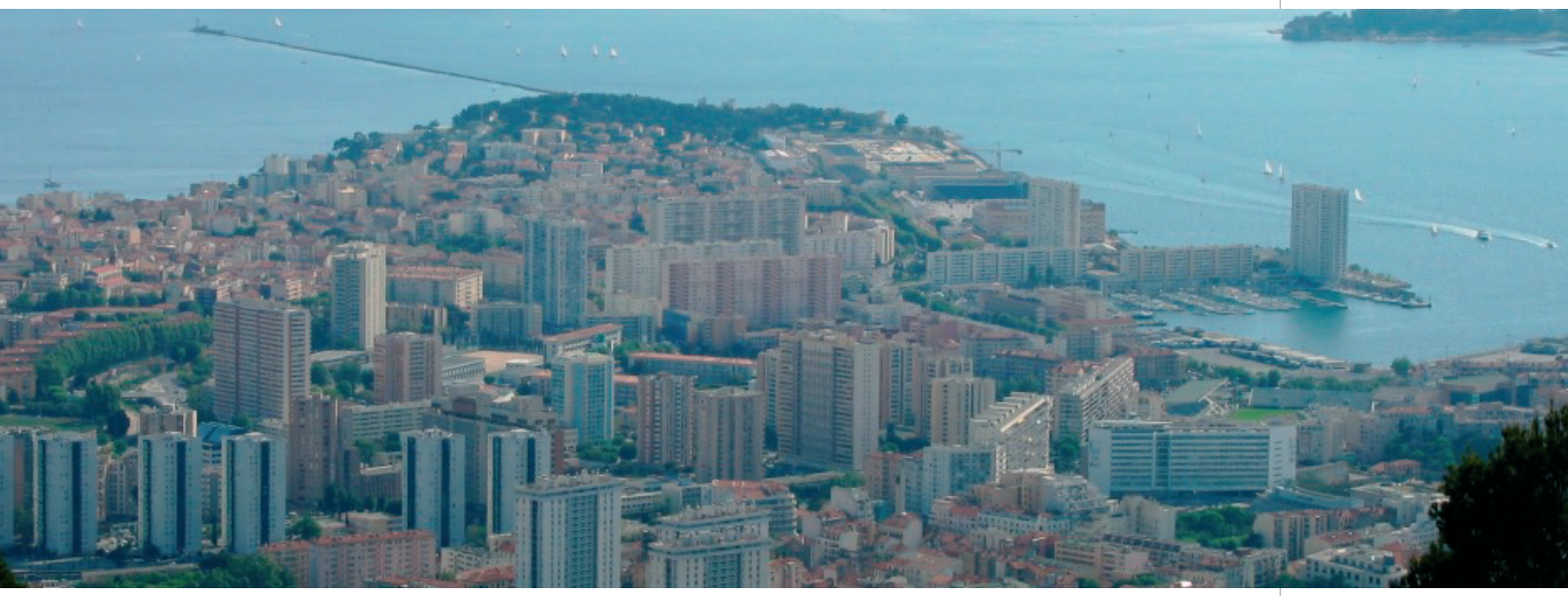






PARTIE 1.

Compatibilité du SCoT avec les autres documents, plans et programmes



Au moment de l'élaboration du SCoT, il n'existe pas de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) dans le département du Var, ni de Parcs Naturels Régionaux (PNR) dans le territoire du SCoT Provence Méditerranée. Si tel avait été le cas, cela aurait impliqué que le SCoT soit compatible avec le projet de DTA et avec les chartes des PNR.

Concernant le Parc National de Port-Cros, la loi de réforme des Parcs Nationaux, du 14 avril 2006, doit amener dans quelques années à la définition d'un projet de territoire (charte de territoire) sur un périmètre élargi (cœur(s) de Parc, aire optimale d'adhésion, aire marine adjacente au(x) cœur(s)), qui devrait probablement être constitué par la partie Est littorale du territoire du SCoT. Le SCoT devra démontrer dans les années à venir (avant sa révision dans 10 ans) sa compatibilité avec cette future charte (approbation prévue en 2013).

1

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin hydro géographique Rhône Méditerranée



Les SDAGE ont été institués par la Loi sur l'eau du 3 janvier 1992. Ils ont pour objet de définir ce que doit être la gestion équilibrée de la ressource en eau sur le bassin (articles 2 et 3 de la loi sur l'eau). Les SDAGE sont des documents de planification ayant une certaine portée juridique. Une révision du SDAGE est en cours, l'approbation du prochain SDAGE est prévue pour l'année 2009 (celui-ci sera établi notamment en lien avec le Directive Cadre Eau).

Le SDAGE du Bassin Rhône Méditerranée Corse a été adopté par la Comité de Bassin et a été approuvé par le Préfet coordinateur de Bassin le 20 décembre 1996. Il s'agit d'un projet à moyen terme pour l'eau et les milieux aquatiques sur le bassin versant méditerranéen français. Deux principes majeurs sous-tendent les orientations du SDAGE : d'une part « évoluer de la gestion de l'eau à la gestion des milieux aquatiques » et d'autre part « donner priorité à l'intérêt collectif ». Ainsi, à travers ces 2 principes, le SDAGE définit 10 orientations fondamentales, des mesures opérationnelles générales ainsi que des mesures opérationnelles territoriales.

Les orientations suivantes du SDAGE RMC impactent plus particulièrement le « champ d'intervention » du SCoT Provence Méditerranée.

A. Les orientations fondamentales du SDAGE impactant le SCoT Provence Méditerranée :

a. 3ème orientation fondamentale «Affirmer l'importance stratégique et la fragilité des eaux souterraines»

Trois priorités sont identifiées par le SDAGE pour les eaux souterraines patrimoniales, notamment « Accroître le recours, raisonné du point de vue qualitatif, au karst dans les secteurs où s'exprime d'ores et déjà un déséquilibre marqué entre ressource connue et demande en eau ».

b. 5ème orientation fondamentale «Respecter le fonctionnement naturel des milieux»

Les milieux aquatiques et les zones humides sont des milieux complexes, dynamiques et interdépendants, dont les composantes physiques et fonctionnelles sont à préserver ou à restaurer pour maintenir leurs rôles essentiels en terme de régularisation des ressources en eau, d'autoépuration, de paysage et de biodiversité ».
La préservation et la gestion équilibrée de la ressource en eau doivent passer par la prise en compte de la dimension fonctionnelle des milieux en limitant de façon drastique leur artificialisation progressive. Préserver les milieux aquatiques et les zones humides même de très petite taille compte tenu de leurs rôles fonctionnels essentiels.

c. 6ème orientation fondamentale «Restaurer ou préserver les milieux aquatiques remarquables»

Restaurer ou préserver les milieux aquatiques de haute qualité écologique et les ressources en eau d'importance patrimoniale (nappes en particulier) par une politique efficace d'identification, de protection, de gestion et de suivi.

d. 7ème orientation fondamentale «Restaurer d'urgence les milieux particulièrement dégradés»

Le SDAGE s'attache à proposer des stratégies spécifiques et adaptées de restauration en particulier des rivières polluées, des nappes altérées, des zones humides dégradées et des zones littorales polluées.

e. 9ème orientation fondamentale «Penser la gestion de l'eau en terme d'aménagement du territoire»

« Développer le lien entre la gestion des milieux aquatiques, la gestion des espaces riverains, l'aménagement des bassins versants et d'une façon plus générale l'aménagement du territoire. Prendre notamment en compte l'impact possible sur le fonctionnement des milieux du mode d'occupation des sols et des grandes infrastructures ».
Ne pas isoler le concept de gestion de l'eau de celui de gestion de l'espace.

B. Les mesures opérationnelles générales du SDAGE impactant le SCoT Provence Méditerranée :

a. 1ère mesure « Objectifs de reconquête et de meilleure gestion des milieux » :

• « **Objectifs de quantité et de gestion de la ressource** » :

- Objectif de quantité pour les eaux souterraines notamment : valoriser les potentialités des aquifères karstiques.

- Développer les schémas directeurs d'alimentation en eau potable.

• « **Objectifs de préservation des zones humides** » :

Même les plus petites. Prise en compte obligatoire des zones humides dans les documents d'urbanisme.

b. 2ème mesure « Règles essentielles de gestion équilibrée des milieux et des usages » :

• « **Gestion de la plaine alluviale** »

Le maintien de leur connectivité est fondamentale, en relation étroite avec leurs nappes. La gestion de leur espace de liberté doit être de plus en plus intégrée dans les politiques d'aménagement des collectivités et les documents d'urbanisme.

• « **Gestion du risque inondation** »

Maîtriser les aléas à l'origine des risques :

- Actions sur le ruissellement et l'érosion : dans les secteurs urbains, où les émissaires naturels sont à capacité limitée, les travaux ou aménagements ayant pour conséquence de surcharger le cours d'eau par de brèves et violentes pointes de crues devront être accompagnés de dispositifs régulateurs conçus en référence à la pluie décennale. Pour améliorer les situations existantes les plus critiques identifiées dans les BPR (Bassins Prioritaires de Risques), les PPR comprendront un volet relatif aux schémas généraux d'assainissement pluvial ;

- Gestion des écoulements dans le lit mineur des cours d'eau ;

- Conservation des champs d'inondation en lit majeur des cours d'eau : la gestion des crues de plaine oblige à considérer que les champs d'inondation doivent être maintenus malgré les pressions de l'urbanisation ou du développement de cultures intensives dont ils peuvent faire l'objet, compte tenu de leur effet « amortisseur » au regard des débits aval. Dans certains cas même, on peut préconiser la création ou la réhabilitation de zones d'expansion de crues.

Ne pas générer de nouvelles situations de risques :
Il convient de veiller fermement à ce que les constructions et ouvrages qui pourraient éventuellement être autorisés soient compatibles avec les impératifs de la protection des personnes, de l'écoulement des eaux, et avec les autres réglementations existantes en matière d'occupation et d'utilisation du sol (notamment celles concernant la protection de paysages et la sauvegarde des milieux naturels). Pas de construction dans les zones à risque.

C. Les mesures opérationnelles territoriales du SDAGE impactant le SCoT Provence Méditerranée :

Trois axes sont concernés sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée par des orientations spécifiques :

- **le littoral méditerranéen ;**
- **les infrastructures gérées par les sociétés d'aménagement régional (dont la SCP) ;**
- **les « extrêmes méditerranéens ».**

a. Le littoral méditerranéen

Le littoral de l'aire toulonnaise se découpe en entités homogènes, comparables dans le principe aux bassins versants, en termes hydrologiques. Un travail a permis d'analyser ces entités, s'appuyant sur les caractéristiques physiques et écologiques, les critères relatifs à la pression d'usage, à la qualité du milieu et aux apports polluants. Ce travail permet de définir, de façon très opérationnelle, des axes prioritaires d'action. Un certain nombre d'orientations générales sont retenues pour l'ensemble du littoral méditerranéen, notamment dans le cadre du Plan d'Action Littoral Méditerranéen, approuvé par le Comité de Bassin.

Le SDAGE reconnaît le littoral comme un milieu de très haute valeur patrimoniale sur lequel un objectif permanent de préservation ou de restauration des écosystèmes littoraux doit être retenu. Cet objectif général doit donc intégrer d'autres préoccupations que la seule qualité de l'eau en considérant par ailleurs 3 enjeux économiques majeurs que constituent le tourisme, la conchyliculture et la pêche, usages très directement dépendants du maintien de l'intégrité de ce milieu.

Neuf orientations spécifiques au littoral méditerranéen ont été définies dans le SDAGE, dont une orientation qui concerne le SCoT terrestre et qui concernera plus directement le futur chapitre individualisé Littoral du SCoT : il s'agit de l'orientation suivante « Préserver les milieux particuliers indispensables à l'équilibre général de l'écosystème marin » : herbiers de posidonies, berges et marges des étangs littoraux, zones à coralligènes, graus... ».

b. Les infrastructures gérées par les sociétés d'aménagement régional (dont la SCP)

Le SDAGE rappelle les missions et le rôle de la Société du Canal de Provence (décret interministériel du 15 mai 1963).

c. Les extrêmes méditerranéens

Les régions méditerranéennes sont caractérisées par des régimes pluviométriques et hydrologiques d'une grande variabilité inter-annuelle et intra-annuelle. Cette situation naturelle a des répercussions majeures en termes de :

- **Gestion quantitative de la ressource en eau ;**
- **Lutte contre les pollutions ;**
- **Préservation des milieux aquatiques et de leur fonctionnement naturel ;**
- **Prévention et gestion du risque inondation.**

D. Les réponses du SCoT Provence Méditerranée au SDAGE :

Tout d'abord, le SCoT Provence Méditerranée affiche comme ambition majeure (*Objectif I, Chapitre 1 du PADD et Orientation I Chapitre 1 du DOG*) de préserver l'armature écologique de l'aire toulonnaise notamment en respectant les continuités écologiques, permettant ainsi de préserver l'ensemble des zones humides, très structurantes et encore de grande richesse écologique sur l'aire toulonnaise, et de respecter les fonctionnements écologiques et hydrauliques des cours d'eau. Le SCoT précise dans le Document d'Orientations Générales (*DOG Orientation III Chapitre 4 page 80*) que les aménagements ne devront pas altérer « les espaces de bon fonctionnement des milieux aquatiques ». Afin de préserver les milieux aquatiques, le SCoT préconise également la poursuite des travaux de mise en conformité des systèmes d'assainissement en particulier collectif en particulier sur le littoral, une amélioration de la gestion des eaux pluviales et incite à des pratiques, notamment agricoles, plus respectueuses de l'environnement *(DOG Orientation III Chapitre 4 page 80)*.

Ensuite, en terme de risques naturels, le SCoT prévoit de concevoir un mode de développement qui compose avec le risque inondation *(DOG Orientation III Chapitre 3)*, en préconisant une prise en compte des PPRI et des zones d'aléas ainsi qu'une limitation de l'imperméabilisation des sols, une maîtrise de l'écoulement des eaux à la bonne échelle et une préservation des zones humides et des zones d'expansion de crues.

Enfin, en terme de ressources et d'alimentation en eau potable, le SCoT préconise une gestion équilibrée de la ressource en eau qui permette de répondre aux besoins accrus liés à l'accroissement démographique et économique projetés du territoire, tout en assurant une gestion durable et raisonnée des ressources locales et extérieures au territoire de l'aire toulonnaise *(DOG Orientation III Chapitre 4 page 79)*.

Pour cela, le SCoT :

- préconise en premier lieu des économies d'eau à la source, à travers différentes orientations concernant plus ou moins directement les aménagements ;

- précise par ailleurs la nécessité de préserver les zones de captage d'eau potable et également de prévenir toute pollution sur les ressources karstiques de l'ouest toulonnais ;

- encourage la programmation en matière de gestion de la ressource et de l'alimentation en eau potable par la réalisation de schémas directeurs d'alimentation en eau potable.

Même si le littoral est constitué d'une double frange terrestre et marine (l'une correspondant au bassin versant de proximité, l'autre à la zone soumise à l'influence des apports telluriques) au-delà des orientations concernant la gestion du bassin versant et des apports de pollution en mer, le volet concernant plus strictement la gestion des usages et la préservation des milieux marins et sous-marins sera traité dans le futur chapitre individualisé littoral du SCoT.

2

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Gapeau

Les SAGE complètent et détaillent le SDAGE sur un bassin versant donné. Ainsi, les grandes orientations avec lesquelles un document d'urbanisme doit être compatible sont les mêmes que pour le SDAGE. Les particularités et les déclinaisons ont plus de pertinence à l'échelle du schéma de secteur ou des PLU.

Dans le territoire du SCoT il existe, au moment de son élaboration, un seul SAGE qui concerne le fleuve du Gapeau. Son bassin versant (superficie : 718 km2) ne se situe que partiellement sur le territoire du SCoT (10 / 15 communes constituant le bassin versant) mais la source et l'exutoire de ce fleuve côtier, ainsi que l'essentiel des pressions que subit le fleuve sont situées sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée.

Ce document est actuellement en cours d'élaboration. L'arrêté de périmètre a été acté le 16/02/1999 et le dernier arrêté de modification de la CLE (Commission Locale de l'Eau) a été effectué le 06/02/2004. L'état des lieux est toujours en cours d'élaboration.

Toutefois, quatre enjeux particuliers au bassin versant du Gapeau ont d'ores et déjà été déterminés :

1/ Amélioration de la qualité des eaux superficielles et souterraines ;

2/ Gestion du risque inondation ;

3/ Amélioration de la gestion des prélèvements-Partage de la ressource en eau ;

4/ Préservation et protection du milieu naturel-Valorisation paysagère.

Concernant le volet inondation, 7 Plans de Prévention de Risque Inondation (PPRI) ont été approuvés en 2004 par un arrêté global pour les 6 communes de la Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau et Hyères (avec le Roubaud).

Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) / les Plans de Gêne Sonore (PGS)

Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) / les Plans de Gêne Sonore (PGS) sont ceux :

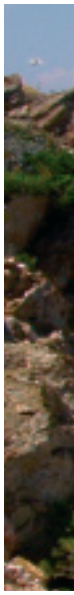
- **de l'aéroport de Hyères-Toulon ;**
- **de l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu ;**
- **de l'aérodrome du Castellet.**

Le SCoT a pour ambition majeure d'apaiser la ville *(DOG Objectif III Chapitre 1 page 69)*, à travers l'amélioration de la santé publique.

Cela passe notamment par une diminution de l'exposition des personnes aux nuisances sonores, notamment en prenant en compte les servitudes des futurs Plans de Gêne Sonore dans les projets d'urbanisation (renouvellement urbain et extension urbaine).

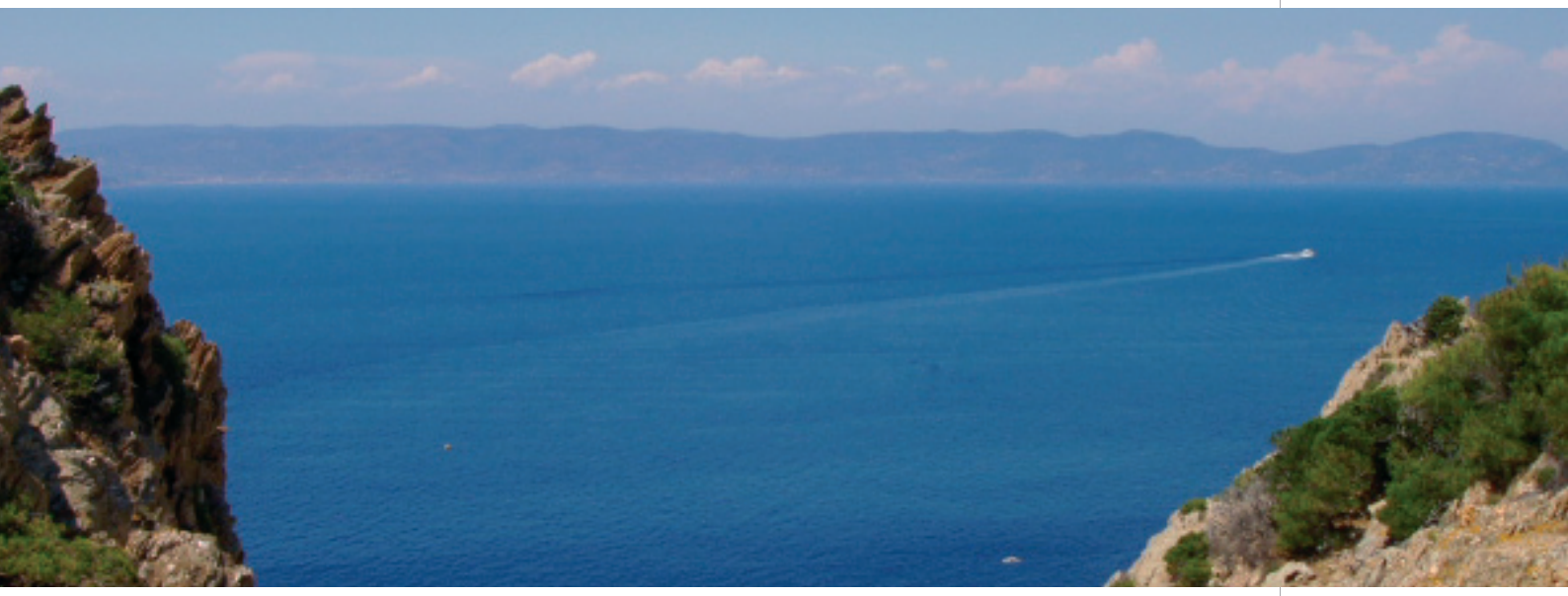






PARTIE 2.

Prise en considération des autres documents, plans et programmes



Au moment de l'élaboration du SCoT (cf. L 122-1 du Code de l'urbanisme), il n'existe pas d'Opération d'Intérêt National (OIN) dans le territoire du SCoT Provence Méditerranée et aucune OIN n'est a priori envisagée. De la même façon, après vérification des services de la Préfecture, il n'y a pas de Projets d'Intérêt général (PIG) de l'Etat. Enfin, il n'existe pas non plus de Pays.

1

Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)



Instaurés par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE), les PRQA doivent définir au niveau régional les orientations destinées à permettre une amélioration de la qualité de l'air. Ils sont élaborés et approuvés par le Préfet de Région et ses services (DRIRE). Le PRQA de la région PACA a été approuvé le 10 mai 2000.

Les sept orientations suivantes du PRQA impactent le « champ d'intervention » du SCoT. En effet, le SCoT affiche comme ambition majeure de structurer la métropole toulonnaise par les transports collectifs et d'imposer une cohérence entre urbanisme et déplacements, permettant ainsi de réduire les déplacements et ainsi les émissions atmosphériques polluantes.

a. 15ème orientation :

« Parallèlement, une politique de réduction du trafic automobile (détaillée dans les orientations 27 à 35) s'accompagnera d'une promotion des véhicules les moins polluants.
Cette promotion, alliée à une politique régionale réduisant le nombre et la distance des déplacements motorisés pour cause de travail, études et loisirs devra être menée par les autorités compétentes dans la région. Tous les schémas d'aménagement régionaux (PDU, DTA, POS ...) devront reprendre ces orientations, en intégrant dans la planification urbaine et régionale, la préoccupation d'un fonctionnement plus économe en déplacements motorisés et l'analyse d'indicateurs de dépendance à la motorisation individuelle ».

b. 29ème orientation :

« Les collectivités locales et les autorités organisatrices des transports urbains devront s'organiser pour mieux coordonner les transports collectifs. Le but est d'offrir des alternatives durables au transport individuel et une plus grande cohérence dans la chaîne des déplacements multi-modes ».

c. 30ème orientation :

« L'Etat, les collectivités et les transporteurs donneront une réelle priorité aux transports collectifs, traduite dans les budgets et documents de programme ».

d. 32ème orientation :

« La périphérie des villes fera l'objet d'actions spécifiques. Les couronnes forestières et les espaces remarquables pour leur végétation seront protégés après recensement par les services de l'Environnement. Des parcs seront aménagés aux abords des stations des principales lignes de transport en commun en site propre. Ces transports devront d'ailleurs permettre celui des vélos. Les transports ferroviaires périurbains devront faire l'objet d'un plan régional chiffré, laissant la possibilité d'y inscrire également le transport des marchandises ».

e. 33ème orientation :

« Le centre de toute nouvelle zone d'activité devra être desservi par un service de transport collectif performant. Les zones existantes en seront dotées dès que possible. Ces dispositions seront intégrées aux documents d'urbanisme ».

f. 34ème orientation :

« Près des grands aéroports la pollution de l'air et son évolution seront analysées, et des mesures seront prises avec les exploitants pour en limiter l'impact. Leur accès sera étudié par transports collectifs peu polluants et en site propre ».

g. 35ème orientation :

« Dans les centres-villes de plus de 30 000 habitants, les espaces verts seront maintenus, ainsi que les coupures vertes entre zones d'habitation, et les plantations d'accompagnement.
Le stationnement devra diminuer dans ces centres, l'accès des résidents et la livraison des marchandises seront facilités, comme la circulation des piétons en toute sécurité.
L'espace réservé aux piétons et vélos devra d'ailleurs augmenter. Des parkings à vélos surveillés seront la règle dans les entreprises et administrations de 200 salariés et plus. Les itinéraires piétonniers seront sérieusement étendus, leur organisation en réseau piétons et vélos sera étudiée, avec un accès motorisé pour les seuls riverains, et ces études de « réseau vert » seront intégrées aux PDU des villes. L'ensemble de ces dispositions devra apparaître dans les Plans d'Occupation des Sols (POS) de chaque commune concernée ».

2

Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Var (PPA)



Issu de la loi n° 96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, de la directive cadre de 1996 et des directives filles relatives à la qualité de l'air (directives 99/30 du 22 avril 1999, 2000/69 du 16 novembre 2000 et 2002/3 du 12 février 2002), le décret n° 2001-449 du 25 mai 2001 prévoit des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et pour les zones où les valeurs limites issues de la transposition des directives sus - mentionnées sont dépassées ou risquent de l'être. L'élaboration des PPA est confiée aux Préfets. Un PPA impose des mesures locales concrètes, mesurables et contrôlables pour réduire significativement les émissions polluantes des sources fixes (industrielles, urbaines) et des sources mobiles (transports).

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, compte tenu des spécificités locales (agglomération Aix/Marseille, zone de Fos/Berre, continuité territoriale côtière), il a été décidé de faire des PPA départementaux pour les Alpes-Maritimes, le Var et les Bouches-du-Rhône et un PPA d'agglomération pour l'agglomération d'Avignon. Ces plans doivent fixer des objectifs de réduction des polluants pour respecter les valeurs limites et les objectifs de qualité de l'air fixés par le PRQA de PACA et des mesures contraignantes et suffisantes pour les sources fixes et mobiles doivent être prises par les préfets.

Le PPA du Var (arrêté préfectoral) a été approuvé le 10 mai 2007. Des dizaines de mesures ont été actés dans le PPA ; elles concernent plutôt des actions concrètes comme le développement de la connaissance et de la collecte de données (pollutions olfactives, pollens, phytosanitaires), des actions de formation et de sensibilisation et des actions d'urgence. Elles ne concernent pas directement des objectifs et des orientations en lien avec l'urbanisme.

3

Le Schéma Départemental des Carrières (SDC)



A. Le Schéma départemental des Carrières du Var a été approuvé par le Préfet le 22 novembre 2001.

Le Schéma Départemental des Carrières est un outil de décision pour une utilisation rationnelle des gisements minéraux et la préservation de l'environnement. Il définit les conditions générales d'implantation des carrières dans le département. Il prend en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux du département et des départements voisins, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites. Les autorisations d'exploitation de carrières délivrées en application du présent titre doivent être compatibles avec ce schéma. Il est approuvé, après avis du conseil général, par le préfet (Textes réglementaires : décret du 11/07/1994 relatif au Schéma Départemental des Carrières et circulaire des ministères de l'environnement et de l'industrie en date du 11 janvier 1995).

Il comporte :
- un inventaire des ressources ;
- une analyse des besoins du département ;
- une analyse des modes d'approvisionnement et de transport ;
- un examen de l'impact des carrières existantes ;
- un inventaire des données environnementales ;
- des orientations et des objectifs visant à réduire l'impact des extractions sur l'environnement et à privilégier une utilisation rationnelle des matériaux ;
- des orientations et des objectifs pour la remise en état des carrières en fin d'exploitation.

B. « Estimation des besoins à venir » (Partie 2.2.2.3 du SDC)

a. L'estimation des besoins courants

Pour le contrôle de l'adéquation "ressources disponibles / demande" sur un horizon de 10 ans (voire 15 ans, par précaution), on estimera les besoins courants (hors travaux exceptionnels) aux niveaux suivants :
- Le département : 7,5 millions de tonnes par an
- Les zones d'activité :
  - Toulon : 3,8 millions de tonnes par an
  - Var Est : 2,9 millions de tonnes par an

b. L'estimation des besoins exceptionnels - 5 à 10 ans

« Pour les 5 à 10 ans à venir, les besoins exceptionnels de granulats sont estimés, sur le département du Var, à 3,5 millions de tonnes. Leur volume se décompose en :

- Réseau autoroutier : 1,6 million de tonnes, soit 46 % de l'ensemble des besoins exceptionnels :

- A8 : Mise à 2x3 voies
- Trois nouveaux échangeurs
- Barreau autoroutier de Saint-Maximin / Cadarache

- Direction Départementale de l'Equipement : 1,9 million de tonnes, soit 54 % de l'ensemble :

Aire de Toulon (53 %) :
- Traversée de Toulon
- A57 : Mise à 2x3 voies
- A50

Aire de Draguignan (47 %) :
- Déviation de Saint-Maximin
- Traversée de Fréjus / Saint-Raphaël
- Déviation de Vidauban

En conclusion, l'ensemble des besoins départementaux (besoins courants et besoins exceptionnels) s'élève, sur un horizon de 10 ans, à environ 80 millions de tonnes au total.

C. Partie 2.2.4 du SDC : Adéquation du potentiel productif-besoin

« Outre l'approvisionnement courant d'équipement, viabilité, habitat, la consommation enregistrée comporte également les travaux programmés d'échelle départementale du type : entretien, renforcement des voies actuelles (RN, Départementales, autoroutes), contournement d'agglomération. Aucun grand chantier de dimension supérieure n'est prévu dans les dix prochaines années (TGV, autoroute nouvelle, infrastructure nouvelle urbaine ou portuaire).

Les besoins en granulats à moyen et long terme dans le département devraient donc se situer sensiblement au niveau actuel, tant au plan global que pour les zones de consommation. Aujourd'hui, le potentiel productif des carrières présentement autorisées n'est que partiellement sollicité.

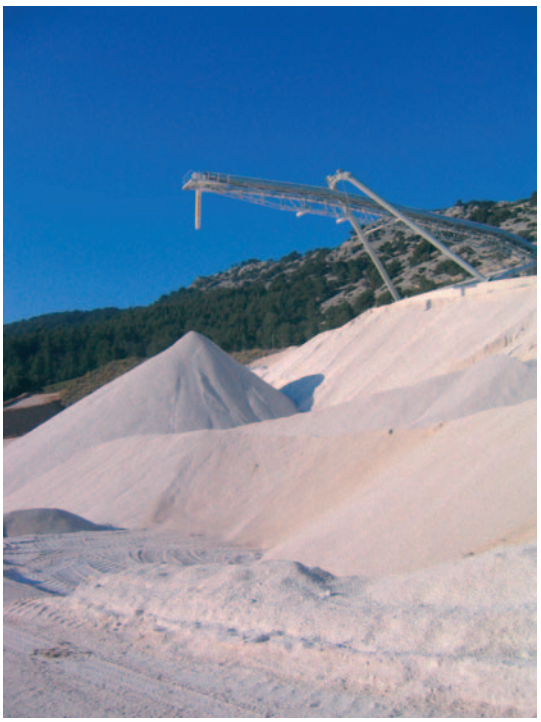
L'offre par zone permettra de satisfaire les besoins estimés futurs en terme de qualité et de diversité de l'offre, malgré l'absence totale de gisement de silico-calcaire ».

Toutefois, le Schéma Départemental précise que : « L'approvisionnement de l'aire toulonnaise est actuellement assuré par une offre satisfaisante. Cependant pour l'avenir et pour des raisons de desserte, l'équilibre des approvisionnement de cette aire en matériaux calcaires, devra être recherché séparément pour les zones Est et Ouest en préservant une concurrence suffisante ».

Le Schéma Départemental des Carrières du Var conclut ainsi :

« Il conviendrait de conserver le potentiel productif actuel :
- par le maintien de la diversité de l'offre par zone, soit en renouvelant ou agrandissant les sites actuels, soit si ce ne peut être le cas, en ouvrant de nouvelles exploitations en roches massives ;

- et en conservant l'équilibre de l'offre, dont la dérive peut se traduire pour certaines zones par la création de positions dominantes ou par une augmentation significative des transports, engendrant des surcoûts et des gênes accrues.
Les choix des nouveaux sites devra tenir compte de la protection des paysages et des massifs les plus perçus ».



Le SCoT prend en compte les activités extractrices comme un réel secteur de l'économie et intègre cette problématique dans la stratégie de développement durable du territoire du SCoT Provence Méditerranée, en permettant l'extraction de granulats dans les secteurs les plus favorables, avec des préconisations écologiques et paysagères en particulier.

Plus précisément, et comme le préconise le Schéma Départemental des Carrières, le SCoT autorise effectivement l'ouverture des nouvelles carrières dans l'ouest toulonnais, au vu des besoins en matériaux nécessaires pour le développement du territoire (développement démographique et grands projets et chantiers à venir) permettant par ailleurs de compenser les volumes calcaire qui étaient extraits de la carrière d'Evenos (situé dans l'ouest de l'agglomération toulonnaise) jusqu'à fin 2005.

Cette possibilité offerte par le SCoT devrait permettre ainsi de ne pas reporter les productions sur les sites existants, de garantir une indépendance vis-à-vis de l'extérieur, de limiter ainsi les transports entre les gisements et les lieux d'utilisation des matériaux, et de préserver une offre concurrentielle sur l'aire toulonnaise, comme le prévoit le SDC.

4

Le Plan Départemental de Gestion des Déchets Ménagers et Assimilés et des déchets de l'assainissement du Var



Le Plan Départemental de gestion des déchets ménagers et assimilés du Var a été approuvé en janvier 2004. Il a été élaboré à la suite de l'annulation en avril 2000 du plan arrêté par le Préfet du Var en novembre 1998. Il a été étudié en application du décret de novembre 2006 et de la circulaire dite « Voynet » du 28 avril 1998. A ce titre, il a pour objet de présenter les modalités techniques retenues par le département pour tendre vers les objectifs de la circulaire citée ci-avant.

Le Plan Départemental présente la situation actuelle du département du Var en matière de gestion des déchets (données de 1999, 2000 et 2001), puis présente des objectifs de valorisation à l'horizon 2005 et 2010, ainsi que des solutions techniques et organisationnelles permettant l'atteinte des objectifs. Le Plan départemental est opposable aux collectivités locales et à leurs concessionnaires et les porteurs de projet de traitement des déchets devront justifier de la compatibilité de leur projet avec les principes énoncés dans le Plan.

Globalement, la prise en considération du Plan départemental par le SCoT reste limitée, du fait que la plupart des orientations / des actions concernent la sensibilisation, la collecte, le tri et le recyclage, qui ne sont pas des orientations qui incombent à un document d'urbanisme de planification. De la même manière, concernant le développement du réseau de déchetteries, le foncier à mettre à disposition (souvent moins d'1 hectare) concerne plutôt l'échelle des schémas de secteur et des PLU.

Ainsi, a priori seules quelques orientations du Plan Départemental impactent le « champ d'intervention » et « l'échelle » du SCoT ; il s'agit des orientations en matière de traitement des ordures ménagères. En effet, même si le SCoT n'est pas compétent pour désigner les solutions de traitement des ordures ménagères, il peut a priori prévoir du foncier pour ces installations, car il s'agit d'installations généralement à vocation intercommunale et nécessitant plusieurs hectares de foncier (quelque soit la solution technique de traitement).

Plus concrètement, le SCoT Provence Méditerranée traite de cette problématique de manière globale dans l'état initial de l'environnement. En revanche, le projet de SCoT rappelle uniquement l'urgence de trouver des solutions en matière de traitement durable des ordures ménagères dans l'aire toulonnaise, sans pour autant désigner de foncier (localisation pour un / des équipements/ installations).

En effet, il faut rappeler que le Plan Départemental précise pour la zone A (correspondant à l'aire du SITTOMAT : 26 / 31 communes du SCoT Provence Méditerranée) que « la capacité complémentaire de valorisation énergétique des déchets ménagers à trouver pour les années futures devra être obtenue par la réalisation d'une unité complémentaire de traitement et de valorisation sur le territoire du SITTOMAT ». Le Plan prévoit pour cela qu'une étude soit réalisée d'ici 2005 et qu'en tout état de cause, cette nouvelle unité devra être opérationnelle avant 2010. Le Plan prévoit que dans le délai nécessaire à la réalisation de l'unité complémentaire, les collectivités de la zone A puissent avoir recours à l'enfouissement en CSDU pour les quantités de déchets à traiter au-delà de la capacité nominale existante en 2002. Or, la situation en 2008 est telle qu'aucune solution et localisation n'ont été trouvées sur la zone A.
En dehors de la zone A, le Plan Départemental ne précise pas les localisations de traitement (stockage) pour l'autre zone, appelée zone B (correspondant au reste du département, et qui concerne les 5 communes du secteur Est du SCoT Provence Méditerranée). Le Conseil Général du Var, qui dispose désormais de la compétence en matière de déchets ménagers, est en train de finaliser une étude lancée en décembre 2005 sur « la recherche de zones potentielles d'enfouissement de déchets ménagers et assimilés et de procédés nouveaux ». Ainsi, de la même manière que sur la zone A, la situation en 2008 sur la zone B est telle qu'aucune localisation n'a été trouvée à long terme en particulier pour les 5 communes de l'est du SCoT Provence Méditerranée.

Ainsi, le SCoT appliquera le Plan Départemental quand celui précisera les solutions à mettre en oeuvre dans le territoire du SCoT Provence Méditerranée.

5

Programmes d'action pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates…

L'arrêté du préfet coordinateur de bassin en 1999 « Zone déclarée vulnérable aux nitrates d'origine agricole du département du Var » concerne 5 communes du SCoT.

6

La Directive Régionale d'Aménagement

Les Directives Régionales d'Aménagement (DRA) font partie du système de planification de la gestion de la forêt publique. La DRA Méditerranée Provence Alpes Côte d'Azur – Zone méditerranée de basse altitude couvre le territoire du SCoT Provence Méditerranée. Elle a été approuvée le 11 juillet 2006.

Cette directive, sur la base d'un diagnostic de la situation actuelle, propose pour les 10-15 prochaines années les actions visant à pérenniser et améliorer la gestion de ces espaces en s'appuyant sur une démarche partenariale forte avec les collectivités et les autres acteurs de la gestion.

Neuf objectifs déterminants ont été fixés par la DRA :
- protection contre l'incendie ;
- protection contre les aléas naturels ;
- protection d'éléments de richesse biologique localisés ;
- accueil du public ;
- protection des paysages ;
- production ;
- valeur cynégétique ;
- richesses culturelles ;
- protection générale des milieux et des paysages.

Le projet du SCoT Provence Méditerranée prend en compte dans ses objectifs la préservation des milieux forestiers, sous l'angle écologique, paysager et culturel. La problématique du risque incendie est également prise en compte en particulier dans la localisation et les modes d'urbanisations futures. Enfin, l'accueil du public est pris en compte dans le projet à travers des objectifs de valorisation et de mise en valeur des espaces agro naturels du territoire du SCoT Provence Méditerranée.

7

Le Schéma Régional d'Aménagement des forêts des collectivités

Les Schémas Régionaux d'Aménagement (SRA) font partie du système de planification de la gestion de la forêt publique. Le SRA Méditerranée Provence Alpes Côte d'Azur – Zone méditerranée de basse altitude couvre le territoire du SCoT Provence Méditerranée. Il a été approuvé le 11 juillet 2006.

Ce schéma, sur la base d'un diagnostic de la situation actuelle, propose pour les 10-15 prochaines années les axes d'actions visant à pérenniser et améliorer la gestion de ces espaces en s'appuyant sur une démarche partenariale forte avec les collectivités et les autres acteurs de la gestion.

Neuf objectifs déterminants ont été fixés par le SRA (les mêmes que ceux de la DRA) :
- protection contre l'incendie ;
- protection contre les aléas naturels ;
- protection d'éléments de richesse biologique localisés ;
- accueil du public ;
- protection des paysages ;
- production ;
- valeur cynégétique ;
- richesses culturelles ;
- protection générale des milieux et des paysages.

Le projet du SCoT Provence Méditerranée prend en compte dans ses objectifs la préservation des milieux forestiers, sous l'angle écologique, paysager et culturel. La problématique du risque incendie est également prise en compte en particulier dans la localisation et les modes d'urbanisations futures. Enfin, l'accueil du public est pris en compte dans le projet à travers des objectifs de valorisation et de mise en valeur des espaces agro naturels du territoire du SCoT.







PARTIE 3.

Les documents intégrés dans la réflexion du SCoT



Ici sont évoqués les documents qui peuvent avoir des conséquences directes ou indirectes sur les problématiques environnementales et que le SCoT a intégré, sans obligation juridique, pour le diagnostic et l'élaboration du projet.

1

En matière de programmes et plans dédiés à l'environnement…



A. Le Schéma Départemental des Ressources et de l'Alimentation en Eau du Var

Le Schéma Départemental des Ressources et de l'Alimentation en Eau du Var a été élaboré par le Conseil Général du Var en septembre 2006.

Il a pour but de maîtriser à court et moyen terme les ressources en période de sécheresse et d'assurer une programmation rationnelle des équipements à prévoir pour les 10 années à venir. Il est donc un outil de programmation permettant d'orienter les investissements dans le cadre de la loi sur l'eau, le SDAGE RMC, la loi et le Code de Santé Publique.

Le Schéma s'organise en 3 parties :
- L'état des lieux, avec une évaluation de la situation en 2015 ;
- Les priorités majeures ;
- Les actions et les équipements à prévoir.

Le SCoT s'est largement inspiré du Schéma Départemental des Ressources et de l'Alimentation en Eau du Var.

B. Le Contrat de Baie de la Rade de Toulon

Signé le 6 septembre 2002 pour 5 ans, le Contrat de Baie de la Rade de Toulon est un plan d'actions en faveur des milieux aquatiques de la Rade de Toulon et de son bassin versant.

Les trois objectifs majeurs fixés par le Contrat de Baie sont :

- 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) ;

- Optimiser le rapport usages / espaces.

Ce plan sera plus spécifiquement pris en compte au moment de l'élaboration du chapitre individualisé Littoral du SCoT Provence Méditerranée.

C. Le Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP du Var

Le Plan Départemental de gestion des déchets du BTP du Var, proposant de nouvelles pratiques, la mise en place de nouveaux équipements ainsi que des mesures d'accompagnement sur la gestion des déchets du BTP, a été élaboré à l'initiative de la Fédération BTP 83 et la CAPEB par le bureau d'études « IDE Environnement » (Toulouse) en 2002. Il a été déposé en Préfecture en janvier 2003, et a été approuvé le 8 juin 2006.
Ce document, sans valeur juridique, n'est pas opposable.

Un nouveau plan départemental est en cours d'actualisation (2007-2008) et devrait intégrer des nouveautés comme des préconisations dans les documents d'urbanisme, notamment les SCoT, en matière de gestion des déchets du BTP (avec une proposition de méthodologie qui permettrait de désigner des « zones » par bassin d'activité susceptibles d'accueillir des installations (tri, recyclage, stockage) de gestion des déchets du BTP.

2

En matière de programmes et plans dédiés aux transports ...



A. Le contrat de Plan Etat-Région 2007-2013

Il s'agit d'un document de programmation qui traduit en acte les orientations générales du « schéma régional des transports collectifs » annexé au « schéma régional d'aménagement du territoire ».

Quatre projets en matière de déplacements concernent ou peuvent concerner l'aire toulonnaise :

- La poursuite des études du projet de LGV PACA (études préliminaires, études d'avant projet sommaire, études préliminaires, voire premières acquisitions foncières) ;
- L'étude de la modernisation de la ligne Marseille - Toulon (grâce à l'aménagement d'une troisième voie entre Marseille et Aubagne) avec comme objectif d'offrir 3 TER par heure entre Marseille et Toulon ;
- La modernisation de la ligne Toulon - Hyères (modernisation de la signalisation et des voies, travaux de capacité) avec comme objectif d'offrir 2 TER par heure entre Marseille, Toulon et Hyères ;
- La réalisation d'une étude globale de capacité des voies principales dans l'aire toulonnaise, pour approfondir les conditions nécessaires à l'augmentation de l'offre ferroviaire au-delà des opérations précédentes.

B. Le Schéma Départemental des Déplacements 2008-2014

Le Schéma départemental des déplacements 2008-2014 est un document qui a été élaboré par le Conseil Général du Var. Il prévoit un « zoom » sur chacun des 8 « territoires de développement » du Var (dont le territoire du SCoT Provence Méditerranée).

L'élaboration du schéma s'est faite parallèlement et en lien étroit avec celle du SCoT Provence Méditerranée.

Au-delà des orientations dans le domaine routier, dans le domaine des transports collectifs, le Schéma Départemental :

- Définit la stratégie de restructuration des lignes départementales de transport régulier de voyageur par autocar ;
- Propose une déclinaison de cette stratégie sous la forme d'un schéma de desserte qui servira de base aux appels d'offre pour les nouvelles conventions d'exploitation des lignes.

La stratégie qui sera mise en œuvre répond à quatre objectifs :

- Optimiser l'offre (meilleure complémentarité avec le train, avec les lignes urbaines de TPM, avec les lignes dédiées au transport scolaire) ;
- Accélérer les dessertes (utilisation des autoroutes) ;
- Mieux desservir les quatre pôles majeurs de l'aire toulonnaise et les grands sites d'activité (Pôle est, Pôle ouest, Signes) ;
- Augmenter la fréquence de desserte des transport en communs de l'aire toulonnaise situées en dehors du cœur urbain de l'agglomération.

C. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 et la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de 2000, imposent aux agglomérations de plus de 100.000 habitants d'élaborer un Plan de Déplacements Urbains (PDU). C'est un document d'urbanisme et de planification. Il élabore un projet global d'aménagement du territoire et de gestion des déplacements sur une période de 10 ans. Le PDU cherche donc, conformément à l'esprit de la loi, à réduire la place et l'usage de la voiture au profit de transports publics plus efficaces, de l'encouragement à la marche à pied et au vélo. Le PDU doit s'inscrire en cohérence avec le PRQA PACA.

Arrêté le 23 juin 2005, le PDU de TPM a fait l'objet d'une enquête publique en mars - avril 2006 et n'a pas été encore approuvé. Le projet de PDU de TPM prévoit une planification sur la période 2005-2015.

Le PDU de TPM prévoit la mise en œuvre des 8 orientations suivantes :

1. La diminution du trafic automobile ;
2. Le développement de l'usage des transports collectifs, des moyens de déplacements économes et moins polluants ;
3. L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage ;
4. L'organisation du transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
5. L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie, et souterrain ;
6. L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun et le covoiturage ;
7. La sécurité de tous les déplacements ;
8. Le développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements.

Le SCoT Provence Méditerranée a tenu compte des orientations du PDU.







PARTIE 4.

Les documents qui doivent être compatibles avec le Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée



Les documents, opérations, interventions ou autorisations qui doivent être compatibles avec le SCOT sont les suivants :

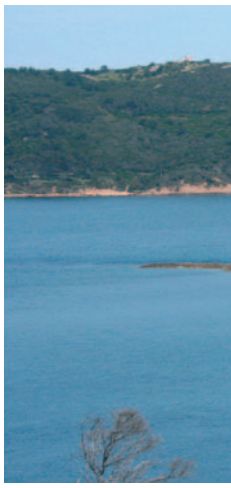
- Programme Local de L'Habitat (PLH),
- Plan de Déplacements Urbains (PDU),
- Schéma de Développement Commercial (SDC),
- Plan Local d'Urbanisme (PLU),
- Carte communale,
- Zones d'Aménagement Différé,
- Zone d'Aménagement Concerté,
- Plan de Sauvergarde et de Mise en Valeur
- Lotissement, remembrement réalisé par une Association Foncière Urbaine et construction soumise à autorisation lorsque ces opérations ou constructions portent sur une SHON de plus de 5 000 m²,
- Constitution, par des collectivités et établissements publics, de réserves foncières de plus de 5 hectares d'un seul tenant,
- délimitation des périmètres d'intervention prévus dans l'article L. 143-1 du Code de l'urbanisme,
- autorisations d'urbanisme commercial prévues par les articles L. 752-1, L. 752-2 et L. 752-15 du Code du commerce et l'article 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientations du commerce et de l'artisanat,
- Déclarations d'Utilité Publique ou Déclaration de projet, aux réserves près de l'article L. 122-15 du Code de l'urbanisme.

—	Territoire du SCoT Provence Méditerranée
Schémas multimodaux de services collectifs de transport prévus par l'article 14-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs.	Schémas supprimés par ordonnance du 8 juin 2005.
Schémas de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) prévus par l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983.	Pas de SMVM sur le SCoT PM, Chapitre individualisé Littoral, voté par les élus du SMSCoT par délibération en 2005
Plans de déplacements urbains prévus par les articles 28, 28-2-1 et 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs.	Projet de PDU sur l'agglomération Toulon Provence Méditerranée
Plans Départementaux des itinéraires de randonnée motorisée prévus part l'article L. 361-2 du Code de l'Environnement.	Pas de Plan Départemental dans le Var -
Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) prévus par les articles L. 212-1 et L.212-2 du Code de l'Environnement.	SDAGE Rhône Méditerranée Corse approuvé en 1996, en cours de révision.
Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) prévus par les articles L.212-3 à L. 212-6 du Code de l'Environnement.	SAGE Gapeau pas encore approuvé.
Plans départementaux ou interdépartementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés prévus par l'article L.541-14 du Code de l'Environnement.	PDPMA du Var 2005, en cours de révision.
Plans régionaux ou interrégionaux d'élimination des déchets industriels spéciaux prévus par l'article L.541-13 du Code de l'Environnement.	Ne concerne pas le SCoT Provence Méditerranée
Plan d'élimination des déchets ménagers d'Ile de France prévu par l'article L.541-14 du Code de l'environnement.	Ne concerne pas le SCoT Provence Méditerranée
Plans nationaux d'élimination de certains déchets spéciaux dangereux prévus par l'article L.541-11 du Code de l'Environnement.	Ne concerne pas le SCoT Provence Méditerranée

Plans ou programmes mentionnés à l'article L122-4 du code de l'environnement	Territoire du SCoT Provence Méditerranée
Schémas départementaux des carrières prévus par l'article L. 515-3 du Code de l'Environnement.	Schéma Départemental des Carrières du Var, approuvé en 2001.
Programmes d'action pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates prévus par le décret n°2001-34 du 10 janvier 2001 relatif aux programmes d'action à mettre en œuvre en vue de la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole.	« Zone déclarée vulnérable aux pollutions nitratées d'origine agricole du département du Var », arrêté du préfet coordinateur de bassin en 1999. 5 communes concernées sur le SCoT Provence Méditerranée : Hyères, La Crau, Le Pradet, Carqueiranne et la Garde.
Directives régionales d'aménagement des forêts domaniales prévues par l'article L.4 du Code forestier.	Directive Régional d'Aménagement Méditerranée Provence Alpes Côte d'Azur - Zone méditerranéenne de basse altitude (Juillet 2006) / ONF
Schémas régionaux d'aménagement des forêts des collectivités prévus par l'article L.4 du Code Forestier.	Schéma Régional d'Aménagement Méditerranée Provence Alpes Côte d'Azur - Zone méditerranéenne de basse altitude (Juillet 2006) / ONF
Schémas régionaux de gestion sylvicole des forêts privées prévus par l'article L. 4 du Code forestier.	
Programmes situés à l'intérieur du périmètre d'un site Natura 2000 visés à l'article R.214-34-1 *(d)* du Code de l'Environnement.	

Explication des choix retenus pour établir le PADD et le DOG





Sommaire





1 - Le « futur engagé » de l'aire toulonnaise qui a fondé l'élaboration du SCoT Provence Méditerranée p. 334

2 - Les défis mis en avant par le diagnostic et de l'état initial de l'environnement p. 336

3 - Les principes généraux issus de l'article L 121-1 guidant les choix retenus dans le PADD et le DOG p. 342

4 - Les choix retenus p. 344



Introduction

Ce chapitre constitue le cinquième élément du rapport de présentation, tel que prévu dans l'article R. 122-2 du code de l'urbanisme. Il « explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales... ».
Il joue le rôle de transition entre le rapport de présentation et le projet (PADD et DOG).

Les choix effectués dans le PADD et le DOG du SCoT Provence Méditerranée ont été guidés par trois éléments :

- Le « futur engagé » tel qu'il se dessinait en 2004, au début de la démarche du SCoT Provence Méditerranée, c'est-à-dire les projets des collectivités et des acteurs publics (engagés ou avancés dans leur réflexion), les acquis du territoire ou la « nouvelle donne » socio-économique et environnementale de l'aire toulonnaise ;

- Les défis à relever pour l'aire toulonnaise, identifiés à partir des constats du diagnostic territorial et de l'état initial de l'environnement et qui permettent d'infléchir certains scénarios «au fil de l'eau».
Ces défis sont définis dans l'explication des choix retenus afin de mieux les synthétiser et les croiser ;

- Les principes de développement durable et de développement équilibré du territoire, de mixité sociale, de diversité des fonctions urbaines, de réponse aux besoins des populations, de préservation de l'environnement, précisés par l'article L 121-1 du code de l'urbanisme, ainsi que les objectifs et exigences de préservation de l'environnement établis à l'échelle nationale ou supra nationale. Le SCoT Provence Méditerranée doit assurer la déclinaison locale de ces principes et objectifs.

Ces trois éléments, souvent convergents, ont permis de définir les choix effectués pour élaborer et orienter la stratégie de développement durable du SCoT Provence Méditerranée. Celle-ci est inscrite dans les objectifs du PADD et se trouve déclinée dans les orientations du DOG.

L'explication des choix retenus consiste à apprécier et à justifier la pertinence des objectifs du PADD et des orientations du DOG, au regard de ces trois éléments.

Le PADD et le DOG doivent permettre de trouver des alternatives à certaines dynamiques du scénario «au fil de l'eau» pour inscrire l'aire toulonnaise dans un développement durable.

Il s'agit également de vérifier la cohérence entre les documents du SCoT Provence Méditerranée : par exemple, le PADD répond-il aux enjeux ressortis du diagnostic et de l'état initial de l'environnement et le DOG traduit-il les objectifs du PADD ?

1

Le « futur engagé » de l'aire toulonnaise qui a fondé l'élaboration du SCoT Provence Méditerranée



Le SCOT Provence Méditerranée constitue le premier document de planification de l'aire toulonnaise. Cette démarche est dans ce sens une réelle avancée pour le territoire.

Le SCOT Provence Méditerranée a été élaboré dans un contexte de forte attractivité. Dans ce cadre, le projet de SCoT s'est établi sur une estimation de croissance démographique d'environ 50 000 habitants supplémentaires d'ici 2020, en prenant 2004 comme année de référence. Cette estimation a été retenue en prolongeant les tendances connues dans les années 1990.
Cette attractivité ne constituerait pas un problème si d'autres facteurs ne venaient contrarier les conditions d'un véritable développement durable de l'aire toulonnaise : raréfaction des ressources foncières, forte consommation de l'espace, pressions sur certains espaces agricoles et naturels, saturation des réseaux routiers et autoroutiers, tensions foncières et immobilières, insuffisance de l'offre en logements, accroissement des risques et des enjeux énergétiques ...
Le SCOT doit répondre aux évolutions sociales et économiques de l'aire toulonnaise : impératifs environnementaux, nouveaux rythmes de vie, nouvelles exigences des habitants quant à leur cadre de vie quotidien ou aux modes d'habiter et aux formes de mobilités, tendances aux ségrégations sociales et spatiales, nouvelles formes de gouvernance...

En outre, le SCoT s'appuie sur des projets leviers et des grands investissements publics programmés, qu'il doit articuler et mettre en cohérence :

- les grandes infrastructures prévues ou en cours de réflexion concernant le système de transport métropolitain :

- les projets liés à la grande accessibilité ferrée de l'aire toulonnaise et du Var,

- le deuxième tube permettant d'améliorer les mouvements est-ouest et de diminuer les trafics dans le centre urbain de Toulon,

- la mise à 2x3 voies de l'A 57 à l'Est de Toulon,

- le développement d'un système de transports collectifs en site propre,

- les projets routiers du Conseil général du Var et de l'Etat qui doivent être mis en perspective avec une armature complète des modes de déplacements. Ainsi, le SCoT s'appuie sur le PDU de TPM et le Schéma Départemental du Var du Conseil général qu'il doit articuler avec les autres politiques de déplacement,

- la redynamisation urbaine et le renforcement des centralités, notamment avec les grands projets urbains de Toulon et de la Seyne (ANRU, ZFU,..),

- le développement des grands équipements, notamment avec le développement de l'Université et de l'enseignement supérieur et le redéploiement des équipements de santé,

- le «Grand Projet Rade» qui doit favoriser les synergies entre les collectivités locales, l'Etat, la CCIV, l'ensemble des industriels, la Marine nationale, le Syndicat mixte varois des ports du levant, le Pôle Mer PACA et entre les projets économiques, urbains, patrimoniaux et environnementaux,

- le rapprochement entre l'offre et la demande en logements, en s'appuyant sur le PLH de TPM et les politiques d'habitat dans les autres secteurs,

- un positionnement économique qui s'affirme autour du Pôle Mer PACA, pôle de compétitivité à vocation mondiale, et des domaines d'excellence privilégiés de l'aire toulonnaise en définissant une stratégie spatiale d'implantation,

- l'accompagnement de l'aire toulonnaise dans son Projet Métropolitain (l'aire toulonnaise a été lauréate de l'appel à projet coopération métropolitaine en 2005), c'est-à-dire conforter et stimuler son changement d'échelle, sa nouvelle envergure et son positionnement à l'échelle européenne et méditerranéenne,

- la prise en compte des territoires voisins et le souci de cohérence avec leur politique territoriale,

- le positionnement de l'aire toulonnaise dans l'arc méditerranéen.

2

Les défis mis en avant par le diagnostic et l'état initial de l'environnement



Le diagnostic et l'état initial de l'environnement ont mis en évidence les constats et les dynamiques majeurs de l'aire toulonnaise. Sur cette base, il s'agit de définir, dans une optique prospective, ce qui est « en jeu », c'est-à-dire ce qui constitue les défis à relever pour le SCoT et les directions à prendre.

Les défis de l'aire toulonnaise sont regroupés en quatre familles (leur classification ne dépend pas leur degré d'importance, tous étant de même niveau) :

- les défis environnementaux,
- les défis liés au fonctionnement et à l'équilibre du territoire,
- les défis sociaux,
- les défis économiques.

A. Les défis environnementaux

a. La maîtrise de la consommation d'espace

L'aire toulonnaise se caractérise par une forte attractivité et par un développement extensif, mode de développement à l'œuvre depuis plusieurs décennies. Dans ce contexte, la consommation de l'espace menace le capital naturel et agricole et le foncier devient une ressource stratégique à optimiser.
Le diagnostic a montré que les extensions urbaines nécessaires et le degré d'optimisation du foncier disponible pour répondre aux besoins en habitat et en développement économique dépendent principalement de trois éléments : la capacité à favoriser largement le renouvellement urbain comme mode de développement et le fait de mettre en oeuvre des formes urbaines économes d'espace dans les espaces d'extension.

Le(s) défi(s) à relever :

• définir un nouveau mode de développement en définissant le bon équilibre entre extension et renouvellement urbain,

• optimiser le développement dans les sites d'extension en promouvant notamment des formes urbaines économes en espace.

b. La préservation du capital naturel et agricole de l'aire toulonnaise

Le diagnostic et l'état initial de l'environnement ont montré que l'aire toulonnaise disposait d'un patrimoine naturel et agricole exceptionnel. Ce capital constitue un des premiers facteurs de son attractivité touristique et résidentielle.

La surface des espaces naturels est restée relativement stable depuis 1972. De plus, les espaces naturels sont aujourd'hui relativement bien protégés. Néanmoins, certains restent vulnérables, du fait d'une forte pression urbaine, de leur grignotage au fil du temps, de leur fréquentation importante...

En revanche, les espaces agricoles, en forte diminution depuis 1972, sont les plus menacés par le développement de la métropole toulonnaise, en particulier ceux situés aux abords des espaces déjà urbanisés. Ils sont fortement exposés aux phénomènes de spéculation foncière.

En parallèle, les grands paysages les plus emblématiques ont été préservés, même si l'aire toulonnaise connaît une urbanisation diffuse au sein de certains espaces naturels et agricoles. Celle-ci favorise des paysages « d'entre-deux » qui tendent à modifier les identités des secteurs et à banaliser les paysages du quotidien.

Le(s) défi(s) à relever :

• assurer la préservation durable du capital naturel et agricole,

• pérenniser la vocation et le potentiel des espaces agricoles sur le long terme, rendre lisible leur devenir et garantir ainsi le développement de l'activité agricole,

c. La mobilisation et la gestion économe et durable des ressources

L'aire toulonnaise fait face à la question de l'approvisionnement en granulat. Elle vit en la matière, depuis 2005, une situation de monopole et de dépendance vis-à-vis de l'extérieur.

En ce qui concerne la ressource en eau potable, l'alimentation paraît assurée sur le long terme dans l'aire toulonnaise, en prenant en compte les prévisions de croissance démographique.

La qualité des eaux terrestres et marines sur les segments côtiers de l'aire toulonnaise reste fragi-

le, même si le mauvais traitement des eaux usées est en passe d'être réglé avec les travaux de mise en conformité des rejets de stations d'épuration.

Le(s) défi(s) à relever :

- assurer l'approvisionnement durable en granulat et réduire la dépendance vis-à-vis de l'extérieur,
- diversifier et équilibrer les ressources en eau, moderniser les ouvrages de distribution,
- préserver ou restaurer le bon état écologique des cours d'eau et des milieux aquatiques.

d. La réduction des pollutions et de l'impact des activités humaines

La problématique du traitement des déchets ménagers et assimilés se posera fortement dans les années à venir pour l'aire toulonnaise, étant donné la saturation existante ou à venir des installations de traitement et des sites d'enfouissement. De même, la gestion des déchets du BTP ne fait toujours pas l'objet d'une solution pleinement durable et satisfaisante.
La qualité de l'air connaît des dépassements réguliers de valeurs règlementaires pour la protection de la santé pour les oxydes d'azote, les poussières en suspension et l'ozone, en particulier dans le coeur de l'agglomération toulonnaise. L'étalement urbain, couplé à une insuffisance du réseau de transports en commun et du développement des modes doux, est à la source de cette dégradation.

Le(s) défi(s) à relever :

- améliorer de façon durable le traitement et la gestion des déchets,
- relever l'enjeu sanitaire en matière de qualité de l'air.

e. La réponse aux défis énergétiques

En matière d'énergie l'aire toulonnaise présente, comme pour les granulats, une très forte dépendance vis-à-vis de l'extérieur, due notamment à sa très faible production locale, aux besoins croissants liés au développement futur du territoire et à une organisation de l'espace qui n'a pas jamais été projetée dans un souci d'économie d'énergie.

Le(s) défi(s) à relever :

- planifier un développement durable de l'aire toulonnaise dans un souci de réduction des consommations énergétiques,
- promouvoir les énergies renouvelables et favoriser une production locale.

B. Les défis liés au fonctionnement et à l'équilibre du territoire

a. La localisation du développement à proximité des transports collectifs

Depuis plusieurs décennies, le développement urbain s'est organisé à partir des axes routiers et autoroutiers, avec pour conséquence l'augmentation de l'usage de la voiture. L'absence d'un réseau de transports collectifs performant et d'une planification territoriale volontariste dans l'aire toulonnaise explique en grande partie ce phénomène.

Le(s) défi(s) à relever :

- projeter l'organisation du territoire en fonction des axes structurants de transports collectifs, en les considérant comme la colonne vertébrale du développement urbain et de l'implantation des équipements. Ce principe permettra de répondre plus facilement à d'autres défis : faciliter l'usage des transports collectifs, limiter le phénomène de périurbanisation et réduire la congestion des axes routiers et autoroutiers.

b. Le développement d'un réseau de transports collectifs performant et la définition d'une politique globale de stationnement

Le diagnostic a souligné qu'il n'existe pas actuellement d'alternative crédible à l'usage de la voiture pour les déplacements métropolitains et de proximité. L'aire toulonnaise souffre d'une faiblesse de l'offre de transports collectifs (fréquence, horaires.....), d'un manque d'axes structurants, de l'absence de véritables pôles d'échanges intermodaux et de l'inexistence de politique d'interconnexion entre les réseaux.

De plus, l'aire toulonnaise ne dispose pas de réseau structuré et connecté pour les modes doux.

Le(s) défi(s) à relever :

• doter l'aire toulonnaise d'un véritable système de transports collectifs métropolitain qui offre un niveau de service compétitif face à l'automobile (temps de parcours, fréquence des dessertes, facilité d'usage) et qui contribue à limiter l'émission de gaz à effets de serre,

• mettre en place, concomitamment, une politique de stationnement cohérente et globale, qui favorise l'utilisation des transports collectifs et qui décongestionne les centres-villes du trafic automobile.

• compléter le système de transports collectifs par un véritable maillage des modes doux.

c. La limitation du phénomène de périurbanisation

Au cours des 30 dernières années, le développement s'est largement dispersé et diffusé au-delà de l'agglomération, ce qui a eu pour conséquence de renforcer les problèmes de déplacements, d'augmenter la longueur des trajets domicile-travail, de dévitaliser les pôles majeurs, que sont notamment les centres-villes de Toulon et de La Seyne, de fragiliser les espaces agricoles et les espaces naturels.

Cette périurbanisation est notamment due à l'inadaptation des types de logements aux besoins des ménages et à l'insuffisance de l'offre foncière et immobilière dans le cœur urbain de Toulon Provence Méditerranée. Ceci exerce une forte pression sur les autres secteurs de l'aire toulonnaise et rend plus difficile la réponse aux besoins en logement des habitants.

Le(s) défi(s) à relever :

• définir le rôle respectif de chaque secteur, et de chaque pôle, dans l'accueil du développement, en veillant à un nouvel équilibre qui diminue la pression démographique dans les secteurs hors TPM,

• rendre plus attractif les centres-villes.

d. L'affirmation des centralités et la structuration du territoire par le renforcement des pôles

L'aire toulonnaise est constituée de nombreux pôles urbains et villageois de taille relativement importante qui se caractérisent par un bon niveau de services et d'équipements, suffisant pour satisfaire la plupart des besoins quotidiens de proximité.

Elle est structurée par quatre pôles majeurs, dont deux sont inclus dans la rade. Leur rayonnement et leur influence concernent l'ensemble de l'aire toulonnaise. Cependant, les centres-villes de Toulon et de La Seyne ne jouent pas complètement leur rôle de centralité urbaine, dynamique et attractive, en proportion avec leur poids démographique.

Le(s) défi(s) à relever :

• redéfinir une armature des pôles pour mieux équilibrer le niveau de service et d'équipements à l'échelle de l'aire toulonnaise, en reconnaissant que tous les pôles ne peuvent pas jouer le même rôle et en confortant les pôles majeurs, vecteurs de développement,

• favoriser la redynamisation des centres-villes de Toulon et de La Seyne.

e. L'équilibre entre préservation et valorisation du littoral

Le littoral est le premier facteur d'attractivité de l'aire toulonnaise. Cet espace, bien que très convoité, accueille des espaces naturels exceptionnels. Aujourd'hui, les espaces littoraux subissent une forte pression sans pour autant faire l'objet d'un projet spécifique planifiant son devenir.

Le(s) défi(s) à relever :

• faciliter l'élaboration d'un projet du littoral, terrestre et maritime, en précisant les modalités d'application de la Loi Littoral et en prenant en compte les espaces littoraux voisins. En redéfinissant, à l'échelle de l'aire toulonnaise, les nouveaux équilibres et usages de cette entité, il s'agit de répondre, sur le long terme, au défi de la préservation des espaces naturels littoraux tout en ne sanctuarisant pas cet espace, porteur de développement économique et lieu de vie d'un grand nombre d'habitants.

C. Les défis sociaux

a. La réponse aux besoins en logements et la répartition équilibrée de l'offre

Alors que l'aire toulonnaise connaît une importante pression sur le marché du logement, elle enregistre en parallèle une faiblesse de la production et un manque de diversification des types de logement. Cette tendance s'observe tout particulièrement pour les logements sociaux.

Ce phénomène accentue l'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier, et ne permet pas de constituer une offre adaptée à la solvabilité des ménages. De plus, la production de logements n'est pas planifiée à l'échelle de l'aire toulonnaise et ne facilite pas ainsi une réponse globale à cette défaillance.

Le(s) défi(s) à relever :

- répondre aux besoins en logements de l'aire toulonnaise, en affirmant des objectifs quantitatifs et qualitatifs de production de logements à l'échelle de l'aire toulonnaise, ceci afin d'assurer une véritable mixité sociale,

- répondre aux besoins en logements sociaux, dans les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU comme dans les autres communes. La demande pour ce type de logements ne se concentre pas uniquement dans les communes soumises à l'article 55. L'offre doit être répartie et équilibrée à l'échelle de l'aire toulonnaise,

- faciliter et guider l'élaboration d'une stratégie foncière.

b. La promotion d'un cadre de vie urbain de qualité

Le déficit d'attractivité et d'urbanité des centres-villes de La Seyne et de Toulon s'explique en partie par la diminution de leur population, par le déficit d'animation et par la prégnance de la circulation automobile et ses conséquences en matière de nuisances sonores ou olfactives. Certains de ces constats se retrouvent dans plusieurs centres-villes de l'aire toulonnaise.

Le(s) défi(s) à relever :

- engager le renouveau urbain des centres-villes, favoriser leur attractivité (résidentielle, commerciale, culturelle, ludique...),

- renforcer la cohésion et la mixité sociales et spatiales, réintroduire la « ville ordinaire » (services, commerces, qualité des espaces publics, accessibilité) dans les grands ensembles.

- favoriser dans les projets d'aménagement la prise en compte des modes doux.

c. La mise en valeur du patrimoine bâti et urbain et des entrées de ville

L'aire toulonnaise dispose d'un patrimoine bâti et urbain relativement riche et de qualité, tant en termes paysagers, architectural, culturel, historique, qu'identitaire... Il participe, comme le patrimoine naturel, à la qualité des paysages du quotidien.

Le paysage visible depuis les grandes voies routières joue un rôle de vitrine du territoire. Or, l'aire toulonnaise ne fait pas l'objet d'un traitement paysager des espaces situés le long de ces pénétrantes, notamment des espaces d'activités. La qualité des abords de ces voies est le plus souvent médiocre et banalisée.

Le(s) défi(s) à relever :

- considérer les paysages d'entrées de ville et d'agglomération comme des vecteurs de l'image de l'aire toulonnaise, au même titre que ses grands paysages naturels,

- inciter à un traitement paysager et à des aménagements de qualité des espaces visibles depuis les entrées de ville et d'agglomération.

d. La valorisation de la diversité géographique et du génie des lieux

L'aire toulonnaise, territoire relativement vaste, est composée de différentes entités géographiques, aux caractéristiques et aux logiques propres, en termes géomorphologiques, paysagers, socio-économique, écologiques... Cette diversité constitue une des principales richesses du territoire.

Le(s) défi(s) à relever :

- promouvoir des modes de développement en cohérence avec les identités et les caractéristiques des sites (liens avec l'urbanisation existante, principes d'aménagements paysagers, formes urbaines, etc.),
- affirmer le rôle de chaque secteur dans la politique territoriale globale de l'aire toulonnaise.

e. La réduction de l'exposition aux risques et la prise en compte du risque dans les projets d'aménagement et de développement

Le territoire du SCoT est fortement soumis aux risques inondation et incendie. Ces risques ont été notamment aggravés par les modes d'urbanisation et par le manque de gestion des cours d'eau et des espaces boisés. Les risques pyrotechniques liés aux activités militaires concernent de manière très forte la rade de Toulon.

Le(s) défi(s) à relever :

- prendre en compte les risques et promouvoir les projets d'aménagement et de développement visant à les réduire, principalement en ce qui concerne les risques incendie.

C. Les défis économiques

a. Le rayonnement et le positionnement métropolitain de l'aire toulonnaise

Le diagnostic a fait le constat de la faiblesse du rayonnement métropolitain de l'aire toulonnaise : absence de véritable centralité métropolitaine, peu d'équipements métropolitains, pas de site technopolitain de niveau régional et national, peu d'emplois métropolitains supérieurs et d'étudiants au regard du poids démographique, une relative dépendance aux grandes infrastructures de transport des métropoles voisines...

Le(s) défi(s) à relever :

- renforcer le positionnement métropolitain de l'aire toulonnaise au sein de l'arc méditerranéen et au plan européen,
- mettre en oeuvre une politique de grands projets, sur le plan économique et urbain,
- doter l'aire toulonnaise d'équipements d'échelle métropolitaine, en rapport avec son poids démographique,
- affirmer un espace qui concentrerait une grande partie des activités et des équipements métropolitains et qui permettrait la visibilité des grands projets.

b. La compétitivité et la performance de l'activité économique, l'équilibre de l'offre commerciale

Le diagnostic a souligné que le développement économique du territoire est pénalisé par cinq éléments majeurs : l'absence de stratégie globale à l'échelle du SCoT, le déficit de qualité des espaces d'activité économique, la diminution des espaces agricoles et le manque de lisibilité sur leur devenir, une situation de dévitalisation économique des centres-villes.

Le(s) défi(s) à relever :

- élaborer une stratégie de développement économique à l'échelle de l'aire toulonnaise en organisant un réseau de sites d'activités et en privilégiant des axes de développement,
- favoriser la redynamisation économique et commerciale des centres-villes,
- maîtriser les implantations commerciales afin de trouver un équilibre dans la répartition de l'offre.



3

Les principes généraux issus de l'article L 121-1 guidant les choix retenus dans le PADD et le DOG



Les schémas de cohérence territoriale [...] déterminent les conditions permettant 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 urbain et dans l'habitat rural, 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 équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation 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, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

4

Les choix retenus



Afin de faciliter la compréhension et la lisibilité du projet et d'assurer la cohérence entre les deux documents, une trame identique a été retenue dans le PADD et le DOG : les trois grands objectifs du PADD se traduisent dans le DOG par trois grandes orientations.

A. Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire

a. Les objectifs poursuivis par le PADD :

Le SCoT définit en premier lieu pour l'aire toulonnaise les modalités d'une véritable cohérence territoriale, d'un fonctionnement optimisé et d'un équilibre entre préservation et développement. Il répond par là à l'absence historique de planification territoriale globale dans l'aire toulonnaise.

Dans ce cadre, il considère la préservation des espaces naturels et agricole et de la biodiversité du territoire comme une priorité et garantit la durabilité de ce capital.

Dans un deuxième temps, il fixe les principes du nouveau mode de développement de l'aire toulonnaise qui permettra de réduire fortement la consommation de l'espace et de répondre aux nouvelles aspirations des habitants. Par une meilleure organisation spatiale, il vise à promouvoir une métropole plus économe en énergie et plus structurée autour de ses pôles.

Pour répondre notamment aux besoins de logements, le SCOT fait le choix de développer certains espaces à dominante agricole et naturelle.

De même, il fait le choix de considérer une certaine partie des espaces d'habitat diffus et aéré comme potentiellement développable.

Afin de limiter le phénomène de périurbanisation et d'étalement urbain, le SCoT fait également le choix de recentrer le développement dans le cœur urbain de l'agglomération pour refaire jouer son rôle moteur à l'agglomération et pour rapprocher les habitants de leurs lieux de travail.

b. Pour traduire ces objectifs, le DOG :

- détermine et identifie les espaces naturels et agricoles à préserver,

- définit les orientations générales relatives à la délimitation, la préservation et à la valorisation des espaces naturels, agricoles et des cours d'eau, en précisant notamment les dispositions de la Loi littoral concernant les espaces remarquables et les coupures d'urbanisation (L 146-6),

- précise les principes qui permettront de structurer le développement à partir des pôles en les définissant et en leur attribuant un rôle en termes de niveau de rayonnement ; précise également les critères de localisation des équipements et de services,

- définit les orientations qui privilégient le renouvellement urbain et localise les sites d'extension à vocation d'habitat et d'activités,

- propose des formes urbaines et des types d'ambiance dans lesquelles les collectivités inscriront leurs opérations d'aménagement au sein des sites d'extension,

- précise plus largement les orientations générales de développement et d'aménagement, notamment en ce qui concerne le développement dans les espaces bien desservis par les transports collectifs et le recentrage du développement au sein des espaces urbains du cœur de l'agglomération.

B. Afficher les axes de développement de l'aire toulonnaise

a. Les objectifs poursuivis dans le PADD :

Dans quatre domaines, le SCoT affiche les choix stratégiques de développement et les objectifs à atteindre pour répondre aux besoins et aux ambitions de l'aire toulonnaise : rayonnement métropolitain, développement économique, politique de l'habitat et offre de transports collectifs.

Le SCoT vise à renforcer l'attractivité et la compétitivité de la métropole toulonnaise sur le plan national et international en développant les coopérations avec les autres territoires, en particulier avec ceux de l'aire marseillaise.

Le SCoT définit une stratégie économique globale qui facilite les complémentarités entre les territoires de l'aire toulonnaise, diversifie sa structure économique et renforce la performance et la qualité de ses espaces économiques.

Le SCoT vise à satisfaire les besoins en logements, en quantité et en qualité des habitants de l'aire toulonnaise. Il s'agit de répartir de façon équilibrée et diversifiée l'offre de logements à l'échelle de l'aire toulonnaise et de promouvoir la mixité sociale, c'est-à-dire accroître notamment la production de logements sociaux.

Le SCoT fait le choix d'identifier les sites d'extension prioritaires, à vocation dominante d'habitat, qui permettront de répondre aux besoins de logement de l'aire toulonnaise.

Le SCoT considère le développement des transports collectifs comme une priorité pour répondre à l'accroissement des déplacements et pour planifier le développement. L'amélioration de l'offre et de la desserte doit rendre crédible les alternatives à la voiture, limiter l'émission des gaz à effet de serre et faciliter la mobilité pour tous.

b. Pour traduire ces objectifs, le DOG :

- précise les axes et les sites prioritaires supports au développement et au rayonnement métropolitains ; vise notamment à conforter le positionnement de l'aire toulonnaise en confortant les équipements liés à la grande accessibilité,

- détermine l'armature économique de l'aire toulonnaise en identifiant les principaux sites et en leur attribuant un statut et une vocation ; expose les exigences et les paramètres de qualité permettant d'améliorer les espaces économiques ; détermine la localisation préférentielle des activités en privilégiant notamment une armature commerciale équilibrée,

- fixe un objectif annuel de production de logements neufs, à l'échelle de l'aire toulonnaise et par secteurs, et énonce les objectifs chiffrés relatifs à la production de logements sociaux et à la promotion de la mixité sociale,

- définit les axes structurants de transports collectifs et les pôles d'échanges intermodaux ; précise les éléments qui composent ces axes structurants (train, TCSP, car, desserte maritime) en indiquant notamment les objectifs à atteindre en terme de niveau de desserte ; définit les orientations relatives au stationnement, à la desserte des espaces économiques et touristiques, à l'amélioration du réseau routier et à l'achèvement du réseau autoroutier.

C. Promouvoir un cadre de vie de qualité

a. Les objectifs poursuivis dans le PADD :

Le SCoT place l'homme au cœur de sa démarche de développement et d'aménagement durable. Il promeut ainsi le renouveau urbain autour de la ville apaisée, solidaire et accueillante, prend en compte les nouveaux rythmes urbains, par exemple en rendant accessible les services et équipements de proximité par les modes doux, tend à civiliser et à améliorer ses espaces publics. Il fait de la cohésion sociale et de la solidarité territoriale une de ses priorités.

Il privilégie un développement qui préserve la santé humaine, vise à diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores ou atmosphériques, notamment par une meilleure organisation de l'espace.

Il se fixe comme objectif de maintenir la qualité paysagère au sein des espaces urbains et des entrées d'agglomération, de valoriser les grands paysages emblématiques comme les paysages du quotidien. En ce sens la mise en valeur du potentiel patrimonial, urbain et touristique de la rade de Toulon est un enjeu de niveau métropolitain.

Il prend en compte les risques en encourageant des projets de développement et d'aménagement susceptibles de composer avec et de les minimiser.

Il précise les conditions qui permettront de maîtriser les consommations d'énergie et de promouvoir les énergies renouvelables, de préserver la qualité des ressources, de privilégier les ressources locales et de gérer de manière durable la production des déchets. Le SCoT fait notamment le choix de privilégier la ressource locale en matière de granulat afin de minimiser le coût des transports, en s'efforçant de réduire les incidences paysagères et environnementales.

b. Pour traduire ces objectifs, le DOG :

- précise les conditions et les principes généraux pour développer l'usage des modes doux et améliorer la qualité des espaces publics, pour diminuer l'exposition aux nuisances sonores et atmosphériques,

- formule les orientations visant à améliorer la qualité des entrées de ville et d'agglomération, à prendre en compte le paysage dans les projets d'aménagement, à aménager une armature de parcs et jardins,

- indique la manière de composer avec les risques incendies, inondations et technologiques et en incitant à des projets d'aménagement et de développement qui les réduisent,

- précise les principes qui garantissent et sécurisent, en quantité et en qualité, l'approvisionnement en eau, qui permettent d'économiser cette ressource, préservent la qualité des milieux aquatiques et des eaux de baignade, réduisent la part des énergies non renouvelables en développant celles renouvelables et gèrent de manière durable les déchets,

- détermine les principes qui permettront d'économiser les ressources locales, ou de privilégier leur utilisation lorsqu'il s'agit des ressources en granulat.

Sommaire détaillé

Préambule p. 3

Introduction p. 4

Sommaire général p. 7

Diagnostic territorial p. 9

Sommaire p. 11

Introduction p. 13

Partie 1. Le contexte de l'aire toulonnaise p. 15

1 - **Une métropole méditerranéenne** p. 16
A.l'aire toulonnaise, troisiéme pole démographique du chapelet des métropoles de l'arc méditerranéen p. 17
B. Un territoire ouvert qui entretient d'importantes relationsavec ses voisins p. 20

2 - **Un territoire contrasté : grands espaces de nature et espaces à forte intensité d'occupation humaine** p. 22

3 - **Croissance, démographie et vieillissement** p. 24
A. Une croissance qui tire sasource presque exclusivement de l'attractivité migratoire... p. 25
B. ... et qui se localise essentiellement hors du coeur de l'agglomération p. 25
C. Un vieillissement accentué de la population de l'aire toulonnaise p. 25
D. Une croissance soutenue du nombre de ménage p. 25

Partie 2. Les 8 constats de l'aire toulonnaise p. 27

1 - **Les impasses du développement extensif** p. 28
A. Depuis 40 ans : un développement extensif, fortement consommateur d'espace p. 29
B. La faible intensité de l'urbanisation, premier facteur de la forte consommation d'espace p. 33
C. Un potentiel de renouvellement irbain non négligeable p. 35
D. Le foncier, une ressource stratégique pour le développement de l'aire toulonnaise p. 35

2 - **Des centralités trop faibles ou mal organisées** p. 36
A. L'aire toulonnaise : un espace multipolaire articulé autour de quatre pôles majeurs p. 36
B. La faiblesse commerciale et le manque d'animations des trois grands centres-villes p. 40
C. Un éclatement de la ville qui affaiblit son urbanité p. 40
D. Le développement peu organisé des nouvelles concentrations d'activités économiques et commerciales aux entrées Est et Ouest de l'agglomération p. 40
E. Des risques de concurrence entre les quatre grands pôles de l'aire toulonnaise p. 41
F. La rade de Toulon : un cœur métropolitain encore peu structuré et valorisé p. 42
G. Un maillage équilibré d'équipements et de services publics de proximité p. 42

3 - **Le mode de développement basé sur l'automobile : un facteur aggravant la crise du système de transport** p. 44
A. Malgré l'achèvement programmé du réseau autoroutier p. 44
B. ... l'augmentation continue du trafic routier fait craindre une saturation générale à terme des grands axes de voirie p. 47

C. Un mode de développement qui alimente la croissance des trafics routiers p. 47
D. Une offre de transports collectifs insuffisante et non compétitive face à l'automobile sur les grandes liaisons p. 49
E. Une très faible part de modes doux (marche, vélo) dans les modes de déplacements p. 51
F. Un déficit de maillage et d'aménagement du réseau de voirie traditionnel p. 53
G. Des possibilités de développement du trafic de marchandises à partir de la mer p. 53

4 - La défaillance de l'offre en logement p. 54
A. Une offre quantitative de logements insuffisante... p. 55
B. ... et en décalage avec la solvabilité des ménages p. 56
C. Un éloignement et une ségrégation socio-spaciale qui s'accentuent p. 57
D. Plus qu'une pénurie, une consommation foncière inadaptée p. 59

5 - Une économie handicapée par l'absence de stratégie de développement p. 60
A. Quatre piliers de l'emploi dans l'aire du SCoT... p. 61
B. ... et quelques niches emblématiques p. 61
C. Une baisse du chômage p. 61
D. Un risque de raréfaction de la ressource en main d'oeuvre p. 61
E. Cinq types d'espace économiques p. 62
F. Des centres-villes et des pôles récents en forte concurrence... p. 62
G. ...et des sites économiques et commerciaux souvent mal organisés et aux vocations mal définies p. 63
H. Des espaces agricoles sous pression, une activité agricole dynamique p. 65

6 - Le déficit de rayonnement de l'aire toulonnaise p. 68
A. Une métropole émergente qui peine à affirmer sa place au sein du « chapelet des villes » de l'arc méditerranéen p. 69
B. Absence de grands programmes générateurs de rayonnement européen p. 70
C. De fortes potentialités économiques autour du pôle Mer PACA et des activités technopolitaines p. 71
D. Une « grande accessibilité » relativement dépendante de l'offre existante dans les métropoles voisines p. 71
E. Le tourisme : un secteur d'activité majeur mais peu diversifié p. 72

7 - Le littoral : une absence de stratégie globale de préservation et de développement p. 74
A. Le littoral, l'espace le plus convoité de l'aire toulonnaise p. 75
B. Des espaces naturels littoraux relativement bien préservés p. 75
C. Des usages du littoral parfois contradictoires p. 76
D. La capacité d'accueil du littoral p. 76
E. Des politiques sans projet global et trop sectorielles p. 79

8 - Anticiper les conséquences des grands changements annoncés et des nouveaux rythmes urbains p. 80
A. Un difficile accès aux services pour les actifs p. 81
B. Quelle prise en compte du viellissement de la population? p. 81
C. Une offre culturelle et de loisirs à compléter p. 81

Analyse de l'Etat Initial de l'Environnement p. 85

Sommaire p. 87

Introduction p. 89

Partie 1. Patrimoine et cadre de vie p. 95

1 - Patrimoine écologique p. 96

A. Les richesses écologiques p. 97
B. Les fonctionnalités écologiques p. 111

2 - Patrimoine agricole p. 114
A. Les dynamiques agricoles du territoire p. 114
B. Qualité des sols p. 119
C. Les pratiques agro environnementales p. 121
3 - Patrimoine architectural et urbain p. 122
A. Le patrimoine militaire p. 126
B. Le patrimoine industriel p. 127
C. Le patrimoine de villégiature p. 128
D. Le patrimoine XXème siècle p. 128
E. Le patrimoine local et identitaire p. 129

4 - Paysages p. 130

A. Les grands fondements du paysage de l'aire toulonnaise : le relief, la géologie et la mer p. 130
B. Les grandes dynamiques paysagères du territoire p. 132
C. Une alternance de paysages naturels, agricoles et urbains p. 132
D. Une proximité ville/nature riche et originale p. 135
E. Les sites d'intérêt paysager spécifique de l'aire toulonnaise p. 136
F. Les huit grands ensembles paysagers de l'aire toulonnaise p. 138

5 - Protection et gestion du patrimoine et du cadre de vie p. 148
A. Le Parc National de Port-Cros : nouvelles dimension et gouvernance en préparation p. 149
B. Loi 1930 : sites classés et inscrits p. 151
C. Arrêté de biotope sur les falaises du Mont Caume p. 152
D. Les propriétés et les actions du Conservatoire du Littoral p. 152
E. Les Espaces Naturels Sensibles du département p. 152
F. La politique en matière d'espaces naturels de la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée p. 153
G. Protection et gestion de la forêt p. 153
H. Natura 2000 : outil de gestion en cours d'élaboration sur l'aire toulonnaise p. 153
I - La réserve naturelle régionale des Arbousiers p. 155
J. Application de Loi Littoral p. 155
K. Synthèse p. 155

Partie 2. Ressources p. 157

1 - Ressources géologiques et carrières p. 158
A. Etat des lieux des ressources géologiques et de l'approvisionnement p. 158
B. Les mines p. 161

2 - Eau p. 162
A. La ressource en eau et l'alimentation en eau de consommation p. 163
B. Les eaux pluviales p. 167
C. L'assainissement p. 169
D. Les milieux aquatiques p. 172
E. Les eaux de baignade p. 175

3 - Energie et effet de serre p. 176
A. Productions et consommations énergétiques p. 177
B. Effet de serre p. 177
C. Energies renouvelables : production et potentiel p. 180

Partie 3. Risques p. 183

1 - Risques naturels p. 184
A. Risque inondation p. 185
B. Risque incendie p. 189
A. Mouvement de terrains p. 192

2 - Risques technologiques p. 194
A. Risques technologiques liés aux activités militaires p. 195
B. Risques technologiques liés aux activités civiles p. 198
C. Risques liés aux transports de matières dangereuses p. 201

Partie 4. Pollutions et nuisances p. 203

1 - Qualité de l'air p. 204
A. L'inventaire des émissions polluantes dans l'atmosphère p. 205
B. La qualité de l'air sur l'aire toulonnaise p. 207
C. Pollens et nuisances olfactives p. 209
D. Nuisances olfactives p. 209

2 - Nuisances sonores p. 210
A. Les transports terrestres p. 211
B. Les transports aériens p. 212
C. Les activités culturelles, de loisirs, artisanales, commerciales p. 213
D. Les activités industrielles classées p. 213
E. La cartographie et la planification acoustiques p. 213

3 - Déchets p. 214

A. Une forte production de déchets liés à la population touristique p. 215
B. La collecte sélective et les valorisations matière et organique en progression p. 215
C. Le traitement des ordures ménagères p. 218
D. Les déchets du BTP p. 221
E. Autres types de déchets p. 221

4 - Pollution des sols p. 222
A. Dépôts sauvages p. 224
B. Sédiments portuaires p. 224

Conclusion p. 225

Evaluation environnementale p. 227

Sommaire p. 229

Introduction p. 230

A. Rappel réglementaire p. 230
B. Méthodologie retenue pour le SCoT Provence Méditerranée p. 231

Partie 1. Evaluation des incidences du SCoT sur le patrimoine et le cadre de vie p. 235

1 - Incidences sur la consommation d'espace p. 236
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 237
B. Incidences notables prévisibles p. 237
C. Mesures d'accompagnement p. 238
D. Suivi environnemental p. 238

2 - Incidences sur le patrimoine écologique **p. 240**
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 241
B. Incidences notables prévisibles p. 241
C. Mesures d'accompagnement p. 243
D. Suivi environnemental p. 243

3 - Incidences sur l'agriculture **p. 244**
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 245
B. Incidences notables prévisibles p. 245
C. Mesures d'accompagnement p. 246
D. Suivi environnemental p. 246

4 - Incidences sur les paysages et le patrimoine bâti-urbain **p. 248**
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 249
B. Incidences notables prévisibles p. 249
C. Mesures d'accompagnement p. 250
D. Suivi environnemental p. 251

Partie 2. Evaluation des incidences du SCoT sur les ressources **p. 255**

1 - Incidences sur les ressources en granulats **p. 256**
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 257
B. Incidences notables prévisibles p. 257
C. Mesures d'accompagnement p. 257
D. Suivi environnemental p. 257

2 - Incidences sur l'eau **p. 258**
Incidences sur la ressource en eau et l'alimentation en eau potable **p. 259**
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 259
B. Incidences notables prévisibles p. 259
C. Mesures d'accompagnement p. 260
D. Suivi environnemental p. 260
Incidences sur les milieux aquatiqueset les eaux de baignade **p. 260**
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 260
B. Incidences notables prévisibles p. 260
C. Mesures d'accompagnement p. 260
D. Suivi environnemental p. 260

3 - Incidences sur les ressources en énergie **p. 262**
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 263
B. Incidences notables prévisibles p. 263
C. Mesures d'accompagnement p. 263
D. Suivi environnemental p. 263

Partie 3. Evaluation des incidences du SCoT sur les risques **p. 265**

1 - Incidences sur les risques naturels **p. 266**
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 267
B. Incidences notables prévisibles p. 267
C. Mesures d'accompagnement p. 267
D. Suivi environnemental p. 267

2 - Incidences sur les risques technologiques **p. 268**
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 269
B. Incidences notables prévisibles p. 269
C. Mesures d'accompagnement p. 269
D. Suivi environnemental p. 269

Partie 4. Evaluation des incidences du SCoT en matière de pollutions et nuisances p. 271

1 - Incidences sur la qualité de l'air, les nuisances sonores, l'énergie / l'effet de serre p. 272
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 273
B. Incidences notables prévisibles p. 274
C. Mesures d'accompagnement p. 276
D. Suivi environnemental p. 277

2 - Incidences sur les déchets p. 278
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 279
B. Incidences notables prévisibles p. 279
C. Mesures d'accompagnement p. 279
D. Suivi environnemental p. 279

3 - Incidences sur la pollution des sols p. 280
A. Dynamiques a l'oeuvre / enjeux p. 281
B. Incidences notables prévisibles p. 281
C. Mesures d'accompagnement p. 281
D. Suivi environnemental p. 281

Tableau récapitulatif du suivi environnemental p. 282

Résumé non technique de l'évaluation environnementale p. 285

A. Introduction p. 286
B. Incidences du projet de SCoT sur l'environnement et les mesures d'accompagnement p. 286
C. Suivi environnemental p. 287

Articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement p. 291

Sommaire p. 291

Introduction p. 293

Partie 1. Compatibilité avec les autres documents, plans et programmes p. 295

1 - Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin hydro géographique Rhône Méditerranée p. 296
A. Les orientations fondamentales du DSDAGE impactant le SCoT Provence méditerranée p. 297
B. Les mesures opérationnelles générales du SDAGE impactant le SCoT Provence Méditerranée P. 298
C. Les mesures opérationnelles territoriales du SDAGE impactant le SCoT Provence Méditerranée P. 298
D. Les réponses du SCoT Provence Méditerranée au SDAGE p. 399

2 - Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Gapeau p. 300

3 - Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) / les Plans de Gêne Sonore (PGS) p. 301

Partie 2. Prise en considération des autres documents, plans et programmes p. 303

1 - Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) p. 304

2 - Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Var (PPA) p. 306

3 - Le Schéma Départemental des Carrières (SDC) p. 308
A. Le schéma départemental des carrières du Var a été approuvé par le préfet le 22 novembre 2001 p. 309
B. «Estimation des besoins à venir» : partie 2.2.2.3 du SDC p. 309
C. Partie 2.2.4 du SDC p. 310

4 - Le Plan Départemental de Gestion des Déchets Ménagers et Assimilés et des déchets de l'assainissement du Var p. 312

5 - Programmes d'action pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates... p. 314

6 - La Directive Régionale d'Aménagement des forêts domaniales p. 314

7 - Le Schéma Régional d'Aménagement des forêts des collectivités p. 316

Partie 3. Prise en compte des autres documents, plans et programmes p. 319

1 - En matière de programmes et plan dédiés à l'environnement p. 320
A. Le Schéma Départemental des Ressources et de l'Alimentation du Var p. 321
B. Le Contrat de Baie de la Rade de Toulon p. 321
C. Le Plan départemental de gestion des déchets du Var p. 321
2 - En matière de programmes et plans dédiés aux transports p. 322
A. Le contrat de Plan Etat-Région 2007 p. 322
B. Le Schéma Départemental des Déplacements 2008-2014 p. 323
C. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée p. 323

Partie 4. Les documents qui doivent être compatibles avec le Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée p. 325

Annexe : Plans et documents mentionnés au I de l'article L.122-4 du Code de l'Environnement (avec lesquels le SCoT doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération) p. 326

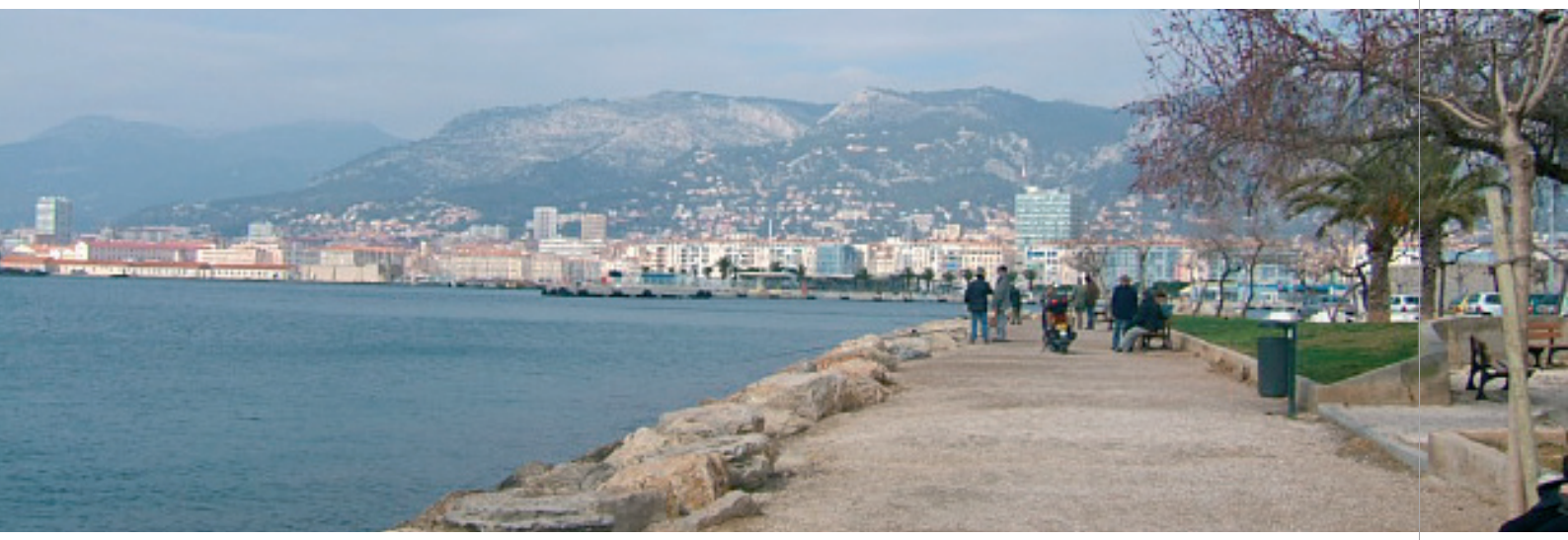
Explication des choix retenus pour établir le PADD et le DOG p. 329

1 - Le « futur engagé » de l'aire toulonnaise qui a fondé l'élaboration du SCoT Provence Méditerranée p. 334

2 - Les défis mis en avant par le diagnostic et de l'état initial de l'environnement p. 336
A. Les dédis environnementaux p. 337
B. Les défis liés au fonctionnement et à l'équilibre du territoire p. 338
C. les défis sociaux p. 340
D. les défis économiques p. 341

3 - Les principes généraux issus de l'article L 121-1 guidant les choix retenus dans le PADD et le DOG p. 342

4 - Les choix retenus p. 344
A. Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire p. 345
B. Afficher les axes de développement de l'aire toulonnaise p. 345
C. Promouvoir un cadre de vie de qualité p. 346



Président du Syndicat Mixte du SCoT : Robert Beneventi
Directeur Général du Syndicat Mixte du SCoT : Jean-Paul Arnaud
Directeur du SCoT : Michel Barriau
Equipe du Syndicat Mixte du SCoT : Bénédicte Torres, Carole Cameli

Directeur de l'AU[dat] : Daniel Droz-Vincent

Chef de projet SCoT à l'AU[dat] : Gilles Perilhou

Equipe de rédaction : Claire Mignet, Gilles Perilhou,
Laurent Pinon, Claire Sacheaud

Ont participé à l'élaboration et à la rédaction :
Nicolas D'Andrea, Fabrice Del Aguila, Marc Esponda, Gabriel Jourdan,
Cécile Mezger, Christian Roeck, Valérie Fayolle

Images : Equipe AU[dat]
Photos : Etat Initial de l'Environnement partie 1 chapitre 1 A.a : Ecomed

Cartographie : Julie Boghossian, Alexandra Philip, Laurent Pinon

Conception graphique : Lydia Pascual



Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée
B.P 537 - 83041 Toulon Cedex 9
Tél. 04 94 05 35 21 - Fax 04 94 05 35 35
contact@scot-pm.com

Parc Technopôle Var Matin - 293 route de la Seyne-sur-Mer
83190 OLLIOULES - Tél. 04 94 62 20 71 - Fax 04 94 62 11 57
audat@wanadoo.fr