

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

SEANCE DU COMITE SYNDICAL DU 9 OCTOBRE 2015

NOMBRE DE MEMBRES 32			L'an Deux Mille Quinze et le neuf du mois d'Octobre à 10H00
Afférents au Conseil Syndical	En exercice	Qui ont pris part à la délibération	Le Comité Syndical du Syndicat Mixte SCOT PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué, a été assemblé en salle de réunion du SITOMAT, sous la présidence de Monsieur Robert BENEVENTI.
32	32	17	<u>ETAIENT PRESENTS :</u>
OBJET DE LA DELIBERATION			Monsieur Robert BENEVENTI, Madame Charlotte BOUVARD, Monsieur Jean BRONDI, Monsieur François de CANSON, Madame Fanny FAUCI, Monsieur Bruno JOANNON, Monsieur Claude LEVY, Monsieur Jean MICHEL, Madame Blandine MONIER, Monsieur Gilbert PERUGINI, Monsieur Gilles VINCENT.
N°09/10/15/02-358 Analyse des résultats de l'application du SCoT Provence Méditerranée approuvé le 16 octobre 2009 et décision de son maintien en vigueur			<u>ABSENTS REMPLACES (suppléance) :</u>
			Monsieur François AMAT par Monsieur Jean-Pierre CALONGE, Monsieur Marc GIRAUD par Madame Danièle TONELLI, Madame Christiane HUMMEL par Monsieur Daniel LESAGE, Monsieur Ange MUSSO par Monsieur Richard N GUYEN VAN NUOI, Monsieur Gabriel TAMBON par Monsieur Jean-Paul HUSSIE, Monsieur Jean-Sébastien VIALATTE par Monsieur Jérémy VIDAL.
			<u>ABSENTS NON REPRESENTES NON REMPLACES :</u>
			Madame Christine AMRANE, Monsieur Daniel ARLON, Madame Suzanne ARNAUD, Monsieur Christian FOUR, Monsieur André GARRON, Monsieur Jean-Pierre GIRAN, Monsieur Marc GIRAUD, Monsieur Patrick MARTINELLI, Monsieur Jean-Louis MASSON, Monsieur Jean-Michel ROSSI, Monsieur Hervé STASSINOS, Monsieur Marc VUILLEMOT.

OBJET : analyse des résultats de l'application du SCoT Provence Méditerranée approuvé le 16 octobre 2009 et décision de son maintien en vigueur

Monsieur le Président expose,

Mes chers Collègues,

Comme vous le savez, notre SCoT a été approuvé le 16 octobre 2009.

A cette date, la loi SRU prévoyait une analyse des résultats de l'application du SCoT dans les 10 ans suivant son approbation. Depuis, la loi Grenelle 2 a raccourci ce délai à 6 ans suivant l'approbation. Aussi, conformément à l'article L 122-13 du code de l'urbanisme, le Syndicat Mixte est tenu, avant le 16 octobre prochain, de procéder :

« à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciales et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète.

Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L. 121-12.

A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc »

Je souhaiterais à cette occasion rappeler « les fondamentaux » du document que nous avons approuvé à l'unanimité en 2009 :

- La préservation des espaces et milieux agro-naturels et humides qui constituent le socle du réseau vert bleu et jaune de l'aire toulonnaise, par leurs caractéristiques paysagères, écologiques, historiques et littorales et par leurs fonctions dans l'organisation de l'espace (coupures d'urbanisation, coulées vertes, etc...)
- Un développement en dehors de ces grands espaces ou milieux caractéristiques
- Un développement maîtrisé, non extensif et réduisant la consommation d'espace
- L'utilisation du potentiel de renouvellement urbain qui a été identifié
- L'affichage d'axes de définition d'une stratégie de développement métropolitain et économique
- Des objectifs de production, de localisation et de mixité sociale en matière de logements
- La promotion d'une offre de transports performante et intermodale et des modes doux

- Des propositions pour apaiser la ville et ainsi améliorer le cadre et la qualité de vie
- Des propositions pour mettre un terme à la disparition des terres agricoles au regard de leurs diverses fonctions (paysagères, écologiques et économiques)
- Une première traduction des dispositions de la loi littoral sur les 15 communes concernées

Ces fondamentaux sont traduits dans notre SCoT à travers 3 grandes orientations, elles-mêmes déclinées en 10 sous orientations.

Le travail présenté aujourd'hui et joint en annexe à la présente délibération a mis en parallèle ces 10 orientations et leur mise en œuvre sur la période 2009-2015, en utilisant les données disponibles à ce jour.

L'analyse des résultats témoigne d'un niveau d'exécution élevé des orientations de notre SCOT adopté en 2009. La procédure de révision en cours a pour objet d'adapter notre document aux exigences de la loi Grenelle.

Au terme de cet exposé, je propose donc de maintenir notre SCOT en vigueur jusqu'à l'approbation de la révision engagée en vue de répondre aux impératifs de la loi Grenelle.

Après avoir entendu le rapport du Président,

Le Comité syndical,

CONSIDERANT les résultats significatifs de l'application du SCoT approuvé,

VU le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L 122-13, R 122-14 et R122-15

VU la délibération du Syndicat Mixte en date du 16 octobre 2009 approuvant le SCoT Provence Méditerranée

VU la délibération du Syndicat Mixte en date du 07 décembre 2012 prescrivant la révision du SCoT approuvé en vue de lui adjoindre un chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer

VU la délibération du Syndicat Mixte en date du 14 juin 2013 étendant le champ de la révision prescrite le 07 décembre 2012

VU l'analyse des résultats de l'application du SCoT ci-annexé.

Et après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1^{er} :

D'APPROUVER les résultats de l'analyse de l'application du SCoT jointe en annexe

Article 2 :

DE MAINTENIR en vigueur le SCoT approuvé jusqu'à l'approbation de sa révision en cours.

Article 3 :

DE DIRE que la présente délibération fera l'objet de l'ensemble des formalités prévues aux articles L 122-13 et R122-15 du Code de l'Urbanisme

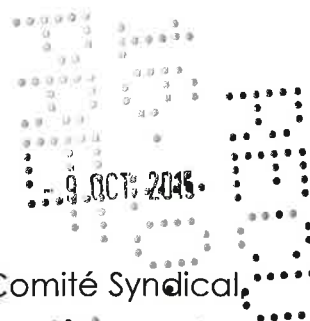
*Ainsi fait et délibéré les jours, an et mois que dessus
Pour extrait certifié conforme à l'original*

POUR : 17

ABSTENTION : 0

CONTRE : 0

Fait à Toulon, le



Le Président du Comité Syndical,

Robert BENEVENTI





Analyse des résultats de l'application du Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée

Entre le 16 octobre 2009
(date de son approbation)
et le 16 octobre 2015
(6 ans après)



Document approuvé en comité syndical le 9 octobre 2015

Transmis en préfecture le :

RECU
16.10.15
PREF 83



Éditorial

Six années déjà que notre SCoT s'applique et nous devons faire l'analyse des résultats de cette application d'ici la date d'anniversaire de son approbation (16 octobre 2009-16 octobre 2015). Cet exercice obligatoire sans lequel le SCoT deviendrait caduc est aussi un exercice inédit, que les élus du SCoT pratiquent pour la première fois.

Cet exercice se renouvellera au plus tard dans les 6 ans suivants la révision de notre SCoT 2 que nous avons entrepris en 2013.

Au-delà de son caractère obligatoire, cette analyse des résultats présente plusieurs attraits, en particulier selon moi :

- d'offrir l'occasion de mesurer les effets et l'efficacité de nos choix pour la préservation et le développement de notre territoire,
- d'apporter les correctifs, compléments et actualisations nécessaires
- de participer à la recherche du bon niveau de prescriptibilité que le SCoT doit apporter comme gage de son efficacité, comme gage de partage entre les élus du SCoT et avec les autres acteurs du territoire et aussi comme gage du respect de l'autonomie et de la spécificité des territoires (EPCI et communes).

Sans déflorer le contenu de l'analyse qui vous est présentée dans ce document, il me semble que la plupart des axes forts de notre SCoT ont eu un développement conséquent notamment dans les documents d'urbanisme de nos communes. Il atteste que nous sommes dans la bonne direction, reste à apporter des améliorations, des adaptations et à procéder aux évolutions nécessaires.

En particulier et à des degrés divers, je citerai tout ce qui a trait à la préservation de nos richesses paysagères et écologiques, à la réduction progressive de la consommation d'espace, aux efforts de rattrapage dans la production de logements sociaux, au maintien des espaces agricoles ainsi qu'au développement économique etc..

A travers le SCoT 2 et à travers l'évolution des POS/PLU en marche, les résultants ne peuvent que progresser et s'améliorer. Pour autant et par nature, même si le SCoT peut beaucoup pour l'avenir du territoire, il ne peut pas tout.

Bonne lecture à tous et par avance merci de vos contributions à la finalisation de cette analyse.

Robert Bénéventi

Président du SCoT Provence Méditerranée

Sommaire

I. Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire

1. Préserver et valoriser le capital naturel et agricole : le réseau vert, bleu et jaune de l'aire toulonnaise p.3
2. Organiser et maîtriser le développement de l'aire toulonnaise p.8

II. Afficher les axes de développement de l'aire toulonnaise

1. Affirmer une ambition métropolitaine p.25
2. Elaborer une stratégie de développement économique p.34
3. Répondre aux besoins de logements p.41
4. Promouvoir une offre de transports collectifs performante p.44

III. Promouvoir un cadre de vie de qualité

1. Apaiser la ville p.54
2. Entretenir une qualité paysagère au sein des espaces urbains p.57
3. Concevoir un mode de développement qui compose avec les risques naturels et technologiques p.59
4. Gérer durablement les ressources du territoire et minimiser les impacts de l'activité humaine p.61

Analyse des résultats de l'application du Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée

Entre le 16 octobre 2009
(date de son approbation)
et le 16 octobre 2015
(6 ans après)



/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Préserver et valoriser le capital naturel et agricole : le réseau vert, bleu et jaune de l'aire toulonnaise (p8 et suivantes du DOG)

Le DOG identifie au travers de son réseau vert, bleu et jaune, les espaces à préserver au titre de leurs caractéristiques écologiques, paysagères, culturelles, patrimoniales et économiques (définis de manière détaillée de la page 8 à 12 du DOG) :

- 31 espaces à dominante naturelle (vert),
- 5 ensembles de zones humides et 9 cours d'eau ou fleuves côtiers et leurs ripisylves (bleu),
- 5 grands espaces à dominante agricole (jaune).

Parmi ce réseau structurant, certains espaces disposent de fonctions particulières (définis de manière détaillée de la page 12 à 17 du DOG) :

- 11 coupures agro-naturelles,
- 21 espaces agro-naturels possédant un fort intérêt paysager,
- 28 espaces ou milieux littoraux, présentant un intérêt particulier en termes de paysage, de patrimoine naturel, culturel ou de maintien des équilibres biologiques (L146-6 du code de l'urbanisme),
- 17 espaces naturels littoraux formant une coupure d'urbanisation (L146-2 du code de l'urbanisme).

Comme indiqué dans le PADD p.9, « le réseau vert, bleu et jaune constitue ainsi un cadre au développement futur de l'aire toulonnaise et garantit, sur le long terme, la pérennité de ce capital exceptionnel, la qualité du cadre de vie et l'attractivité du territoire ».

Le SCoT encourage également la valorisation de ces espaces permettant leur découverte et leur mise en valeur.

A. Le socle du réseau vert, bleu et jaune

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

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///



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	Marais de l'Estagnol
Principale zone humide	La Raze
Cours d'eau principal	Vallée du Réal Collobrier
Espace à dominante agricole	

Les espaces disposant de Fonctions particulières

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

Les espaces caractéristiques du littoral :

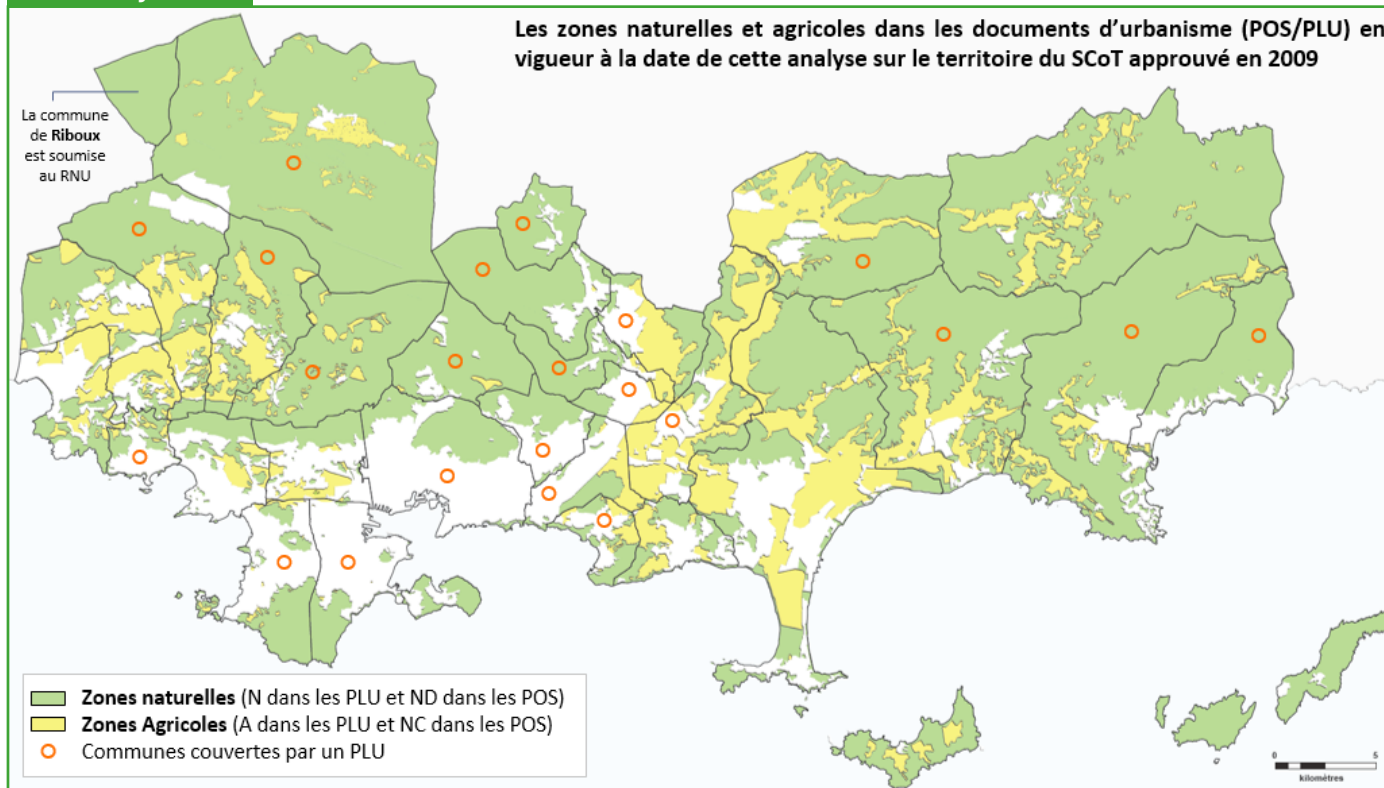
Les espaces définis à l'article L.146-6 du code de l'urbanisme
Le numéro renvoie à la description détaillée de l'espace indiquée dans l'Objectif 1 – Chap. 1 du DOG

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

Traduction réglementaire du réseau vert et jaune dans les documents d'urbanisme (en vigueur à la date de l'analyse)

Analyse



Méthodologie : Analyse de tous les espaces identifiés par le SCoT au sein des zonages et des règlements des documents d'urbanisme en vigueur à la date de cette analyse.

(hors zones NB)

Zones naturelles **(77 180 ha)** = 64,7 % du territoire du SCoT

Zones agricoles **(19 870 ha)** = 16,7 % du territoire du SCoT

Le territoire du SCoT approuvé en 2009, comprend 31 communes :

- 14 disposent d'un PLU approuvé après le SCoT,
- 8 disposent d'un PLU approuvé avant le SCoT,
- 8 disposent d'un POS,
- 1 est soumise au RNU.

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 17) : « Le réseau vert, bleu et jaune tel que décrit précédemment, identifie les espaces à préserver. Les PLU et éventuellement les schémas de secteur en définissent la localisation et la délimitation précise. Les PLU garantissent la préservation et la valorisation de ces espaces par un zonage et un règlement adaptés. »

La comparaison des espaces à dominante naturelle (vert) et à dominante agricole (jaune) identifiés dans le SCoT PM avec les zones naturelles et agricoles des documents d'urbanisme communaux, montre que le réseau vert et jaune est bien identifié et respecté à travers les zonages des documents d'urbanisme.

Cette traduction s'achèvera en mars 2017 lorsque les 31 communes seront dotées d'un PLU Grenelle.

Les zonages et règlements sont adaptés aux différents types de protection souhaités (Zones A, Zones N, sous-zonages indicés..)

Ceci permet la mise en œuvre du réseau vert bleu et jaune du SCoT, et permet de distinguer les espaces en fonction de leurs caractéristiques paysagères, écologiques, économiques...

Ce qu'il faut retenir

Un réseau vert, bleu et jaune qui garantit la préservation du socle défini dans le SCoT avec 81.4% du territoire classé en zone naturelle ou agricole.

Une traduction en cours qui s'achèvera avec la couverture du territoire par des PLU Grenelle.

Traduction réglementaire du réseau bleu dans les documents d'urbanisme (en vigueur à la date de l'analyse)

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 17) :

« Les cours d'eau et les zones humides doivent faire l'objet d'une approche globale en ce qui concerne leur fonctionnement, la préservation de leur richesse écologique et leur mise en valeur.

De plus, il s'agit de préserver de l'urbanisation et des activités agricoles les bordures et ripisylves des cours d'eau ainsi que les bordures des zones humides, en mettant en place une zone tampon. »

Une volonté de préserver les cours d'eau et leurs ripisylves ainsi que les zones humides :

Les cours d'eau et les zones humides du réseau bleu sont identifiés dans les documents d'urbanisme.

Au sein des zonages et des règlements, la moitié des cours d'eau du réseau bleu sont identifiés par des « zones tampon », soit par un classement des bordures et ripisylves en zone naturelle, soit par un EBC. Le zonage peut également être fractionné en plusieurs tronçons dotés d'un indice spécifique (UEbco, Aco, N1co, etc.) afin de préserver ou de restaurer les corridors écologiques.

Certains PLU imposent un retrait de constructibilité par rapport aux cours d'eau formant un couloir variant de 20 à 30 mètres. Cette distance permet ainsi de protéger :

- les habitations contre les risques d'inondation,
- les corridors écologiques en empêchant l'artificialisation des berges des cours d'eau.

Les zones humides identifiées dans le SCoT sont classées en zone naturelle ou agricole et font l'objet de protections spécifiques au travers d'un indice définissant une « protection stricte relative à la zone humide » dans les règlements des PLU. Sur la commune de Hyères, couverte par un POS à la date de cette analyse (PLU en cours), ces zones sont classées en ND et « font l'objet d'une protection particulière en raison notamment de la qualité des sites et paysages ou de la valeur du boisement ».

Exemples de « zone tampon » au sein des PLU :

PLU de La Crau

Le Gapeau et ses abords sont classés en zone naturelle (N) et le périmètre du PPRI est reporté sur le zonage du PLU, indiquant les niveaux d'exposition aux risques.



Zone naturelle

Zone de risques d'inondation

PLU de Pierrefeu-du-Var

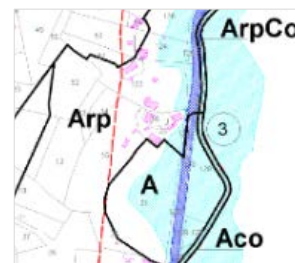
Le Réal Collobrier est classé en EBC.



Espace Boisé Classé à conserver ou à créer

PLU de Bandol

Le Grand Vallat est découpé en plusieurs tronçons indicés «co» (corridor) et le périmètre du PPRI en cours d'études est reporté sur le document graphique.



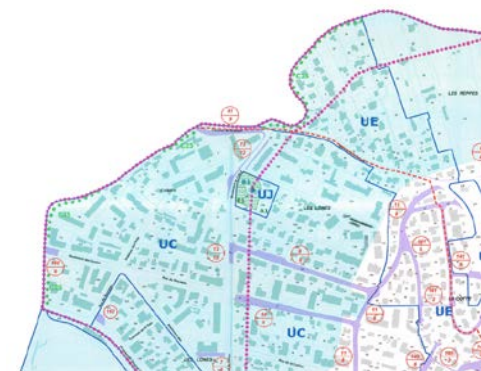
Périmètre de l'aléa inondation (PPRI en cours d'études)

Emplacement réservé pour ouvrage publique

Le SCoT approuvé le 23 octobre 2009 anticipait les orientations du futur SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Rhône-Méditerranée 2010-2015, entré en vigueur deux mois après, le 17 décembre 2009.

Extrait du PLU de Six-Fours

Les ripisylves de la Reppe sont identifiées en espaces verts à protéger.



C5	C - Espaces Verts à Protéger (EVP) / éléments végétaux remarquables
C7	
C11	
D7	D - Cône de vue remarquables
E18	E - Espaces à planter
	Zone Non Aedificandi
	Risque Inondation
	Secteurs concernés par le risque Inondation se référer à la cartographie annexée
	Champ d'expansion des crues

Ce qu'il faut retenir

Au sein des PLU, toutes les zones humides et les cours d'eau du réseau bleu font l'objet d'un zonage adapté.

Les cours d'eau sont soit identifiés par une « zone tampon », soit intégrés aux zonages qu'ils traversent.

B. Les espaces disposant de fonctions particulières

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (p12-19) : Le réseau vert, bleu et jaune est constitué d'espaces disposant de fonctions particulières (définis de manière détaillée de la page 12 à 17 dans le DOG et représentés par les symboles suivants sur le document graphique du DOG) :

- 11 coupures agro-naturelles, 
- 21 espaces agro-naturels possédant un fort intérêt paysager, 
- 28 espaces ou milieux littoraux, présentant un intérêt particulier en termes de paysage, de patrimoine naturel, culturel ou de maintien des équilibres biologiques (L146-6 du code de l'urbanisme), 
- 17 espaces naturels littoraux formant une coupure d'urbanisation (L146-2 du code de l'urbanisme), 

Les coupures agro-naturelles

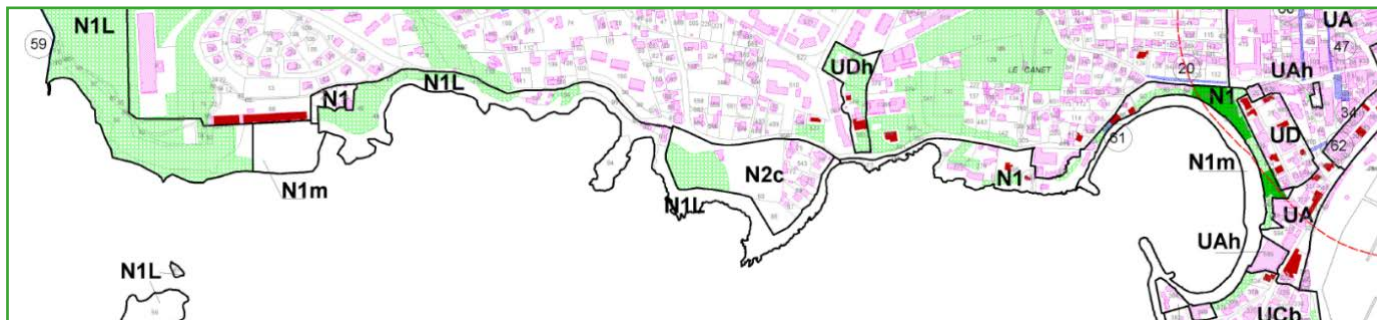
Les coupures agro-naturelles sont identifiées et localisées dans le SCoT dans le but de maintenir la diversité paysagère et de rompre la dynamique de continuum urbain.

Au sein des documents d'urbanisme (PLU/POS), **plus de 90% des coupures agro-naturelles sont délimitées et situées en zone naturelle ou agricole.**

Aujourd'hui, environ 60% du territoire du SCoT est couvert par un ou plusieurs dispositifs de protection et/ou gestion du patrimoine naturel : sites Natura 2000, projet PNR Ste Baume, projet de charte du parc national de Port-Cros, site inscrits et classés, sites du Conservatoire du littoral, ENS, réservoirs biologiques, arrêtés de protection de biotope.

Par ailleurs, 60% du territoire est couvert par des ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique).

PLU de Bandol - Bande littorale identifiée en zone naturelle (N1, N1L, N1m)



Les espaces agro-naturels constituant des sites d'intérêt paysager spécifique

Les 21 espaces possédant un fort potentiel paysager identifiés dans le SCoT sont classés en zone naturelle ou/et agricole dans les documents d'urbanisme (PLU/POS). La plupart du temps, ces zones sont indicées pour indiquer la vocation du site et renforcer sa protection.

les espaces littoraux compris dans la bande des 100 mètres à compter de la limite haute du rivage (conformément à l'article L.146-4 III du code de l'urbanisme) :

Essentiellement classée en zone naturelle dans les PLU et souvent indicée, cette bande littorale permet de protéger les espaces à proximité immédiate du rivage. Dans ces espaces, le règlement des PLU permet de les préserver de toute forme d'urbanisation.

Les espaces caractéristiques du littoral

Les espaces ou milieux littoraux remarquables, présentant un intérêt particulier en termes de paysage, de patrimoine naturel, culturel ou de maintien des équilibres biologiques (espaces définis à l'article L.146-6 du code de l'urbanisme) :

Les 28 espaces identifiés par le SCoT sont traduits dans les documents d'urbanisme (PLU/POS) en tant que zone naturelle ou agricole. Ils sont tous préservés selon les dispositions de l'article R146-2 du Code de l'Urbanisme

Les espaces naturels littoraux formant une coupure d'urbanisation (espaces définis à l'article L.146-2 du code de l'urbanisme) :

Les 17 espaces identifiés par le SCoT PM sont tous classés en zone naturelle ou agricole dans les documents d'urbanisme.

Ce qu'il faut retenir

- Les coupures agro-naturelles sont toutes délimitées à l'échelle communale.
- La totalité des espaces agro-naturels constituant des sites d'intérêt paysager spécifique sont préservés.
- Tous les espaces caractéristiques du littoral sont pris en compte.



La valorisation du réseau bleu avec l'**aménagement des abords de la Reppe à Ollioules**
Requalification des cheminements doux et mise en valeur du paysage

/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

La préservation du réseau Vert, Bleu et Jaune est bien assurée par les documents d'urbanisme,

- Durant ces 6 ans, le territoire a continué de préserver son patrimoine agricole et naturel.
- Le SCoT Provence Méditerranée, approuvé en 2009, a joué un rôle intégrateur, reprenant et déclinant localement les grandes politiques nationales, régionales ou départementales, ainsi que les plans et les documents de rangs supérieurs.
- Les PLU et les POS disposent de règlements adaptés et de zonages délimitant les espaces à protéger définis par le SCoT.
- Au-delà de la traduction réglementaire POS/PLU, ces mesures de protection sont renforcées par de nouveaux outils de gestion, à l'œuvre ou en projet (Parc Naturel Régional, Parc National...).
- La préservation et la valorisation du capital naturel vont se poursuivre, notamment via la future trame verte et bleue du SCoT révisé, ainsi que localement à l'échelle communale dans la trame verte et bleue des PLU.



/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Organiser et maîtriser le développement de l'aire toulonnaise (p20 et suivantes du DOG)

Le PADD énonce (p.12) que « le SCoT se fixe comme objectif majeur de fortement limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles en la divisant au moins par trois jusqu'en 2020. [...] le développement par renouvellement est considéré comme une priorité. [...] le développement futur doit contribuer à un meilleur fonctionnement de l'aire toulonnaise, en s'appuyant sur ses pôles existants et sur une véritable cohérence entre urbanisme et transports collectifs. [...] définit des modalités d'application de l'extension limitée à l'intérieur des espaces proches du rivages ».

DOG (p. 21) :

localiser, en priorité, les principaux projets d'aménagement (habitat, activités offrant beaucoup d'emplois ou génératrices de trafic automobile...) et tout nouvel équipement générateur de déplacements, à proximité des axes structurants de transports collectifs existants ou futurs.

A. Privilégier une localisation du développement dans les espaces bien desservis par les transports collectifs

Durant ces six dernières années, l'articulation entre le développement urbain et les transports en commun s'est affirmée au travers de projets de logements et d'équipements développés à proximité des gares, des embarcadères et des axes structurants de transports en commun.

Pour exemple, à Hyères (quartier du Roubaud), La Crau (Parc des Maunières – 430 logements), Solliès-Pont (îlot de la gare – 60 logements, ZAC des Laugiers – 450 logements et équipements), La Seyne-sur-Mer (Gai Versant – Berthel), les opérations se développent à moins de 500 mètres des gares. Dans TPM, le long des axes structurants de transport en commun, des programmes de logements et d'équipements se développent (La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var...)

En dehors de TPM, certains projets implantés en cœur ou en extension de ville/village favorisent les déplacements de courte distance : le projet des Hermites à Evenos (140 logements), les Marrouges de Saint-Jean à Collobrières (17 logements), etc.

Le développement du transports collectif sur le territoire permettra une intégration plus forte entre urbanisme et transports en commun.

Aménagement d'une voie en site propre

Nouvelles opérations à La Seyne-sur-mer : les terrasses de Rostand et le hameau de Romane

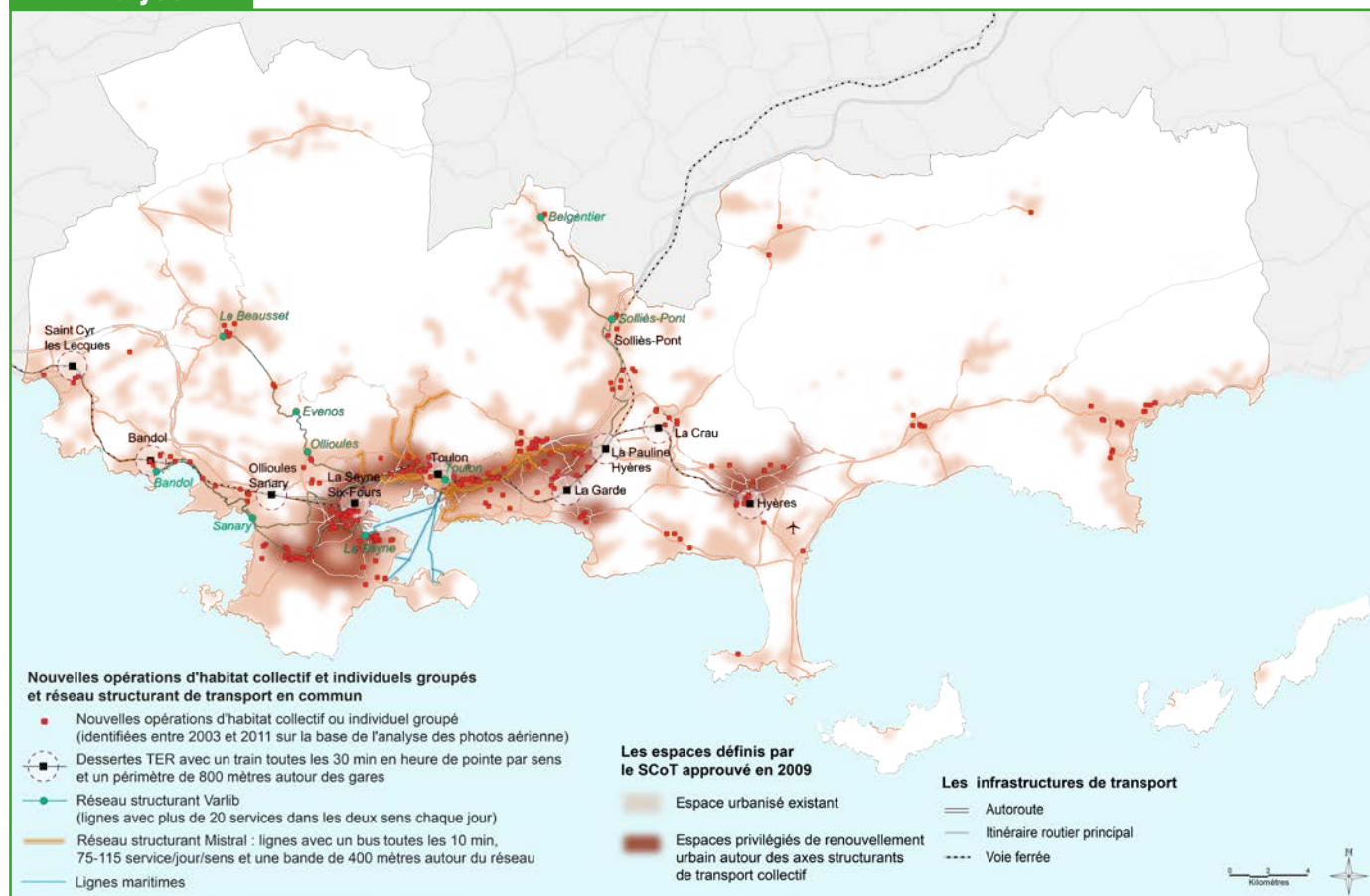


Opérations d'habitat collectif et individuels groupés au regard des espaces privilégiés de renouvellement urbain et du réseau de transports en commun structurant

Le réseau structurant est composé :

- **du réseau structurant Varlib** : plus de 20 services dans les deux sens, chaque jour (bande de 400m autour du réseau)
- **du réseau structurant Mistral** : lignes avec 1 bus toutes les 10 minutes. 75-115 services/jour/sens (bande de 400m autour du réseau)
- **De la desserte TER structurante** : un train toutes les 30 minutes en heure de pointe par sens (périmètre de 800m autour des gares)

Analyse



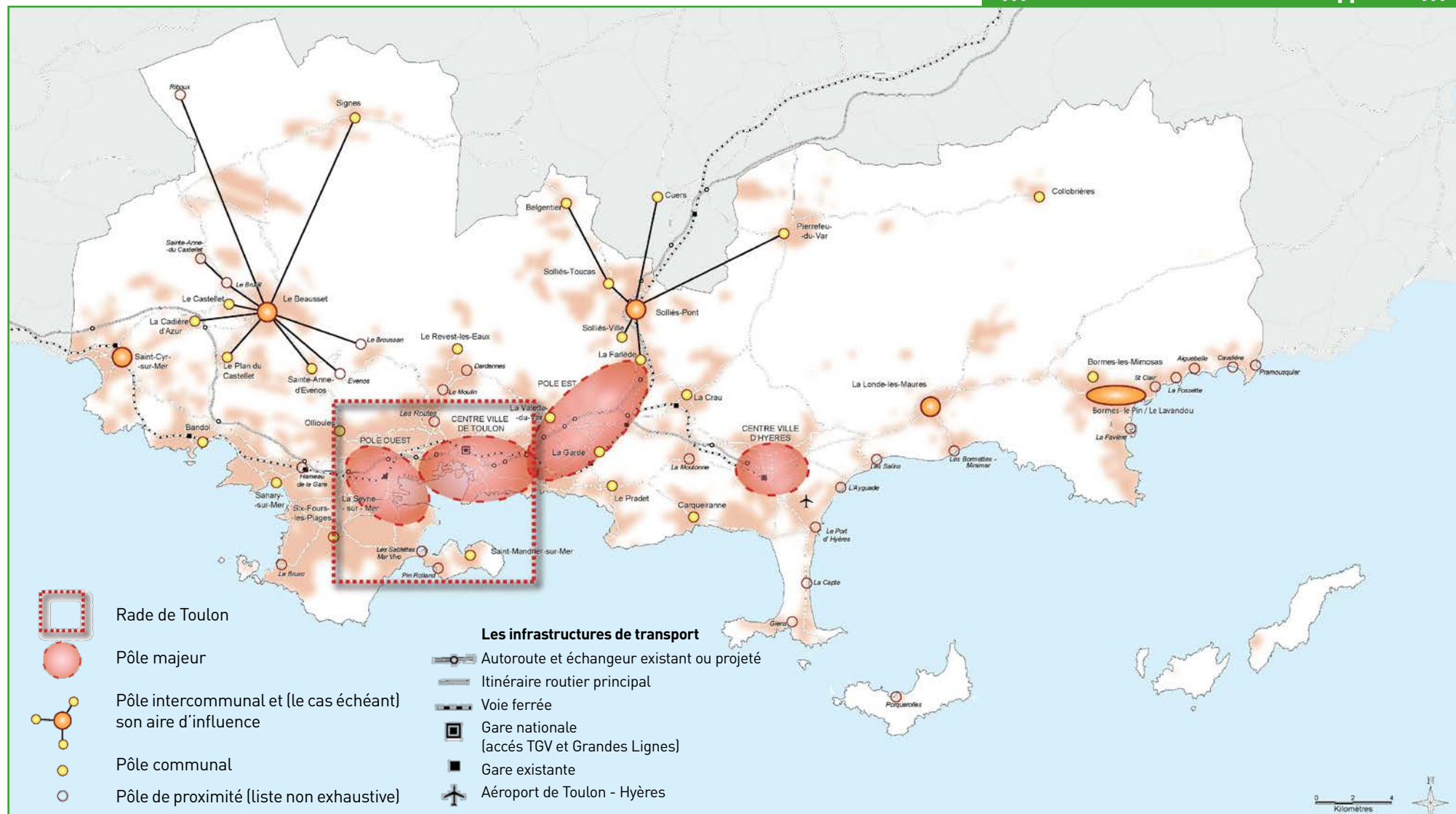
Ce qu'il faut retenir

Près de la moitié des opérations d'habitat collectif et d'individuel groupé (identifiés entre 2003 et 2011 sur la base de l'analyse des photos aériennes) sont localisées au sein des espaces privilégiés de renouvellement urbain et à proximité du réseau structurant de transport en commun.

B. Recentrer et intensifier le développement dans la rade de Toulon et les pôles majeurs

DOG (pages 6 et 7 du document graphique) : Le schéma de l'organisation multipolaire du territoire

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

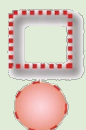


/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 21) :

« La rade de Toulon et les pôles majeurs constituent les espaces privilégiés pour la localisation des fonctions et activités métropolitaines exerçant un effet-levier pour l'ensemble de l'aire toulonnaise et du département du Var. »

Documents cartographiques du DOG - page 6 : le schéma de l'organisation multipolaire du territoire :



Rade de Toulon

Pôle majeur

Les opérations majeures réalisées et en cours ayant un rayonnement métropolitain

Le développement des activités économiques dans la rade de Toulon :

Technopôle de la mer

Le Technopôle de la Mer est l'un des leviers du développement économique du territoire, centré sur les domaines de la sécurité, de la sûreté maritime et du développement durable et reposant sur les hautes technologies marines et sous-marines. Il se répartit sur deux sites du pôle Ouest :

- une base « terrestre » à Ollioules (sur un site de 32 ha) sur laquelle s'implante entre autre DCNS,
- une base « marine » à La Seyne-sur-Mer, qui permet l'accès direct à la rade de Toulon et à la mer.

Ce dernier comprend depuis 2012, le Centre Européen de Technologies Sous-Marines (CETSM) et doit accueillir le projet MEUST (Mediterranean Eurocentre for Underwater Sciences and Technologies) du CNRS.

A terme, le Technopôle accueillera entre 5 000 et 6000 salariés.

Le technopôle de la mer sur le site d'Ollioules
Construction des locaux de DCNS



Le technopôle de la mer à La Seyne-sur-Mer



Parc d'activités marines

A Saint-Mandrier, le site de l'ex Base Aéro-Navale est en cours de reconversion afin de développer un pôle d'activités marines consacré à l'entretien et la réparation des yachts de grande plaisance, aux systèmes complexes et aux technologies marines et sous-marines.



L'affirmation du centre-ville de Toulon :

Rénovation du centre ancien de Toulon

Toulon s'est engagé depuis 2006 dans un projet d'ensemble de rénovation de son centre historique. Cette politique de rénovation urbaine concerne 12 îlots répartis sur les 23 ha concernés. Les réseaux enterrés, rues et places font également l'objet d'une requalification totale. Ce projet de grande ampleur a pour objectif de redonner une attractivité au centre, notamment commerciale, permettant ainsi de valoriser le cœur de la ville et son agglomération.

Affirmation du pôle universitaire de Toulon

Le campus de la Porte d'Italie situé dans le centre-ville de Toulon comporte un nouveau bâtiment de 11 500 m² inauguré en 2014. Il héberge l'UFR Ingémédia, l'UFR de Sciences économiques et de gestion et l'Institut d'Administration des Entreprises regroupant ainsi 1500 étudiants supplémentaires.



Requalification du PEM (Pôle d'Echange Multimodal) de Toulon

La gare de Toulon a été requalifiée. Les travaux terminés en 2014 ont permis de favoriser l'intermodalité (avec la gare routière située juste à côté), d'améliorer l'accessibilité et la qualité des espaces publics, de mettre en valeur l'architecture du bâtiment, etc.



Des aménagements urbains d'envergure, localisés dans les communes de la rade de Toulon et des pôles majeurs

L'opération d'aménagement et de renouvellement urbain « Grand Sud Passion »

Ce vaste projet mixte s'étend sur un secteur de 200 ha compris entre les communes de Toulon à l'Ouest, de La Garde à l'Est et de la Valette-du-Var au Nord. Il s'inscrit en cohérence avec l'orientation du SCoT « favoriser la diversité des fonctions économiques et urbaines dans le « pôle Est » (page 21 du DOG).

Périmètre du projet « Grand Sud Passion »



Cette opération d'aménagement et de renouvellement urbain a pour objectifs :

- d'accroître la dynamique économique de l'agglomération,
- de restructurer les différents quartiers de ce territoire pour améliorer le bien-vivre des habitants,
- de renouveler l'offre urbaine de l'agglomération en matière de logements, d'équipements sportifs et ludiques,
- de moderniser et diversifier l'offre commerciale et les services.

Elle se décompose en plusieurs volets :

- la construction de l'hôpital Sainte-Musse inauguré en 2012,
- la réalisation de l'éco-quartier Entrevert, terminé en 2013 (312 logements dont la moitié sont des logements sociaux).

Logements collectifs à Entrevert



- l'opération « Avenue 83 » qui devrait ouvrir ses portes en 2016, regroupe un centre commercial et de loisirs de 51 000 m² (environ 60 boutiques et 20 restaurants). Ce projet s'accompagne d'un hôtel de 80 chambres, de 7000 m² de bureaux et de la construction de trois résidences (regroupant 230 logements). Ces résidences devraient être livrées en 2017.

Construction de logements collectifs de 5 à 8 étages le long de la voirie permettant de restructurer l'avenue de l'université



- le projet « Coupiane / clinique du Coudon » sera l'occasion d'améliorer la cohérence urbaine du Sud de La Valette.

Le nouveau quartier Porte Marine et la réalisation d'un Casino à la Seyne-sur-mer

Plus de 600 logements et des commerces de proximité ont été aménagés à proximité des transports en commun, du Parc de la Navale et du futur port de plaisance. Une 3^{ème} phase est prévue dans le prolongement de ce quartier avec 260 logements supplémentaires. Un Casino, doté d'une salle de spectacle de 700 places est également en cours de réalisation. Il devrait être mis en service début 2016.

Quartier Porte Marine vue depuis le parc de la Navale



La réalisation du pôle agro-alimentaire de la Farlède

En 2013, la première tranche du pôle agroalimentaire de la Farlède a été inaugurée. Dédié à l'accueil des professionnels de la filière agroalimentaire (industriels, grossistes et distributeurs), il succède à l'historique Marché de Gros de Sainte Musse.



La réalisation de grands équipements de santé, culturels et sportifs :

L'hôpital Sainte-Musse

Ouvert au public en 2012, ce grand établissement hospitalier situé à Toulon permet de renforcer le territoire en termes d'offre de soins. La construction de l'hôpital a été l'occasion d'acquérir et de déployer les meilleures technologies en matière de santé. Employant plus de 3500 agents, dont environ 400 médecins, l'hôpital Sainte-Musse accueille chaque année environ 300 000 patients.



Le théâtre Liberté

Inauguré en septembre 2011, le Théâtre Liberté, situé au cœur de Toulon, est un pôle artistique et culturel accueillant une programmation pluridisciplinaire (théâtre, conférence, musique, cinéma, expositions, arts numériques, etc.). En 2014, le théâtre a reçu 45 000 spectateurs soit une augmentation de 5 000 personnes comparé à l'année 2013.



La réhabilitation du complexe sportif Léo Lagrange

Après 4 ans de travaux de réhabilitation, le complexe sportif Léo Lagrange situé à Toulon a ré-ouvert ses portes en 2013. Ce complexe est composé de 42 000 m² de terrains de sports et de bâtiments attenants, implantés sur une superficie de 7 ha. Cet ensemble accueille 100 000 sportifs par an (scolaires, étudiants, associations et clubs sportifs).



Des projets à venir...

La reconversion de l'hôpital Chalucet

En plein centre de Toulon, le site de l'ancien hôpital Chalucet fait l'objet d'un projet de reconversion novateur et porteur de développement (35000m²). Ce nouveau quartier s'organise notamment autour des équipements suivants :

- une médiathèque tournée vers les nouvelles technologies,
- l'École Supérieure d'Art et Design TPM (ESADTPM),
- un incubateur/pépinière d'entreprises numériques animé par TVT Innovation,
- une école supérieure internationale de commerce (KEDGE BUSINESS SCHOOL).
- un programme de logements



La reconversion des anciens ateliers mécaniques

Cet espace stratégique constitue un enjeu important dans un contexte de développement du centre-ville de La Seyne-sur-Mer et de revalorisation touristique du littoral. Ces anciens ateliers devraient accueillir, sur un espace de 25 000 m², 9 salles de cinéma, un hôtel de 80 chambres, des commerces et restaurants.



Ce qu'il faut retenir

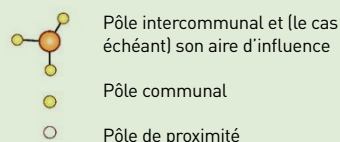
Les projets réalisés et en cours vont dans le sens d'un recentrage et d'une intensification du développement dans la rade de Toulon et les pôles majeurs.

C. Renforcer le niveau de service des pôles intercommunaux, communaux et de proximité

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

PADD (page 14) : « **L'autonomie des communes et des territoires doit être confortée** en matière d'équipements (culturels, santé, sportifs, loisirs), de commerces, de services à la personne et de services publics nécessaires à la vie quotidienne, tout en assurant un maillage équilibré et satisfaisant de cette offre. »

Documents cartographiques du DOG - page 6 - le schéma de l'organisation multipolaire du territoire :



Les pôles intercommunaux définis p21 du DOG

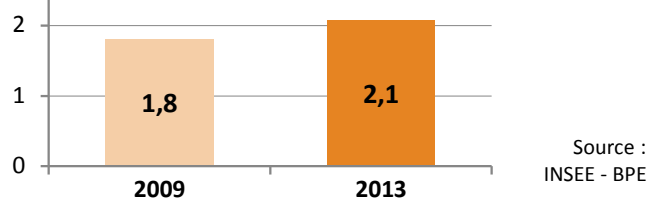
Le SCoT identifie les communes suivantes en tant que pôle intercommunal :

- Solliès-Pont,
- Le Beausset,
- Bormes-les-Mimosas,
- Le Lavandou,
- La Londe-les-Maures,
- Saint-Cyr.

Sur l'ensemble des équipements étudiés (en matière d'équipements sportifs, loisirs, culturels, santé, commerciaux et de services aux particuliers), **le taux d'équipements moyen pour 1000 habitants dans les pôles intercommunaux est en augmentation entre 2009 et 2013.**

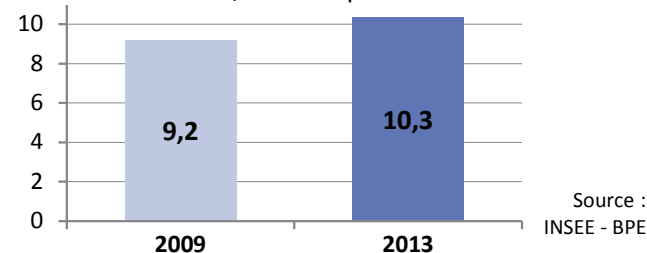
- Sur l'ensemble des communes identifiées en tant que pôle intercommunal, on constate une augmentation du taux d'équipements sportifs, de loisirs et culturels. En 2013, le taux d'équipements moyen pour 1000 habitants est de 2,1, variant selon les communes de 1,2 à 4,4 contre 1,8 en 2009.

Taux moyen d'équipements **sportifs, de loisirs et culturels** pour 1 000 habitants, dans les pôles intercommunaux



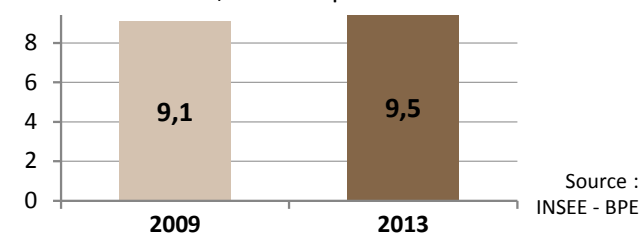
- En 2013, le taux d'équipements de santé moyen atteint 10,3 pour 1000 habitants. Pour chaque commune, ce taux est en augmentation et varie fortement entre 5,6 et 13,7 suivant les collectivités.

Taux moyen d'équipements de **santé** pour 1 000 habitants, dans les pôles intercommunaux



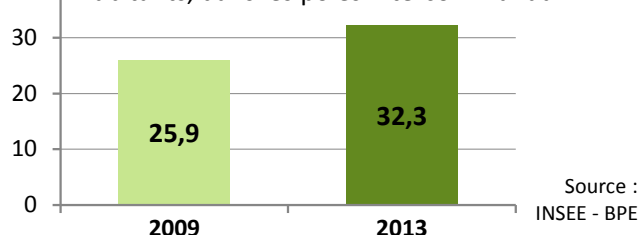
- Le taux de commerces pour 1000 habitants est en augmentation entre 2009 et 2013, mais cela n'est pas constaté sur l'ensemble des pôles intercommunaux.

Taux moyen de **commerces** pour 1 000 habitants, dans les pôles intercommunaux



- En 2013, le taux de services aux particuliers pour 1000 habitants est en moyenne de 32,3 pour l'ensemble des pôles intercommunaux. Ce taux croît sur l'ensemble des communes, entre 2009 et 2013.

Taux moyen de **services aux particuliers** pour 1 000 habitants, dans les pôles intercommunaux



Ce qu'il faut retenir

Une augmentation significative du niveau d'équipements dans l'ensemble des pôles intercommunaux (sportifs, loisirs, culturels, santé, commerciaux et de services aux particuliers) entre 2009 et 2013.

Méthodologie : données de la BPE (Base Permanente des Equipements) de l'INSEE permettant de mesurer l'évolution du taux d'équipements pour 1000 habitants entre 2009 et 2013 dans les communes concernées.

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

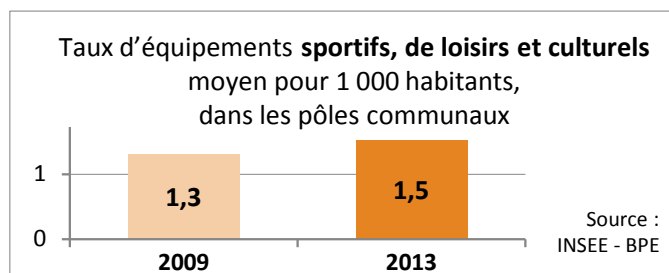
Les pôles communaux et de proximité

Les pôles communaux et de proximité, identifié par le SCoT (page 22 du DOG), correspondent aux centres-villes ou aux différentes centralités des communes de :

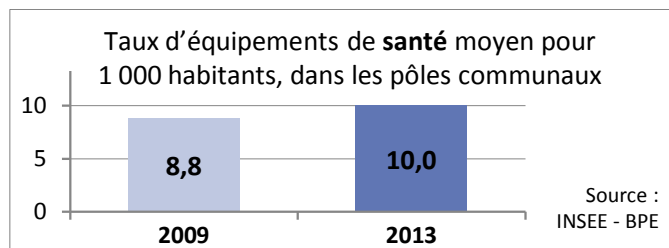
- Bandol,
- Sanary-sur-Mer,
- Six-Fours-les-Plages,
- Ollioules,
- La Valette-du-Var,
- La Garde,
- Le Pradet,
- Carqueiranne,
- La Farlède,
- La Crau,
- La Cadière d'Azur,
- Le Castellet,
- Evenos,
- Signes,
- Saint-Mandrier-sur-Mer,
- Le Revest-les-Eaux,
- Belgentier,
- Solliès-Toucas,
- Solliès-Ville,
- Pierrefeu-du-Var,
- Collobrières,
- Riboux.

Sur l'ensemble des équipements étudiés (en matière d'équipements sportifs, loisirs, culturels, santé, commerciaux et de services aux particuliers), **le taux d'équipements moyen pour 1000 habitants dans les pôles communaux est en augmentation sur la période 2009 - 2013.**

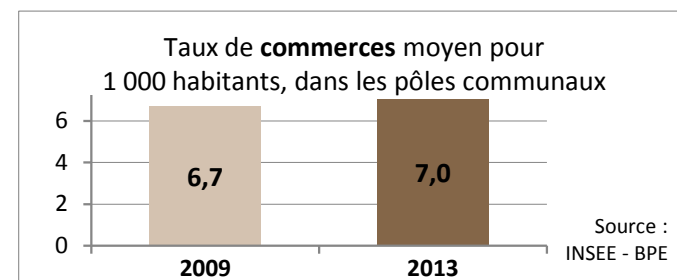
- Le taux moyen d'équipements sportifs, de loisirs et culturels pour 1000 habitants, sur l'ensemble des communes identifiées en tant que pôle communal est en augmentation entre 2009 et 2013, allant de 1,3 à 1,5. A l'échelle communale, ce taux est majoritairement croissant et sur les autres, il est relativement stable.



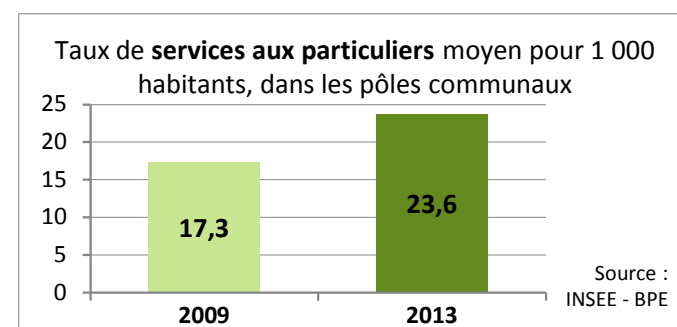
- En 2013, le taux moyen d'équipements de santé atteint presque 10 pour 1000 habitants. Ce taux est dans l'ensemble en augmentation à l'échelle communale et seulement, 3 communes sont en légère diminution (allant de -0,2 à -0,7).



- La taux de commerces moyen pour 1000 habitants est en progression entre 2009 et 2013. L'évolution de ce taux est variable suivant les communes : la moitié des pôles communaux ont un taux croissant, un tiers ont un taux relativement stable et quelques communes, ont un taux en diminution entre -0,4 et -1,2.



- La taux de commerces moyen pour 1000 habitants est en progression entre 2009 et 2013. L'évolution de ce taux est variable suivant les communes : la moitié des pôles communaux ont un taux croissant, un tiers ont un taux relativement stable et quelques communes, ont un taux en diminution entre -0,4 et -1,2.



Ce qu'il faut retenir

Une augmentation significative du niveau d'équipements dans l'ensemble des pôles communaux (sportifs, loisirs, culturels, santé, commerciaux et de services aux particuliers) entre 2009 et 2013.

D. Limiter la consommation de l'espace

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

PADD (page 12) :

« Si le mode de développement extensif qu'a connu l'aire toulonnaise entre 1972 et 2003 se poursuivait, environ 4 600 hectares seraient artificialisés jusqu'en 2020, ce qui porterait atteinte à la pérennité économique des grands bassins agricoles et à la qualité des espaces naturels et des paysages et ce qui accentuerait les problèmes de fonctionnement de l'aire toulonnaise.

C'est pourquoi le SCoT se fixe comme objectif majeur de fortement limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles, en la divisant au moins par trois jusqu'en 2020, au regard des tendances connues entre 1972 et 2003. »

Méthodologie : les rythmes d'artificialisation sont analysés sur base des photos aériennes de 1972, 2003 et 2011. Les photos aériennes de 2014 sont en cours d'analyse.

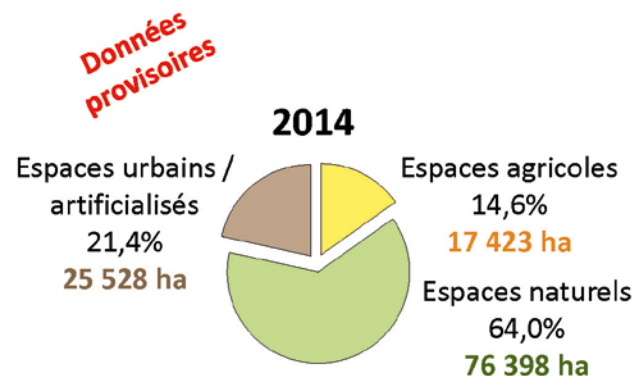
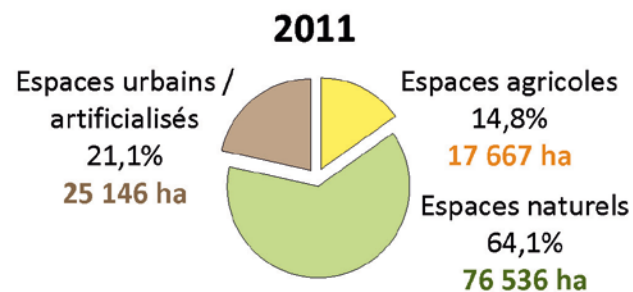
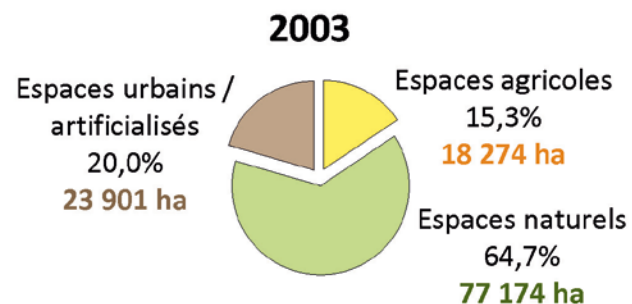
L'analyse la plus récente porte sur la période de 2003, 2011, soit seulement 2 ans de durée du SCoT (fin 2009 – 2011), ce qui ne permet pas d'estimer pleinement les effets du SCoT sur la maîtrise de la consommation d'espace.

En revanche, l'analyse de la situation en 2011 constitue un temps « 0 » auquel pourra être comparé la future analyse de la photo aérienne de 2014 (traitement en cours).

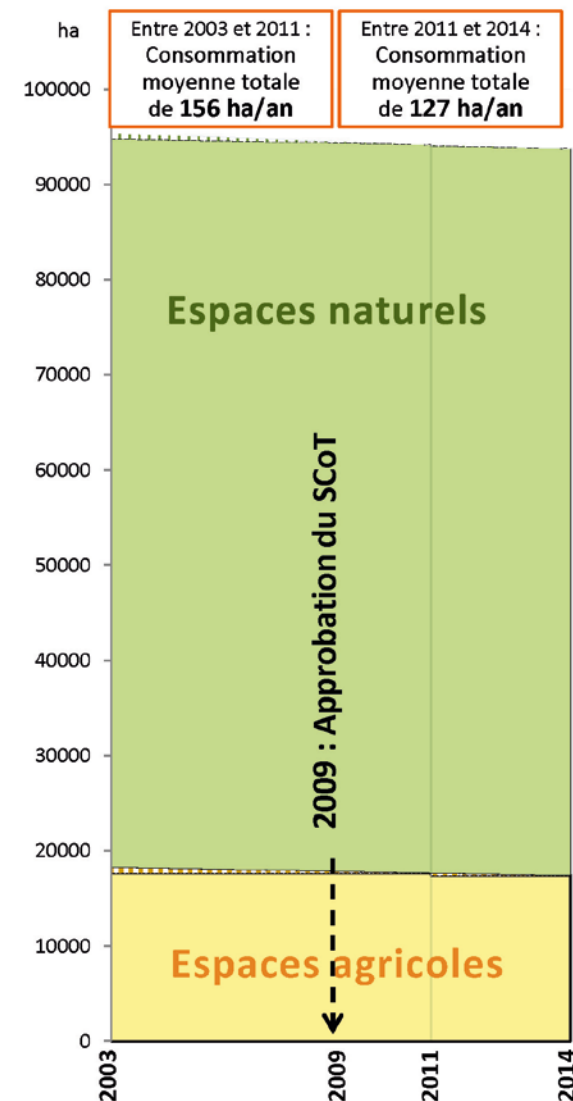
Un ralentissement de la consommation d'espace

Sur le territoire, le rythme de consommation des espaces agricoles et naturels a été divisé par deux entre les périodes 1972-2003 et 2003-2011, passant respectivement de 355 ha/an à 156 ha/an.

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



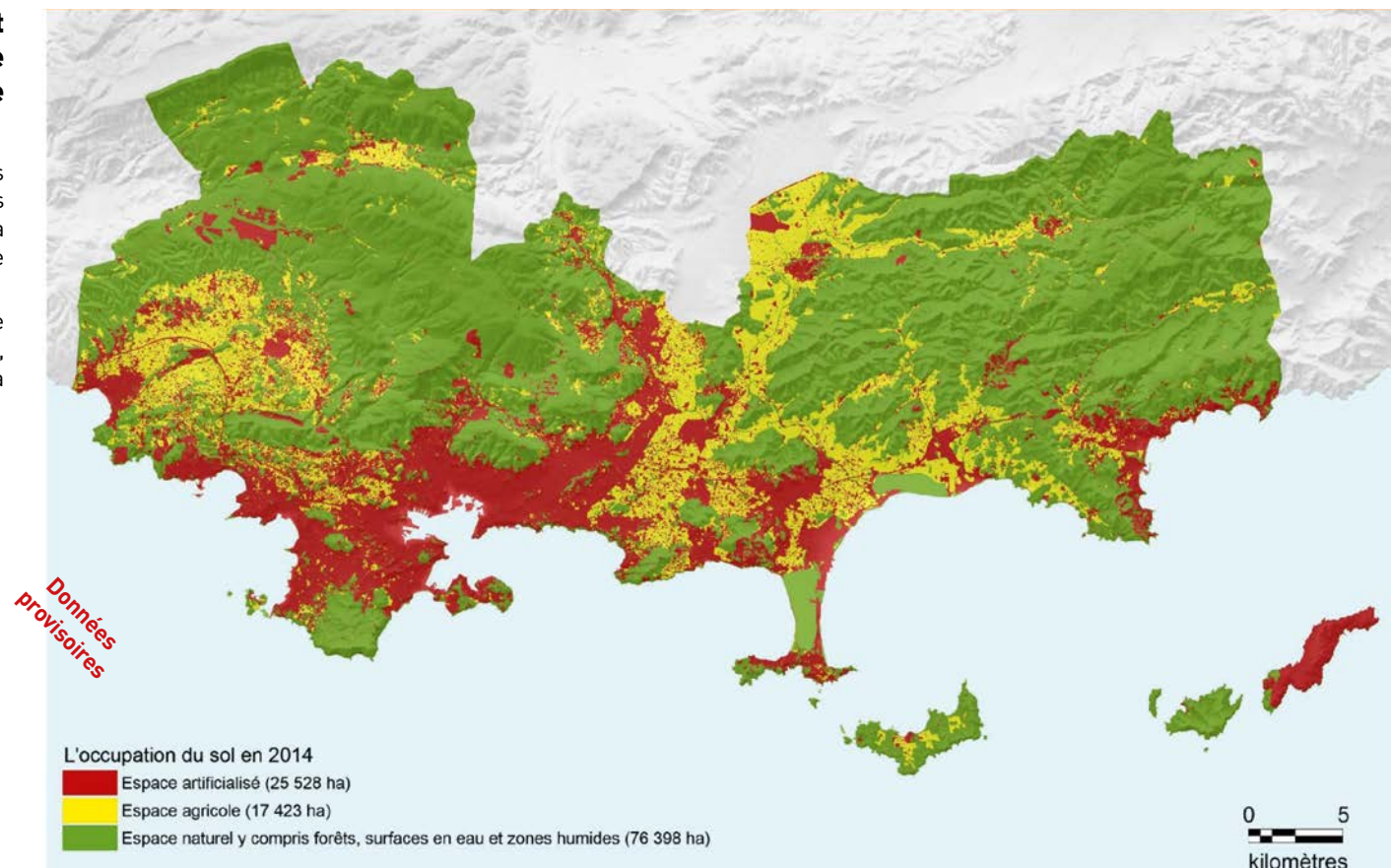
Consommation des espaces naturels et agricoles sur le territoire du SCoT



Une «artificialisation» qui concerne majoritairement les espaces agricoles, mais des phénomènes de reconquête qui compensent partiellement cette perte d'espaces agricoles

Les espaces agricoles, qui ne représentent que 19 % des espaces non artificialisés du territoire, constituent 60% des espaces consommés entre 2003 et 2011. Ainsi, entre 2003 et 2011, 792 ha agricoles ont été consommés sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, contre 528 ha d'espaces naturels.

Notons que dans le même temps, un phénomène de reconquête agricole (espaces agricoles gagnés sur les espaces naturels), inverse la situation puisque, in fine, le territoire perd environ 500 ha d'espaces agricoles et un peu plus de 750 ha d'espaces naturels.



Différence d'affectation du sol entre 1972 et 2014

	Entre 1972 et 2003		Entre 2003 et 2011		Entre 2011 et 2014	
Espaces urbains / artificialisés	+ 11 022 ha	+355 ha / an	+ 1 245 ha	+ 156 ha / an	+ 382 ha	+ 127 ha / an
Espaces naturels	- 3 506 ha	- 113 ha / an	- 638 ha	- 80 ha / an	- 138 ha	- 46 ha / an
Espaces agricoles	- 7 516 ha	- 242 ha / an	- 607 ha	- 76 ha / an	- 244 ha	- 81 ha / an

Ce qu'il faut retenir

Entre 2003 et 2011:

- Une consommation d'espace qui ralentit.
- Une consommation qui concerne majoritairement les espaces agricoles.
- Une consommation d'espaces agricoles partiellement compensée par des reconquêtes agricoles.

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page23) :

Dans le but de limiter la consommation de l'espace, le SCoT affiche la volonté de :

- privilégier le renouvellement urbain pour accueillir l'habitat, les équipements et les activités
- considérer certains espaces d'habitat aéré comme un potentiel de renouvellement urbain

Une politique de renouvellement urbain active

Des politiques de renouvellement urbain inscrites dans le cadre d'un projet global :

Plusieurs communes ont lancé de grands programmes de réhabilitation et de rénovation dans les centres anciens (Toulon, La Seyne-sur-mer ou Hyères) au travers d'Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat - renouvellement urbain (OPAH – RU) et, à Toulon, du Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU). Ces opérations intègrent de nouvelles exigences sociales et durables (ouverture de cœur d'îlot, intégration de la mixité d'usage au sein de l'opération, normes d'isolation, etc.). Indépendamment de ces dispositifs, on observe des opérations de renouvellement urbain sur l'intégralité du territoire (îlot de la gare à Solliès-Pont, les terrasses du golfe à Bandol, cœur de ville à La Farlède...).

Cette **volonté forte de privilégier le renouvellement urbain** se retrouve également au sein des programmes locaux de l'habitat en cours d'élaboration ou approuvés, et au sein des documents d'urbanisme.

Dans les PLU élaborés ou révisés après l'approbation du SCoT en 2009, ce choix s'exprime au sein des PADD au travers de différents objectifs : limiter la consommation d'espace - améliorer le parc de logements existant - renforcer l'attractivité du centre - réalisation de projets publics « phares » pour la commune, de zones de mixité fonctionnelle - reconversion et valorisation d'un site patrimonial...

Exemple : Ilot de la gare – Solliès-Pont

Production de 61 logements dans le centre ville de Solliès-Pont. L'opération a permis la création d'un passage qui fait liaison « modes doux » entre le centre-ville et la gare SNCF.



La réalisation d'opérations au sein des espaces urbanisés :

Sur le territoire se dessine également une tendance générale de développement de l'habitat dans les dents creuses au sein de l'enveloppe urbaine existante. Les villes ayant une forte dynamique de construction de logements collectifs ou individuels groupés sont La Seyne-sur-Mer avec une cinquantaine d'opérations, Toulon avec une 30aine d'opérations et La Valette-du-Var et Six-Fours-les-plages avec une vingtaine d'opérations.

La transformation des résidences secondaires dans le but d'augmenter le nombre de résidences principales :

Sur certains secteurs, on constate que la part des résidences secondaires est en régression (entre 2007 et 2012, sur TPM la proportion de résidences secondaires diminue de 11,7% à 11,5% et sur la Vallée du Gapeau de 4,3% à 3,7%). Toutefois, dans les communes des secteurs Ouest et Est, ce taux, déjà très élevé, se renforce encore, passant de 38,6% à 40,7% dans le secteur Ouest et de 57,7% à 58,5% dans le secteur Est.

Certains espaces d'habitat aéré sont considérés comme un potentiel de renouvellement urbain

Le SCoT considère que : « certains espaces d'habitat aéré (qui correspondent le plus souvent aux anciennes ou actuelles zones NB des POS/PLU considérées comme aménageables) peuvent présenter un potentiel d'accueil du développement et de densification, dans une logique de renouvellement urbain ».

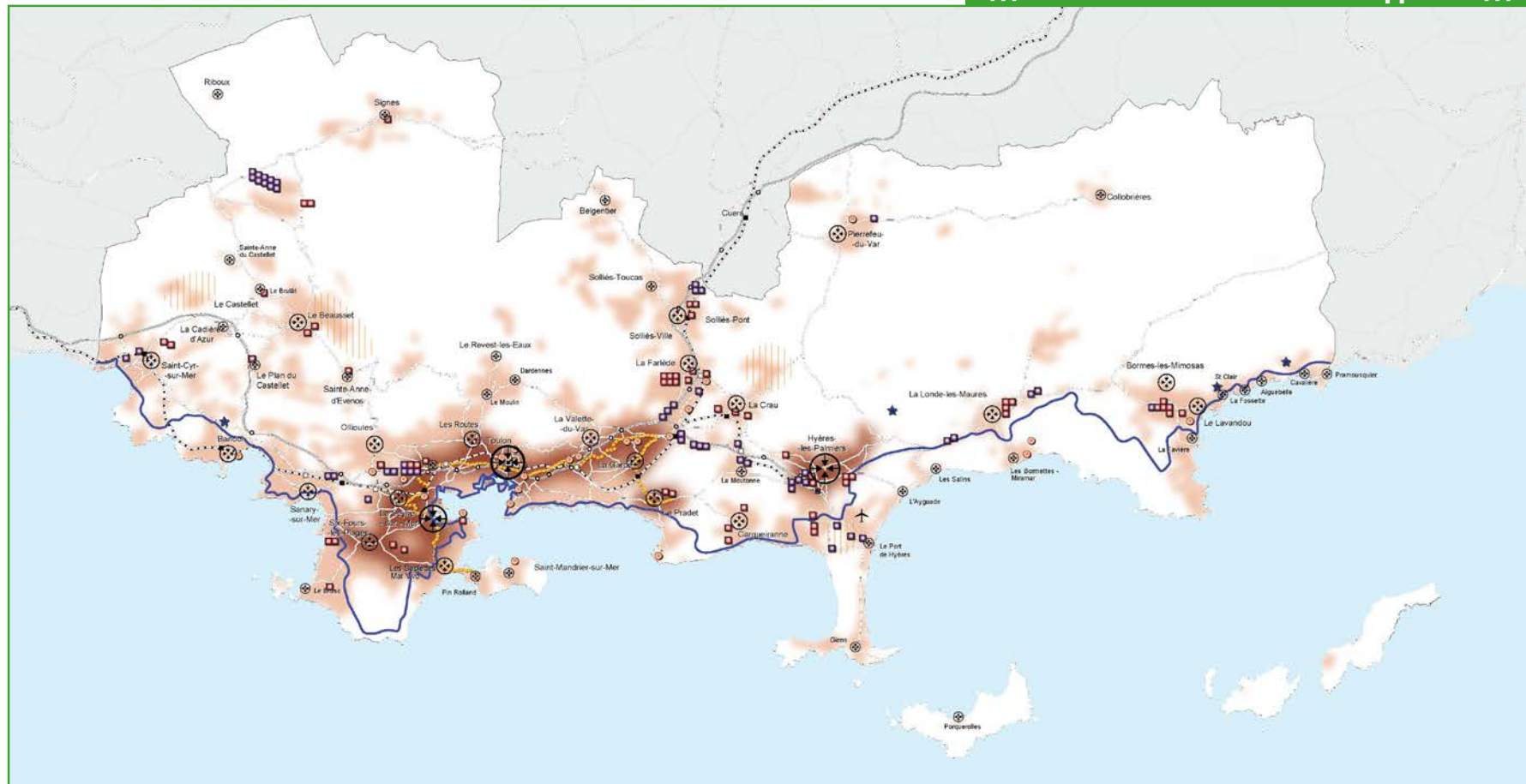
Lors du passage du POS au PLU, les arbitrages sur le devenir des zones NB s'opèrent sur base des critères suggérés p. 23 au DOG (présence des réseaux, proximité des noyaux urbains ou villageois, accessibilité...) et permettant de distinguer celles dont la vocation est la poursuite du développement et celles, les plus nombreuses, qui sont reclassées en zones naturelles, voire agricoles.

Ce qu'il faut retenir

- Les centres villes multiplient les programmes de renouvellement urbain avec des opérations intégrant des nouvelles exigences sociales et durables.
- Une diminution de la part des résidences secondaires est constatée sur près de la moitié des communes du SCoT, entre 2007 et 2012, permettant d'avoir une dynamique de reconquête de résidences principales. Concernant les autres communes, ce taux est constant ou en augmentation (correspondant majoritairement à des communes littorales).
- Le potentiel de renouvellement urbain de certaines zones NB « stratégiques » est bien pris en compte dans la révision des POS.

DOG (pages 8 et 9 document graphique) : **Le schéma de l'accueil du développement futur**

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///



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

Des sites d'extension prioritaires (SEP) majoritairement traduits dans les documents d'urbanisme mais faiblement mobilisés

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

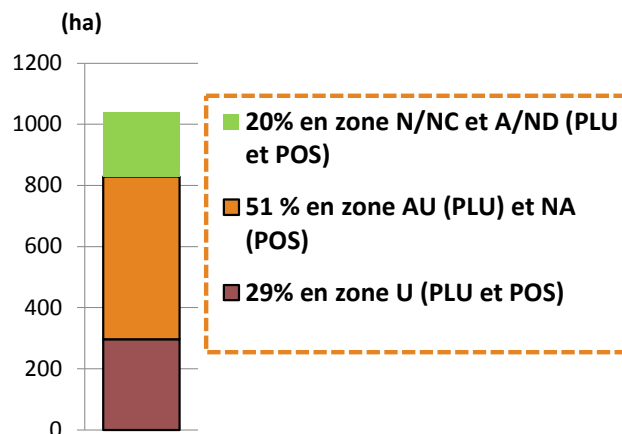
DOG : p26 et suivantes

Dans le but de maîtriser les extensions d'urbanisation, des sites d'extension prioritaires (SEP) ont été identifiés. Ces sites correspondent, au moment de l'approbation du SCoT, à des espaces à dominante naturelle ou agricole, d'une superficie supérieure à environ 5ha.

Le SCoT recense 50 SEP, représentant 1 042 ha, parmi lesquels 30 sites ont pour vocation d'accueillir de « l'habitat ou des équipements » et 20 sites des « activités économiques ».

Au sein des documents d'urbanisme (PLU/POS), 80% de la surface des SEP est classée en zone urbaine ou à urbaniser.

Traduction des SEP dans les documents d'urbanisme en vigueur à la date de cette analyse (PLU et POS)

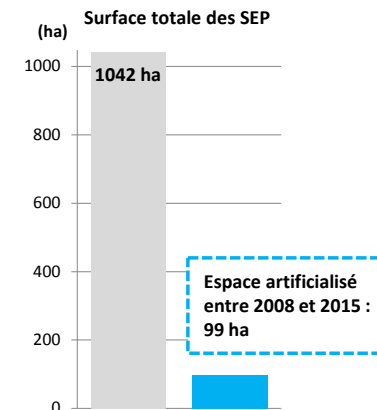


Entre 2008 et 2015, les SEP ont gagné 10% d'urbanisation supplémentaire (certains SEP étant partiellement urbanisés à la date d'approbation du SCOT).

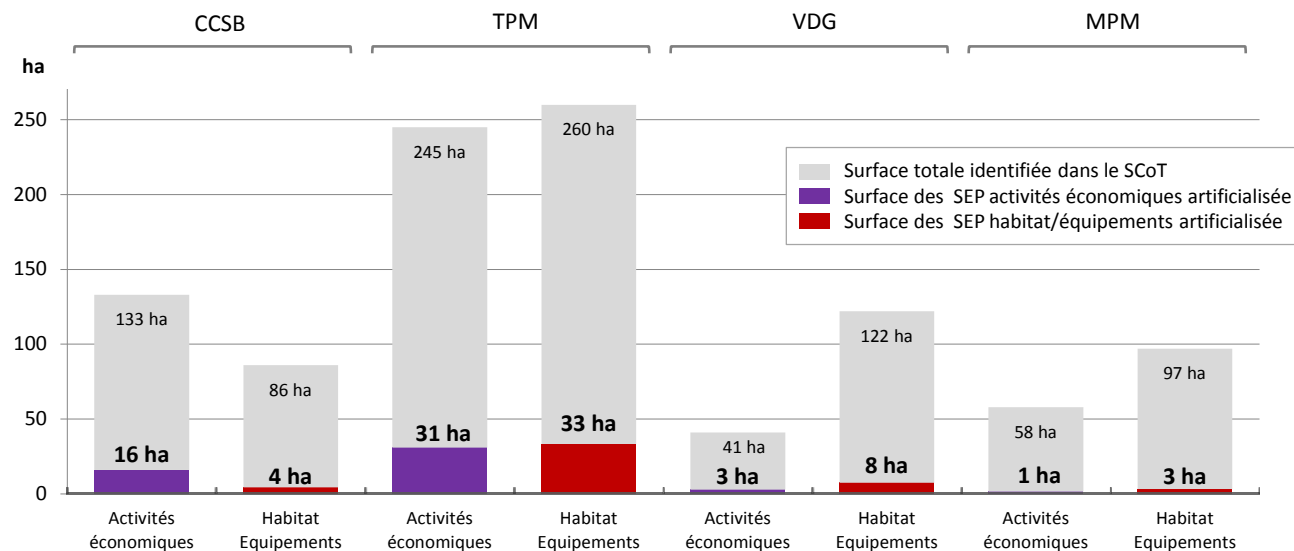
Au sein de ces sites, **65% des surfaces artificialisées se situent sur le territoire de TPM** (qui ne regroupe que 48% de la surface totale des SEP).

Les SEP activité économique sont davantage mobilisés que les SEP habitat / équipements :

- Sur les 477 ha de **SEP activités économiques** : 51 ha ont été artificialisés (11%) de 2008 à 2015
- Sur les 565 ha de **SEP habitat / équipements** : 48 ha ont été artificialisés (8%) de 2008 à 2015



Espace artificialisé dans les SEP entre 2008 et 2015 regroupé par EPCI et par vocation



Méthodologie : l'estimation de la mobilisation des SEP s'est faite à l'aide de la photo aérienne de 2008 et d'un repérage sur le terrain en 2015.

Ce qu'il faut retenir

Au sein des documents d'urbanisme (PLU/POS), 80% de la surface des SEP est identifiée en tant que zone urbaine ou à urbaniser.



/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Les superficies des SEP (Sites d'Extensions Prioritaires) sont indiquées dans le tableau page 26 du DOG.

Les principaux SEP activités économiques en partie mobilisés :

- Parc d'activités (Signes)
- Piédardan (Ollioules)
- La Cagnarde (Ollioules)
- La Grande Chaberte (La Garde)
- Autour de l'A570 et de la RN98 (La Crau)
- Le Roubaud (Hyères)

Les principaux SEP habitat / équipements en partie mobilisés :

- Castellane (Ollioules)
- La Panaggia (Ollioules)
- Les espaces d'habitat (La Crau)
- Espaces de développement (La Farlède)

Ce qu'il faut retenir

Au sein des documents d'urbanisme (PLU/POS), 80% de la surface des SEP est identifiée en tant que zone urbaine ou à urbaniser.

Les SEP n'ont gagné que 10% d'urbanisation entre 2008 et 2015. Le potentiel de développement reste par conséquent important.

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 28) :

Pour les opérations d'aménagement dans les sites d'extension, les collectivités s'inscrivent, au regard du contexte local, dans l'une des trois familles d'ambiance suivantes, en privilégiant la diversité des types de logements et des formes urbaines :

- Périurbaine (> 20 logements / ha)
- Villageoise (> 50 logements / ha)
- Citadine (> 70 logements / ha)

Différentes formes urbaines dans les sites d'extension prioritaire (SEP) habitat respectant les ambiances définies par le SCoT

La plupart des communes affichent dans leur PLU et généralement dans leurs OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) les ambiances souhaitées ainsi que la densité correspondante. **La majorité des ambiances choisies est périurbaine et villageoise.**

L'urbanisation des SEP habitat / équipements s'accorde avec les orientations du DOG en « **privilégiant la diversité des types de logements et des formes urbaines** », ce que l'on retrouve essentiellement sur les sites suivants :

- La Miolane (Saint-Cyr-sur-Mer)
- La Panaggia (Ollioules)
- Les espaces d'habitat (La Crau)
- Autour de Solliès (Solliès-Pont)
- PAE (Le Lavandou)

SEP	AMBIANCE PÉRIURBAINE	AMBIANCE VILLAGEOISE	AMBIANCE CITADINE
SIGNES Autour du village			
EVENOS Extensions Sainte Anne			
SAINT-CYR-SUR-MER La Miolane			
SIX-FOURS-LES-PLAGES Le Plan de la Mer			
LA SEYNE-SUR-MER Mauvéou			
OLLIOULES Castellane			
OLLIOULES La Panaggia			
LE PRADET La Grenouille			
LA CRAU Espaces d'habitat			
HYÈRES La Bayorre			
HYÈRES Costebelle			
HYÈRES Le Roubaud			
SOLLIÈS-PONT Autour de Solliès			
LA LONDE-LES-MAURES La Cheylanne			
LE LAVANDOU PAE			

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

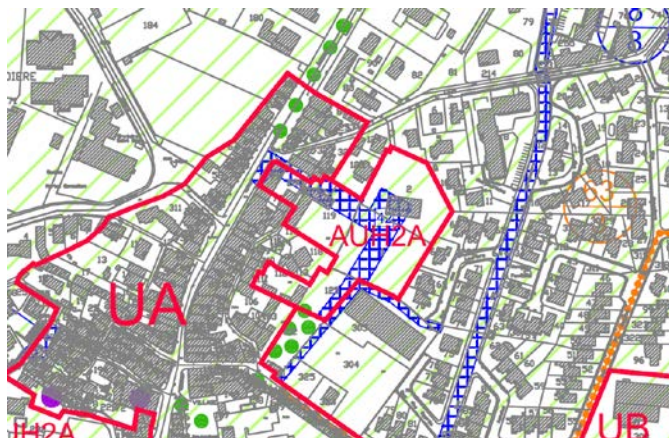
DOG (page 25) :

« Le développement par extension sur des sites ne dépassant pas 5 hectares environ n'est pas exclu, y compris pour les communes qui n'ont pas identifié de sites d'extension. »

Méthodologie : Analyse des zones AU peu ou pas urbanisées en 2011, des PLU approuvés ou révisés après l'approbation du SCOT Provence Méditerranée.

Dans les PLU approuvés ou révisés après 2009, on recense, près de 420 ha de zones AU peu ou pas urbanisées.

- 84% des surfaces concernées (350 ha) correspondent à des sites d'extension prioritaire, identifiés dans le SCOT.
- 16% des surfaces concernées (69 ha), correspondent à des sites de moins de 5 ha. Il s'agit la plupart du temps de projets d'urbanisation de petites dents creuses, intégrées à l'enveloppe urbaine, conformément à l'esprit du SCoT.



La Farlède – zone AU de 0,9 ha – PLU 2013 – Photo aérienne 2014



/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 27 et 28) :

Le SCoT définit l'intensité de l'urbanisation des espaces proches du rivage au travers de trois catégories :

- les espaces littoraux à forts enjeux et stratégiques,
- les espaces littoraux sensibles,
- Les espaces littoraux neutres.

Les espaces littoraux à forts enjeux et stratégiques :

Dans ces espaces, les documents d'urbanisme favorisent le renouvellement urbain et la préservation du patrimoine architectural et paysager. Par ailleurs, les 2/3 de ces sites font l'objet d'opérations d'aménagement ou d'études (Bois Sacré à la Seyne-sur-Mer, site de l'ex BAN à Saint-Mandrier...)

Les espaces littoraux sensibles :

Au sein de ces espaces, la notion de préservation du paysage est très présente, en accord avec les orientations du SCoT. Les préconisations concernant ces espaces traitent du « maintien des caractéristiques paysagères », du développement « d'un bâti modéré intégré au paysage et en harmonie avec la végétation », de la maîtrise du développement urbain ou de la préservation des perspectives sur ces espaces.



Cap Eden – le Lavandou

/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

On observe dans l'aire toulonnaise **de nouveaux modes de développement urbain avec :**

- la multiplication de projets par renouvellement urbain,
- le développement de formes économes en espace (à vocation économique ou d'habitat) à l'intérieur des enveloppes urbaines ou en continuité de celles-ci,
- la densification d'espaces d'habitat aérés existants présentant des caractéristiques favorables.

On note une inflexion importante du rythme de consommation d'espace entre les deux périodes 1972-2003 et 2003-2011.

Cette inflexion, si elle se confirme, devrait permettre d'atteindre, à terme, les objectifs que s'étaient fixés le SCOT en 2009 de limitation de la consommation d'espace (objectifs qui anticipaient les obligations de loi Grenelle).



Les terrasses du Golfe - Bandol

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Affirmer une ambition métropolitaine
(p34 et suivantes du DOG)

Le SCoT approuvé en 2009 affiche un objectif stratégique d'affirmation d'une ambition métropolitaine de l'aire toulonnaise (page 20 du PADD) :

Pour satisfaire cet objectif, plusieurs axes de projet sont mis en avant :

- Consolider les fonctions métropolitaines supérieures (notamment sur le plan économique) et l'offre d'équipements structurants ;
- Développer les coopérations avec les territoires voisins pour mettre en réseau et organiser une complémentarité des projets ;
- Valoriser sur le plan européen l'équilibre unique entre les grands espaces naturels exceptionnels et les espaces urbanisés ;
- Mettre en œuvre un ou des grands projets urbains et économiques.

L'affirmation de l'ambition métropolitaine doit permettre d'accroître le rayonnement national et européen de l'aire toulonnaise.

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

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///



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
- Opportunité de la desserte ferroviaire / TCSP de l'Aéroport Toulon / Hyères à étudier
- 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

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 34) :

Le Grand projet Rade s'appuie notamment sur le développement et l'aménagement des sites stratégiques suivants :

- Le Pôle Ouest, dans les communes d'Ollioules, de La Seyne-sur-mer et de Toulon,
- L'axe des gares à Toulon,
- Les centres villes de Toulon et de La Seyne-sur-Mer,
- Les espaces portuaires et les interfaces ville-port,
- La façade maritime de La Seyne-sur-Mer,
- La baie du Lazaret,
- Le Parc d'activités marines de Saint-Mandrier.

La formalisation d'un grand projet urbain et économique pour la Rade de Toulon : Toulon Grand Projet Rade

Toulon Provence Méditerranée et les collectivités de l'aire toulonnaise, dans le cadre de l'élaboration de leur projet métropolitain ont formalisé sur la période 2006-2010, l'expression d'un grand projet pour la Rade de Toulon : Toulon Grand Projet Rade.

Une démarche de projet partenarial a abouti à l'écriture d'un «Schéma programme de développement et d'aménagement de la Rade», qui constitue une proposition cohérente de développement et d'aménagement de la Rade de Toulon à l'horizon 2015-2020.

Toulon Grand projet Rade s'organise autour de 3 axes :

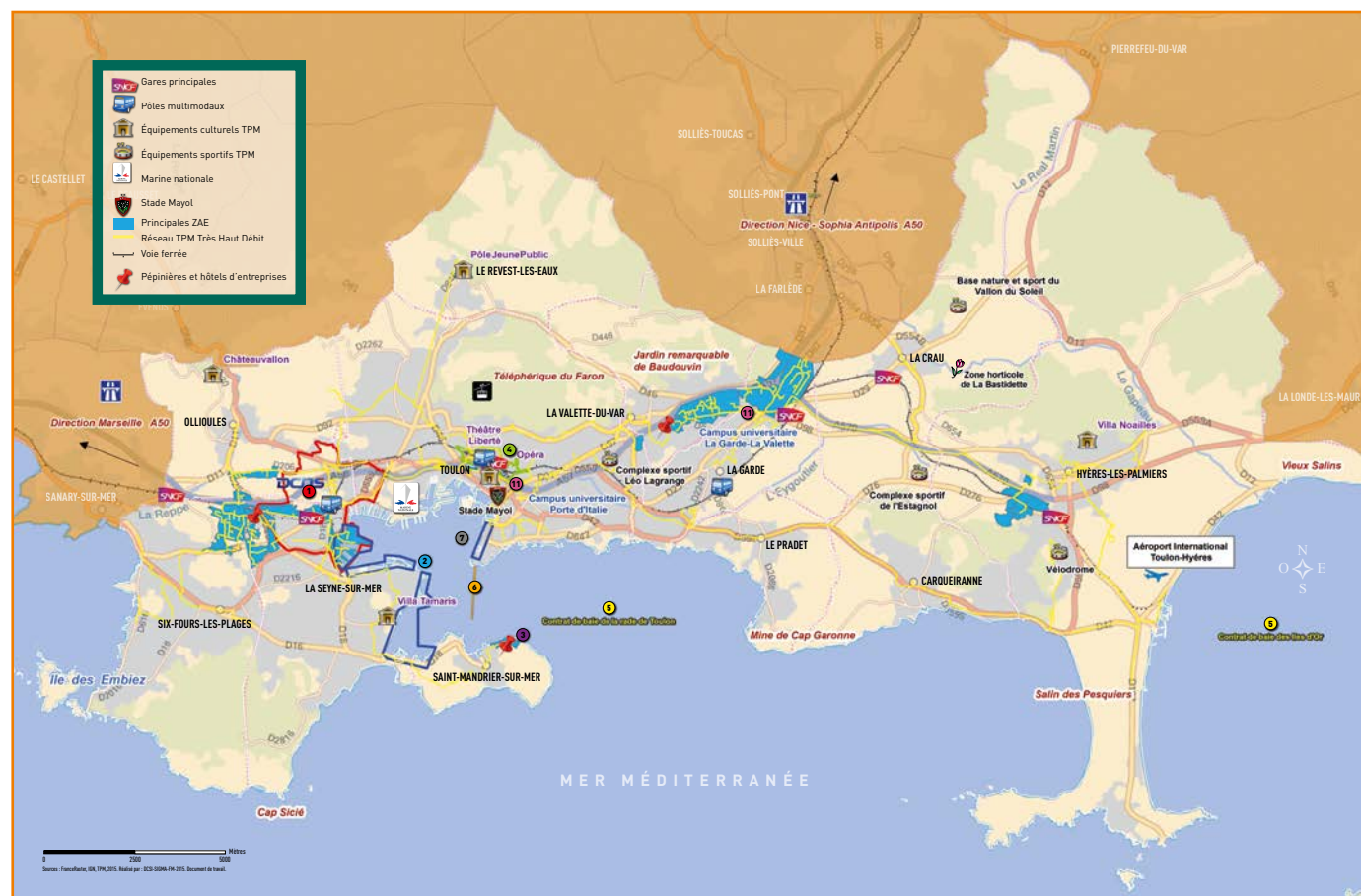
- La Rade, levier du développement économique et de la compétitivité de la métropole ;
- La Rade urbaine, réappropriée par ses habitants, levier du renforcement de la cohésion sociale et vitrine de la nouvelle attractivité métropolitaine ;
- La Rade, espace naturel remarquable, support d'exigences environnementales fortes.

La finalisation du Schéma programme a permis d'identifier 11 opérations majeures (cf. schéma joint), et a été le cadre de référence des opérations proposées à l'éligibilité de financements publics (Contrat de projet Etat-Région 2007-2013, fonds européens...).

Toulon Grand projet Rade constitue un cadre de référence pour l'organisation des grands aménagements destinés à renforcer le rayonnement et optimiser le fonctionnement urbain de cet espace stratégique.

Les 11 opérations majeures du grand projet rade

- 1 Technopôle de la Mer
- 2 Équipements portuaires et interface ville/port
- 3 Parc d'Activités Marines de Saint-Mandrier-sur-Mer
- 4 Centre métropolitain (Chalucet, pôle multimodal, axe des gares...)
- 5 Contrats de baie
- 6 Aménagement de la grande jetée
- 7 Dessertes maritimes - Réseau Mistral
- 8 Transports urbains - Réseau Mistral
- 9 Réseau TPM Très Haut Débit
- 10 Voiries Toulon Grand Projet Rade
- 11 Campus universitaires (Porte d'Italie, La Garde - La Valette)



La formalisation d'un Schéma d'urbanisme du Pôle ouest pour soutenir les ambitions de structuration urbaine de l'entrée ouest de l'agglomération et organiser l'accueil du Technopôle de la mer

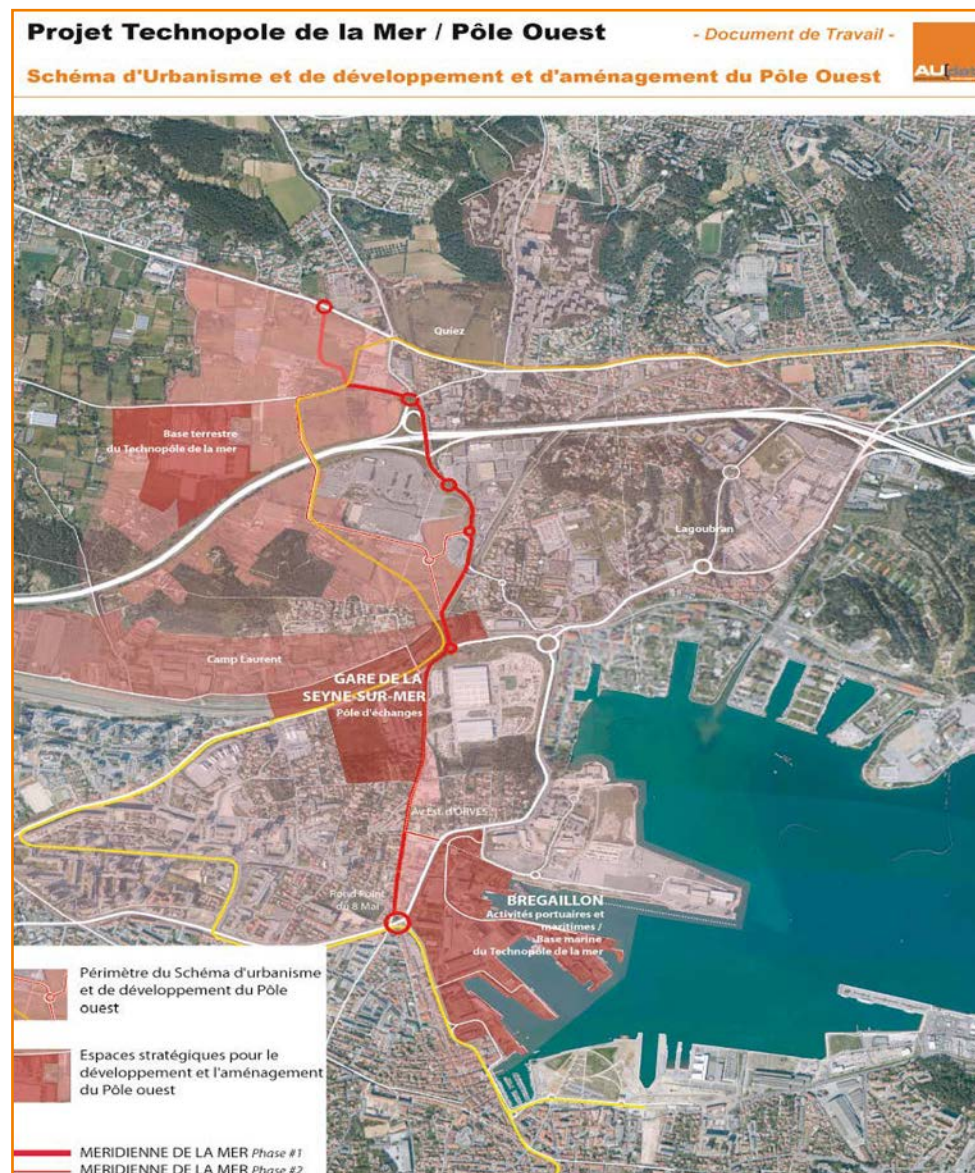
Le pôle Ouest a fait l'objet entre 2009 et 2012 d'une démarche de projet pilotée par Toulon Provence Méditerranée, aboutissant à la formalisation du « **Schéma d'urbanisme du Pôle Ouest** ». Ce schéma prolonge et approfondit, pour les espaces du Pôle Ouest identifiés dans le SCoT, le contenu du **Schéma programme de la Rade**.

Il propose un parti d'aménagement intégrant les objectifs suivants :

- Accueillir le **Technopôle de la mer** sur sa Base terrestre à Ollioules et aménager le développement de sa Base marine à La Seyne-sur-Mer sur le site industrialo-portuaire de Brégaillon ;
- Anticiper et projeter des modalités possibles de **développement urbain** de ce vaste espace stratégique de développement futur à l'entrée ouest de l'agglomération toulonnaise ;
- **Identifier les conditions d'une bonne desserte** des espaces urbains et économiques par les transports en commun en positionnant notamment la gare de La Seyne-sur-Mer comme un pôle d'articulation majeur des développements projetés depuis la base terrestre du Technopôle de la mer à Ollioules jusqu'au centre-ville de La Seyne-sur-Mer ;
- Penser l'aménagement de **l'interface ville-port** au droit du site industrialo-portuaire de Brégaillon ;
- Proposer des plans-masses pour **l'aménagement du site de la base terrestre du Technopôle de la mer**.

Le Technopôle de la Mer, opération phare du pôle ouest, dont la création est un objectif affiché dans le DOG, est aujourd'hui en phase de réalisation opérationnelle (cf. résultats orientation 1).

Projet technopôle de la mer / pôle Ouest – 2009-2012



Un projet qui organise le développement autour d'un site à enjeu majeur pour consolider l'attractivité urbaine et économique du centre-ville de Toulon

L'aménagement du secteur de l'Axe des gares à Toulon est l'une des dix opérations majeures identifiées dans Toulon Grand Projet Rade.

La ville de Toulon et le Conseil général du Var ont mené sur la période 2009-2011 une démarche active de réalisation d'un Schéma programme d'aménagement de l'Axe des gares.

Celui-ci avait pour objet :

- de formaliser un diagnostic urbain partagé du secteur ;
- de définir les grandes orientations de développement et d'aménagement du secteur ;
- de proposer les programmes urbains et économiques les plus pertinents découlant de ces orientations.

L'objectif du Schéma programme était également de mettre en cohérence les études/démarches déjà en cours sur les différents sites composant le secteur de l'Axe des gares (gare de Toulon, Descours et Cabaud, la Loubière, Cour de Nice) et de fait, réinterroger les programmations parfois déjà envisagées sur certains sites au regard des exigences d'un schéma d'ensemble. Ces sites à enjeux sont identifiés dans le PLU de Toulon, avec des OAP et servitudes de projet sur des secteurs stratégiques (entrée ouest, interface ville/port...)



L'AXE DES GARES A TOULON

Proposition de schéma programme autour des 5 sites de projet



Une reconquête en cours du lien entre ville et mer en améliorant les interfaces ville-port à La Seyne-sur-Mer et à Toulon

Dans le prolongement des propositions faites dans le cadre de Toulon Grand Projet Rade, de nombreuses réflexions et études sont menées visant à une amélioration de l'interface ville-port notamment aux abords des deux grands centres-villes de Toulon et de La Seyne-sur-Mer mais aussi autour du site industrialoportuaire de Brégaillon.

La redynamisation des deux grands centres villes de Toulon et La Seyne-sur-mer

Depuis l'approbation du SCOT PM, la redynamisation des deux grands centres villes du cœur métropolitain se poursuit avec notamment :

- la mise en œuvre des programmes de renouvellement urbain du centre ancien de Toulon et du quartier Berthe à La Seyne-sur-Mer ;
- le traitement d'enjeux de requalification des interfaces-villes port ;
- la redynamisation commerciale des centralités ;
- l'accueil de grands programmes urbains (Axe des Gares, nouveau pôle universitaire, nouvelle façade maritime à La Seyne-sur-Mer, requalification de la corniche Tamaris...).

Une optimisation recherchée du fonctionnement des espaces portuaires

Les projets portés par Le Syndicat mixte Port Toulon Provence et les collectivités locales visent aujourd'hui :

- Un renforcement des fonctions maritimes de la Rade : développement des capacités d'accueil des navires de plaisance (petite, moyenne et grande), développement de l'accueil des ferrys et des navires de croisière, renforcement des capacités de maintenance des yachts, développement des activités de frêt maritime...
- De nombreux projets en cours ou prévus dans la rade ont et auront pour effet de renforcer le rayonnement maritime de l'aire toulonnaise : pôle croisière à Toulon, accueil de Monaco Marine à La Seyne-sur-Mer, renforcement de l'offre de service des navettes Mistral, accueil de nouvelles lignes de frêt maritime à Brégaillon et le développement de quais ferrys.
- Une optimisation du fonctionnement des espaces portuaires en intégrant les enjeux de recomposition de l'interface ville-port.



Ce qu'il faut retenir

La Rade de Toulon a fait l'objet de la définition d'un grand projet urbain et économique, « Toulon Grand Projet Rade », valorisé par les collectivités auprès des services de l'Etat, de la Région et du Département en vue d'une reconnaissance conjointe par tous ces acteurs du rôle stratégique de la Rade au niveau national et européen.

Ce grand projet urbain et économique constitue le socle commun des démarches de projet engagées au niveau local sur les différents sites urbains ou économiques le composant (terre et mer), qu'elles soient portées par les collectivités locales, le Port de Toulon ou des acteurs privés (Pôle Mer Méditerranée).

Ces enjeux spécifiques sont pris en compte dans l'élaboration du Volet littoral et maritime du SCoT.

Cet espace est aujourd'hui reconnu comme un espace à enjeu régional dans le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire la Région PACA.



B. Affirmer le rayonnement de l'enseignement supérieur et de la recherche

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 36) :

Le DOG énonce deux grandes orientations :

- Mieux localiser les établissements de formation supérieure avec une localisation autour de trois sites prioritaires : le centre-ville de Toulon, La Garde et le Pôle Ouest de l'agglomération.
- Améliorer la qualité et le fonctionnement des sites d'enseignement supérieur, en veillant aussi notamment à une bonne desserte par les transports en commun et les modes doux.

Une optimisation de la localisation des établissements d'enseignement supérieur

Avec la réalisation du nouveau pôle universitaire en centre-ville de Toulon, l'offre d'enseignement supérieur s'est considérablement étoffée dans le cœur métropolitain.

L'Université de Toulon se développe désormais sur 2 sites majeurs : le campus historique de La Garde-La Valette spécialisé autour des enseignements techniques et scientifiques et qui a vu l'accueil de Supmeca en 2013, (intégrée à l'Université de Toulon en 2014) et le nouveau pôle universitaire du centre-ville de Toulon dans le quartier Champs de Mars – Porte d'Italie, spécialisé dans les sciences humaines, l'information-communication et le numérique. Le nouvel ensemble immobilier vient compléter l'offre universitaire déjà existante dans le cœur toulonnais (Faculté de Droit).

Ce nouveau pôle de centre-ville apparaît comme un projet levier pour dynamiser le centre-ville de Toulon et doter la métropole d'un « quartier numérique » (école d'ingénieurs ISEN, école de management et de design KEDGE, Toulon Var Technologies, présence d'une Cantine numérique et de jeunes entreprises innovantes), à la fois sur le site de la Porte d'Italie mais aussi, toujours dans le centre-ville, sur le site de Chalucet.

Une amélioration de la qualité des sites d'enseignement supérieur et de recherche

Les grands sites d'enseignement supérieur existants, notamment le campus de la Garde-la Valette sont encore concernés par des enjeux forts d'amélioration de leur fonctionnement, de meilleure intégration urbaine dans la ville et de renforcement de la qualité de leurs espaces extérieurs.

Des actions sont projetées par l'Université de Toulon suite à la réalisation de son Schéma directeur d'immobilier et d'aménagement finalisé en 2014.

L'implantation du nouveau Pôle universitaire dans le centre-ville de Toulon et l'aménagement en cours du site de Chalucet (qui accueillera des établissements d'enseignement supérieur) se sont accompagnés d'études et actions visant une bonne intégration urbaine des espaces d'enseignement, de recherche et de vie étudiante, à la ville.

Ce qu'il faut retenir

L'accueil des établissements d'enseignement supérieur se fait en cohérence avec l'objectif de localisation préférentielle autour des 3 sites prioritaires identifiés par le SCOT.

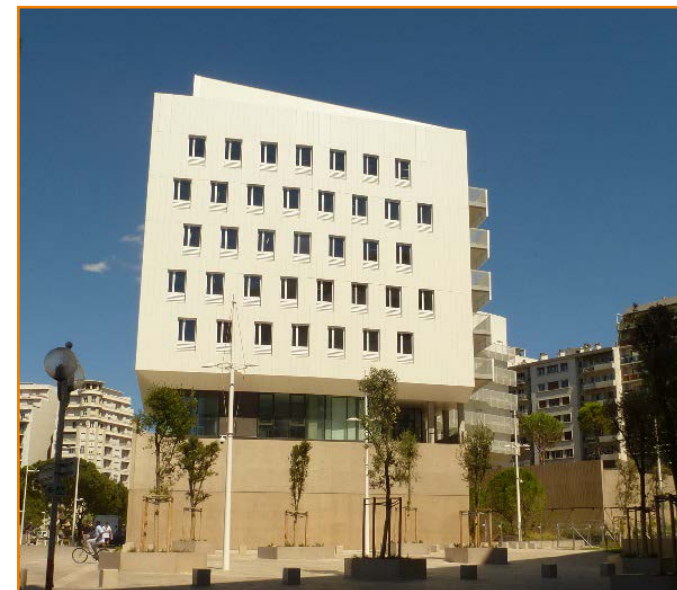
Schéma Directeur d'immobilier et d'aménagement Université de Toulon-2014



Projet Chalucet - TPM



Nouveau pôle universitaire



/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 36) :

Renouveler et diversifier l'activité touristique (tourisme urbain, tourisme vert, tourisme d'excellence (par exemple : accueil congrès internationaux liés à la mer), tourisme culturel, tourisme nautique...)

Assurer un bon niveau d'hébergement et mieux répartir les équipements (rade de Toulon – Hyères)

Améliorer le fonctionnement des espaces touristiques

Une attractivité touristique qui se diversifie, mais un tourisme balnéaire toujours dominant

Le tourisme essentiellement balnéaire est caractérisé par des pics de fréquentation estivale au sein des communes littorales.

L'offre touristique du territoire est particulièrement riche et ne cesse de se diversifier. Depuis 2009, le territoire a intensifié les outils (autour des ports, des citadelles, des forts...) et a accueilli de nombreux événements (Tall Ship Race, le festival de la mode...) pour favoriser le tourisme culturel et urbain, mais également le tourisme vert (parcs et jardins, sentier du littoral, sylvotourisme, les Maures, le plateau de Siou-blanc...), le tourisme nautique (compétitions nautiques à Hyères).

Par ailleurs, la rade de Toulon accueille chaque année davantage de croisiéristes (près de 400 000 en 2013) et les acteurs concernés mettent en place des équipements pour optimiser leurs conditions d'accueil.

L'hébergement touristique évolue, avec plusieurs projets de standing recensés sur l'agglomération (projet de reconversion de l'ancien hôtel d'agglomération à Toulon notamment), l'installation du Kyriad sur le port de la Seyne-sur-mer, le renforcement des infrastructures hôtelières au Castellet.

Le tourisme balnéaire demeure néanmoins largement dominant, concentré sur quelques mois de l'année (au Lavandou, 50% de l'année concentre 94% des nuitées) et en période estivale, l'accessibilité et la desserte des principaux pôles touristiques restent problématiques.

Ce qu'il faut retenir

Si la diversification des activités touristiques est en cours, les effets de saisonnalité restent forts, induisant toujours des pressions localisées sur le fonctionnement de certains espaces touristiques en période estivale.

Quelques données illustrant le tourisme balnéaire à l'échelle du SCoT PM et du Var :

- les communes littorales accueillent l'équivalent de 73 500 habitants supplémentaires sur l'année;
- 50% des séjours ont lieu durant l'été et 28% au printemps (source ADT83) ;
- En haute saison (Août) la fréquentation journalière moyenne dans le Var s'élève à plus de 730 000 touristes et est 35 fois plus importante qu'en janvier (source : observatoire régional du tourisme PACA).

Tall Ship Race - 2013



Hotel Kyriad – La Seyne-sur-mer



Collobrières



D. Consolider le développement et le rayonnement culturels de l'aire toulonnaise

/// SCOT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 37) :

Consolider le développement et le rayonnement culturels de l'aire toulonnaise;

Localiser les nouveaux équipements culturels en priorité dans les centres-villes de Toulon, la Seyne-sur-mer et Hyères.

Un rayonnement culturel qui s'amplifie

Le rayonnement culturel du territoire s'est renforcé depuis l'approbation du SCOT en 2009 avec en particulier l'inauguration du théâtre Liberté à Toulon en 2011.

Cette nouvelle scène, engagée dans le processus de labellisation de Scène nationale, accueille chaque année environ 45 000 spectateurs et plus de 200 manifestations.

Par ailleurs, certains équipements ou événements culturels rayonnent davantage, le festival international de la mode et de la photographie, à la villa Noailles (Hyères), l'espace Malraux à Six-Fours...

Enfin, le rugby club de Toulon, constitue l'un des meilleurs ambassadeurs de la culture sportive du territoire, détenteur de 4 titres de champion de France et de 3 titres européens.



Ce qu'il faut retenir

Le développement et le rayonnement culturels de l'aire toulonnaise poursuit son maillage dans les pôles majeurs du territoire.

E. Conforter la grande accessibilité de l'aire toulonnaise

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 37) :

Prendre en compte les choix effectués dans le cadre des études de la LGV ;

Le Pôle d'échanges multimodal de Toulon : point stratégique qui doit être étendu et réaménagé, en s'inscrivant dans un projet global de modification de l'ensemble du secteur ;

Amélioration de la desserte en transports collectifs de l'aéroport de Toulon-Hyères.

Une reconfiguration de la gare TGV de Toulon en pôle d'échange multimodal

La principale porte d'entrée du territoire en matière de Train à Grande Vitesse (TGV), la gare de Toulon, a été totalement reconfigurée en 2013-2014 offrant des meilleures conditions d'accueil et d'accès aux voyageurs : nouveaux services, parvis, espaces d'attente, dépose-minute, stationnement deux roues, circulations piétonnes... Ce pôle d'échange fait l'objet d'une réflexion globale à travers l'orientation d'aménagement « pôle d'échange multimodal » inscrite dans le PLU de Toulon.

A Hyères, seconde gare TGV du territoire, des réflexions sont en cours pour formaliser un nouveau schéma de déplacements afin de faciliter les accès à la gare.

Concernant le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA, ex LGV PACA), la décision du gouvernement du 9 juillet 2013 a entériné l'ensemble du projet mais la décision ministérielle du 21 octobre 2013 ayant reporté la section varoise en priorité 2 (horizon indéfini), le niveau d'infrastructure ferroviaire dans l'aire toulonnaise n'évoluera que de manière marginale d'ici 15 ans.

Des réflexions en cours pour renforcer la desserte de l'aéroport Hyères-Toulon

L'aéroport Hyères-Toulon a poursuivi son développement par l'ouverture de nouvelles lignes (estivale, low-cost...). Sa desserte et son accessibilité se sont améliorées au cours des 6 dernières années, néanmoins des efforts restent à poursuivre. Des réflexions sont en cours depuis plusieurs années et notamment dans le cadre de l'Opération Grand Site Presqu'île de Giens et de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de TPM pour renforcer la desserte de l'aéroport.

Le port de Toulon : des conditions d'accueil pour les ferries et les croisiéristes améliorées

Les conditions d'accueil des ferries et des croisiéristes ont été améliorées, à la fois au niveau du site de Toulon et celui de La Seyne-sur-Mer (signalétique, stationnement, accès...). Ces aménagements ont permis de renforcer la position du port de Toulon sur les ferries et croisières, avec une augmentation forte des services et de la fréquentation.

Des grandes infrastructures autoroutières réalisées

La réalisation du second tube de la traversée de Toulon en 2014 et l'élargissement à 2x3 voies de l'A50 entre Bandol et La Ciotat ont permis de renforcer l'accessibilité autoroutière du territoire.

Ce qu'il faut retenir

Depuis 2009, la grande accessibilité du territoire s'est vue renforcée en particulier par l'optimisation des conditions d'accueil des voyageurs au niveau des grandes portes d'entrées du territoire (gare TGV de Toulon, Aéroport Toulon-Hyères, Port de Toulon...).

/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

Les actions et politiques locales convergent vers l'affirmation du cœur métropolitain de l'aire toulonnaise en tant qu'espace stratégique du développement des fonctions métropolitaines supérieures.

Le rayonnement métropolitain de l'aire toulonnaise s'affirme progressivement avec le développement de grands programmes urbains et économiques : rénovation des grands centres-villes de Toulon et La Seyne-sur-Mer, réalisation du Technopôle de la Mer, affirmation d'un réseau de sites économiques technopolitains en lien avec les activités marines autour de la Rade de Toulon, création d'un nouveau pôle universitaire en centre-ville de Toulon, projet d'accueil de nouvelles écoles d'enseignement supérieur sur le site de Chalucet, accueil de nouveaux grands équipements culturels, affirmation des fonctions portuaires et maritimes rayonnantes (croisière, ferrys, nautisme...)...

Si les règles d'implantation des programmes porteurs d'attractivité métropolitaine (localisation préférentielle dans les 3 pôles majeurs) sont bien respectées, le territoire présente encore une marge de progression en matière de rayonnement métropolitain.

Ce processus est en marche avec une forte croissance des emplois métropolitains supérieurs.

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///**Elaborer une stratégie de développement économique (p38 et suivantes du DOG)**

« En lien avec l'ambition métropolitaine, la définition d'une stratégie de développement économique à l'échelle du SCOT vise à soutenir la compétitivité et la diversification de l'économie de l'aire toulonnaise, à optimiser les investissements publics et à favoriser leur complémentarité.

Cette stratégie doit assurer une lisibilité aux acteurs économiques sur les ambitions et les priorités économiques de l'aire toulonnaise.

Pour cela, le SCoT détermine une armature des sites d'activités économiques en leur attribuant un statut et une vocation dominante. En localisant ainsi la bonne entreprise au bon endroit, il renforce la lisibilité des sites d'activités économiques, à la fois pour les entreprises locales et les investisseurs.

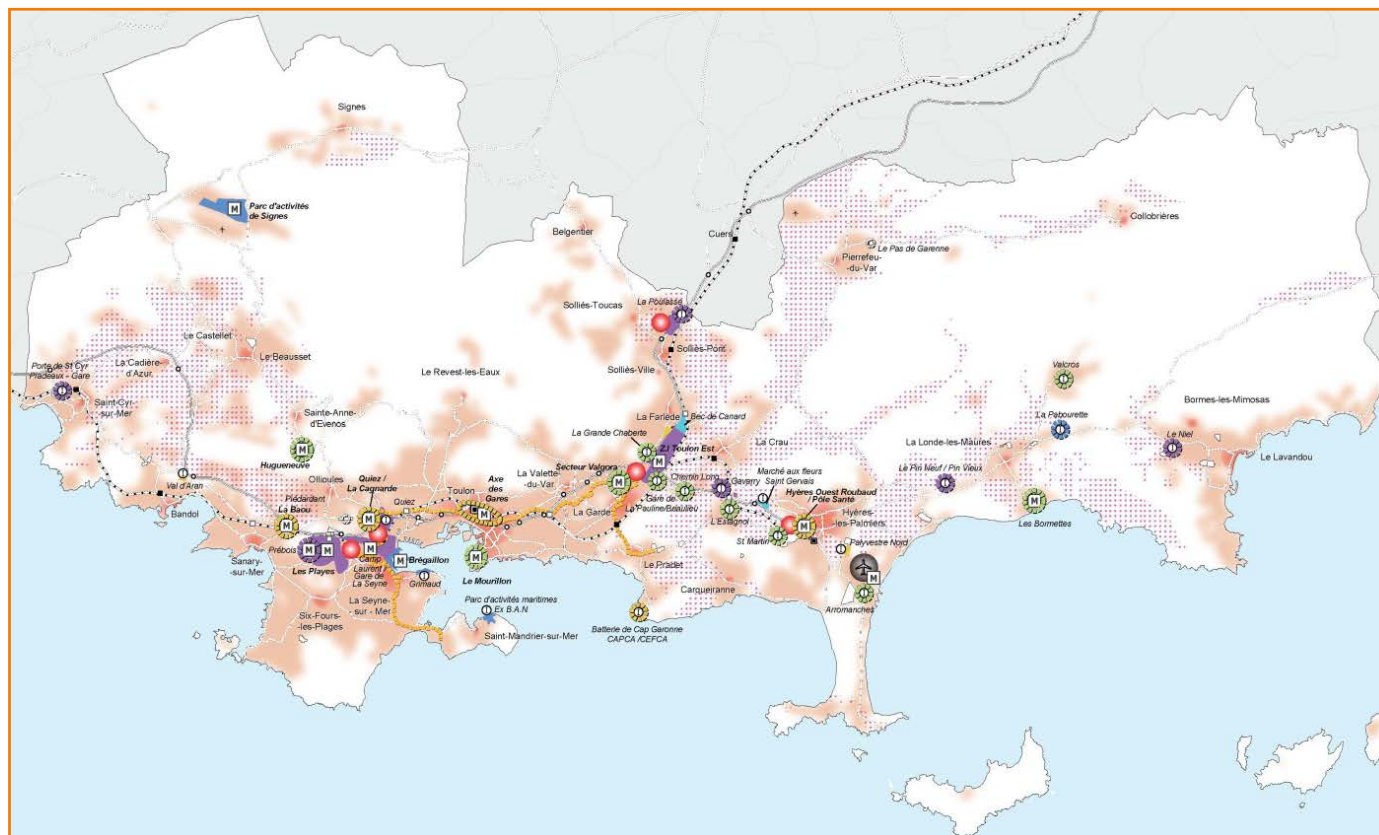
Le SCoT vise également à améliorer la qualité et l'organisation interne de ces espaces, à renforcer leur desserte en transports collectifs et à renforcer les services aux entreprises et aux employés. »

DOG (page 38) :

« Le SCoT doit rendre lisible l'armature économique de l'aire toulonnaise. Pour cela, il définit une hiérarchie des espaces économiques et vise à améliorer leur qualité pour localiser la bonne entreprise au bon endroit, offrir des sites attractifs et optimiser les investissements publics. »

A. Affirmer l'armature des espaces économiques

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

- Industrie et services à l'industrie
- Tertiaire
- Logistique
- Mixte
- A définir

Les sites d'extension ou en mutation à vocation d'activités**L'armature commerciale**

- Offre commerciale des centres-villes à renforcer
- Grand pôle commercial périphérique

La capacité productive agricole

- Terroirs agricoles à conforter

Les infrastructures de transport

- Première ligne de Transport Collectif en Site Propre (déclarée d'utilité publique)
- 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)
- Espace d'activité aéroportuaire de Toulon - Hyères
- Aéroport

Une armature économique bien respectée dans le cadre des documents d'urbanisme

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 39) :

« Affirmer l'armature des espaces économiques consiste à la rendre plus cohérente, lisible, efficace et donc attractive. En ce sens, un niveau de rayonnement et une vocation dominante sont attribués à chaque espace économique d'intérêt intercommunal ou métropolitain. »

La définition d'une armature économique a permis de disposer, à l'échelle de l'aire toulonnaise, d'une vision d'ensemble des espaces économiques du territoire, de leur positionnement et des projets de développement en matière de foncier économique.

Les niveaux de rayonnement et les vocations définies sont respectés dans les documents d'urbanisme.

La plupart des sites économiques étant de compétence intercommunale, leur développement est pensé à cette échelle, en lien avec l'échelle communale.

Les sites de rayonnement métropolitain sont développés à l'échelle du SCOT. Ces sites sont en majorité connectés au réseau Très Haut Débit-fibre optique.

Concernant les sites d'extension ou en mutation, assez peu de sites définis en 2009 comme supports de développement ont connu un développement significatif à ce jour, en dehors du développement du technopôle de la mer sur le site d'Ollioules et du site de la Grande Chaberte pour l'accueil de l'entreprise Transfix dans le pôle Est.

Zone d'Activités Toulon Est



Zone d'Activités pôle ouest



Parc d'activités de Signes



Ce qu'il faut retenir

Une armature économique qui apporte une vision d'ensemble des espaces économiques et qui est bien traduite dans les documents d'urbanisme

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (pages 39 et 40) :

« Face au constat de la faible qualité des sites d'accueil d'activités, le renforcement de l'attractivité économique du territoire passe par l'application de nouvelles exigences en termes de qualité.

Appliquer de nouvelles exigences de qualité

Des objectifs contribuant à la réhabilitation des zones d'activités existantes doivent être clairement définis. [...] La création de nouvelles zones d'activités doit obligatoirement intégrer des paramètres de qualité.

Optimiser l'utilisation de l'espace

Lors de la création ou de l'extension de zones d'activités, les solutions de stationnement automobile les plus économes en espace (parkings à étages en sous-sol ou en silo, parkings sur les locaux) sont privilégiées. »



**LABEL
QUALITÉ ÉCO VAR**

**Une optimisation de la qualité des espaces d'activité en cours (règlements de PLU, labellisation)**

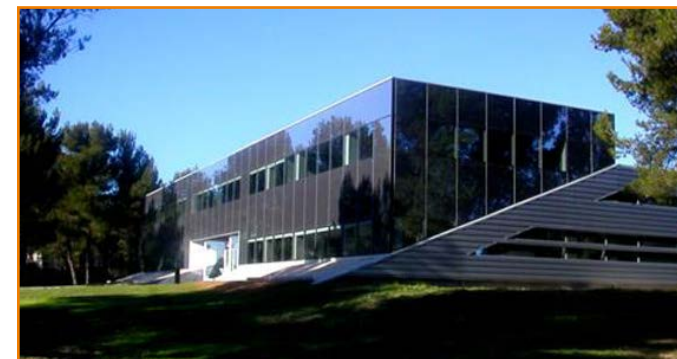
Les zones d'activités du territoire demeurent de qualités inégales, malgré quelques travaux de requalification ponctuels qui concernent essentiellement les espaces publics et le mobilier urbain.

Toutefois, le cadre réglementaire étant de plus en plus exigeant, (intégrations paysagères, emprises végétales...), tout projet de réfection ou de développement inscrit dans les ZAE devraient, à terme, contribuer à l'amélioration des espaces d'activités. C'est notamment le cas des grands projets accueillis récemment sur le territoire (le technopôle de la mer, le pôle agroalimentaire de la Farlède, la ZA la Millonne à Six-Fours...).

À ce jour, 3 parcs d'activités du SCoT Provence Méditerranée disposent de la labellisation « Qualité Eco Var » : l'ADETO, l'AFUZI et le GEPS. Ces trois parcs sont engagés dans une démarche de plan de déplacement inter-entreprises. Ils disposent de la certification ISO 14001 : niveau 1/3 pour l'AFUZI, niveau 2/3 pour l'ADETO et niveau 3/3 pour le parc d'activité du plateau de Signes. Ce dernier a par ailleurs obtenu le trophée RSE des parcs d'activités PACA en 2014.

En 2015, la voiture demeure le principale mode d'accès aux parcs d'activités du territoire et les règlements de PLU imposent la plupart du temps un nombre important de places de stationnement (en particulier pour les activités tertiaires de bureau et commerce). De plus en plus de stationnements sont réalisés en ouvrage, en particulier dans le cœur d'agglomération.

Parc d'activités de Signes



Arboretum – Six-Fours-les-Plages

**Ce qu'il faut retenir**

Les espaces d'activités économiques dédiés du territoire demeurent de qualité inégale.

En revanche, les nouvelles opérations, en extension ou en renouvellement urbain, améliorent peu à peu les espaces d'activité, par leur qualité urbanistique et architecturale (mixité urbaine, stationnement en ouvrage, intégration environnementale, intégration des modes doux).

Les trois principaux parcs d'activité du territoire sont inscrits dans la démarche Label Qualité Eco Var.

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 40 et 41) :

- Concentrer l'accueil des activités du Pôle Mer PACA dans deux principaux sites-vitrine
- Localiser efficacement l'offre tertiaire (en priorité à proximité des gares ou à proximité des lignes de TCSP – accessibilité en mode doux depuis ces espaces constitue une priorité)
- Adapter la logistique aux besoins de l'économie locale

La réalisation du technopôle de la mer en appui au pôle mer Méditerranée

Le technopôle de la mer est en cours de réalisation : le site d'Ollioules, dédié aux activités de haute technologie et d'innovation, est en cours d'aménagement, tandis que le site Brégaillon-Sud a conforté ses activités liées à la mer avec l'accueil en 2012 du centre européen de technologies sous-marines.

Des activités tertiaires globalement bien localisées

L'offre en immobilier d'entreprise se développe sur le territoire du SCOT Provence Méditerranée, principalement autour des axes structurants des transports en commun (technopôle de la mer, Avenue 83, Feniics...) et à proximité des gares.

Certaines localisations d'activités tertiaires restent toutefois encore déterminées par le seul accès voiture.

Une offre en logistique adaptée aux besoins du territoire

Le territoire n'a accueilli que des activités logistiques répondant aux besoins de l'économie locale.

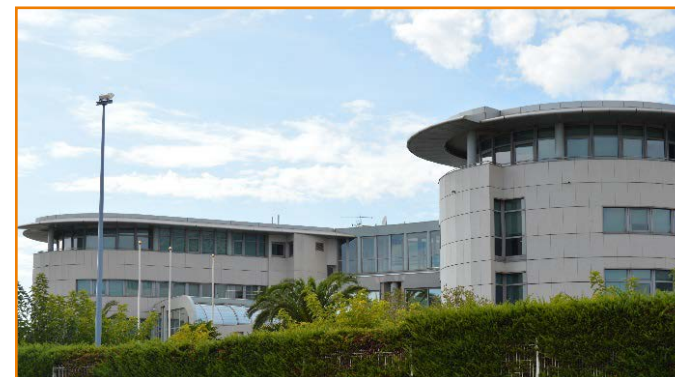
Plusieurs drives, le pôle agroalimentaire de la Farlède (2013) et quelques entreprises de logistique se sont implantés ou développés, notamment une plateforme logistique de 50 000 m² à Gavarry.

Brégaillon cherche à consolider son activité mer-routage.

Pôle Agroalimentaire – la Farlède



Technopôle de la mer - Ollioules



Plateforme logistique – La Crau



Ce qu'il faut retenir

La concentration de l'accueil des activités du pôle mer Méditerranée dans 2 sites vitrines est en cours, et articulée autour de la desserte par les transports en commun (terrestre et maritime).

Même si ce n'est pas encore systématique, les activités tertiaires tendent à se développer autour des transports en commun et à intégrer l'accessibilité en modes doux dans leur aménagement.

Une armature commerciale forte marquée par la présence de polarités majeures

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 41) :

- Renforcer l'offre commerciale des centres-villes
- Maintenir le nombre actuel de grands pôles commerciaux périphériques (la Seyne-sur-mer, Ollioules, la Valette-La Garde, Hyères et Solliès-Pont)
- Limiter la dispersion des activités commerciales
- Éviter l'étalement des grands pôles périphériques
- Améliorer la qualité et le fonctionnement des grands pôles commerciaux périphériques

Méthodologie : exploitation des données d'observation du commerce des centres villes et cœurs de quartiers de la CCIV pour le territoire de TPM (2011 et 2014) - analyse des dossiers CDAC

Une offre commerciale de centre ville en mutation...

Les données d'observation des commerces de centres-villes et de cœurs de quartiers de la CCIV montrent une diminution relative du nombre de commerces implantés dans les centres villes et cœurs de quartiers de TPM entre 2011 et 2014 : une diminution de 3% du nombre de commerces, mais de seulement 1% de la surface correspondante (effet probable de l'agrandissement des cellules commerciales et de l'implantation de grands commerces dans les centralités).

Certains centre-villes du territoire continuent d'être impactés par le développement des grandes polarités commerciales et par le développement (plus récent) d'implantations de petits commerces le long des axes.

Néanmoins, de nombreux projets portés par les collectivités (renouvellement urbain, aménagements des espaces publics, accueil de locomotives commerciales, développement des modes doux), viennent en renfort d'une redynamisation commerciale de ces espaces urbains.

Les grands pôles commerciaux périphériques sont maintenus, voire renforcés.

Les grands pôles commerciaux périphériques ont été maintenus et se sont même parfois renforcés avec l'extension ou la création de grands commerces : développement de 2 hypermarchés à la Seyne-sur-mer, création d'un retail park à la Valette du Var, création d'un hypermarché à Hyères, extension d'un « grand magasin » à la Valette-du-Var, extension/création de plusieurs magasins de bricolage à la Garde, à la Seyne-sur-mer, à Hyères... Conformément aux orientations du SCOT, aucune nouvelle « grande polarité commerciale » n'a été créée.

Les nouveaux grands commerces se sont majoritairement implantés dans les centre-villes et les grands pôles commerciaux par renouvellement urbain.

On remarque néanmoins une certaine tendance à la tertiarisation des espaces d'activités du territoire (commerce, bureau)

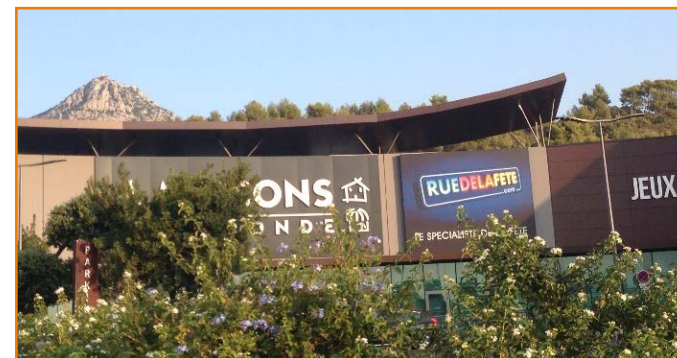
La qualité et le fonctionnement des grands pôles commerciaux périphériques est en amélioration mais des efforts restent à faire.

L'évolution de l'équipement commercial des grandes polarités est l'occasion d'optimisations qualitatives substantielles (intégration paysagère, végétalisation, intégration des modes doux), mais la qualité et le fonctionnement, notamment en termes de congestion routière, de desserte TC et de confort des modes doux de ces polarités restent à optimiser.

Ensemble commercial – La Seyne-sur-Mer



Ensemble commercial – La Garde



Ce qu'il faut retenir

- Un commerce de centre-ville en mutation ;
- Un renforcement des polarités commerciales existantes.

/// SCOT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 41 et 42) :

Accompagner le développement des activités de santé, au travers des orientations suivantes :

- Appuyer la création de structures d'accueil pour personnes âgées
- Favoriser l'accessibilité des activités de santé

Assurer et pérenniser l'approvisionnement en matériaux de l'aire toulonnaise**Un développement des activités liées à la santé, mais une localisation encore peu adaptée**

Depuis l'approbation du SCOT, les activités liées à la santé se sont développées sur le territoire :

- Renforcement du nombre d'équipements : selon la base permanente des équipements de l'INSEE, le territoire dispose d'une centaine d'équipements de santé supplémentaires depuis 2009, soit un renforcement de +0.2% du nombre d'équipements liés à la santé. Cette augmentation concerne pour l'essentiel des masseurs kinésithérapeutes et des infirmiers.
- Inauguration de l'hôpital Sainte-Musse en 2011.

On constate quelques créations d'EHPAD sur le territoire (Ollioules, le Lavandou...).

En termes de localisation, les règlements de PLU ont assez peu restreint l'implantation de ce type d'équipements, en particulier dans les espaces économiques. Ainsi, dans un contexte de mise aux normes des professionnels de la santé au 1er janvier 2015 (accessibilité handicapés) poussant certains professionnels à se relocaliser dans de nouveaux locaux, on a vu l'émergence de nouvelles polarités dédiées aux activités de santé, dans des espaces facilement accessibles en voiture et peu en transports en commun, en dehors des centralités urbaines (Ollioules, Hyères).

Certaines communes ont d'ailleurs réservé des espaces économiques aux activités commerciales, artisanales, de services et à l'accueil d'établissements à caractère sociomédical (Bandol – la Garde).

Notons que les équipements dédiés à la santé et aux personnes âgées sont traités dans plusieurs documents d'urbanisme approuvés après 2009.



Hôpital Sainte-Musse

Quelques évolutions en matière d'approvisionnement en matériaux

Depuis l'approbation du SCOT Provence Méditerranée, 3 carrières ont vu leur date d'expiration arriver à échéance (2 sites de production de gneiss sur la commune de Bormes-les-mimosas et un site de production de marbre à Evenos).

La carrière de la Roche de l'Aigue, à Evenos, dispose d'une autorisation d'exploitation de 400 000 t (au lieu de 300 000 t en 2008), mais son autorisation expire en janvier 2016.

La carrière de Chibron dispose d'une autorisation jusqu'en 2021 (prolongement de 3 ans par rapport à la situation en 2008), mais pour un volume légèrement inférieur (265 000 au lieu de 350 000 t).



Carrière d'Evenos

Ce qu'il faut retenir

Les activités liées à la santé se sont développées sur le territoire, en particulier avec l'hôpital Sainte-Musse.

En revanche, on constate encore des localisations d'activités liées à la santé en dehors des centres-villes, pas toujours dans les espaces bien desservis par les transports en commun.

D. Pérenniser la capacité productive agricole de l'aire toulonnaise

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 42 et 43) :

- Préserver les grands terroirs structurants de l'AOC Bandol, de l'AOC Côtes de Provence et des vins de pays associés et l'ensemble des vignes aujourd'hui cultivées
- Sauvegarder les capacités productives de la filière horticole
- Accompagner et assurer la réussite des labellisations récentes ou en cours
- Soutenir les micro-cultures et terroirs spécifiques
- Favoriser l'agriculture biologique et les circuits courts
- Mettre en œuvre un projet de développement stratégique agricole : le Pôle terre

Un soutien aux activités agricoles en fort développement sur l'agglomération

Le SCOT, à travers la préservation des espaces naturels et agricoles (réseau vert, jaune, bleu), et en favorisant le renouvellement urbain, a œuvré dans le sens d'une pérennisation des activités agricoles sur le territoire.

La pression foncière, parfois associée à des difficultés économiques de filière (bassin Hyérois) a contribué au développement de friches agricoles.

Néanmoins, plusieurs leviers ont été activés dans les PLU en faveur de l'agriculture :

- Avec le passage en PLU et la suppression des zones NB, plusieurs communes ont augmenté leur superficie de zones agricoles (+26ha au Pradet - +11ha à Six-Fours - +88ha à la Crau + 256ha à Evenos, +540 ha au Beausset...).
- Plusieurs communes ont utilisé des zonages différenciés pour la préservation espaces agricoles en fonction de leur caractéristique. (motifs de protection paysagères, maintien de la capacité productive).

- La plupart des documents d'urbanisme ont par ailleurs permis l'aménagement de locaux destinés à des projets de valorisations sur les espaces agricoles.

Par ailleurs, plusieurs démarches ont été mises en œuvre par les communes et les EPCI du territoire pour soutenir l'agriculture (mise en œuvre du pôle terre) : 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, développement de filières courtes, 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.



Ce qu'il faut retenir

Des activités agricoles qui font désormais l'objet de nombreuses démarches de soutien initiées par les collectivités.

Le SCoT doit poursuivre sa réflexion et sa contribution pour la pérennisation de la capacité productive du territoire.

/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

Depuis l'approbation du SCOT en 2009, la stratégie de développement économique du territoire s'affirme, en particulier autour des grandes polarités économiques du territoire et à travers les activités liées à la mer.

De grands projets structurants sont également venus soutenir le rayonnement métropolitain de l'aire toulonnaise.

Faute de mobilisation d'outils opérationnels, une faible part seulement des sites d'extension prioritaire à vocation économique, identifiés dans le SCOT en 2009, ont été artificialisés à ce jour.

On assiste par ailleurs à une tertiarisation de l'économie (bureau, grands commerces), qui accompagne les mutations urbaines sur l'ensemble du territoire.

Enfin, l'agriculture fait aujourd'hui l'objet de nombreuses démarches initiées / soutenues par les collectivités, visant à conforter sa place dans le territoire de l'aire toulonnaise.

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Répondre aux besoins en logements
(p44 et suivantes du DOG)

Le DOG énonce principalement trois objectifs en matière de logement :

1. Une production suffisante pour répondre aux besoins en logements ;
2. Une production recentrée sur le cœur d'agglomération ;
3. Une offre adaptée à la solvabilité et au profil des ménages, y compris par la production de logements sociaux.

DOG (page 45) :

« L'objectif de l'aire toulonnaise en termes de production de résidences principales est de 2 320 logements par an jusqu'en 2020. [...] Ce besoin nécessite la production d'environ 2 900 logements [...] »

« Afin de favoriser le recentrage de la croissance de la population dans TPM, 60% de la production de résidences principales doit s'y localiser. [...] »

Nombre minimum de résidences principales à produire annuellement par secteur jusqu'en 2020 (extrait du DOG p45)

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	

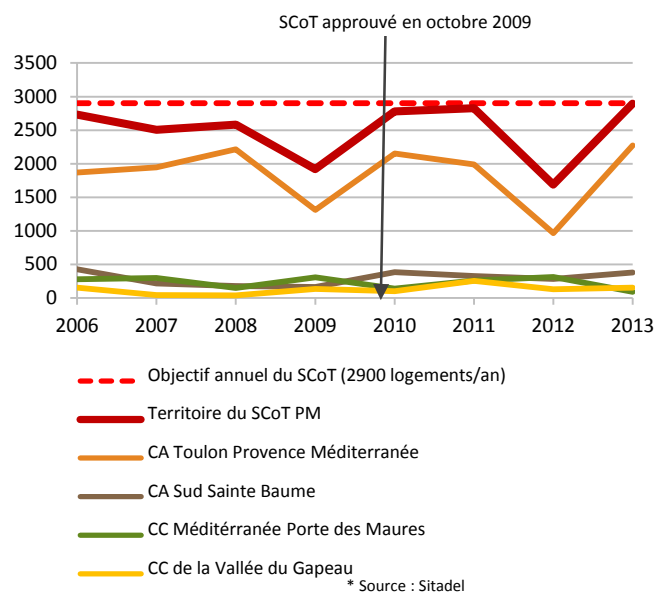
A. Produire un nombre suffisant de logements, principalement en cœur d'agglomération**Une production de logements qui atteint, voire dépasse les objectifs fixés par le SCOT**

De 2006 à 2009, la production moyenne de logements sur le territoire du SCOT est de 2 435 logements.

Selon la base de données SIT@DEL, l'objectif fixé par le SCOT (2 900 logements/an) est pratiquement atteint en 2010, 2011 et 2013 avec respectivement une mise en chantier de 2780, 2896 et 2895 nouveaux logements sur le territoire du SCOT. Une nette diminution de la production est visible en 2012. Elle est principalement due à la baisse, forte mais ponctuelle, de la construction sur TPM cette année-là. Le SCOT retrouve en 2013 les niveaux observés en 2010 et 2011, porté par le retour de la croissance de la production de logements dans TPM.



Opération Centralité - Commune de La Farlède

Analyse**Evolution du nombre de logements mis en chantier entre 2006 et 2013**

Des chiffres à relativiser, sans doute en-deçà de la réalité, puisqu'en 2015, l'Etat a publié un correctif sur les données SIT@DEL, qui fait état d'une sous-estimation de 28% des constructions neuves de 2006 à 2013 à l'échelle du Var. Ce correctif n'est pas disponible à l'échelle des SCoT ou des EPCI, mais le correctif varois appliqué au SCoT donnerait une production de 3 700 logements / an.

Un recentrage à plus 70% sur TPM

Sur la période 2009-2013, les logements neufs ont été construits à près de 72% dans TPM, au-delà des objectifs fixés par le SCOT.

Ce qu'il faut retenir

Près de 100% des besoins estimés en production de logements sur le territoire du SCoT ont été atteints en 2013. 72% de la production neuve dans Provence Méditerranée s'est localisée dans TPM, au-delà des objectifs de recentrage fixés par le SCoT.

B. Produire une offre de logements adaptée à la solvabilité et au profil des ménages, notamment des actifs

Une offre de logements sociaux qui progresse

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 46) :

« dans les communes soumises à l'article L.302-8 du Code de la construction et de l'habitation, il s'agit d'atteindre au moins 20% de logements sociaux dans le parc, de logements [...] »

Objectifs de production de logements sociaux à atteindre par secteur (extrait du DOG p47)

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

Objectif calculé à partir de l'inventaire « Article 55 de la loi SRU » au 01/01/2007

Dans les autres communes, la production de logements sociaux devra être adaptée et répondre aux besoins et à la solvabilité des ménages. Les logements sociaux doivent se répartir de manière équilibrée pour garantir la mixité sociale au sein de chaque secteur géographique.

Il faudra veiller à une répartition équilibrée de logements sociaux... pour répondre aux objectifs de mixité sociale et aux besoins spécifiques de chaque secteur.

Ces objectifs... sont précisés dans les plans triennaux des communes ou dans le cadre de Programmes Locaux de l'Habitat.

En 2014, le nombre de logements locatifs sociaux s'élève à près de 33 839 sur le territoire du SCoT, approuvé en 2009 (hors Cuers).

Ce parc de logements est situé à 90% dans TPM.

Dans la période pré-SCoT, entre 2005 et 2009, près de 2500 logements sociaux ont été mis en service soit environ 500 logements par an.

Après l'approbation du SCoT, entre 2010 et 2014, la production a atteint plus de 3 300 logements, soit environ 670 logements par an.

L'augmentation constatée entre ces deux périodes ne correspond néanmoins qu'à 67% des objectifs fixés par le SCoT.

Au cours de ces deux périodes, respectivement 82% et 80% des mises en service ont eu lieu sur le territoire de TPM.

Lors de l'approbation du SCoT, le PLH de TPM était en cours de modification et deux autres en voie d'élaboration, sur la Vallée du Gapeau et Sud Sainte Baume. Il n'était pas prévu de PLH sur le secteur Est.

Aujourd'hui, les PLH des 4 EPCI doivent prendre en compte les objectifs de la loi Duflot visant, dans les communes soumises à l'art. 55 de la loi SRU, 25% de logements locatifs sociaux parmi l'ensemble des résidences principales.

Ces objectifs sont intégrés dans le PLH de TPM modifié en 2014. ils sont en cours de prise en compte dans les travaux des 3 autres PLH du territoire : modification du PLH de la Vallée du Gapeau, nouvelle élaboration du PLH Sud Sainte Baume et première élaboration du PLH Méditerranée Porte des Maures.

Les orangers - Carqueiranne



Rythme annuel des mises en service des logements sociaux (avec les foyers et les logements privés conventionnés) Source DDTM83

Territoire	2005-2009	2010-2014
TPM	403	534
Secteur Ouest	27	42
Vallée du Gapeau	21	51
Secteur Est	43	42
Aire du SCOT	494	669

Ce qu'il faut retenir

Une augmentation significative de production de logements sociaux, qui atteint 67% des objectifs que s'était fixés le SCOT en 2009.

Un développement des logements étudiants et des aires d'accueil des gens du voyage

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 46) :

Les logements étudiants sont implantés de façon privilégiée en centre-ville et dans les secteurs urbains bien desservis par les transports en commun.

Pour certaines communes, il s'agit de déterminer dans les PLU, les emplacements nécessaires à l'accueil des gens du voyage.

L'évaluation du PLH de la communauté d'agglomération de TPM fait état d'une programmation de logements étudiants en centre ville de Toulon :

- L'îlot Baudin (103 logements) ;
- L'îlot Besagne (35 logements étudiants),
- L'îlot Dumont (100 à 150 logements).

Concernant les aires d'accueil des gens du voyage, le nouveau Schéma Départemental pour l'Accueil et l'Habitat des Gens du Voyage a été adopté en 2012.

Les équipements prévus dans le cadre de ce schéma ont, pour l'essentiel, été réalisés :

- Aire d'accueil de la Millone (Six-Fours) 2012 ;
- Aire d'accueil de la Grande Chaberte (La Garde), 2014 ;
- Aire de grand passage à la Crau ouverte en période estivale (2013) ;
- Aire d'accueil de la Farlède, (sept. 2009).

Sur la commune de Sanary, une aire d'accueil fait l'objet d'un emplacement réservé dans le PLU.



Îlot Baudin – TPM

Ce qu'il faut retenir

Un territoire qui développe une offre en logements étudiants.

Un équipement presque achevé pour recevoir les gens du voyage

/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

Les objectifs de la politique du logements établis en 2009 par le SCoT sont bien respectés concernant le volume produit et le recentrage sur TPM.

Ce point est un remarquable « retournement de situation » par rapport aux dynamiques antérieures au SCoT, participant pleinement d'un projet de territoire plus durable (rapprochement domicile - travail, limitation de l'étalement urbain...).

Seule la production de logements sociaux, plus longue à mettre en œuvre, n'atteint pas les objectifs fixés, mais fait état d'un accroissement certain du rythme de production.

Il appartiendra au SCoT révisé de fixer les nouveaux objectifs de logements à produire, toujours dans une logique de recentrage à conforter, mais dans un contexte sensiblement différent de celui de 2009 : le territoire est à présent composé de 4 EPCI, devant chacun réviser ou élaborer son PLH (TPM ayant fait cet exercice en 2014).

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Promouvoir une offre de transports collectifs performante (p48 et suivantes du DOG)

Le SCoT approuvé en 2009 vise à offrir un système de déplacements métropolitains performant à partir d'axes structurants de transports collectifs existants ou à créer (cf. page 34 et 35 du PADD). Ce système doit permettre de maîtriser à la source le trafic automobile en donnant une place prioritaire aux transports en commun et aux modes doux.

Le SCoT inscrit les axes structurants de transport collectif dans le schéma de développement des transports collectifs qu'il propose (cf. carte illustrative).

Ce schéma s'appuie dans le SCoT sur le Plan de Déplacements urbains de Toulon Provence Méditerranée ; il le prolonge pour les autres secteurs de l'aire toulonnaise. Ce schéma constitue le document de référence pour assurer le développement et l'organisation des déplacements métropolitains en transports collectifs.

Par ailleurs, afin d'assurer le développement des transports collectifs et de réduire la part de la voiture dans les modes de déplacements, le SCoT fait des axes structurants la colonne vertébrale du développement urbain.

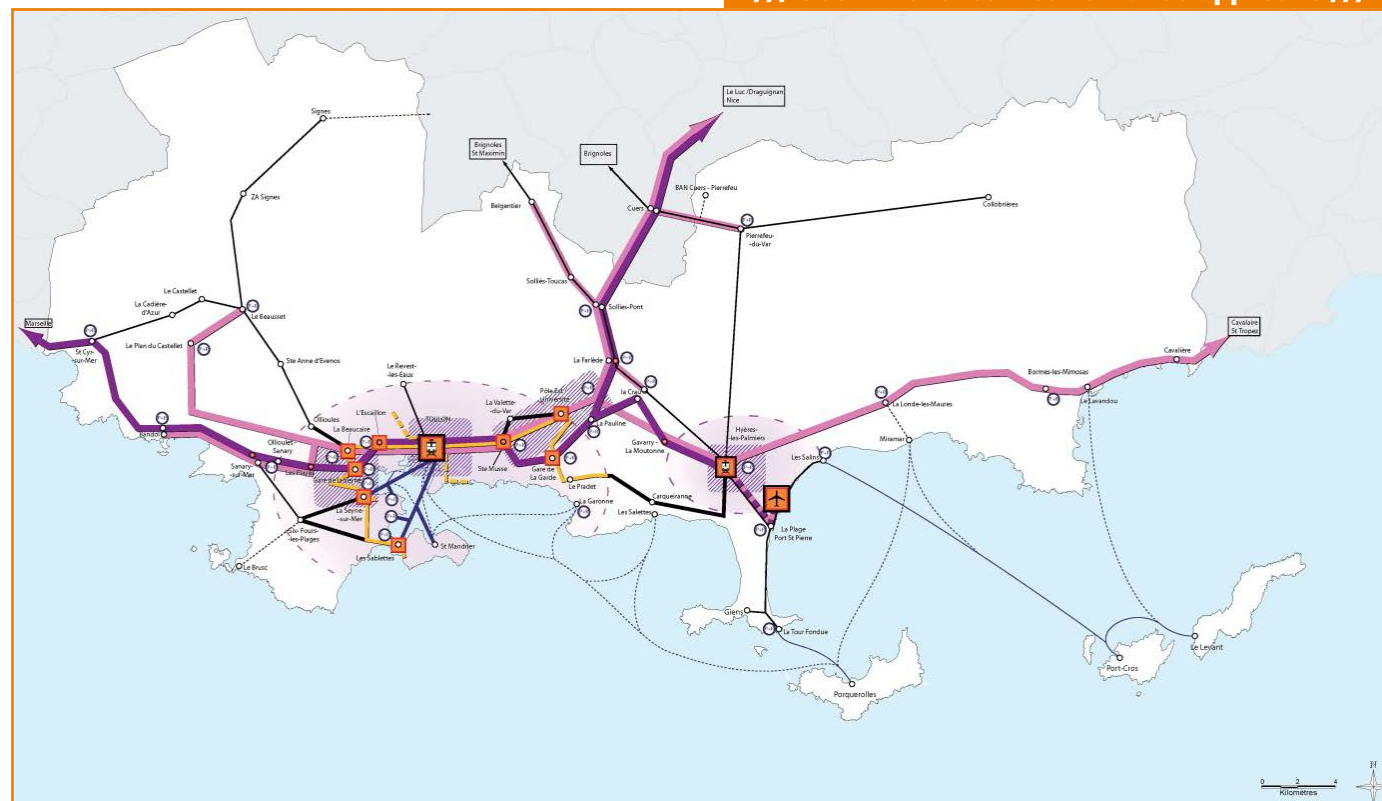
La priorité donnée aux transports collectifs n'exclue pas dans le SCoT l'achèvement du réseau autoroutier ainsi que l'amélioration ou le renforcement ponctuel des axes routiers.

A. Offrir un système de transports collectifs métropolitain performant

DOG (pages 14 et 15 du document graphique) :

Le Schéma du développement des transports collectifs

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///



Les portes d'entrée du territoire

- Gare nationale (accès au réseau TGV et Grandes Lignes)
- 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

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 49 et 50) :

- Développer et faciliter l'usage du train : renforcer le niveau de desserte, renforcer le réseau des haltes ferroviaires dans l'aire toulonnaise, créer des parkings relais autour des gares et améliorer leur accessibilité
- Organiser un système de lignes de transports collectifs en site propre
- Favoriser la circulation des lignes express d'autocar par autoroute
- Renforcer les dessertes maritimes, notamment dans la rade de Toulon
- Compléter les axes structurants de transports collectifs par une desserte de proximité
- Assurer l'intermodalité

Une offre ferroviaire structurante qui poursuit son développement

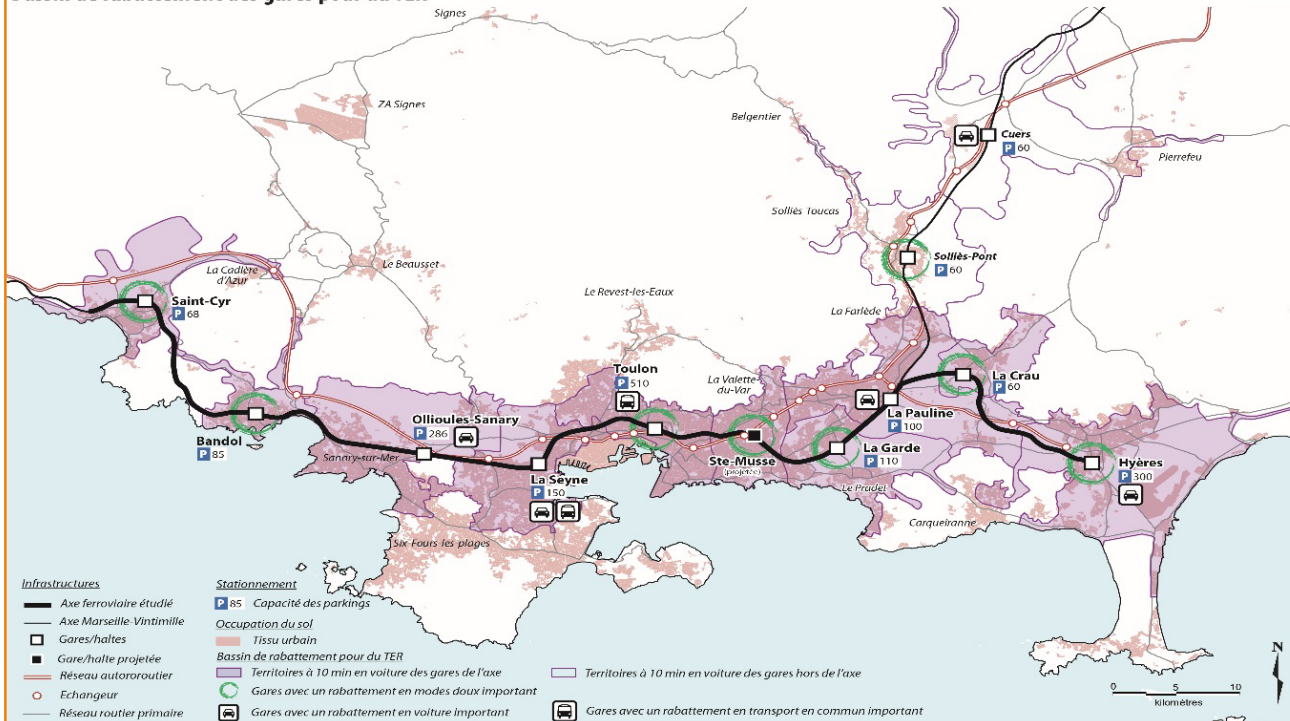
Avec un train toutes les trente minutes en heure de pointe, voire toutes les heures pour les gares du sillon permien, les niveaux de fréquence restent relativement similaires depuis l'approbation du SCoT.

Les infrastructures ferroviaires étant en limite de capacité, ces fréquences n'ont pas ou peu évolué depuis 6 ans. Seules les liaisons Toulon – Solliès-Pont – Cuers – Les Arcs ont augmenté passant de 5 AR/J en 2009 à 8 AR/J en 2013.

En dehors du territoire du SCoT, la création de la 3^{ème} voie ferrée entre Marseille et Aubagne, inaugurée en 2015, a permis de réorganiser la desserte Marseille-Aubagne-Toulon tout en confortant la fiabilité du service. Le niveau de desserte est renforcé avec 5 allers-retours supplémentaires entre Marseille et Toulon, portant le service à 34 allers-retours par jour entre ces deux villes. Certains trains deviennent semi-directs ramenant le temps de parcours Toulon-Marseille d'une heure à 50 minutes.

Axe Saint-Cyr - Toulon - Hyères

Bassin de rabattement des gares pour du TER



En 2014, des travaux de modernisation de l'axe ferroviaire La Pauline-Hyères ont été engagés permettant notamment d'augmenter significativement l'offre TER à l'Est de l'agglomération toulonnaise d'ici la fin de l'année 2015 (19 AR/J entre Toulon et Hyères contre 7 AR/J en 2014). Ces travaux offrent ainsi une desserte TER à la demi-heure en heure de pointe pour l'ensemble des gares de St-Cyr-sur-Mer à Hyères avec des services sans rupture de charge à Toulon. En revanche, il n'est pas prévu d'augmentation de la fréquence sur le tronçon La Pauline – Solliès-Pont (un train par heure).

Afin de poursuivre l'amélioration de la desserte ferroviaire et d'envisager d'éventuelles créations de haltes, des études ont été réalisées et d'autres sont en cours.

En 2013, l'étude « RER toulonnais » a permis de mettre en lumière les investissements nécessaires en matière d'infrastructures ferroviaires pour atteindre l'objectif d'un train toutes les 15 minutes en heure de pointe. Elle a également permis d'évaluer l'intérêt de créer de nouvelles haltes sur l'aire toulonnaise (analyse de Ste-Musse, de l'Escaillon, des Playes et de La Farlède).

Cette étude a permis d'inscrire dans le CPER 2015-2020 les investissements suivants :

- La réalisation de la halte de Ste-Musse ;
- La mise à l'étude d'une troisième voie ferroviaire dans l'agglomération ;
- La mise à l'étude de la halte de l'Escaillon ;
- La mise en place d'une navette ferroviaire entre Ollioules et Carnoules.

Des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains renforcés et en mutation

Le TCSP :

Depuis 2009, Toulon Provence Méditerranée a poursuivi les acquisitions foncières en vue de réaliser la première ligne de TCSP. Des tronçons en site propre ont été aménagés autour de l'Hôpital Ste-Musse, avenue Maréchal Foch, Avenue Aristide Briand à Toulon et d'autres sont en cours à La Valette-du-Var au sein du projet commercial Avenue 83.

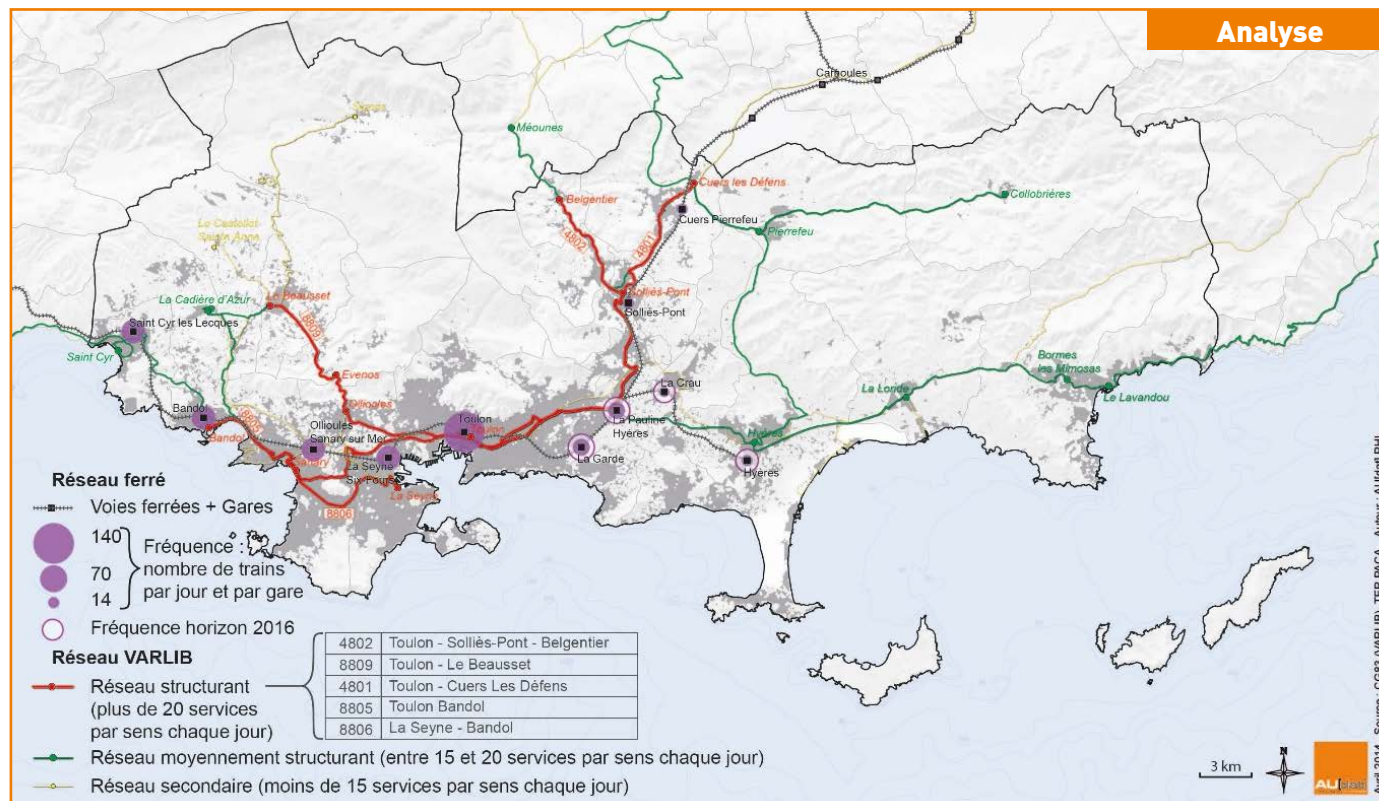
La révision du PDU de la CA TPM permettra également d'enrichir la réflexion sur l'organisation du réseau de lignes de transports collectifs en site propre, avec mise en réseau autour des gares et un meilleur maillage des quartiers.

De plus, des réorganisations et des optimisations du réseau Mistral sont réalisées chaque année permettant de disposer en 2015 d'un réseau structurant de transports en commun de plus de 10 lignes avec une fréquence inférieure ou égale à 15 minutes.

La circulation des lignes express d'autocar par autoroute :

En matière de temps de parcours, les transports en commun sont encore trop peu compétitifs face à la voiture avec des temps de trajets deux à trois fois supérieurs. Ils sont pénalisés par le faible développement des sites propres sur les axes congestionnés et sur l'autoroute mais également par le **faible développement des liaisons express par autoroute**.

Le projet d'élargissement de l'A57 entre le carrefour des Oliviers (extrémité Est du Tunnel de Toulon) et l'échangeur de Pierre Ronde, devrait réserver la bande d'arrêt d'urgence pour les transports en commun lorsque le trafic est congestionné, facilitant ainsi les liaisons express d'autocar par autoroute.



Un renforcement des dessertes maritimes :

Les 3 lignes maritimes offrent une desserte attractive de la rade, de ses ports et de ses plages. Ces liaisons rapides et fréquentes ont été renforcées depuis l'approbation du SCoT, passant d'un cadencement de 30 minutes à 20 minutes entre les deux grands centres urbains de Toulon et La Seyne. Ces lignes maritimes desservent le centre de Toulon, les Sablettes et Tamaris à La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier et la Base Navale. Des liaisons maritimes sont également assurées vers les îles d'or au départ de la Tour Fondue et du Port Saint-Pierre.

Avec 30 millions de passagers en 2014 dont 2,7 millions sur les navettes maritimes, le réseau Mistral constitue le premier réseau bateau-bus de France.

Embarcadère de Toulon aménagé en 2014



Une intermodalité renforcée autour des gares et des parkings-relais

Des actions importantes sur les pôles d'échange multimodaux et les parkings relais ont été menées depuis 6 ans :

Depuis 2009, 4 gares (Toulon, La Garde, La Seyne-sur-Mer/Six-Fours, Ollioules/Sanary) ont fait l'objet d'un réaménagement en pôle d'échange multimodal : rénovation des bâtiments voyageurs avec installation de services d'informations, de billettique, de petits commerces, aménagement de parvis et d'espace d'attente pour les voyageurs, aménagement des parkings voiture, vélos et deux roues motorisées, mise en accessibilité de la gare pour les PMR...

Cependant, les efforts doivent se poursuivre en matière d'accessibilité aux gares par les transports en commun. Les gares de Saint-Cyr et de Solliès-Pont ne sont pas desservies par le réseau Varlib. Celles d'Ollioules-Sanary, de La Pauline et d'Hyères bénéficient d'une faible connexion avec leur environnement proche (zone d'activités, centre-ville, université...). L'articulation des horaires entre les offres est globalement faible. Ainsi, les trajets intermodaux (bus – train) restent rares sur le SCoT PM du fait de temps de correspondance entre les réseaux parfois supérieurs à 15 minutes.

Les parkings relais :

Au cours de ces dernières années, l'offre de stationnement pour les véhicules motorisés s'est améliorée autour des gares et haltes ferroviaires. Les gares de Ollioules-Sanary, La Seyne – Six-Fours, Toulon, La Garde, La Pauline et Solliès-Pont ont fait l'objet d'aménagements (en cours ou terminés) pour la création de nouvelles places de stationnement.

La CATPM a également réalisé plus de 4 000 places de stationnement en parking-relais à proximité des lignes de transports en commun structurantes (Portes d'Ollioules et de Toulon, Ste-Musse, Escaillon, Gérard Philipe, Arromanches...) et des embarcadères des Sablettes, de Porte Marine et des Canons à St-Mandrier. Trois nouveaux parkings relais sont par ailleurs en projet : sur le port de la Seyne-sur-mer, à la Grande Chaberte (la Garde) et à l'Espace 3000 (Hyères).

Enfin, le Département a aménagé 2 aires de covoiturage depuis 2009 à proximité des échangeurs autoroutiers de La Cadière/Le Castellet et de Ste-Christine à Solliès-Pont, et TPM a réalisé deux aires de covoiturage à Ste-Musse et Escaillon.

Ces parkings sont connectés aux lignes du réseau Varlib ou Mistral.

Ce qu'il faut retenir

L'offre de TER est en 2015 en deçà des objectifs fixés par le SCoT à l'horizon 2030. Néanmoins, son développement est en cours et devrait se poursuivre au cours des 15 prochaines années (futurs travaux sur les infrastructures ferroviaires, réalisation de la halte Sainte-Musse...). Les réseaux de transports en commun ont engagé d'importantes mutations (sites propres, pôles d'échange, billettique, informations...)

avec pour résultat une augmentation importante de leur fréquentation. Si le TCSP n'est pas encore réalisé dans sa totalité, les efforts se poursuivent actuellement avec la révision du PDU de la CA TPM. Le Département vient également d'engager un nouveau schéma départemental des transports, afin d'optimiser le réseau Varlib.

B. Adapter l'offre de stationnement aux différentes pratiques de la ville

Une offre de stationnement en forte augmentation et déconnectée de la desserte en transport en commun

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 51) :

« Le nombre de places de stationnement exigible pour toute construction neuve, notamment les logements sociaux, ou dans les espaces d'activités peut être modulée en fonction du niveau de desserte par les transports publics.

La gestion des places de stationnement public doit tendre vers une limitation de l'offre de stationnement « de longue durée » dans les espaces bien desservis par les transports collectifs »

L'offre de stationnement en parking s'est fortement développée au cours des dernières années sur l'agglomération TPM (Six-Fours, La Valette-du-Var, La Garde,...) mais également sur le littoral (Sanary, Bandol,...).

Les communes se sont engagées dans une meilleure gestion et organisation du stationnement en utilisant différents outils : tarification annuelle, saisonnière, résidente, déploiement de zones bleues, dépose-minute...

Elles ont également intégré de manière plus importante la problématique du stationnement au sein des documents d'urbanisme. Les dispositions suivantes apparaissent au sein de certains PLU :

- une réglementation stricte pour répondre de manière précise aux besoins en stationnement des futures constructions,
- une incitation au niveau du règlement des zones U et AU à réaliser les places de stationnement en souterrain,
- des OAP qui prévoient la création d'aires de stationnement dans le cadre de l'urbanisation future de ces secteurs,
- des emplacements réservés pour aménager des aires de stationnement afin de renforcer l'existant.

Les normes inscrites dans les PLU au sein des zones d'activités et des zones commerciales posent encore des difficultés, avec parfois des sous-dimensionnements de l'offre, générant du stationnement anarchique dans la zone ou des surdimensionnements, ne permettant pas d'optimiser le foncier.

Ce qu'il faut retenir

Depuis 2009, les communes se sont dotées d'une réflexion sur l'organisation, la gestion et la tarification du stationnement sur voirie, en ouvrage et également sur les projets de constructions neuves à travers les PLU.

C. Définir un véritable maillage des modes doux de déplacements

Des modes doux plébiscités mais qui manquent d'infrastructures et de cohérence à l'échelle du SCoT

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 51) :

« En lien avec le système de transports collectifs métropolitain, les collectivités élaborent un schéma de développement des modes doux, à l'échelle de l'aire toulonnaise, qui guide la réalisation des aménagements nécessaires (pistes cyclables, voies piétonnes, voies vertes...) et qui assure la continuité du maillage. »

Près de 150 km de pistes et bandes cyclables ont été aménagées sur le territoire, principalement sur l'agglomération TPM et sur un axe Est-Ouest presque continu de Six-Fours au Lavandou (Piste cyclable du littoral).

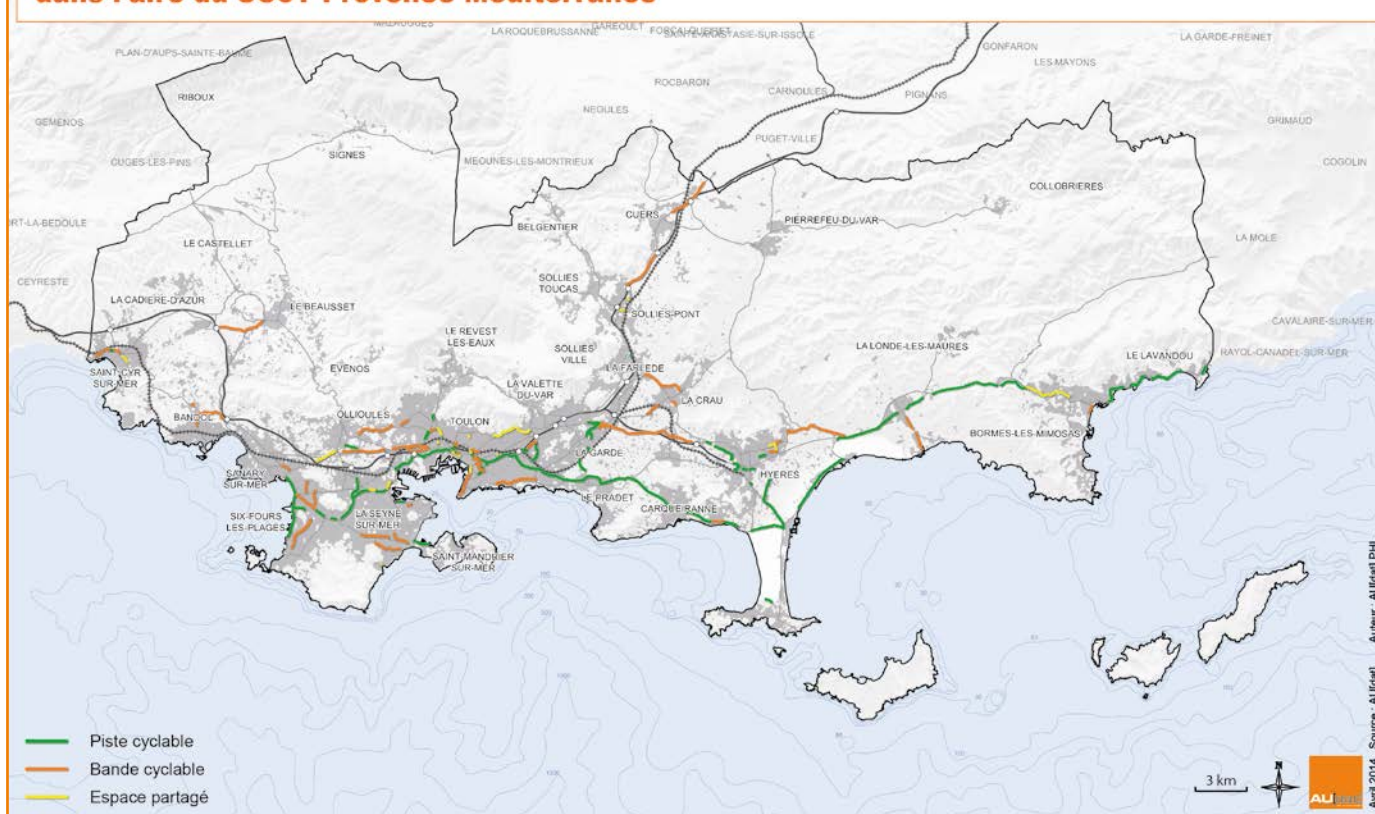
Au sein de la communauté d'agglomération TPM, les communes de Toulon, Hyères-les-Palmiers, Six-Fours-les-Plages et La Garde ont largement développé l'aménagement d'itinéraires cyclables en lien avec la piste littorale existante, mais aussi en maillage nord-sud et est-ouest dans les centres-villes et quartiers périurbains.

Entre 2009 et 2015, **le nombre de kilomètres d'aménagements cyclables sur TPM** est passé de près de 128 kilomètres d'itinéraires cyclables (pistes et bandes cyclables) à près de 247 km, **soit une augmentation des itinéraires cyclables aménagés de 90%**.

Sur les secteurs de Sud Sainte-Baume et de la Vallée du Gapeau, les aménagements sont encore peu nombreux. Néanmoins, au sein des Plans Locaux d'Urbanisme, les communes projettent certains aménagements.

Malgré les efforts dans la construction d'un réseau cyclable, de nombreux obstacles à la pratique du vélo persistent et ne permettent pas de connaître une évolution significative des deux roues dans les déplacements : problème de franchissement et de traversée des grandes infrastructures, zones d'emplois peu aménagées et de plus en plus dispersées, stationnement des vélos insuffisant...

Réseau cyclable dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Ce qu'il faut retenir

Entre 2009 et 2015, les itinéraires cyclables aménagés ont fortement augmenté, sur l'ensemble du territoire.

En revanche, les collectivités ne se sont pas dotées d'un schéma de développement des modes doux.

D. Les orientations relatives à l'amélioration de la desserte des principaux espaces de développement économique et touristique

Des améliorations ponctuelles de la desserte des espaces d'activités économiques et de nombreux projets non réalisés

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 52 et 53) :

Le SCoT énumère un certain nombre de projets d'aménagement dans le but d'améliorer la desserte des espaces d'activités économiques et des espaces touristiques.

Ces projets sont répartis de la manière suivante :

- améliorer la desserte en transports collectifs des principaux sites touristiques,
- améliorer la desserte du Parc d'activités de Signes,
- améliorer la desserte des espaces de développement du pôle Ouest et de l'espace économique de La Baou (Sanary-sur-mer),
- améliorer la desserte des espaces du pôle Est,
- améliorer la desserte des espaces de développement de l'entrée Ouest d'Hyères et la requalification de la voie Olbia.

Un renforcement de la desserte en transports collectifs des principaux sites touristiques durant la période estivale :

Les lignes de transport en commun permettant d'accéder aux principaux sites touristiques et au littoral proposent une desserte renforcée pendant l'été. En effet, l'offre de transport en commun du réseau Mistral ainsi que celle des liaisons maritimes sont renforcées sur certaines lignes desservant les Sablettes, la Tour Fondue (la presqu'île de Giens), le Mourillon et le téléphérique. De plus, la liaison Toulon - le Golfe de Saint-Tropez du réseau Varlib est légèrement améliorée durant la période estivale.

Certains sites touristiques disposent néanmoins encore d'une desserte modeste en été, parfois même moins importante qu'en période scolaire.

Aucune amélioration pour desservir le Parc d'activité de Signes :

Le SCoT recommande de repenser la liaison entre l'échangeur de La Cadière (A50), la commune du Beausset et le Parc d'activité de Signes par la réalisation d'une voie de contournement à l'Ouest du Beausset. Cependant, ce projet n'a pas été réalisé.

Des espaces du pôle Ouest ponctuellement aménagés et des aménagements prévus pour améliorer les échanges interbassins :

Dans les espaces du pôle Ouest, notons qu'en 2014, le port de Brégaillon à la Seyne-sur-Mer a été requalifié afin d'accueillir un nouvel accès au Nord du site. Cet aménagement a été réalisé dans le but d'attirer de nouvelles lignes de transport de fret et de faire transiter davantage de marchandises par le port, notamment, via la liaison Toulon - Turquie.

Le secteur Ouest entre Sanary/Ollioules/La Seyne-sur-Mer dispose d'un faible nombre de franchissements Nord-Sud de l'autoroute et de la voie ferrée. Cependant, des aménagements sont envisagés pour faciliter les échanges interbassins. Par exemple, les documents d'urbanisme indiquent des emplacements réservés pour aménager un franchissement de l'autoroute A50 et relier le chemin de Six-Fours au Nord (Ollioules) et le chemin des Négadoux au Sud (Six-Fours-les-Plages). De plus, la Méridienne de la mer (l'axe de liaison Nord-Sud, reliant les sites de La Cagnarde / Quiez et Brégaillon et structurant le Technopôle de la mer) est un projet qui est toujours d'actualité dont le tracé reste à déterminer.

Une requalification de la desserte des espaces du pôle Est projetée :

Des travaux d'élargissement de l'autoroute A57 et de reconfiguration des échangeurs sont programmés afin de réorganiser l'accès au centre commercial Grand Var et au site d'activité de Valgora, de limiter la concentration des trafics vers l'échangeur autoroutier de La Bigue et de faciliter la circulation des transports collectifs et les liaisons piétonnes. Ce projet conséquent de mise à 2x3 voies de l'autoroute A57 et de ses connexions est relancé avec les accords entre l'Etat et la société Escota (Vinci autoroutes) . Par ailleurs, deux autres projets sont envisagés : la création d'une voie dans le parc d'activités de Toulon Est à La Garde (barreau « transfix » entre l'avenue de Draguignan et l'avenue Nicolas Fabri de Peiresc) et la requalification du chemin des Plantades ainsi qu'un barreau de franchissement de l'autoroute (« barreau des Plantades »)

Concernant la desserte des espaces de développement de l'entrée Ouest d'Hyères et de la requalification de la voie Olbia :

Depuis l'approbation du SCoT des aménagements internes ont été réalisés, reste la voie Olbia à requalifier. Le développement de ce secteur devra être envisagé avec des améliorations sur le réseau viaire.

Ce qu'il faut retenir

Des améliorations sur la desserte des principaux espaces de développement économique et touristique sont constatées de manière ponctuelle.

La majorité des projets énoncés dans le SCoT n'a pas encore été réalisée mais reste d'actualité.

E. Achever le réseau autoroutier

Un réseau autoroutier complété par l'ouverture du second tube

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 53) :

« Le réseau autoroutier de l'aire toulonnaise est renforcé par les quatre projets suivants déjà programmés :

La construction du second tube de la traversée souterraine de Toulon (liaison A50 – A57).

L'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A57 entre Toulon et La Garde (bifurcation autoroutière de Pierre Ronde) et la restructuration associée des échangeurs.

L'élargissement à 2x3 voies de l'A50 entre Bandol et La Ciotat.

La construction de l'échangeur d'Ollioules (A50) qui permet également d'améliorer la desserte de Sanary et de la partie nord de la commune de Six-Fours. »

Avec un réseau autoroutier gratuit sur la quasi-totalité du territoire et proposant 20 échangeurs, la route offre des possibilités de déplacements conséquentes sur le territoire du SCoT. Ce réseau structure les choix résidentiels et les choix de localisation des activités et accentue les déplacements motorisés.

Fin 2012, la section Bandol-La Ciotat de l'autoroute A50 est ouverte à la circulation sur 2x3 voies, soit une voie supplémentaire dans chaque sens sur 21 kilomètres.

En 2014, la construction du second tube de la traversée souterraine de Toulon est terminée. Cette nouvelle infrastructure permet de réduire le trafic en surface dans le centre-ville de Toulon, tout en suscitant de nouvelles liaisons entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération. Une gestion du trafic autoroutier est mise en place dans le tunnel et à ses abords afin de modérer les vitesses en fonctions de la congestion ou de la fermeture temporaire du tunnel.

La construction d'un échangeur autoroutier à Ollioules/Sanary à 300 mètres au Nord de la gare est prévue.

A moyen terme, la mise à 2x3 voies de l'A57 entre La Palasse et Pierreronde (projet relancé par des accords entre l'Etat et la société Escota) permettra d'achever le réseau autoroutier.

Ce qu'il faut retenir

Parmi les quatre projets autoroutiers du SCoT, deux ont été réalisés (le second tube de la traversée souterraine de Toulon et l'élargissement de l'A50 entre Bandol et La Ciotat), la construction de l'échangeur d'Ollioules (A50) et l'élargissement de l'A57 entre Toulon et La Garde sont quant à eux, programmés.

Ouverture du second tube de la traversée de Toulon



F. Améliorer le réseau de voiries locales

Un réseau de voiries locales en évolution

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 54 et 55) :

Le SCoT affiche la volonté d'améliorer le réseau de voiries locales en indiquant :

- les principes généraux d'amélioration du réseau de voiries locales :
 - insertion urbaine et paysagère,
 - Prise en compte des circulations de proximité (marche, vélo)
 - apaisement des vitesses, maîtrise des nuisances sonores
 - limitation des impacts sur l'environnement
 - Sécurisation des secteurs accidentogènes
- Les 25 principaux projets prioritaires du territoire.

Une prise en compte des principes généraux du SCoT :

Les principes généraux énoncés par le SCoT sont généralement reportés dans les documents d'urbanisme et plus particulièrement, au sein des orientations des PADD dans les PLU.

Par ailleurs, les projets de requalification et de création de voirie intègrent ces principes. La prise en compte des piétons et des vélos a été renforcée, les vitesses de circulations ont été apaisées sur certains axes, dans les centres-villes et aux abords des établissements scolaires (zones 30, zones de rencontres, zones piétonne et semi-piétonnes, plateaux traversant...) et les nuisances sonores font l'objet d'une plus grande attention avec l'instauration de murs anti-bruit sur certains axes (RD 559 Six-Fours/La Seyne).

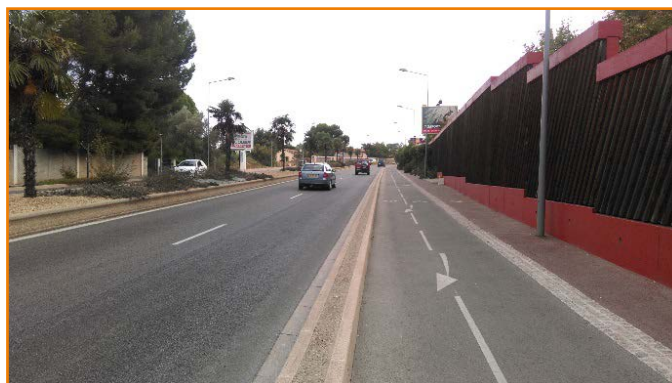
Les principaux projets pour l'amélioration du réseau de voiries locales sur le territoire du SCoT :

25 projets prioritaires ont été inscrits dans le SCoT. Un seul des principaux projets énoncés par le SCoT a été réalisé : l'aménagement d'un giratoire au niveau du carrefour de Gavarry. Ce dernier tend à améliorer les liaisons entre le hameau de la Moutonne, la DN98 et l'A570.

Toutefois, 6 autres projets sont en cours, principalement localisés dans la Vallée du Gapeau, TPM et Méditerranée Porte des Maures. D'autres projets sont à l'étude (contournements de Belgentier, de Pierrefeu, franchissement de la Reppe, requalification de la RD 67...).

Enfin, dans le cadre de l'Opération Grand Site Presqu'île de Giens, le projet de requalification de la route départementale RD197 va être étudié.

Requalification de la RD 559 : murs anti-bruit, piste cyclable, qualité paysagère



Requalification de l'Avenue Aristide Briand : site propre, voie cyclable



Ce qu'il faut retenir

Les principes généraux d'aménagement des voiries locales ont relativement bien été intégrés lors des projets de requalification et de création de voiries. Néanmoins, cette intégration ne s'est pas réalisée de manière systématique et homogène sur l'ensemble des projets.

Les projets inscrits dans le SCoT ont peu fait l'objet de réalisations du fait notamment d'un temps relativement court depuis l'approbation du SCoT (6 ans). Néanmoins, des réalisations sont en cours ou à l'étude.

G. Réduire et mieux organiser les flux de transports de marchandises

Un renforcement de l'activité de merroutage sur le port de Toulon

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 55) :

«Le rôle du port de Toulon dans le «merroutage» et la complémentarité «fer / mer» pour le transport des marchandises sera conforté à partir du site de Brégaillon, ce qui implique de maintenir les équipements ferroviaires desservant le site portuaire.

Afin de favoriser l'implantation des entreprises fortement génératrices de flux de marchandises dans les espaces d'activité bénéficiant, ou pouvant bénéficier, d'un embranchement ferroviaire, il s'agit de :

- Préserver l'embranchement ferroviaire existant dans la Z.I. de Toulon Est,
- Préserver la possibilité de créer un embranchement ferroviaire pour l'espace d'activité des Playes.
- Rendre possible l'embranchement ferroviaire dans le futur site d'activité de La Poulasse à Solliès-Pont,
- Prendre en compte les potentialités existantes aux abords de l'ancienne gare de La Farlède.

Concernant le transport de matériaux, le SCoT conditionne l'ouverture de nouvelles carrières à un certain nombre d'exigences en matière d'itinéraires afin de réduire les nuisances induites.»

Le site de Brégaillon a été confirmé comme lieu d'accueil du merroutage sur le port de Toulon. Une ligne reliant Toulon à la Turquie a été mise en place en 2011, permettant d'acheminer plus de 200 ensembles routiers par navire.

En 2013, cette ligne, a raison de deux rotations par semaine (mercredi et dimanche), a transporté plus de 40 000 poids lourds qui desservent l'Europe de l'Ouest (France, Espagne, Portugal, Benelux...), la Turquie... Depuis 2015, une troisième rotation par semaine a été mise en place.



Site de Brégaillon – ligne de merroutage

Les embranchements ferroviaires présents dans les espaces d'activités de l'Est et l'Ouest de l'agglomération toulonnaise ont été préservés.

En revanche, les potentialités existantes pour le transport de marchandises aux abords de l'ancienne gare de La Farlède n'ont, à ce jour, pas été étudiées.

Ce qu'il faut retenir

Le port de Toulon a renforcé son rôle dans le merroutage à partir du site Brégaillon depuis l'ouverture de la ligne Toulon-Turquie. Les grands sites d'activités à l'Est et l'Ouest de l'agglomération toulonnaise ont préservé leur embranchement ferroviaire mais aucune réflexion sur les potentialités du transport de marchandises par le fer n'a été réalisée.

Site propre – Sainte Musse



Tunnel de Toulon

Piste cyclable
Presqu'île de Giens

/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

Depuis l'approbation du SCoT en 2009, la construction du système de transport en commun organisé autour d'axes structurants s'est engagée.

L'offre ferroviaire s'est vu renforcée, des pôles d'échange et des parkings-relais ont été aménagés, les actions en faveur d'un TCSP se sont poursuivies (acquisition foncière, site propre...).

Les efforts en matière de développement et d'optimisation de l'offre de transports en commun se poursuivent.

Le réseau autoroutier a connu de profondes mutations avec notamment l'ouverture du second tube de la traversée de Toulon. Deux projets importants sont programmés pour améliorer encore ce réseau (échangeur d'Ollioules – élargissement de l'A57).

Le réseau de voiries locales a quant à lui peu évolué, posant des problèmes récurrents de congestion aux entrées ouest et est de l'agglomération, à hauteur des grands pôles économiques.

Les politiques de stationnement ont évolué vers une meilleure prise en compte de la problématique dans les projets urbains.

Enfin, le maillage des modes doux s'est vu renforcé, notamment sur l'agglomération toulonnaise, favorisant la pratique du vélo, même si les continuités à l'échelle de l'aire toulonnaise restent encore à optimiser.

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Apaiser la ville (p58 et suivantes du DOG)

Si la ville de demain se rêve plus compacte, elle doit aussi se rêver plus verte et plus calme pour être acceptée, voire désirée, par ses habitants.

Ainsi, un projet de territoire qui promeut le recentrage, la densification raisonnée, le retour vers une urbanité accueillante, se doit d'afficher des ambitions fortes sur la qualité de vie dans les centres urbains, les noyaux villageois, les espaces commerciaux ou économiques fréquentés quotidiennement par les résidents et utilisateurs du territoire. L'apaisement de la ville intéresse de manière transversale de nombreux sujets : les relations sociales, la santé, les nuisances (notamment sonores) et les pollutions.

DOG (page 59) :

Développer l'usage des modes doux pour les déplacements quotidiens et touristiques : intégrer les modes doux dans les programmes d'aménagement, développer les itinéraires piétons et cyclables sécurisés, requalifier les routes dans une logique multimodale, favoriser la création de voies vertes séparées de la route.

Améliorer la qualité des espaces publics

Méthodologie : L'analyse des PLU et observations terrain

A. Promouvoir une ville plus douce et accueillante

D'une manière générale, les PLU affichent une volonté de mieux intégrer les modes actifs dans les aménagements de voiries et d'espaces publics. Les OAP, lorsqu'elles existent, en font également mention et toute opération d'aménagement doit aujourd'hui prendre en compte ces aménagements.

Dans les faits, les continuités cyclables et piétonnes progressent peu à peu, en particulier dans les centralités. Les marges de progrès restent néanmoins importantes dans le tissu péri-urbain, les zones d'activités, les franchissements nord-sud de l'autoroute et les entrées de ville.

Au-delà des aménagements cyclables, d'autres moyens sont mis en œuvre pour promouvoir les modes doux (vélos électriques, mise en œuvre de pédibus, zones 30 autour des établissements scolaires...).

Les rues et places de la plupart des centres-villes ainsi que certaines grandes voiries périurbaines ont fait l'objet de travaux d'amélioration. La bordure littorale a également fait l'objet d'attentions particulières (Six-Fours, Carqueiranne...).

Mail piétonnier – la Farlède



Parc de la Castellane - Ollioules



Ce qu'il faut retenir

Une volonté manifeste de développer l'usage des modes doux, qui voit sa traduction se faire peu à peu dans l'aménagement des espaces publics notamment dans les centres.

B. Diminuer l'exposition aux nuisances et aux pollutions

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

DOG (page 59) :

Prévenir et réduire à la source les émissions sonores et atmosphériques ;

Diminuer l'exposition aux nuisances sonores ;

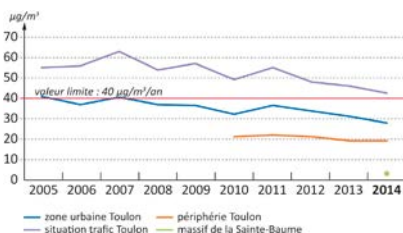
Diminuer l'exposition aux nuisances atmosphériques et aux nuisances olfactives ;

Les orientations du SCoT qui concourent à la réduction des nuisances sonores et atmosphériques (cohérence urbanisme-transport, diminution de la part modale de la voiture, recentrage du développement...) sont diversement mises en œuvre et demandent encore du temps pour pleinement faire sentir leurs effets.

Concernant la réduction des émissions atmosphériques, les relevés d'Air PACA montrent que de 2009 à 2013 (dernières données disponibles), les particules fines et les dioxydes d'azote (NO₂) sont en baisse sur les zones urbaines de Toulon et de Hyères. Les données 2014, avec l'entrée en service du second tunnel sous Toulon, devraient confirmer cette tendance à la baisse pour le centre ville de Toulon.

En revanche, le taux d'ozone (O₃), un polluant issu des émissions du trafic routier conjugué au rayonnement solaire, reste stable à un niveau élevé au-delà des valeurs-limites et ce, pour l'ensemble du Var (pas uniquement la zone de Toulon).

Enfin, on notera que les taux de Benzène (C₆H₆), d'Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) et de métaux lourds sont tous en deçà des seuils réglementaires.



La problématique des nuisances sonores est abordée à travers différents outils sur le territoire du SCoT :

- **Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres réalisé par l'Etat.** En décembre 2013, la révision du classement sonore du réseau routier national a été approuvée et celle des routes départementales l'a été en 2014. La révision du classement sonore du réseau ferré et des voies communales est en cours, cette dernière devant être arrêtée en 2016.

- **Les cartes stratégiques de bruit réalisées par les EPCI de plus de 100 000 habitants.** Sur TPM, ces cartes ont été réalisées en 2009 puis mises à jour en 2011. Elles déterminent le nombre d'habitants et d'établissements publics soumis à des nuisances sonores importantes en journée et en soirée.

- **Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** qui concernent les grandes infrastructures de transports et les EPCI de plus de 100 000 habitants. Les PPBE de la CA TPM, de la CA SSB, de la CC VDG et de la CC MPM sont en cours de finalisation. Ils identifient notamment les points noirs de bruits, les zones de calme à préserver et les actions qui seront engagées afin de diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores. Le PPBE des routes du réseau Escota est lui aussi en cours de finalisation.

- **Les Plans d'exposition au Bruit des aéroports et aérodromes.** Ils concernent sur le territoire l'aérodrome d'Hyères-Le Palyvestre dont la révision du PEB a été approuvée en 2015, l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu dont la révision du PEB est en cours et l'aérodrome du Castellet dont le PEB doit être révisé.

Les nuisances sonores sont considérées comme une servitude et les PLU prennent en compte ces différents outils et notamment les mesures concernant la construction des bâtiments en bordure des voies classées comme bruyantes.

On ne relève pas d'identification d'espace susceptible d'accueillir des activités générant des émissions atmosphériques pouvant comporter un risque sanitaire ou environnemental. Les ICPE sont en revanche bien prises en compte.

Ce qu'il faut retenir

Les émissions de pollutions atmosphériques sont en baisse dans la « zone de Toulon » [qui comprend le territoire de Provence Méditerranée], pour ce qui concerne les particules fines (2.5 et 10) et les dioxydes d'azote, et se situent en-deçà des seuils réglementaires.

Seule l'Ozone reste à un niveau préoccupant, une problématique qui touche toutefois l'ensemble du Var, voire de PACA.



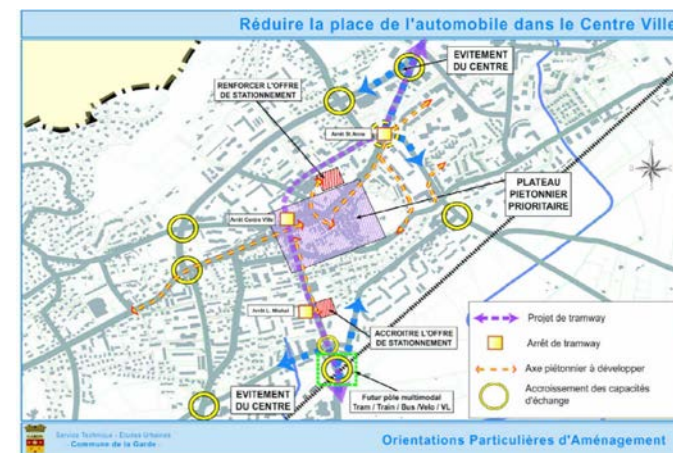
Place Jean Jaurès- La Valette-du-Var

/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

L'apaisement de la ville constitue une des conditions à l'intensification du développement urbain qui s'impose à nos territoires.

La « fabrique de la ville » tend invariablement vers des pratiques plus douces, grâce à l'élaboration et la mise en œuvre de nombreux dispositifs qui contribuent à ce phénomène d'apaisement. Dans les faits, le trafic autoroutier se stabilise, la pratique de la marche à pied se développe, ainsi que l'usage des transports en commun, du co-voiturage, du vélo, les espaces publics sont peu à peu repensés et les opérations d'aménagement prennent en compte le développement des modes actifs.

Les orientations du SCOT en faveur de l'apaisement de la ville sont globalement mises en œuvre, et les collectivités accompagnent activement ce mouvement.



« Réduire la place de l'automobile dans le Centre Ville »
PLU de la Garde 2015

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Entretien d'une qualité paysagère au sein des espaces urbains (p62 et suivantes du DOG)

Le paysage urbain est l'un des fondamentaux de l'appréciation du cadre de vie. Le SCoT reconnaît une série de sites bâtis à préserver à ce titre et vise

- à améliorer la qualité des « entrées de ville et d'agglomération »,
- une meilleure intégration des réseaux secs aériens et des projets d'aménagement,
- à conforter et accroître le réseau des parcs et jardins.

DOG (pages 63 – 64) :

- Préserver les sites bâtis d'intérêt paysager spécifique qui constituent en partie le patrimoine bâti de l'aire toulonnaise;
- 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 en s'inspirant du contexte paysager existant ;
- Aménager une armature de parcs et jardins.

L'ensemble des sites bâtis d'intérêt paysager spécifiques identifiés au SCoT sont bien préservés dans les PLU.

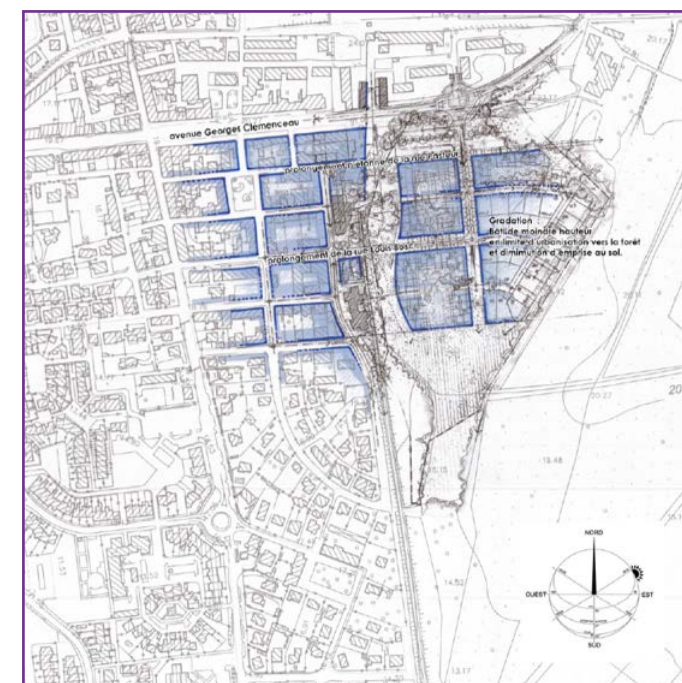
En revanche, l'amélioration de la qualité des entrées de ville est plus inégalement traitée dans les documents d'urbanisme. Ils n'abordent que peu la question de l'intégration paysagère des réseaux secs aériens, tels que demandé au DOG p.63.

Les projets d'aménagement prennent régulièrement en compte les éléments contextuels et paysagers du site dans le développement urbain. Notamment, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) intégrées aux PLU permettent aux communes de décrire le parti d'aménagement souhaité dans l'aménagement d'un site d'extension et de préciser les attentes dans la prise en compte des éléments paysagers.

Ils font également souvent l'objet, quand le site et le programme s'y prête, d'aménagements de parcs / squares / espaces verts récréatifs, venant renforcer le maillage existant.

Ainsi, en 2015, 50% des habitants du SCoT habitent à moins de 500 mètres d'un grand parc urbain de plus de 5ha et 82% résident à moins de 15 min à pied d'un espace naturel ou forestier de plus de 2,5ha.

Extrait de la présentation du projet d'aménagement du secteur Châteauvert à La Londe-les-Maures, comprenant un parc public de plus de 2ha (2014)





La Valette-du-Var

/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

Les sites bâtis d'intérêt paysager identifiés dans le SCOT sont préservés.

Les projets sont globalement bien intégrés et on note un accroissement du réseau de parcs et jardins publics.

En revanche, des marges de progrès demeurent concernant l'intégration des réseaux secs aériens et le traitement des entrées de ville et d'agglomérations.



Collobrières

III.3. Orientation 3, chapitre 3 du DOG : Concevoir un mode de développement qui compose avec les risques naturels et technologiques

59

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Concevoir un mode de développement qui compose avec les risques naturels et technologiques (p66 et suivantes du DOG)

Dans ce territoire si riche et varié, soumis comme ailleurs aux aléas climatiques changeants, parfois violents, la nature se rappelle souvent à l'homme.

Par ailleurs, la forte présence militaire et le développement industriel du territoire impose une vigilance accrue en matière de risques technologiques.

Le développement d'aujourd'hui doit se faire en bonne intelligence avec ces paramètres, ce que le SCoT rassemble et coordonne pour la première fois à l'échelle de l'aire toulonnaise.

DOG (pages 67-68) :

Prendre en compte les risques naturels (incendie, inondation, mouvement de terrain), limiter l'érosion du trait de côte et prendre en compte les risques technologiques.

Les PLU concernés (8) sont mis en adéquation avec les différents plans de prévention des risques élaborés sur le territoire du SCOT : PPRIF, PPRI, PPRT...

Les zonages d'eaux pluviales ne se sont pas généralisés. Moins de 10 communes en sont pourvus ou sont en cours d'études. Les bassins versants de référence sont peu pris en compte dans la définition des zonages et l'analyse des effets cumulatifs n'est pas réalisée.

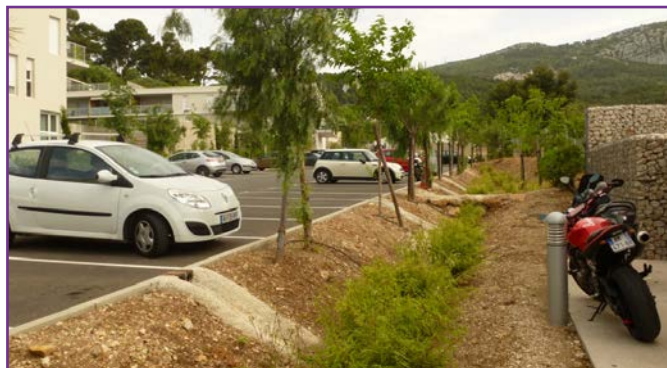
Toutefois, la problématique de l'imperméabilisation des sols et de la maîtrise de l'écoulement des eaux est de plus en plus abordée. Dans un objectif de prévenir et compenser les conséquences de l'imperméabilisation, des dispositions spécifiques apparaissent au sein des règlements de certains PLU (cf. article 4 des règlements d'urbanisme).

Les aménagements les plus fréquents sont les bassins de rétention, parfois reliés par des noues drainant l'eau. Les toitures végétalisées se développent peu à peu, de même que la plantation de bambous pour assainir le terrain. Néanmoins, l'imposition de matériaux perméables dans l'aménagement de parking est encore très rare.

Enfin, concernant la limitation de l'érosion du trait de côte, on notera que les opérations d'aménagement du littoral prennent en compte cette problématique.

Par ailleurs, le futur volet littoral et maritime permettra d'accroître la connaissance et d'affiner les orientations du SCoT sur cet important sujet.

Aménagement de noues – La Valette-du-Var – Clairière d'Azur



Toitures végétalisées – Toulon – L'acropole



Bassin de rétention paysager – Entrevert – La Valette-du-Var



/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

Si les risques technologiques sont bien maîtrisés, **c'est du côté des aléas naturels, notamment des inondations, que les enjeux restent les plus élevés.**

Le risque érosion – submersion du littoral impacte aussi bien les personnes que les biens et l'économie balnéaire du territoire. L'élaboration du volet mer et littoral du SCoT révisé pourra poser les premiers jalons de gestion transversale de cette importante question.

/// SCoT Provence Méditerranée approuvé ///

Gérer durablement les ressources du territoire et minimiser les impacts de l'activité humaine (p70 et suivantes du DOG)

Le caractère « durable » du développement d'aujourd'hui suppose une gestion économe des ressources. Usage plus économe, diversification des ressources, moindre dépendance aux ressources non renouvelables, doivent être pleinement intégrés dans nos visions d'avenir, que ce soit pour l'eau potable, la qualité des eaux de baignade, l'énergie ou le traitement des déchets.

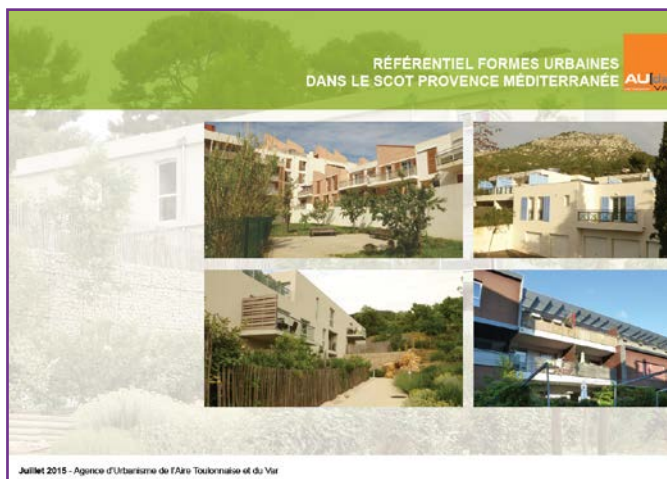
DOG (pages 70-71) :

- Promouvoir des opérations d'aménagement environnemental ;
- Etre attentif aux ressources en eau ;
- Préserver la qualité des milieux aquatiques et des eaux de baignade ;
- Etre économe en énergie ;
- Assumer de manière durable la production de déchets.

Promouvoir des opérations d'aménagement environnementales

De nombreuses opérations exemplaires en termes d'aménagement durable ont été promues dans le territoire.

L'AUdat a notamment relevé en 2015 une vingtaine d'opérations, dans les 4 EPCI du SCoT, remarquables dans les domaines de l'intégration urbaine, paysagère, du confort des logements (intimité, isolation acoustique...), de la qualité des espaces extérieurs, de l'ensoleillement, de la performance énergétique ou encore la gestion des eaux pluviales.



Etre attentif aux ressources en eau

Concernant la qualité de l'eau, même si l'aire toulonnaise ne fait pas partie des grandes régions agricoles intensives, il n'en demeure pas moins que des marges de progrès existent localement pour limiter encore l'usage d'intrants agricoles. On note toutefois qu'en 2013, 5% de la SAU du territoire, soit 665 ha, est exploitée en mode de production biologique (sans intrants chimiques) par 120 agriculteurs, contre 40 en 2007, ce qui représente 40 ha supplémentaires exploités en « bio » depuis 2007.

La protection réglementaire des captages se poursuit.

Les ressources non exploitées dans les massifs de la Sainte-Baume sont protégées de l'urbanisation.

D'après le schéma départemental des ressources et de l'alimentation en eau du Var de 2012, la sécurité des ressources actuelles et la marge de production à l'horizon 2016 sur le territoire est bonne à moyenne, car les ressources sont plutôt fiables et diversifiées.

En matière de gestion de la ressource, on note que :

Le SIVOM du canton de Solliès-Pont assure en partie l'alimentation en eau potable de la Vallée du Gapeau ;

Le syndicat intercommunal d'alimentation en eau de la région Est de Toulon assure l'approvisionnement en eau des communes de MPM en dehors de Cuers et des communes de l'est de TPM (La Crau, Carqueiranne et Hyères) ;

Le syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable de Bandol, Ollioules, Sanary et Six-Fours mène des études, réalise et exploite les captages et la livraison d'eau à ses communes membres ;

Le syndicat intercommunal d'alimentation en eau de La Garde, La Valette, Le Pradet alimente en eau potable ses trois communes membres ;

Les autres communes ne sont pas intégrées dans un Syndicat Intercommunal d'Alimentation en eau (SIAE). .

Préserver la qualité des milieux aquatiques et des eaux de baignades

Les divers dispositifs et leurs actions (Contrat de baie...) orientent le territoire vers une atteinte des objectifs européens pour la qualité des masses d'eau côtières. Toutefois, la qualité des sédiments dans les ports et la petite rade de Toulon reste faible.

En 2013, 90% de la population du territoire est raccordée à l'assainissement collectif. Le système est largement dimensionné pour faire face à l'augmentation de demande estivale et l'augmentation de la population.

En ce qui concerne l'assainissement non collectif, les EPCI de SSB, VDG et TPM ont pris la compétence assainissement non collectif et ont créé leur Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC). Les communes de MPM gèrent elles-mêmes l'assainissement non collectif.

La gestion des eaux pluviales est de plus en plus prise en compte dans les projets d'aménagement, même si la marge de progrès reste encore importante. Ainsi, sur une vingtaine de projets exemplaires d'aménagement identifiés dans le territoire, dix d'entre eux proposaient des solutions pour ne pas aggraver le ruissellement urbain.

En 2013, 5% de la SAU du territoire, soit 665 ha, est exploité en mode de production biologique (sans intrants chimiques) par 120 agriculteurs, contre 40 en 2007, ce qui représente 40 ha supplémentaires exploités en « bio » depuis 2007.

Etre économe en énergie

Nous ne disposons pas de données concernant l'évolution des consommations énergétiques depuis l'approbation du SCOT. Une étude conduite en 2014 par un bureau d'étude nous donne un état zéro des consommations énergétiques.

Concernant le premier poste de consommation énergétique du territoire, l'habitat, la majorité des opérations récentes observées par l'AU[dat]Var en 2015 intègre, conformément à la réglementation thermique, des éléments favorisant cette réduction de consommation (isolation en particulier).

La mise en œuvre de plusieurs orientations du SCOT a permis de contribuer à la réduction des consommations énergétiques liées au transport, second consommateur du territoire : recentrage du développement dans le cœur d'agglomération, grands projets localisés dans les sites desservis par les TC. On note aujourd'hui une stagnation du trafic automobile sur les grands axes atteints de congestion structurelle et une augmentation de la part modale des transports en commun dans le cœur d'agglomération.

Enfin, notons également que 5 Plans Climat Energie Territoriaux sur le volet patrimoine sont en cours de réalisation, qui concernent le territoire du SCOT : Toulon, la Seyne-sur-mer, Hyères, TPM et le Conseil Départemental du Var.

La production d'énergies renouvelable, même si encore confidentielle, est en développement, avec en particulier l'extension du réseau de chaleur urbain de l'unité de valorisation énergétique de Lagoubran, le développement du photovoltaïque (parcs photovoltaïques sur le plateau du Castellet, panneaux en couverture de parkings de grands commerces, sur les opérations d'habitat récentes ou plus anciennes), le raccordement de nouveaux bâtiments au réseau d'échange thermodynamique avec l'eau de mer, le développement de panneaux thermiques en toitures, des chaudières bois...

D'autres projets de parcs photovoltaïques, recensés sur le territoire, n'ont pas pu voir le jour et ce, pour plusieurs raisons : blocages liés à l'intégration paysagère, à la faisabilité technico-économique des raccordements, à des contraintes réglementaires (loi littoral).

Enfin, d'autres projets de production énergétique sont au stade de l'étude, avec en particulier celui de la valorisation des boues d'épuration de la station de l'Almanarre à Hyères.



Parc Photovoltaïque - Le Castellet

Assumer de manière durable la production de déchets

Même si des efforts importants restent à faire, la production de déchets ménagers est en diminution sur le territoire. La collecte sélective est en nette progression, et les déchets apportés en déchetterie ont augmenté. Ainsi, les ordures ménagères résiduelles ont diminué de manière significative ces dernières années.

La filière de traitement des déchets s'est progressivement structurée, le nombre de déchetteries est en hausse et on note une augmentation du nombre de quais de transfert des déchets collectifs. L'unité de valorisation énergétique de Lagoubran à Toulon, en cours de modernisation, présente une capacité de production performante.

Toutefois, le territoire apparaît en sous-capacité pour trier les déchets recyclables des communes de l'Est du territoire, et l'enfouissement des déchets ménagers reste important.

Malgré les 11 sites dédiés à la gestion des déchets du BTP recensés sur le territoire, la question de la collecte, du stockage et du recyclage des déchets du BTP reste problématique sur le territoire.



Lylo Marine – la Seyne-sur-mer (doté d'une pompe à chaleur collective fonctionnant sur une boucle d'eau de mer)



Travaux Unité de Valorisation Énergétique – Lagoubran – Toulon

/// Synthèse de l'analyse des résultats ///

6 ans après l'approbation du SCoT, il ressort que :

- **l'urbanisme « durable » se développe** dans le territoire, la ressource en eau semble correctement gérée, et la qualité des eaux de baignade s'est grandement améliorée.
- **Les déchets, notamment via l'UVE du Lagoubran, sont bien traités et valorisés.** Toutefois, il reste une sous-capacité de traitement à l'est et la question du traitement des déchets du BTP reste un enjeu important.
- **Enfin, l'énergie est un sujet nouveau pour les SCoT**, que le SCoT approuvé avait anticipé mais qui devra fortement se renforcer dans le SCoT révisé. Le territoire part avec de nombreux atouts dans ce domaine.

Conclusion

Un territoire ménagé

En 2015, l'analyse montre que le SCoT a su poser, dans le territoire, le bon cadre pour un développement durable équilibré. Pour la première fois en 2009 était notamment identifié l'ensemble des espaces naturels et agricoles devant être préservé à l'échelle de la grande aire toulonnaise. Six ans plus tard, les documents d'urbanisme communaux ont confirmé cette volonté et le « réseau vert, jaune et bleu » du SCoT s'affirme comme un socle majeur du SCoT. En matière de développement, le renouvellement urbain est devenu une réalité dans de nombreux centre-villes. Les sites d'extension encadrent le développement nécessaire pour répondre aux besoins, même s'ils ont peu été mobilisés à ce jour.

Des politiques de développement en cours de mise en œuvre

L'ambition métropolitaine du territoire s'est affirmée dans le domaine maritime, universitaire, culturel, et d'autres projets devraient poursuivre cette dynamique.

Le territoire a su produire les logements nécessaires pour répondre aux besoins, dans des localisations globalement plus proches des emplois, commerces, services et transports en commun. La production de logements sociaux suit une dynamique positive sans atteindre toutefois les objectifs fixés.

L'économie, quant à elle, reste dynamique : le territoire crée des emplois et s'affirme dans l'économie maritime. Les grands espaces d'activité, de qualité inégale, sont engagés dans des démarches de labellisation. Plusieurs dispositifs accompagnent le développement des activités agricoles. Les entrées de ville restent peu qualitatives mais s'améliorent peu à peu. Concernant les transports, le second tube du tunnel de Toulon est opérationnel et l'élargissement de l'A57 est lancé. Le cadencement ferroviaire devrait s'améliorer prochainement entre Toulon et Hyères. Le réseau Mistral de TPM a connu de nombreuses évolutions (augmentation des fréquences, nouvelle gare maritime, création des lignes U et 6...) qui se poursuivent, avec le projet de TCSP intégré à la révision du PDU. Enfin, aménagements piétonniers et cyclistes sont peu à peu intégrés aux chantiers de rénovation de routes et d'espaces publics.

Un cadre de vie préservé, mais soumis à des aléas climatiques violents

Enfin, le territoire a su préserver et conforter son cadre de vie. Le risque inondation est devenu, ces dernières années, l'aléa climatique le plus fort.

Vers le SCoT révisé

Le SCoT révisé devra, outre ses nouvelles obligations réglementaires, s'attacher à poursuivre, conforter, renforcer, ses orientations au vu de ces résultats.

La protection des espaces naturels et agricoles sera complétée par le réseau des continuités écologiques, le développement devra se poursuivre par renouvellement urbain et les extensions d'urbanisation démontrer leur nécessité et afficher leurs objectifs chiffrés d'usage économe des sols.

Les politiques publiques de logements, transports et économie s'appuient à présent sur quatre intercommunalités, dans un contexte réglementaire en évolution et sur de nombreux documents de rang supérieur, notamment régionaux, qui encadrent les SCoT.

Durant l'exercice de cette révision, le cadre de vie restera un objectif prioritaire pour un projet de territoire durable.

