

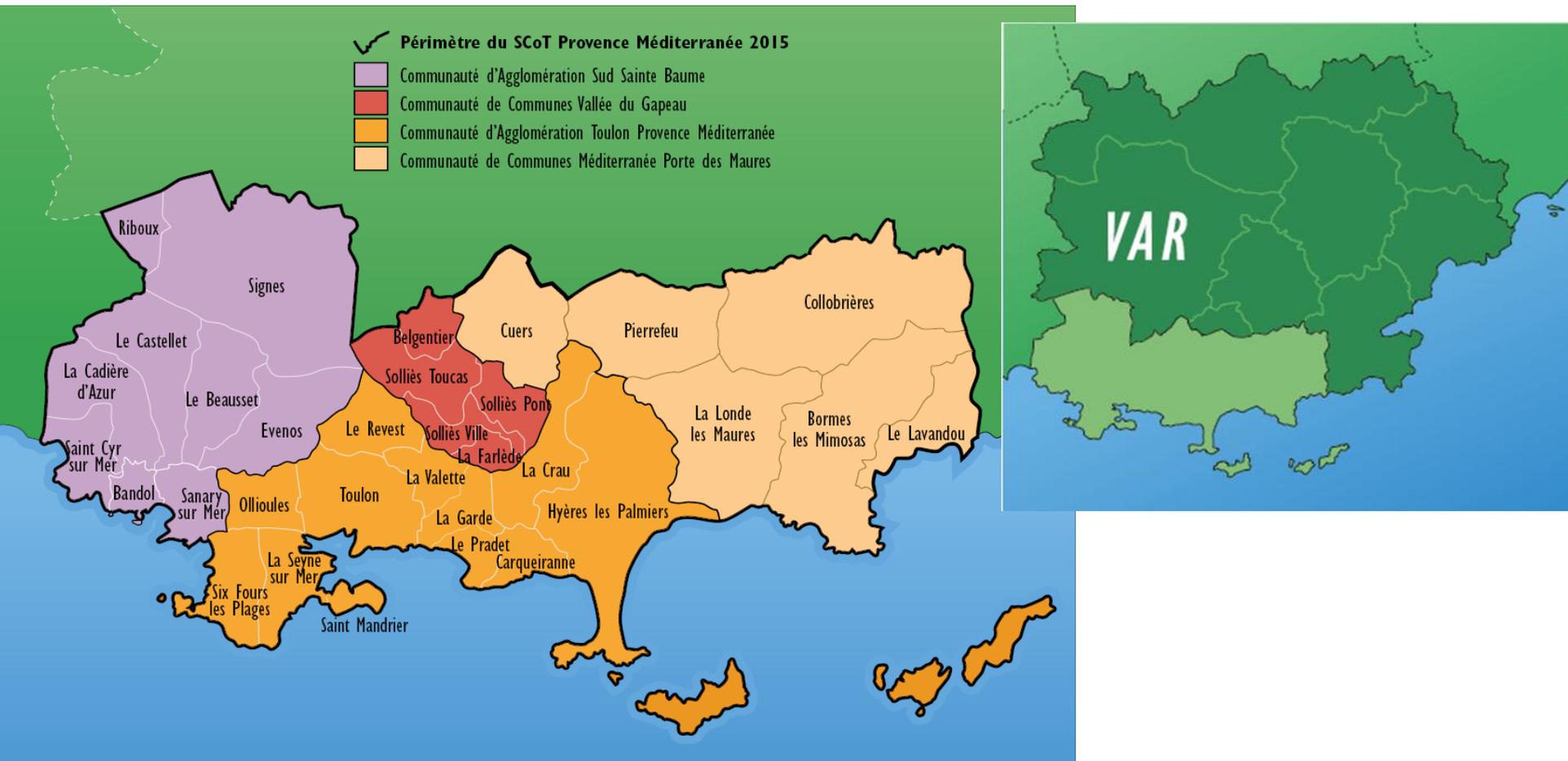


SCoT Provence Méditerranée

3^{ème} réunion Publique

Samedi 19 décembre 2015

Le territoire du SCoT Provence Méditerranée : 125 286 hectares et 547 770 habitants (insee 2012)



- 1- Rappel du contenu de la réunion publique de 2014**
- 2- Etat d'avancement des travaux**
- 3- Partage des 9 constats et pistes d'enjeux**

1- Rappel du contenu de la réunion publique de 2014

2- Etat d'avancement des travaux

3- Partage des 9 constats et pistes d'enjeux

Qu'est ce qu'un SCOT ?

- Un document **d'analyse** et de **connaissance** du territoire ;
- L'expression d'un **projet politique** ;
- Des **orientations** et une **évaluation** environnementale ;
- Un document **opposable**, qui s'inscrit dans un contexte réglementaire précis (documents supérieurs, Code de l'urbanisme ...).

1

Un SCoT approuvé en 2009 en cours de révision :

Les motifs de la révision

1. Intégration de Cuers
2. Volet littoral et maritime
3. Evolutions réglementaires
4. Evolutions territoriales

2

Les évolutions réglementaires depuis 2009 : les nouveaux sujets

1. Consommation d'espace
2. Continuités écologiques
3. Energie – climat
4. Cohérence urbanisme – transport en commun

3

Les 1^{er} éléments de diagnostic

1. Positionnement régional
2. Démographie – logements
3. Économie
4. Agriculture
5. Déplacements

4

1- Rappel du contenu de la réunion publique de 2014

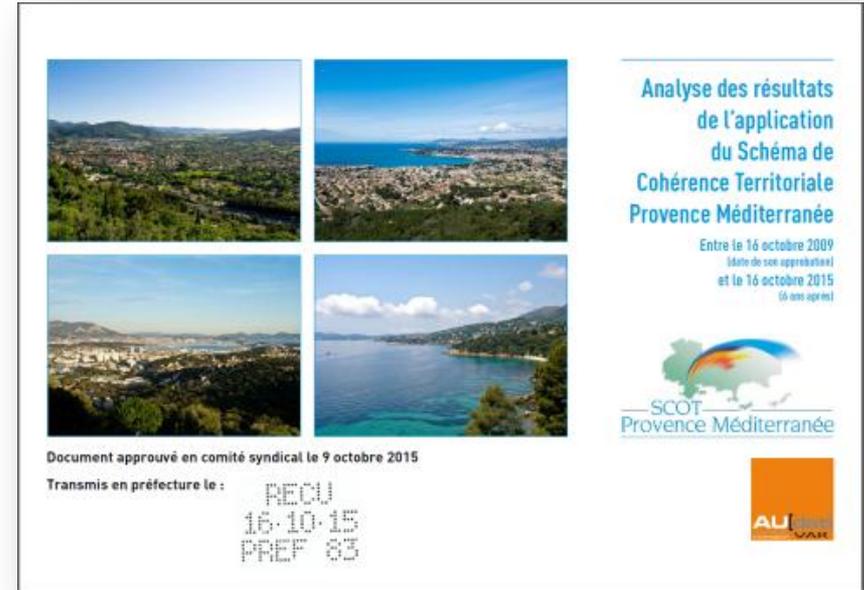
2- Etat d'avancement des travaux

3- Partage des 9 constats et pistes d'enjeux

Un état d'avancement des travaux du SCoT

Les réalisations et les temps forts de l'année 2015

- L'analyse des résultats de l'application du SCoT PM, 6 ans après son approbation
- Les projets de **diagnostic et d'état initial de l'environnement**
- Les travaux de révision du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (**PADD**)
- Une pré-identification des enjeux environnementaux (**évaluation environnementale**)



1- Rappel du contenu de la réunion publique de 2014

2- Etat d'avancement des travaux

3- Partage des 9 constats des pistes d'enjeux

Les 9 constats du projet de diagnostic territorial

C1- Un territoire qui s'affirme dans l'armature urbaine régionale

C2- Une consommation d'espace en diminution

C3- Un territoire riche d'un patrimoine naturel exceptionnel

C4- Un fléchissement de la croissance démographique, une difficulté à retenir les jeunes et les familles, une part croissante des séniors

C5- Un parc de logements en croissance, notamment dans le cœur d'agglomération, une dynamique de renouvellement urbain qui s'affirme, mais des prix qui restent élevés

C6- Un cadre de vie de grande qualité, des espaces urbains qui se rénovent, des marges de progrès sur le paysage urbain des entrées de ville

C7- Une économie dynamique, créatrice d'emplois, les centres-villes restent les premiers « espaces d'activités » du territoire

C8- L'agriculture, un secteur fortement identitaire, entre excellence et fragilité

C9- Un modèle de transport qui consacre toujours la voiture individuelle comme mode dominant, mais connaît des inflexions en cœur d'agglomération, où les transports en commun et les modes actifs gagnent des parts modales

Constat n°1 : Un territoire qui s'affirme dans l'armature urbaine régionale

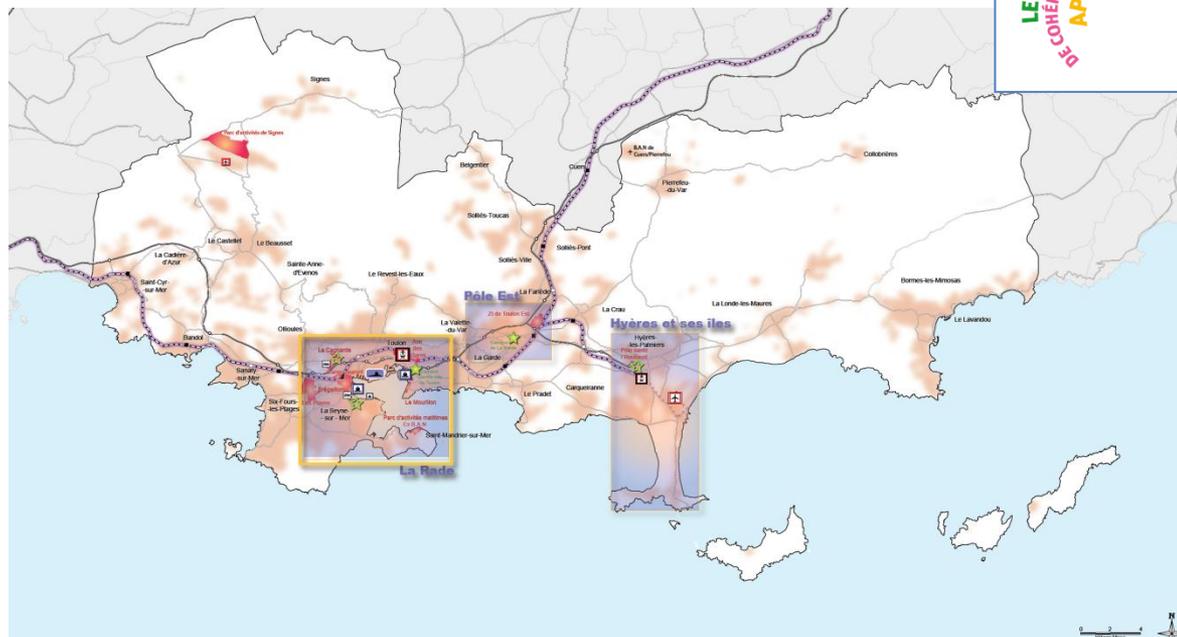
C1- Un territoire qui s'affirme dans l'armature urbaine régionale

Les axes du SCOT 2009

- **Le renforcement du rôle économique euro-méditerranéen de la métropole toulonnaise, en développant l'excellence économique**
- **Le Grand Projet Rade : un projet urbain et économique d'envergure métropolitaine**
- **L'affirmation du rayonnement de l'enseignement supérieur, de la recherche et des activités liées à la santé**
- **La diversification de l'attractivité touristique**
- **Le développement et le rayonnement culturel**

DOG (pages 10 et 11 du document graphique) : Le schéma de l'ambition métropolitaine

LE SCHÉMA
DE CONCORDANCE TERRITORIALE
APPROUVE



Les espaces de l'affirmation métropolitaine

- Grand espace de l'affirmation métropolitaine
- Espace levier métropolitain majeur : la Rade de Toulon

La stratégie de développement métropolitain

Confortement du rôle économique européen et méditerranéen de la métropole toulonnaise

- Principal site technopolitain ou métropolitain
- Activités de défense à conforter
- Site privilégié d'accueil des entreprises du Pôle Mer

Affirmation du rayonnement universitaire et scientifique de la métropole toulonnaise

- ★ Campus universitaire
- ★ Autre site d'implantation privilégié pour les équipements de formation et d'enseignement supérieur

Création d'un réseau de transport collectif métropolitain et confortement de la grande accessibilité

- Aéroport de Toulon-Hyères
 - Aéroport du Castellet
 - Ports de Toulon (Toulon Côte d'Azur, Brégaillon et les espaces portuaires de la Seyne-sur-Mer)
 - Desserte ferroviaire métropolitaine
 - Gare TGV
 - Voie ferrée ouverte au trafic voyageur
 - Gare existante
 - Halte nouvelle à envisager (sous réserve d'une étude d'opportunité)
 - Autre aéroport
 - Autoroute et échangeur existant ou projeté
 - Itinéraire routier principal
- Opportunité de la desserte ferroviaire / TCSP de l'Aéroport Toulon / Hyères à étudier

C1- Un territoire qui s'affirme dans l'armature urbaine régionale

Depuis 2009...le renforcement des fonctions métropolitaines du territoire

- **Une économie qui confirme ses filières d'excellence** (activités marines et portuaires, tourisme balnéaire, santé et bien-être, agriculture, numérique...)
- **Une hausse notable des emplois dans la conception-recherche et les services supérieurs**
- **Le Grand Projet Rade : un grand projet urbain et économique en cours de concrétisation**
 - Une redynamisation du centre-ville de Toulon
 - Une optimisation recherchée du fonctionnement des espaces portuaires
 - La concrétisation de grands projets économiques : technopôle de la mer, PAM de St-Mandrier, Chalucet...
 - Poursuite de l'équipement en réseaux de Très Haut Débit Internet
- **Un maillage d'équipements métropolitains qui s'étoffe :**
 - Enseignement supérieur et recherche : renforcement significatif des pôles de Toulon et de La Valette-la Garde
 - Culture et sport : théâtre liberté, Stade Léo Lagrange, projet d'agrandissement du stade Mayol
 - Santé : hôpital Ste-Musse



Les pistes d'enjeux pour le SCoT 2

1- Le renforcement du rôle économique international de l'aire toulonnaise autour de sites majeurs, en confortant les secteurs clés de l'excellence économique (*Défense, l'industrie et la recherche liées à la mer, activités portuaires et maritimes, filières agricoles à forte valeur ajoutée, activités numériques, tourisme – balnéaire*) :

- Conforter la vocation de développement de sites majeurs : rade de Toulon, rade d'Hyères, Chalucet, technopole de la mer, parc d'activités de Signes, BAN de Cuers-Pierrefeu, les Bormettes...
- Consolider ces sites dans leur rôle de soutien à des filières de compétitivité ou domaines stratégiques

2- Consolider l'accueil et le fonctionnement de grands équipements ou évènements porteurs d'attractivité et de rayonnement (enseignement supérieur et recherche, culture, santé, sport ...)

- Soutenir les projets de développement et de valorisation des grands équipements
- Conforter le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche
- Conforter l'accessibilité des grands équipements par les transports en commun et les modes actifs

3- Conforter la grande accessibilité du territoire

- Consolider le rôle et les fonctionnalités des lieux constituant les portes d'entrée (régionale, euro-méditerranéenne, internationale) du territoire de l'aire toulonnaise : gares / pôles d'échanges multimodaux, Port de Toulon, aéroport international d'Hyères

...

Constat n°2 : Une consommation d'espace en diminution

C2- Une consommation d'espace en diminution

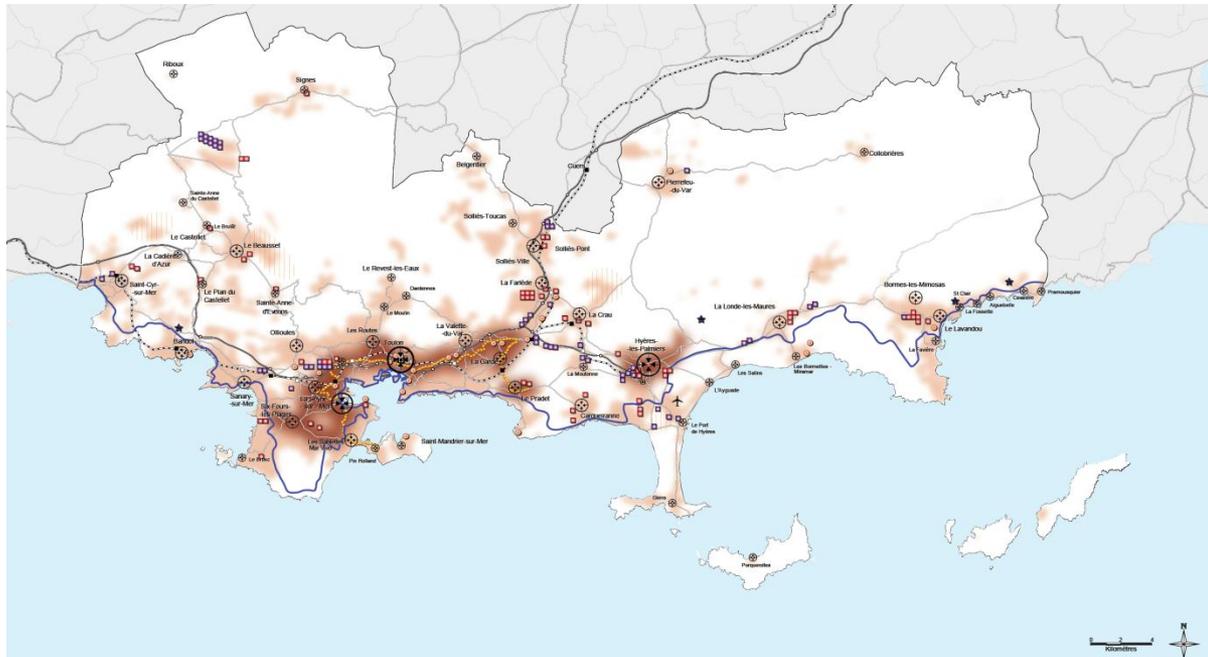


Les axes du SCOT 2009

- **Un objectif 2020 : diviser par trois la consommation d'espace (référence période 1972-2003)**
- **Une priorité : le renouvellement urbain**
- **Environ 1 000 ha de sites d'extension de l'urbanisation**

DOG (p.8 et 9 document graphique) :

Le schéma de l'accueil du développement futur



Les espaces du renouvellement urbain

- Espace urbanisé existant
- Pôle à conforter
- Principal site en mutation
- Espace privilégié de renouvellement urbain autour des axes structurants de transport collectif
- Première ligne de Transport Collectif en Site Propre (déclarée d'utilité publique)
- Principal espace devant faire l'objet d'une réflexion sur son évolution

Les sites d'extension prioritaires

- (un pixel = au maximum 10 ha)
- Vocation à dominante "habitat ou équipement"
 - Vocation à dominante "activités économiques"

L'encadrement du développement par les dispositions de la Loi Littoral

- Limite des espaces proches du rivage
L'ensemble des îles et presqu'îles est compris dans la limite des espaces proches du rivage
- Projet de hameau nouveau intégré à l'environnement (identification non exhaustive)

Les infrastructures de transport

- Autoroute et échangeur existant ou projeté
- Itinéraire routier principal
- Voie ferrée
- Gare nationale (accès TGV et Grandes Lignes)
- Gare existante /Halte nouvelle à envisager (sous réserve d'une étude d'opportunité)
- Aéroport de Toulon - Hyères

C2- Une consommation d'espace en diminution

Depuis 2009...

Un net ralentissement de la consommation d'espace

- 1972-2003 355 ha/an
- 2003-2011 156 ha/an
- 2011-2014 127 ha/an -> soit une réduction par 2,8

Le renouvellement urbain : une réalité

- Multiplication des programmes dans les centres-villes

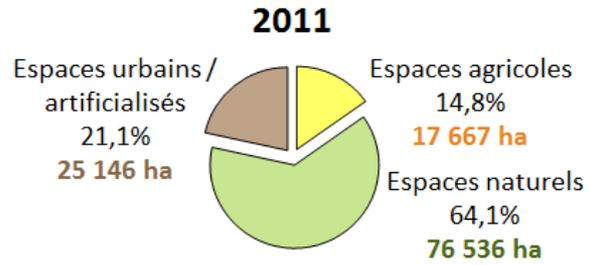
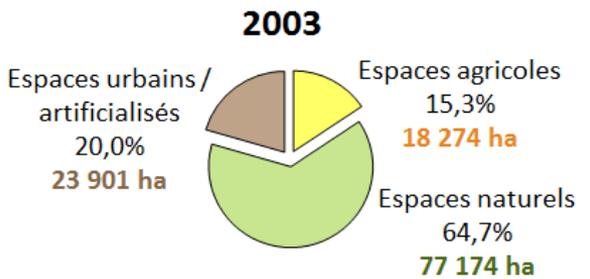
Les sites d'extension identifiés en 2009

- 80% traduits (U ou AU) dans les documents d'urbanisme
- Seulement 10% d'artificialisation constatée en 2015

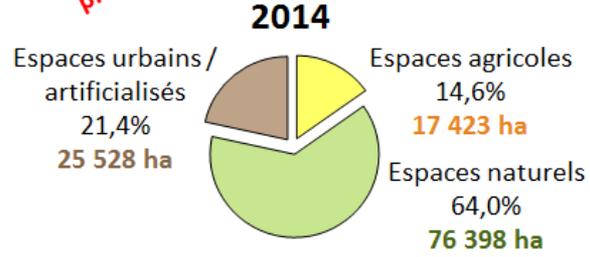
Un cadre réglementaire plus exigeant

- Définir les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés (122-1-4)
- Identifier [...] les espaces dans lesquels les PLU doivent analyser les capacités de densification et de mutation (122-1-2)
- Présenter une analyse de la consommation d'espace au cours des 10 années précédant l'approbation du SCOT (Article L122-1-2).
- Arrêter des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain (Article L122-1-5).
- Justifier les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation ». (Article L122-1-2).

La répartition de l'occupation du sol sur le territoire du SCoT PM approuvé en 2009



Données provisoires



Les pistes d'enjeux pour le SCoT 2

1- La poursuite de la dynamique de renouvellement urbain

- dans une optique d'amélioration du cadre de vie
- en visant l'attractivité résidentielle des centres-villes
- en améliorant la qualité urbaine des grands espaces économiques et notamment des entrées de ville

2- Le renforcement du dispositif de recours aux extensions à l'urbanisation

- en cohérence avec le potentiel de renouvellement urbain et l'estimation des besoins
- dans le respect des espaces à préserver
- dans le respect de critères permettant d'identifier ces espaces de développement (proximité transports collectifs, réseaux, noyaux urbains ...)
- en garantissant une mobilisation effective et qualitative des sites d'extension : vers une stratégie foncière du territoire

3- La poursuite de la promotion de formes urbaines économes en espaces (en renouvellement urbain ou en extension)

...

Constat n°3 : Un territoire riche d'un patrimoine naturel exceptionnel.

C3- Un territoire riche d'un patrimoine naturel exceptionnel

Les axes du SCOT 2009

1. Préserver et valoriser le capital naturel et agricole

- Identifier les espaces à préserver : le réseau vert, jaune et bleu

- Les espaces à dominante naturelle
- Les zones humides, les cours d'eau et fleuves côtiers et leurs ripisylves
- Les espaces à dominante agricole
- Les coupures agro-naturelles
- Les sites d'intérêts paysagers
- Les espaces caractéristiques du littoral

- Des orientations concernant la délimitation, la préservation et la valorisation

2. Concevoir un mode de développement qui compose avec les risques naturels et technologiques

3. Gérer durablement les ressources

DOG (p.4 et 5 document graphique) : **Le réseau vert, jaune et bleu de l'aire toulonnaise**



LE SOCLE DU RESEAU VERT, BLEU ET JAUNE

ESPACE À DOMINANTE NATURELLE

LES ZONES HUMIDES, LES COURS D'EAU ET FLEUVES CÔTIERS ET LEURS RIPISYLVES

ESPACE À DOMINANTE AGRICOLE

LES ESPACES DISPOSANT DE CARACTERISTIQUES PARTICULIERES

LES ESPACES CONSTITUANT DES COUPURES AGRO-NATURELLES

LES ESPACES AGRO-NATURELS CONSTITUANT DES SITES D'INTERET PAYSAGER SPECIFIQUE

LES ESPACES CARACTERISTIQUES DU LITTORAL :

Les espaces définis à l'article L.146-6 du code de l'urbanisme

Les espaces définis à l'article L.146-2 du code de l'urbanisme

*- elle ne représente ni la largeur, ni la profondeur de la coupure d'urbanisation
- elle n'implique pas forcément que la coupure d'urbanisation soit perpendiculaire au littoral*

C3- Un territoire riche d'un patrimoine naturel exceptionnel

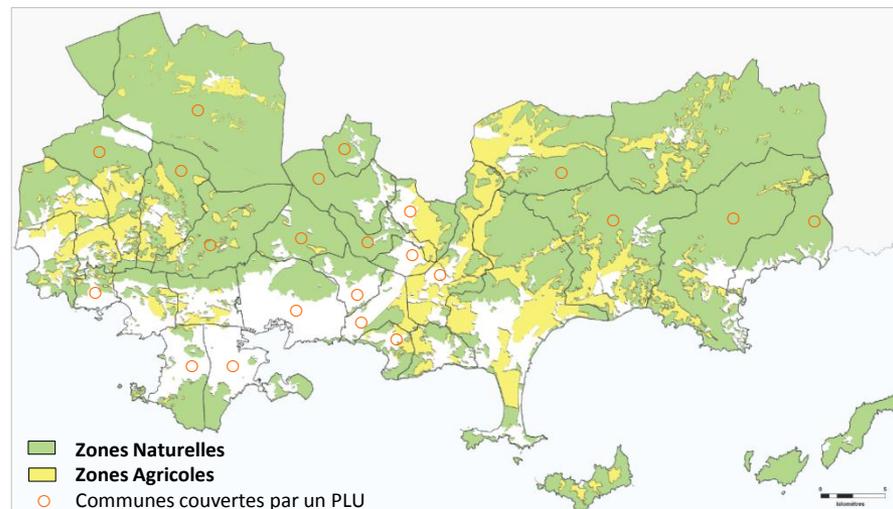
Depuis 2009...

- Le réseau vert, bleu et jaune s'est traduit dans les documents d'urbanisme locaux : aujourd'hui **81,7% du territoire est couvert par un zonage N (zone naturelle) ou A (zone agricole)**.
- Les coupures agro-naturelles, les sites d'intérêt paysager spécifique et les espaces caractéristiques du littoral sont tous préservés.
- Des risques naturels faisant l'objet de nombreux dispositifs de prévention, et de gestion (*incendies, mouvement de terrain, retrait-gonflement des argiles, cavités souterraine et sismique*) avec un enjeu prioritaire sur l'inondation.
- Les conséquences d'un changement climatique à prendre en compte.

Trame verte et Bleue : Une évolution réglementaire importante

Le SCoT « précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques » (CU L.122-1.5)

Les zones naturelles et agricoles dans les documents d'urbanisme (POS/PLU) en vigueur à la date de cette analyse sur le territoire du SCoT approuvé en 2009



Les pistes d'enjeux pour le SCoT 2

1- Etendre le « réseau vert, jaune et bleu» sur la commune de Cuers

2- Compléter le réseau « vert, jaune et bleu» par l'identification de la trame « verte et bleue » du territoire

- Les réservoirs de biodiversité
- Les corridors écologiques, fonctionnels ou dégradés

= > *travaux sur la trame verte et bleue du SCoT en cours*

3- Réduire la vulnérabilité des biens et des personnes aux risques

4- Gérer durablement les ressources

C4- Un fléchissement de la croissance démographique, une difficulté à retenir les jeunes et les familles, une part croissante des séniors.

C5- Un parc de logements en croissance, notamment dans le cœur d'agglomération, une dynamique de renouvellement urbain qui s'affirme, mais des prix qui restent élevés

- C4- Un fléchissement de la croissance démographique, une difficulté à retenir les jeunes et les familles, une part croissante des séniors.
- C5- Un parc de logements en croissance, notamment dans le cœur d'agglomération, une dynamique de renouvellement urbain qui s'affirme, mais des prix qui restent élevés.



Les axes du SCOT 2009

Trois objectifs :

- 1. Produire 2 320 résidences principales / an – soit 2 900 logements / an**
- 2. TPM : 60% de la production des résidences principales**
- 3. Une offre adaptée à la solvabilité et au profil des ménages : produire environ 1 000 logements sociaux par an**

Objectifs de résidences principales (DOG p.45)

Territoire	« Tendance 90 »	« Recentrage » SCOT
TPM	1070	1518
Secteur Ouest	600	440
Vallée du Gapeau	430	202
Secteur Est	220	160
Aire du SCOT	2320	

Objectifs de logements sociaux (DOG p.47)

Territoire	Triennal	Annuel
TPM	2 048	683
Secteur Ouest	714	238
Vallée du Gapeau	217	72
Secteur Est	Pas d'obligation	
Aire du SCOT	2 979	993

C4- Un fléchissement de la croissance démographique, une difficulté à retenir les jeunes et les familles, une part croissante des séniors.

C5- Un parc de logements en croissance, notamment dans le cœur d'agglomération, une dynamique de renouvellement urbain qui s'affirme, mais des prix qui restent élevés.

Depuis 2009...

Un ralentissement démographique

- Dans les années 1990 : +/- 4 000 personnes supplémentaires / an
- Depuis 2006 : +/- 700 personnes supplémentaires / an

Une part croissante des séniors

- En 2010, près de 30% de la population a plus de 60 ans
- Depuis 2000, la proportion des plus de 60 ans est supérieure à celle des moins de 20 ans.

Des prix déconnectés des revenus,

- 2001 – 2012 : augmentation de 128% du prix des appartements et 115% des maisons
- Sur la même période, les revenus augmentent de 29%
- Une dynamique qui n'est pas propre à Provence Méditerranée mais se retrouve sur l'ensemble du littoral PACA

Une production de logements qui atteint, voire dépasse les objectifs fixés par le SCOT :

- Mises en chantier 2010, 2011, 2013 : 2 780, 2 896 et 2 895
- Évolution moyenne du stock de logements 2007 – 2013 de 3 101 log / an
- TPM compte 72% de la construction de logements neufs (période 2009-2013) sur l'ensemble du SCoT

Une production de logements sociaux en hausse

- Des mises en chantiers en hausse (500/an 2005-2009 – 670/an 2010-2014), des données en deçà de la réalité
- Des financements qui portent sur la construction de 1 034 logements sociaux / an de 2010 à 2014

Un nouveau contexte règlementaire

- De nouveaux objectifs de production de logements sociaux : disposer en 2025, dans les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU, de **25% de logements locatifs sociaux**
- Le SCoT est aujourd'hui composé de 4 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui chacun doit élaborer son Programme Local de l'Habitat et prendre en compte ces objectifs.

C4- Un fléchissement de la croissance démographique, une difficulté à retenir les jeunes et les familles, une part croissante des séniors.

C5- Un parc de logements en croissance, notamment dans le cœur d'agglomération, une dynamique de renouvellement urbain qui s'affirme, mais des prix qui restent élevés.

Les pistes d'enjeux pour le SCoT 2

1- La réponse quantitative aux besoins, en fonction :

- de l'évolution démographique souhaitée
- du développement économique souhaité (logements des actifs, des saisonniers, ...)

2- La réponse qualitative aux besoins, dans le souci:

- d'améliorer le cadre de vie
- d'assurer une mixité des fonctions urbaines (services de proximité proches des logements, ...)

3- La possibilité pour tous d'accéder au logement, en jouant sur divers leviers

- logement locatif social
- aide à l'amélioration de l'habitat, à la rénovation
- politique foncière

4- La localisation des futurs développements résidentiels, en cohérence avec:

- les espaces naturels et agricoles à préserver
- la capacité d'accueil de la commune (voiries, réseaux, services , ...)
- la volonté de rapprocher l'habitat des emplois, commerces, services
- la desserte par les transports en commun, existante ou en projet

...

Constat n°6 : Un cadre de vie de grande qualité, des espaces urbains qui se rénovent, des marges de progrès sur le paysage urbain des entrées de ville.

C6- Un cadre de vie de grande qualité, des espaces urbains qui se rénovent, des marges de progrès sur le paysage urbain des entrées de ville.

Les axes du SCOT 2009

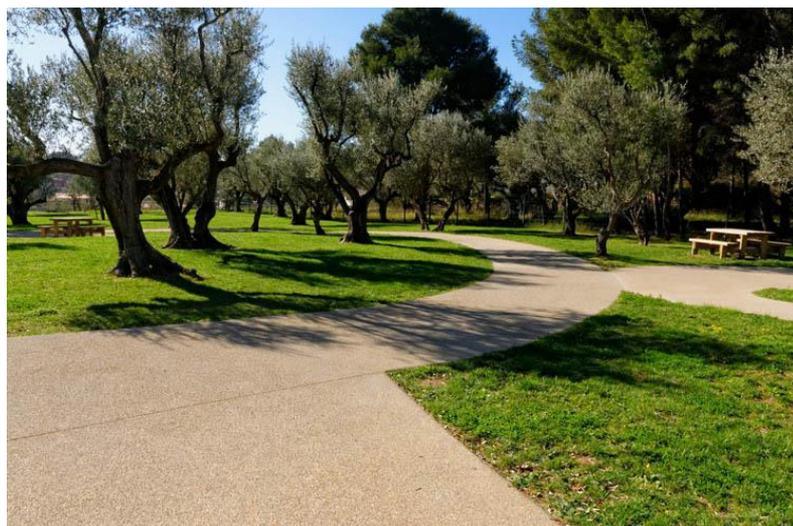


Apaiser la ville

- **Promouvoir une ville plus douce et plus accueillante**
 - Développer l'usage des modes doux
 - Améliorer la qualité des espaces publics
- **Diminuer l'exposition aux nuisances et aux pollutions**
 - Prévenir et réduire à la source
 - Diminuer l'exposition aux nuisances sonores
 - Diminuer l'exposition aux pollutions atmosphériques et aux nuisances olfactives
 - Prendre en compte les sites et sols pollués

Entretenir la qualité paysagère des espaces urbains

- **Préserver les sites bâtis d'intérêt spécifique**
- **Améliorer la qualité des entrées de ville et d'agglomération**
- **Favoriser l'intégration paysagère des réseaux secs aériens**
- **Améliorer la qualité des projets d'aménagement**
- **Aménager une armature de parcs et jardins**



C6- Un cadre de vie de grande qualité, des espaces urbains qui se rénovent, des marges de progrès sur le paysage urbain des entrées de ville.

Depuis 2009

De grands espaces de naturalité, un littoral d'une grande qualité paysagère et un maillage fin de parcs et jardins

- Un territoire composé à **quasi 80%** d'espaces naturels et agricoles (OccSol 2014) ;
- **82%** des habitants résident à moins **d'un kilomètre d'un espace naturel ou forestier** d'au moins 2,5 ha ;
- **28%** des habitants résident à moins **d'un km du littoral** (hors zones militaires) ;
- Un réseau de parcs et de jardins dense : **50%** des habitants résident à moins de **500 mètres d'un parc** ;
- **Plusieurs grands parcs urbains** : Fernand Braudel à La Seyne, le Mourillon à Toulon, Méditerranée à Six-Fours, le parc de La Castellane à Ollioules, Olbius-Riquier à Hyères, Courbebaisse au Pradet, parc du château de Solliès-Pont, Peiresc à Belgentier. **Des projets** : la promenade Henri IV à Toulon, le parc de Chateaufort à La Londe ...

Des espaces urbains qui se rénovent en profondeur, une meilleure maîtrise des nuisances, des modes doux qui progressent, des marges de progrès sur le paysage urbain des entrées de ville

- Une accélération des projets de **ré-urbanisation** et une amélioration de la qualité des **espaces publics** dans les centralités; des programmes neufs qui intègrent des **formes architecturales variées** et davantage de **composantes environnementales** ;
- Une **baisse des particules fines** et des **dioxyde d'azote**. Le **taux d'ozone (O³)**, à l'instar du reste de PACA, reste **au-delà des valeurs-limites** (source Air PACA). **Les nuisances sonores** sont appelées à être mieux **maîtrisées** (*classement sonore des infra. de transports terrestres de l'Etat depuis 2014, cartes stratégiques de bruit et plans de préventions du bruit des EPCI, plan d'exposition au bruit des aéroports*)
- Des **aménagements cyclables** de 2009 à 2015 **qui ont nettement progressé** (+86%). 240 km de pistes et bandes cyclables (dans TPM). Une part modale du vélo en augmentation mais qui reste toutefois modeste ;
- **La qualité urbaine des entrées de ville, de certains espaces commerciaux et de certains espaces économiques vieillissants** offre des potentiels intéressants de **renouvellement urbain et d'amélioration de la qualité** des paysages urbains. Une hausse significative de la qualité des nouveaux espaces économiques (démarches de labellisation ...)

Les pistes d'enjeux pour le SCoT 2

En cours de travail avec les élus

**Constat n°7 : Une économie dynamique, créatrice d'emplois, les centres-
villes restent les premiers « espaces d'activités » du territoire**

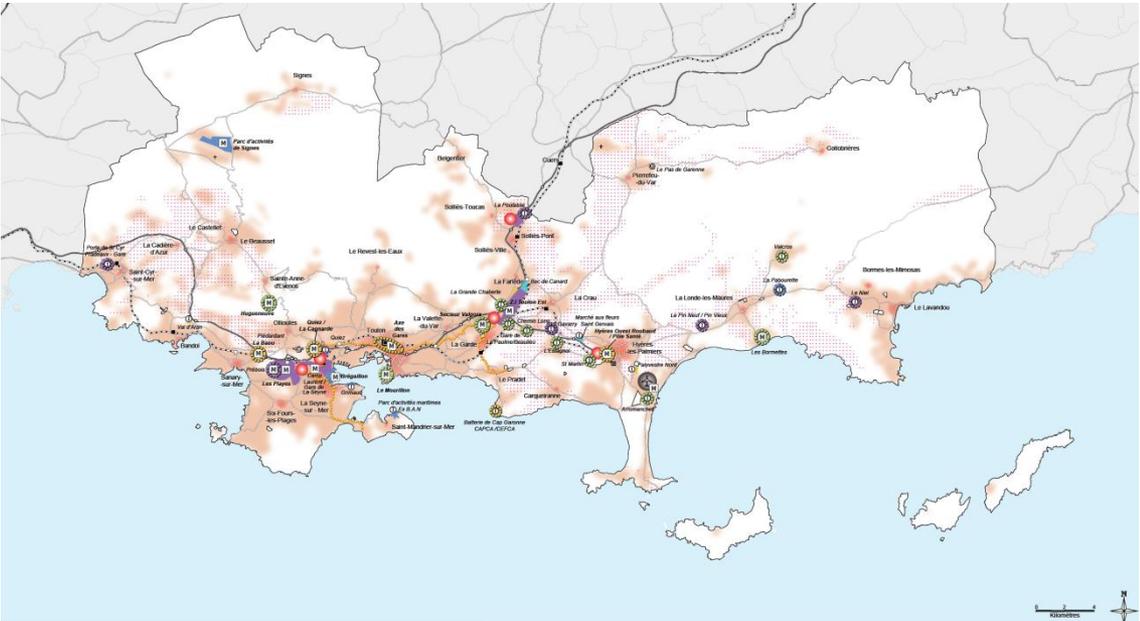
C7- Une économie dynamique, créatrice d'emplois, les centres-villes restent les premiers « espaces d'activités » du territoire

Les axes du SCOT 2009



- **Une armature économique pour localiser la bonne activité au bon endroit**
 - Des sites avec des vocations dominantes
 - Des localisations préférentielles d'activités
- **L'encadrement du développement des services et des pôles commerciaux**
- **La revalorisation et la requalification des espaces économiques**
- **L'identification d'environ 460 ha de sites d'extension prioritaire à vocation économique**

• DOG (pages 12 et 13 du document graphique) : **Le schéma de la stratégie de développement économique**



Le statut des espaces d'activités

- [M] Site d'intérêt métropolitain
- [O] Site d'intérêt intercommunal
- [□] Site d'intérêt local

La vocation dominante à privilégier

- [Blue] Industrie et services à l'industrie
- [Yellow] Tertiaire
- [Cyan] Logistique
- [Purple] Mixte
- [Green] A définir

Les sites d'extension ou en mutation à vocation d'activités

L'armature commerciale

- [Red Triangle] Offre commerciale des centres-villes à renforcer
- [Red Circle] Grand pôle commercial périphérique

La capacité productive agricole

- [Red Dotted] Terroirs agricoles à conforter

Les infrastructures de transport

- [Yellow Dotted] Première ligne de Transport Collectif en Site Propre (déclarée d'utilité publique)
- [Grey Circle] Autoroute et échangeur existant ou projeté
- [Grey Line] Itinéraire routier principal
- [Black Line] Voie ferrée
- [Black Square] Gare nationale (accès TGV et Grandes Lignes)
- [Black Square] Gare existante /Halte nouvelle à envisager (sous réserve d'une étude d'opportunité)
- [Black Circle with Plane] Espace d'activité aéroportuaire de Toulon - Hyères
- [Black Plane] Aéroport

C7- Une économie dynamique, créatrice d'emplois, les centres-villes restent les premiers « espaces d'activités » du territoire

Depuis 2009...

- Un territoire dynamique qui **crée des emplois** (environ 1 000 par an)
- Un bassin d'emploi autonome, **tertiaire** (84% des emplois) et « **présentiel** » (79% des emplois)
- Des **filières d'excellence** supports du dynamisme économique du territoire
- **Les centres-villes restent les principaux espaces économiques du territoire** : 42% des salariés travaillent dans une centralité, 28% dans une Zone d'Activités et 30% dans les autres espaces urbains, notamment le long des principaux axes routiers du cœur d'agglomération
- **Evolution observée des espaces économiques et des capacités d'accueil du territoire** :
 - ❑ Les centres-villes : des espaces « précieux », un potentiel de renouvellement urbain inégal
 - ❑ Les zones d'activités économiques :
 - une mutation des secteurs commerciaux des pôles Ouest et Est vers plus de « complexité urbaine »
 - des développements significatifs à Signes pour l'artisanat et l'industrie
 - Signes : le principal potentiel foncier pour l'économie
 - des besoins fonciers importants en cœur d'agglomération
 - ❑ Les axes routiers structurants
 - des développements tertiaires significatifs, essentiellement en renouvellement urbain;
 - une dynamique positive : vers une meilleure mixité des fonctions urbaines dans des secteurs résidentiels

Les pistes d'enjeux pour SCoT 2

1. **Renforcer le positionnement de l'aire toulonnaise sur ses filières économiques emblématiques** (Défense, mer, numérique, tourisme, agriculture ...)
 2. **Accueillir l'économie :**
 - dans des sites majeurs de développement (Cf « renforcer le positionnement régional »)
 - dans des espaces de mixité (mixité urbaine ou mixité économique)
 - dans des espaces dédiés pour les activités incompatibles avec l'habitat (industrie, artisanat ...)
 3. **Conforter l'économie balnéaire** dans une logique de bonne intégration paysagère ;
 4. **Soutenir les dynamiques économiques agricoles** de la viticulture et de l'horticulture et les positionnements spécifiques sur l'olive, la figue, le liège, la canne de Provence
- ...

Constat n°8 : L'agriculture, un secteur fortement identitaire, entre excellence et fragilité.

Les axes du SCOT 2009

- **Préserver l'espace agricole :** délimiter le réseau jaune dans les PLU, favoriser les reconquêtes agricoles, les actions foncières (acquisitions, Zone Agricole Protégée, ...)
- **Soutenir l'économie agricole :** préserver les grands terroirs AOC, les vins de pays et l'ensemble des vignes cultivées, Sauvegarder la filière horticole, accompagner les labellisations, soutenir les micro-cultures, l'agriculture biologique et les circuits courts
- **Maitriser le développement urbain**

DOG (p.4 et 5 document graphique) : **Le réseau vert, jaune et bleu de l'aire toulonnaise**



LE SOCLE DU RÉSEAU VERT, BLEU ET JAUNE

ESPACE À DOMINANTE NATURELLE

Les Maurettes

LES ZONES HUMIDES, LES COURS D'EAU ET FLEUVES CÔTIERS ET LEURS RIPISYLVES

Principale zone humide

Marais de l'Estagnon

Cours d'eau principal

Le Ruyou

ESPACE À DOMINANTE AGRICOLE

Vallée du Réal Collobrier

LES ESPACES DISPOSANT DE CARACTERISTIQUES PARTICULIERES

LES ESPACES CONSTITUANT DES COUPURES AGRO-NATURELLES
La lettre renvoie à la description détaillée de l'espace indiquée dans l'Objectif 1 - Chap.1 du DOG



LES ESPACES AGRO-NATURELS CONSTITUANT DES SITES D'INTÉRÊT PAYSAGER SPÉCIFIQUE
Le numéro renvoie à la description détaillée de l'espace indiquée dans l'Objectif 1 - Chap.1 du DOG

1

LES ESPACES CARACTÉRISTIQUES DU LITTORAL :

Les espaces définis à l'article L.146-6 du code de l'urbanisme
Le numéro renvoie à la description détaillée de l'espace indiquée dans l'Objectif 1 - Chap.1 du DOG

3

Les espaces définis à l'article L.146-2 du code de l'urbanisme
La lettre renvoie à la description détaillée de l'espace indiquée dans l'Objectif 1 - Chap.1 du DOG
Cette représentation est schématique :

- elle ne représente ni la largeur, ni la profondeur de la coupure d'urbanisation
- elle n'implique pas forcément que la coupure d'urbanisation soit perpendiculaire au littoral



Depuis 2009...

- Aujourd'hui, **12 300 ha de surface agricole exploitée**, (soit 10% du territoire), sur 17 000 ha d'espaces agricoles totaux (soit 14,6% du territoire), 1 800 exploitations et 3 300 unités de travail agricole
- Une économie agricole dominée par la **viticulture** (67% de la SAU) et **l'horticulture** (1^{er} bassin de production de fleur coupée de France), une variété **de filières très identitaires** : olives, figues, châtaigne, canne de Provence, liège, plantes aromatiques et médicinales, ...
- En 10 ans : **-26% d'exploitation et -25% d'effectif agricole**. La production viticole se maintient mais la production horticole connaît **des difficultés** (forte concurrence internationale)
- Un foncier agricole parmi **les plus chers de France**, des pressions foncières, des friches agricoles;
- **Des acteurs locaux fortement mobilisés** :
 - Développement d'une **zone de production horticole** sur la commune de la Crau (en cours), soutien à **l'agriculture biologique** et aux **circuits courts**, utilisation des **outils fonciers** mis à la disposition par la SAFER, projet de ZAP à Pierrefeu...
 - La communauté de communes de la Vallée du Gapeau et la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée poursuivent les réflexions engagées en faveur du **soutien à la valorisation des espaces agricoles**, à travers la signature de conventions de partenariat avec la Chambre d'agriculture du Var.

Les pistes d'enjeux pour SCoT 2

1- Reprise des grands axes du SCoT 1 (préserver l'espace, soutenir l'économie agricole, maîtriser le développement urbain)

2- Sont à l'étude les sujets suivants :

- Les reconquêtes agricoles (définition, réalités de terrain, contraintes, leviers ...)
- Les diagnostics agricoles (définitions, contenu attendu ...)

...

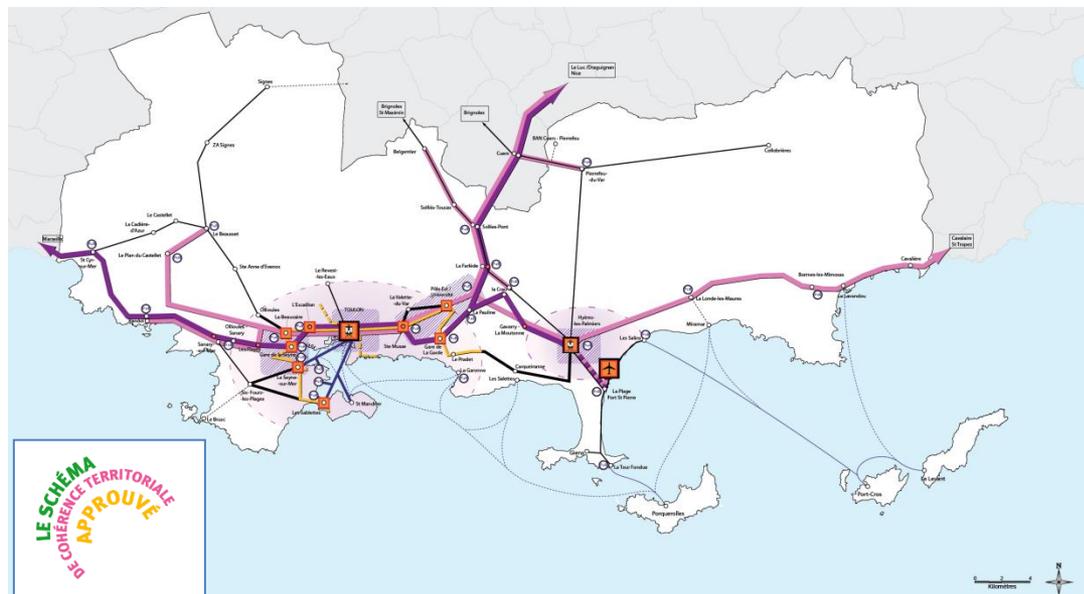
Constat n°9 : Un modèle de transport qui consacre toujours la voiture individuelle comme mode dominant, mais connaît des inflexions en cœur d'agglomération, où les transports en commun et les modes actifs gagnent des parts modales.

C9- Un modèle de transport qui consacre toujours la voiture individuelle comme modèle dominant, mais connaît des inflexions en cœur d'agglomération, où les transports en commun et les modes actifs gagnent des parts modales.

Les axes du SCOT 2009 Promouvoir une offre de transports collectifs performante

- **Un système de transports collectifs métropolitain**
 - TER, TCSP, autocar express par autoroute, bateau-bus, ...
 - Assurer l'intermodalité
- **Une offre de stationnement adaptée**
- **Un maillage des modes doux**
- **La desserte des principaux espaces économiques et touristiques**
- **Achever le réseau autoroutier**
- **Améliorer le réseau de voiries locales**
- **Réduire et mieux organiser le flux de transports de marchandises**

DOG (pages 14 et 15 du document graphique) : le schéma du développement des transports collectifs



Les portes d'entrées du territoire



Gare nationale (accès au réseau TGV et Grandes Lignes de la SNCF)



Aéroport de Toulon / Hyères

Le système de déplacement métropolitain



Pôle majeur de la métropole



Desserte ferroviaire cadencée de type RER



Car Express Métropolitain* (desserte par autoroute sur tout ou partie du trajet)



Première ligne de Transport Collectif en Site Propre (déclarée d'utilité publique)



Seconde ligne de TCSP (principe de tracé)*



Principale ligne de bus complémentaire pouvant bénéficier d'aménagements de priorité*



Navette maritime de la Rade*

Les lignes de proximité



Offre de transport collectif soutenu dans le cœur urbain de la métropole



Liaison principale*



Autres liaisons*



Autre desserte maritime*

L'organisation de l'intermodalité



Arrêt principal



Halte TER à créer ou dont l'opportunité est à étudier



Pôle d'échange / Stations de correspondance



Parking Relais (identification non exhaustive)

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

C9- Un modèle de transport qui consacre toujours la voiture individuelle comme modèle dominant, mais connaît des inflexions en cœur d'agglomération, où les transports en commun et les modes actifs gagnent des parts modales.

Depuis 2009...

Des comportements qui évoluent

- dans le cœur d'agglomération, la part modale de la voiture diminue;
- les transports en commun sont de plus en plus sollicités;
- les deux roues motorisés, le vélo et la marche à pied progressent.

Une offre en transport en commun qui progresse

- offre de TER en 2015 en deçà des objectifs fixés par le SCoT mais des investissements sont engagés (augmentation de la cadence Toulon – Hyères, ouvertures de nouvelles haltes, ...);
- des tronçons de sites propres sont aménagés (Ste-Musse, Marech. Foch, A. Briand, av. de l'Université ...);
- optimisation du réseau Mistral : plus de 10 lignes cadencées au min. au ¼ d'heure. En 2014, 30 M. de passagers
- les 3 lignes maritimes sont renforcées (1^{er} réseau de bateau-bus de France);
- le projet d'élargissement de l'A57 devrait réserver la bande d'arrêt d'urgence pour les transports en commun, facilitant les liaisons express d'autocars par autoroute;

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

- progression des pistes cyclables (240 km de parcours), mais une part modale du vélo qui reste faible, (discontinuités, franchissements nord – sud peu aménagés, grands axes orientés vers la voiture, ronds-points)
- les grandes polarités économiques et commerciales des pôles Est et Ouest restent peu aménagées pour les piétons / cyclistes.

Conditions de circulation :

- l'ouverture du tunnel (deuxième tube) a permis une amélioration des trajets entre l'Ouest et Toulon;
- l'amélioration du trafic entre l'Est et Toulon est dépendant de l'élargissement de l'A57 et à l'Ouest de l'échangeur autoroutier d'Ollioules - Sanary
- des trajets Nord-Sud qui restent pénalisés par le maillage insuffisant du réseau routier, notamment en franchissement de l'autoroute.

C9- Un modèle de transport qui consacre toujours la voiture individuelle comme modèle dominant, mais connaît des inflexions en cœur d'agglomération, où les transports en commun et les modes actifs gagnent des parts modales.

Les pistes d'enjeux pour le SCoT 2

Le cadre légal :

- Les schémas de cohérence territoriale [...] déterminent les conditions permettant d'assurer [la] **diminution des obligations de déplacements motorisés** et de **développement des transports alternatifs** à l'usage individuel de l'automobile (L 121-1);
- [...] un diagnostic établi au regard [...] des **besoins** répertoriés en matière [...] de **transports**, (L 122-1-2)
- Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des **politiques publiques** [...] **des transports et des déplacements**[...] En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte **les temps de déplacement**. (L122-1-3)
- le document d'orientation et d'objectifs précise les conditions permettant de favoriser le développement de **l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs** ainsi que celles **permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent**. (L 122 1-5)
- Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la **politique des transports et de déplacements**. Il définit **les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs** (L122-1-8)

En cours de travail avec les élus

LE PROGRAMME ...

LE PROGRAMME ...

- **Poursuite des commissions d'élus pour un travail sur le projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT(PADD)**
- **Février 2016 : Débat d'Orientations sur le PADD**
- **Juin 2016 : arrêt du projet de SCoT**
- **Enquête publique dernier trimestre 2016**

- **D'ici l'arrêt:**

Article 4 :

D'ADAPTER la concertation au nouveau champ de la révision du SCoT, sans remise en cause des modalités précédemment définies et **D'ADOPTER** la rédaction suivante :

- Site internet permettant une information continue sur l'élaboration du SCoT et de son chapitre individualisé valant schémas de mise en valeur de la mer.
- Mise à disposition d'un dossier d'information et d'un registre au siège du Syndicat Mixte.
- Organisation d'une exposition.
- Organisation de réunions publiques.
- Organisation d'ateliers thématiques de la concertation réunissant des acteurs, et experts ainsi que, pour le chapitre individualisé, des usagers de la Mer.
- Edition et diffusion d'un bulletin d'information sur support papier et téléchargeable sur le site www.scot-pm.com.

MERCI DE VOTRE ATTENTION