

SCOT Provence Méditerranée

Projet d'Aménagement et de Développement Durable



Le SCoT Provence Méditerranée, une réponse locale aux principes de développement durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT Provence Méditerranée est la traduction d'une première coopération des collectivités du bassin de vie de l'aire toulonnaise.

Il répond aux défis qui résultent du diagnostic territorial et de l'état initial de l'environnement et traduit les ambitions des élus du Syndicat Mixte du SCoT Provence Méditerranée, définies dans « l'explication des choix » du Rapport de présentation.

Il prend en compte les politiques publiques à l'oeuvre, relatives à la préservation de l'environnement, au développement économique, à l'habitat, aux transports, aux aménagements urbains... Il s'appuie également sur le Programme Local de l'Habitat et le Plan de Déplacements Urbains de TPM ainsi que sur certains schémas thématiques existants (SDAGE, Schéma Départemental des Ressources et de l'Alimentation en Eau du Var, Schéma Départemental des Carrières, Schéma Régional d'Organisation Sanitaire PACA, Schéma Gérontologique du Var...).

Ensuite, le PADD articule et conforte les projets leviers et les grands investissements en cours : grandes infrastructures de transports, redynamisation urbaine et renforcement des centralités (ANRU, ZFU...), développement de l'enseignement supérieur, redéploiement des équipements de santé, Grand Projet Rade, implantation du Pôle Mer PACA notamment grâce au Technopôle de la mer, au Projet Métropolitain de l'aire toulonnaise, à la prise en compte des territoires voisins et au positionnement de l'aire toulonnaise dans l'arc méditerranéen.

Anticiper les mutations économiques, sociales et environnementales à venir

Le SCoT Provence Méditerranée a été élaboré dans un contexte de forte attractivité démographique. Ainsi, le PADD est établi sur une estimation de croissance démographique d'environ 50 000 habitants supplémentaires d'ici 2020, soit une augmentation moyenne d'environ 3 100 habitants par an, en prenant 2004 comme année de référence. Cette estimation est fondée sur le prolongement des tendances des années 1990 et du début des années 2000.

Pour assurer un avenir durable à l'aire toulonnaise, le PADD donne une réponse locale aux évolutions de nos sociétés : nouveaux impératifs environnementaux, nouveaux modes de vie, nouvelles exigences des habitants quant à leur cadre de vie quotidien et à leurs modes d'habiter, nouvelles formes de mobilité...

Répondre aux défis de l'aire toulonnaise

Dans ce contexte, le PADD assure une réponse à la fois locale et globale aux quatre grands défis de l'aire toulonnaise :

1/ Les défis environnementaux :

- la maîtrise de la consommation de l'espace,
- la préservation du capital naturel et agricole de l'aire toulonnaise,
- la mobilisation et la gestion économe et durable des ressources,
- la réduction des pollutions et de l'impact des activités humaines,
- la réponse aux défis énergétiques.

2/ Les défis liés au fonctionnement et à l'équilibre du territoire :

- la maîtrise de la localisation du développement,
- l'amélioration des déplacements,
- la limitation du phénomène de périurbanisation,
- le renforcement des centralités urbaines et villageoises,
- l'équilibre entre préservation et valorisation du territoire, et du littoral en particulier.

3/ Les défis sociaux :

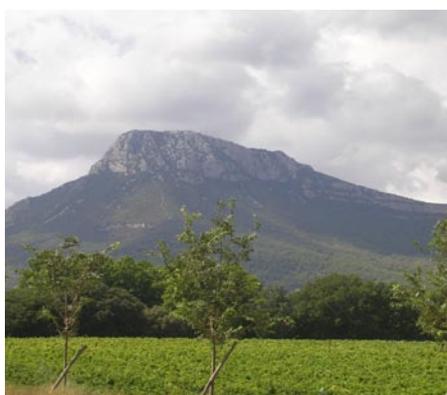
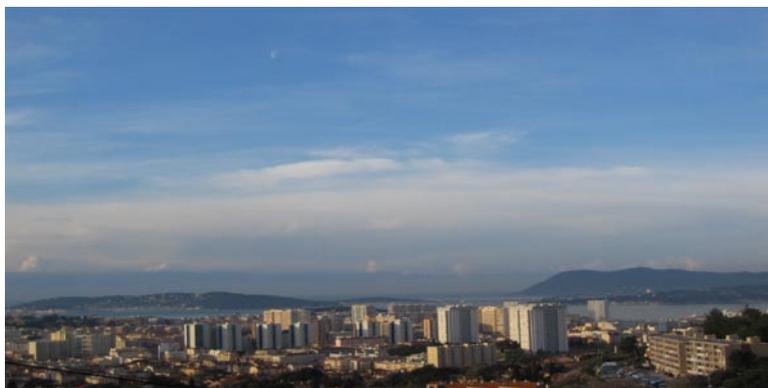
- la réponse aux besoins de logements,
- la promotion d'un cadre de vie urbain de qualité,
- la mise en valeur du patrimoine bâti et urbain et des entrées de ville,
- la valorisation de la diversité géographique et du génie des lieux,
- la réduction des risques et leur prise en compte dans les projets d'aménagement.

4 / Les défis économiques :

- le rayonnement métropolitain de l'aire toulonnaise,
- la performance de l'activité économique ainsi que l'équilibre de l'offre commerciale.

Ainsi, pour concrétiser et mettre en oeuvre une stratégie ambitieuse d'aménagement et de développement durable dans l'aire toulonnaise, le PADD propose trois objectifs indissociables :

- **encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire** afin d'assurer d'une part, un équilibre entre préservation des espaces agricoles et naturels et, d'autre part, un développement urbain maîtrisé ;
- **afficher des axes de développement** pour définir une stratégie de développement métropolitain et économique, pour garantir une offre de logements adaptée aux besoins des habitants et la mixité sociale, pour passer à l'ère des déplacements en transports collectifs performants et généralisés ;
- **promouvoir un cadre de qualité** en apaisant les espaces urbains grâce au développement des modes doux, à des aménagements innovants, à une cohésion sociale renforcée, à la réduction des nuisances et des pollutions, en entretenant la qualité des paysages de l'aire toulonnaise, en prenant en compte les risques et enfin, en misant sur les ressources du territoire tout en réduisant les impacts de l'activité humaine.





Sommaire



Objectif 1 :

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
- 2 - Organiser et maîtriser le développement de l'aire toulonnaise

p. 7

p. 8

p. 12

Objectif 2 :

Afficher les axes de développement de l'aire toulonnaise

- 1 - Affirmer une ambition métropolitaine
- 2 - Elaborer une stratégie de développement économique
- 3 - Répondre aux besoins de logements
- 4 - Promouvoir une offre de transports collectifs performante

p. 19

p. 20

p. 26

p. 30

p. 34

Objectif 3 :

Promouvoir un cadre de vie de qualité

- 1 - Apaiser la ville
- 2 - Entretien d'une qualité paysagère au sein des espaces urbains
- 3 - Concevoir un mode de développement qui compose avec les risques naturels et technologiques
- 4 - Gérer durablement les ressources du territoire et minimiser les impacts de l'activité humaine

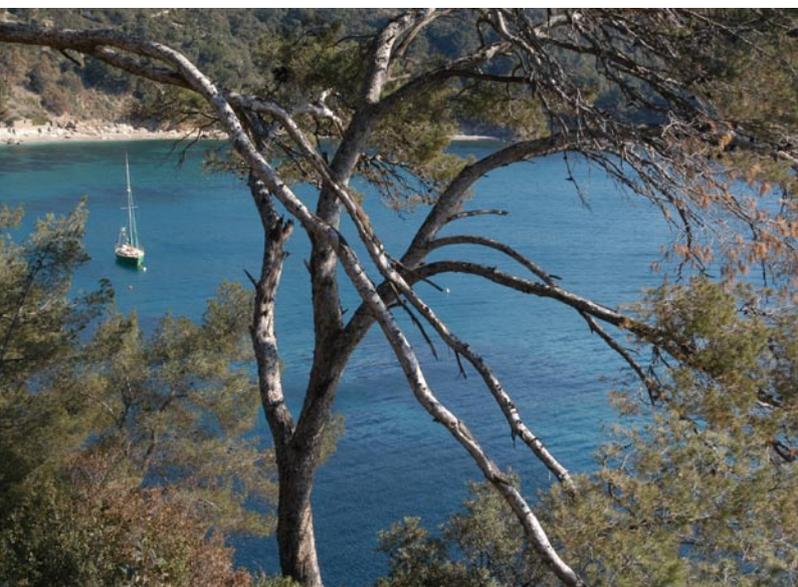
p. 39

p. 40

p. 44

p. 46

p. 50



Objectif 1 :

Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire



La forte consommation de l'espace de ces trente dernières années et l'absence de documents de planification à l'échelle de l'aire toulonnaise rend le SCoT Provence Méditerranée d'autant plus nécessaire pour garantir l'équilibre entre le développement urbain et la protection de l'environnement et ce, dans le respect des principes de développement durable.

De plus, compte tenu de l'importance environnementale, paysagère, économique et touristique du littoral de l'aire toulonnaise, le SCoT est l'échelle appropriée pour préciser les modalités d'application de la

Loi Littoral et assurer ainsi l'équilibre entre préservation et développement du littoral.

Dans ce cadre, ménager le territoire, c'est d'une part préserver et valoriser le capital naturel et agricole et, d'autre part, maîtriser le développement de l'urbanisation et mettre en oeuvre un nouveau mode de développement. C'est également assurer la diversité des fonctions urbaines (habitat, emplois, activités économiques, sportives, culturelles...), la mixité sociale et une utilisation économe du foncier.

Préserver et valoriser le capital naturel et agricole : le réseau vert, bleu et jaune de l'aire toulonnaise



L'aire toulonnaise possède un patrimoine agricole et naturel exceptionnel, identifié dans l'Etat Initial de l'Environnement.

Le SCoT définit, en dehors des espaces nécessaires au développement urbain, dans le réseau vert, bleu et jaune les espaces naturels, les espaces humides, les cours d'eau et les espaces agricoles structurants à préserver pour leurs richesses écologiques, paysagères, culturelles, économiques et pour garantir l'attractivité du territoire.

Il identifie plus particulièrement les espaces caractéristiques du littoral (espaces remarquables et coupures d'urbanisation) à préserver.

Le SCoT place ainsi la préservation de ces espaces comme une priorité.

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.

La définition de ce réseau s'appuie notamment sur l'«Etude des continuités écologiques de l'aire toulonnaise» (AU[dat] / ECOMED, 2006-2007) et sur le travail d'analyse de «L'occupation du sol et son évolution entre 1972 et 2003» (AU[dat] / Chambre d'Agriculture du Var, 2006-2007).



Le réseau vert, bleu et jaune est constitué des «espaces terrestres», continentaux et insulaires. Les espaces marins relèvent d'un Chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer au sens de l'article L.122-1 du Code de l'urbanisme, qui peut être élaboré ultérieurement.

A. Préserver le capital naturel et agricole

a. Les espaces à forte valeur écologique

Le SCoT préserve les espaces reconnus pour leur richesse et leur fonctionnalité écologiques et respecte le fonctionnement hydraulique et écologique des cours d'eau de l'aire toulonnaise.

b. Les espaces à forte valeur paysagère

Le SCOT Provence Méditerranée préserve :

- des espaces naturels et agricoles contribuant à la qualité et à l'identité des paysages méditerranéens et formant les arrière-plans paysagers des espaces urbains et villageois ;
- des crêtes et des versants naturels formant les grandes lignes paysagères de l'aire toulonnaise ;
- des espaces naturels et agricoles constituant des coupures agro-naturelles significatives entre les tissus urbains et permettant de maintenir une alternance ville/campagne ;
- des sites agricoles et naturels d'intérêt paysager spécifique;
- des points de vue et des cônes de vue sur les grands paysages et les paysages emblématiques, notamment depuis les infrastructures routières.

c. Les espaces agricoles structurants

Le SCoT définit et préserve les espaces agricoles afin notamment de garantir sur le long terme la viabilité économique de l'activité agricole.

Il s'agit d'afficher une vocation agricole à ces espaces sur le long terme, qu'ils soient cultivés ou non et de ne pas entamer le potentiel de reconquête agricole.

Si le SCoT détermine la vocation des espaces agricoles, il ne peut garantir pour autant directement la pérennité de l'activité agricole. Celle-ci dépend aussi de dynamiques économiques propres et de politiques publiques de soutien qu'il faut encourager, notamment dans les espaces agricoles à forte valeur ajoutée ou soumis à de fortes pressions urbaines.

d. Les espaces soumis aux dispositions de la loi littoral

Le SCoT Provence Méditerranée préserve :

- les espaces, sites, paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral ainsi que les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique (articles L. 146-6 et R.146-1 du code de l'urbanisme).

Sont susceptibles de répondre à ces critères, notamment (mais non exclusivement), les différentes catégories d'espaces mentionnés aux articles précités.

- d'autres espaces naturels identifiés comme présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation (art. L.146-2).

- les espaces non urbanisés compris dans une bande minimale de 100 mètres à compter de la limite haute du rivage (art. L. 146-4 III).

La localisation de cette bande et son régime légal de protection relèvent du zonage et du règlement des PLU.

L'ensemble des espaces concernés par les dispositions de la Loi Littoral (hormis la bande minimale de 100 mètres) est identifié dans le Document d'Orientations Générales, qui rappelle leur régime légal de protection.



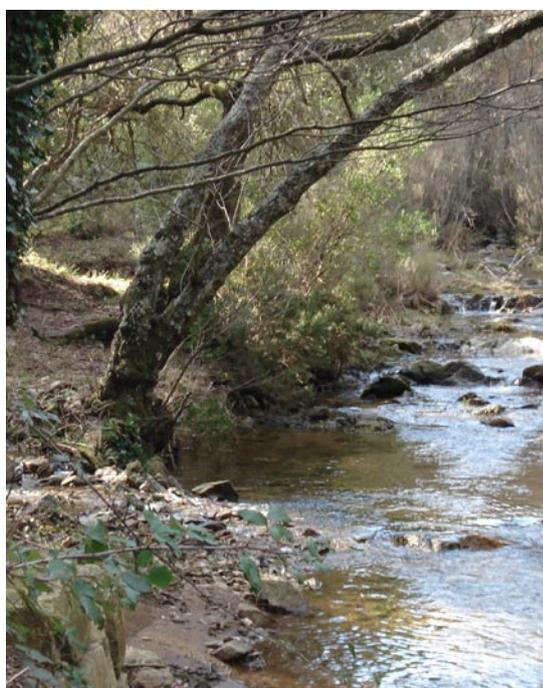
B. Valoriser et gérer le capital naturel et agricole

Afin de mieux gérer le capital naturel et agricole de l'aire toulonnaise, le SCoT vise à faciliter sa découverte et sa mise en valeur, en prenant en compte sa sensibilité écologique, en adéquation avec les impératifs de protection des risques naturels (risque incendie, risque éboulement, glissement de terrain...).

En ce sens, le SCoT préconise de développer le tourisme vert (activité et produits touristiques), de favoriser l'agro-tourisme et les aménagements permettant les balades dans les grands espaces de nature.

En parallèle, il encourage les activités économiques concourant à l'entretien des massifs forestiers et à la lutte contre le risque incendie, de type sylviculture et pastoralisme.

Le SCoT valorise également certains espaces soumis au risque inondation. Ainsi, les zones inondables et les zones d'expansion de crues peuvent être considérées comme des supports d'activités agricoles ou des lieux d'agrément (parcs, jardins, espaces familiaux...) en adéquation avec les plans de prévention des risques.



Organiser et maîtriser le développement de l'aire toulonnaise

Au cours des trente dernières années, le développement de l'aire toulonnaise s'est essentiellement effectué dans une logique d'extension urbaine très consommatrice d'espaces naturels et agricoles, comme si le foncier était une ressource illimitée.

Ainsi l'urbanisation s'est largement étalée sans cohérence globale, ce qui a renforcé les problèmes de déplacements, de dévitalisation des centres-villes, de sensibilité aux risques naturels, tout en fragilisant l'agriculture et les espaces naturels.

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.

En ce sens, le développement par renouvellement urbain est considéré comme une priorité pour répondre aux objectifs de production de logements et de limitation de la consommation de l'espace.

De plus, la localisation du 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.

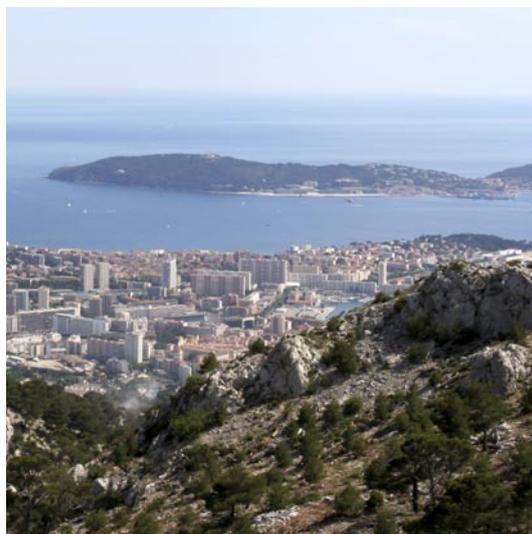
Enfin, concernant le littoral, le SCoT traduit et apprécie à son échelle les dispositions de la loi littoral visant à encadrer le développement. Il définit les modalités d'application de l'extension limitée à l'intérieur des espaces proches du rivage et les modalités de développement sous forme de ha-meaux nouveaux intégrés à l'environnement.

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

La cohérence entre urbanisme et transports collectifs doit guider le développement urbain et l'implantation des équipements.

Ainsi, il s'agit de localiser tout projet d'aménagement (habitat, activités...) et tout nouvel équipement générateur de déplacements, en priorité, dans les espaces bien desservis par les transports collectifs, ceci en optimisant le foncier et en privilégiant des formes urbaines économes en espace.

Ce principe doit permettre de développer l'usage des transports collectifs et de les rentabiliser mais aussi de réduire à la source la progression du trafic automobile.



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

L'objectif du SCOT est de limiter l'étalement urbain et la périurbanisation en intensifiant le développement urbain dans la rade de Toulon et les pôles majeurs.

Cet objectif de recentrage du développement participe au renforcement de l'attractivité du cœur de l'agglomération. En conséquence, la pression démographique dans les autres secteurs (Vallée du Gapeau, Secteur Est et Secteur Ouest) peut être atténuée. Grâce à un rythme de développement plus mesuré et davantage en adéquation avec l'identité de ces secteurs, ceux-ci sont en mesure de mieux répondre aux besoins de leurs résidents, notamment en termes d'équipements et de logements.

De plus, en augmentant et en diversifiant l'offre de logements à proximité des grands pôles d'emplois, la longueur des déplacements domicile-travail doit être réduite.

Dès lors, pour améliorer son organisation spatiale et recentrer la croissance et le développement, le SCoT structure le développement de l'aire toulonnaise autour de quatre pôles majeurs :

- **le pôle ouest (qui comprend le centre-ville de La Seyne-sur-mer et les espaces d'activités d'Ollioules, de La Seyne-sur-mer et de Six-Fours-les-Plages).**

- **le grand centre-ville de Toulon.**

Le pôle Ouest, le grand centre-ville de Toulon et Saint-Mandrier constituent la rade de Toulon.

- **le pôle Est (sur le territoire des communes de La Valette, La Garde).**

- **le grand centre-ville d'Hyères.**

Le pôle Est et le grand centre-ville d'Hyères n'ont pas vocation à se rejoindre.

La rade de Toulon, le pôle Est et le grand centre-ville d'Hyères constituent le cœur de l'agglomération.

Les pôles majeurs sont les espaces privilégiés pour la localisation des fonctions et activités métropolitaines exerçant un effet-levier à l'échelle de l'aire toulonnaise et du département du Var.

C. Renforcer le niveau de services et d'équipements des pôles inter-communaux, communaux et de proximité

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.

Cette autonomie de fonctionnement des territoires limite les besoins de déplacements, en particulier vers les quatre pôles majeurs et, par là même, contribue à réduire la progression du trafic routier.

Elle favorise également la qualité de vie quotidienne (gain de temps) et le lien social pour tous, grâce à une répartition équilibrée des commerces et services, au plus près des habitants.

D. Limiter la consommation d'espace

Le foncier potentiellement disponible pour accueillir l'urbanisation est une ressource stratégique à ne pas « gaspiller ». Si l'aire toulonnaise veut être à même d'accueillir le développement attendu sans porter atteinte à son capital naturel, elle doit maîtriser sa consommation d'espace.

Cet objectif ne doit pas pour autant pénaliser la réponse aux besoins identifiés, notamment en ce qui concerne l'habitat, les activités économiques et le renforcement du rayonnement métropolitain.

Pour cela, il s'agit de privilégier le renouvellement urbain comme mode de développement, de maîtriser les extensions de l'urbanisation et de promouvoir des formes urbaines économes en espace, tout en poursuivant un objectif général de qualité des aménagements.

a. Privilégier le renouvellement urbain comme mode de développement

Le renouvellement urbain consiste à «refaire la ville sur la ville», notamment grâce aux moyens suivants :

- la reconquête de logements vacants ou insalubres (réhabilitation) et de certaines résidences secondaires,
- l'utilisation et l'optimisation des dents creuses,
- la rénovation du bâti par démolition/reconstruction,
- le changement de destination de certains bâtiments,
- l'aération, voire la dédensification, des tissus urbains lorsque les considérations relatives au paysage, au patrimoine bâti, à l'identité des lieux ou à une densité déjà importante le justifient.

De manière générale, le renouvellement urbain doit être pensé dans une optique qualitative. Au-delà d'une optimisation du foncier, l'objectif est d'améliorer le cadre de vie quotidien. Cela se traduit notamment par la réalisation d'espaces publics, l'innovation en matière de qualité architecturale du bâti et la prise en compte du contexte paysager.

Le renouvellement urbain est le mode de développement prioritaire de l'aire toulonnaise, ce qui signifie que les collectivités mettront en oeuvre les stratégies et moyens d'actions fonciers, réglementaires et financiers nécessaires à la mise en oeuvre de cet objectif. Il s'applique notamment dans les espaces commerciaux.

Le renouvellement urbain concerne l'ensemble des espaces urbanisés, qui disposent de réseaux d'assainissement et certaines zones d'habitat aéré (qui correspondent le plus souvent aux anciennes ou actuelles zones NB des POS/PLU considérées comme aménageables).

Le développement par renouvellement urbain est d'autant plus prioritaire dans les espaces bien desservis ou potentiellement bien desservis par les transports en commun, ainsi que dans les espaces urbains du coeur de l'agglomération.

b. Maîtriser les extensions de l'urbanisation

Le potentiel de développement par renouvellement urbain ne permet pas de faire face à l'ensemble des besoins de logements ou économiques et doit être complété par des extensions maîtrisées de l'urbanisation, dans le respect de l'objectif de réduction par trois de la consommation d'espace.

L'extension de l'urbanisation correspond à la transformation d'espaces à dominante naturelle ou agricole en espaces bâtis. Le SCoT considère ce type de développement comme nécessaire pour faire face aux besoins économiques et de logements de l'aire toulonnaise.

Le SCoT identifie les sites d'extension prioritaires à vocation d'habitat, de développement économique et d'équipements dans le Schéma de l'accueil du développement futur du DOG. Ces sites correspondent à la quasi totalité des capacités d'extension de l'aire toulonnaise.

En contrepartie, le SCoT préserve sur le long terme, le reste des espaces agricoles et naturels identifiés dans le réseau vert, bleu et jaune et garantit notamment les surfaces nécessaires au maintien et au développement de l'activité agricole.

Pour optimiser le foncier et pour préserver durablement les espaces agricoles et naturels, un niveau d'exigence particulier est attendu dans les sites d'extension en ce qui concerne les formes urbaines.

Les principaux critères qui ont permis de déterminer et de sélectionner les sites d'extension sont :

- leur proximité avec les axes structurants de transports collectifs (existants ou potentiels),
- leur localisation par rapport aux noyaux urbains et villageois,
- leur inscription dans les documents d'urbanisme déjà en vigueur.

En dehors de ces sites, les extensions de l'urbanisation sont limitées.

c. Optimiser le foncier en promouvant des formes urbaines économes d'espace

Le développement, qu'il se fasse dans une logique de renouvellement urbain ou d'extension maîtrisée, devra privilégier des formes urbaines économes en espace, tant pour l'habitat que pour les activités économiques et les équipements.

La promotion des formes urbaines économes en espace est particulièrement recherchée à proximité des espaces bien desservis par les transports collectifs, mais aussi dans les espaces du cœur urbain de l'agglomération.

Les formes urbaines proposées dans les projets d'aménagement doivent en outre offrir un cadre de vie de qualité et prendre en compte l'évolution des désirs individuels et collectifs. Elles s'inscrivent également dans leur contexte géographique et considère le génie des lieux (la « bonne » forme urbaine ne sera pas la même en milieu urbain dense, dans un bourg, dans un village, dans un espace périurbain, sur une pente, dans un espace d'activité économique, etc.).

L'optimisation des espaces dédiés au stationnement contribue tout autant à l'objectif général d'économie d'espace.

d. Prendre en compte la loi littoral

Dans les communes soumises aux dispositions des articles L. 146-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, l'extension de l'urbanisation se définit en fonction de la capacité d'accueil des espaces littoraux, estimée par le SCoT dans le rapport de présentation et précisée par le PLU.

Dans ces secteurs, l'extension de l'urbanisation en continuité avec les agglomérations et villages existants reste le principe général de développement.

Toutefois, l'extension de l'urbanisation peut également intervenir, dans certains cas particuliers et exceptionnels, par constitution de « hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ».

Par ailleurs, dans les espaces proches du rivage, l'extension de l'urbanisation reste limitée.

Le Document d'Orientations Générales précise la notion de «hameaux nouveaux intégrés à l'environnement», identifie les espaces proches du rivage et précise les possibilités d'extension de l'urbanisation.

E. Définir et mettre en oeuvre une politique foncière

La mise en oeuvre des objectifs relatifs à la production de logements, au développement économique et à la préservation des espaces agricoles doit être accompagnée d'une politique foncière publique volontariste, définie et déployée à l'échelle de l'aire toulonnaise.

a. Maîtriser les espaces nécessaires à la production de logements et au développement économique

Cette politique foncière se traduit par un programme foncier, élaboré de façon coordonnée et globale par les collectivités compétentes. Celui-ci assure aux collectivités la maîtrise et la constitution d'une réserve foncière grâce à une intervention publique anticipée dans les espaces stratégiques de développement (renouvellement urbain et sites d'extension maîtrisée).

Le programme foncier définit un phasage de l'aménagement des sites, en particulier des sites d'extension maîtrisée.

Le schéma de l'accueil du développement futur constitue le document cadre de cette politique foncière.

Celle-ci doit également définir les outils et acteurs à mobiliser (Zones d'Aménagement Différées, Etablissement Public Foncier, collectivités...) et garantir leur coordination.

Elle est notamment traduite et mise en oeuvre à travers les Programmes Locaux de l'Habitat, dont le SCoT préconise l'élaboration, et à travers les stratégies et les actions foncières communales et intercommunales.

b. Garantir le maintien des surfaces nécessaires à la production agricole

Une politique foncière spécifique visant la maîtrise et la préservation des espaces agricoles doit être engagée, en ciblant particulièrement les espaces soumis à de fortes pressions urbaines et les abords des sites d'extension identifiés dans le SCoT.

Cette politique participe à la pérennisation de la vocation agricole des espaces et facilite la compétitivité et le développement de l'activité agricole.

La lisibilité sur le long terme de la vocation agricole doit limiter fortement la spéculation foncière.

Cette politique foncière se met en oeuvre par une démarche et un dispositif spécifiques, associant les collectivités et les acteurs du monde agricole.

Elle définit des programmes d'actions partagés visant la valorisation et la gestion des espaces agricoles.



Objectif 2 :

Afficher les axes de développement de l'aire toulonnaise



Le SCoT affiche des choix stratégiques de développement, partagés à l'échelle de l'aire toulonnaise, qui participent à la cohérence des politiques publiques.

Le SCoT réunit les conditions permettant de donner un statut métropolitain à l'aire toulonnaise, en définissant les axes et les types d'équipements qui conforteront son rayonnement sur le plan national et international.

De la même manière, le SCoT définit une stratégie de développement économique globale, qui facilite les complémentarités entre les territoires de l'aire toulonnaise, renforce la compétitivité de ses activités,

favorise la performance et la qualité de ses espaces économiques et commerciaux, assure une offre foncière suffisante et équilibrée aux entreprises et aux commerces.

En parallèle, le SCoT se fixe comme objectif majeur de satisfaire aux besoins en logements de chaque catégorie de population et de chaque territoire, en quantité et en qualité.

Enfin, le SCoT considère le développement des transports collectifs comme une priorité pour répondre à l'accroissement des déplacements et pour planifier le développement. Il définit ainsi le système de transports collectifs métropolitain.

Affirmer une ambition métropolitaine

Le rayonnement national et européen du territoire est un enjeu majeur pour l'aire toulonnaise. Si l'aire toulonnaise présente effectivement à ce jour un déficit de fonctions rayonnantes (sur le plan économique, universitaire, culturel, évènementiel...), elle dispose aussi de nombreux atouts et de dynamiques favorables pour accroître son rayonnement métropolitain. D'un statut d'agglomération entre Marseille et Nice, l'aire toulonnaise doit passer à celui d'une métropole attractive, reconnue sur le plan régional, national et européen.

Le renforcement du rayonnement de la métropole impose de :

- consolider les fonctions métropolitaines supérieures (notamment sur le plan économique) et l'offre d'équipements structurants ;
- développer des coopérations avec les territoires voisins, en particulier avec les acteurs de l'aire métropolitaine marseillaise, par la mise en réseau de certains projets et le développement de synergies économiques ;
- valoriser sur le plan européen, l'équilibre unique, entre les grands espaces naturels exceptionnels (littoral, îles, massifs de l'arrière-pays...) et les espaces urbanisés.
- mettre en oeuvre un ou des grands projets urbains et économiques.



A. Renforcer le rôle économique euro-méditerranéen de la métropole toulonnaise en développant l'excellence économique

a. Conforter l'effet levier métropolitain des activités de Défense

Première base navale européenne de Défense en Méditerranée et premier port de projection français pour les forces militaires françaises et la Force d'Action Navale, la Rade de Toulon concentre 70% de la flotte de surface française.

Le SCoT conforte le rôle et le poids de la Défense et de la Marine Nationale dans l'économie de l'aire toulonnaise à travers les objectifs suivants :

- pérenniser durablement le développement de la Base Navale de Toulon, des sites et industries associés notamment dans la perspective d'émergence progressive d'une Défense européenne ;
- organiser, en partenariat étroit avec la Marine et la DGA, un réseau de sites sécurisés et adaptés aux spécificités des activités liées à la Défense ;
- retenir et conforter les industries et activités de recherches (publiques et privées) liées à la Défense ;
- renforcer les fonctions de commandement, de formation des hommes, notamment en encourageant le développement de filières de formation supérieure dans le domaine naval.

b. Devenir le pôle de référence euro-méditerranéen pour l'industrie et la recherche liées à la mer

L'objectif est d'appuyer le développement de l'industrie et de la recherche liées à la mer, en particulier le pôle de compétitivité Mer PACA, en favorisant l'émergence de sites dédiés aux activités économiques de haute-technologie et à la recherche.

La rade de Toulon doit devenir l'espace support de la compétitivité et du rayonnement international liés au Pôle mer PACA, grâce à l'aménagement d'un espace technopolitain de haut niveau

d'exigence, combinant accueil d'entreprises, et d'équipes de recherche, outils traditionnels des technopôles (incubateur, pépinière, hôtel d'entreprises, auditorium/salles de réunions, de formation, hébergement de chercheurs, etc...).

c. Développer les activités portuaires et maritimes

Le poids de ce type d'activités est conséquent dans l'aire toulonnaise et leur potentiel de création de richesses et d'emplois important.

De ce fait, elle sont à conforter, notamment dans la rade.

d. Positionner l'aire métropolitaine au sein des autres réseaux de compétitivité économique de PACA

L'aire métropolitaine doit se positionner au sein des autres réseaux de compétitivité économique en PACA.

e. Soutenir le développement des filières agricoles à forte valeur ajoutée et des activités associées

Deux filières agricoles à forte valeur ajoutée et exportatrices, représentent un enjeu économique fort pour la métropole toulonnaise : la viticulture et l'horticulture.

Leur soutien est nécessaire sur le plan économique, en garantissant notamment les espaces nécessaires à leur maintien et en mettant en oeuvre des projets de développement, rassemblant les collectivités et les acteurs du monde agricole.

f. Assurer un bon niveau d'équipement numérique

La généralisation des réseaux de télécommunications (internet, téléphonie...), haut et très haut débit, est nécessaire pour garantir la compétitivité économique de l'aire toulonnaise.

L'accès aux réseaux d'informations et de communication est un facteur de performance des espaces d'activités économiques. En ce sens, ce type d'équipements, notamment le très haut débit, est considéré comme une priorité dans les espaces d'activités économiques, car il participe au maintien et à l'implantation des entreprises.

g. Favoriser l'implantation des activités tertiaires

La poursuite de cet objectif doit privilégier l'implantation des activités tertiaires supérieures dans les centres-villes ou dans les sites à proximité des gares ferroviaires et des axes structurants de transports collectifs.

B. Le Grand Projet Rade : un projet urbain et économique d'envergure métropolitaine

Le SCoT encourage et soutient la mise en oeuvre d'un grand projet urbain et économique, emblématique, d'envergure métropolitaine.

Ainsi, il reprend les quatre objectifs du Grand Projet Rade qui vise à affirmer le rayonnement métropolitain de l'aire toulonnaise sur le plan national et euroméditerranéen et à améliorer la qualité de vie des habitants.

a. Faire de la rade l'espace d'affirmation de l'excellence économique

Cet objectif consiste à :

- assurer une vitrine au Pôle de compétitivité Mer PACA et réussir son implantation,
- favoriser le développement des activités technopolitaines,
- préparer la rade à l'accueil d'une défense européenne,
- consolider l'aire toulonnaise en tant que pôle régional scientifique et de recherche,
- conforter le développement des activités tertiaires supérieures et l'accueil de grands équipements métropolitains,

- développer les activités touristiques (tourisme urbain, balnéaire, salons, congrès) et culturelles.

b. Faire de la rade l'espace du renouveau urbain

Cet objectif consiste à :

- assurer l'attractivité et la revitalisation des deux grands centres-villes de Toulon et La Seyne-sur-Mer,
- structurer le développement du Pôle Ouest,
- conforter le développement culturel de l'aire toulonnaise
- garantir une offre de logements suffisante au regard des besoins des ménages et des actifs en particulier,
- inscrire la rade au coeur du système de transports collectifs métropolitain.

c. Faire de la rade un espace à forte exigence environnementale et paysagère

Cet objectif consiste à :

- conforter les actions du Contrat de baie,
- intégrer dans les opérations d'aménagement (urbaines, portuaires...) de fortes exigences écologiques et d'intégration paysagère,
- mettre en valeur les qualités patrimoniales, environnementales et paysagères de la rade.

d. Faire de la rade l'espace de développement des activités portuaires et maritimes et un véritable interface « ville-port »

Le Grand Projet Rade doit permettre une valorisation complémentaire et mutuelle des espaces marins et terrestres, en assurant d'une part un développement des activités portuaires et maritimes et en créant d'autre part une véritable interface ville-port.

B. Affirmer le rayonnement de l'enseignement supérieur, de la recherche et des activités liées à la santé

Si l'aire toulonnaise ne propose pas aujourd'hui une offre d'enseignement supérieur à la mesure de son importance démographique, elle n'a pas vocation à proposer un enseignement supérieur de la même envergure que ses voisines Aix-Marseille et Nice (en termes d'effectifs et de panel de formations). Elle peut néanmoins élargir son offre de formations généralistes pour offrir un enseignement de proximité qui réponde à la demande locale tout en se positionnant sur des créneaux stratégiques, en lien avec ses filières d'excellence économiques locales (activités maritimes, marines ou portuaires, santé, horticulture, viticulture, tourisme...).

Ainsi, la spécialisation de l'université, des écoles et de la recherche peut attirer des étudiants français et étrangers et améliorer la lisibilité de l'offre de formations toulonnaise.

En ce qui concerne la politique de santé, le SCoT soutient les activités de haute-technologie : au-delà d'une réponse aux besoins sociaux, le soutien à ces activités est un vecteur de performance de l'économie, notamment dans le cadre du pôle de compétitivité ORPHEME (pathologies émergentes et maladies orphelines).

En outre, le SCoT prend en compte le Schéma Régional d'Organisation Sanitaire PACA et le Schéma Gérontologique du Var.

Enfin, le statut de CHR (Centre Hospitalier Régional), en lien notamment avec les structures hospitalières militaires, peut être un exemple de facteur déclencheur d'un pôle d'excellence lié à la santé.

C. Diversifier et conforter l'attractivité touristique de la métropole toulonnaise

Le SCoT oriente l'aire toulonnaise vers un tourisme respectueux de l'environnement et du cadre de vie des habitants, positionné autour des éléments identitaires de l'aire toulonnaise. La durabilité du tourisme dans l'aire toulonnaise dépend de la préservation de son exceptionnel capital naturel et agricole.

La politique de développement touristique doit émaner d'une stratégie globale, menée à l'échelle de l'aire toulonnaise.

Dans ce cadre, une politique de diversification touristique doit favoriser de nouveaux motifs de fréquentation (tourisme urbain, culturel, nautique, tourisme vert et viticole en lien avec le patrimoine) et développer le tourisme d'excellence, axé sur des créneaux à forte valeur ajoutée (tourisme d'affaires et de congrès, haute plaisance, croisières, événementiels...).

En parallèle, le SCoT poursuit un objectif d'amélioration du fonctionnement des espaces touristiques (accessibilité, requalification...). Il vise également l'équilibre entre les besoins liés au tourisme et ceux liés à la vie quotidienne des habitants de l'aire toulonnaise. Il doit réduire les concurrences qui y sont liées (déplacements, foncier/habitat, fréquentation et préservation des espaces naturels, emplois saisonniers peu qualifiés et emplois qualifiés...).

Enfin, un étalement de la fréquentation touristique dans le temps et dans l'espace est nécessaire pour que le tourisme reste durablement l'un des piliers de l'économie de l'aire toulonnaise. En ce sens, une répartition spatiale équilibrée des équipements doit être privilégiée (le tourisme vert est particulièrement encouragé et permet de développer l'activité touristique dans l'arrière-pays). Il s'agit également d'organiser des événements touristiques et culturels tout au long de l'année.

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

Le développement culturel de l'aire toulonnaise nécessite de définir une stratégie culturelle à l'échelle de la métropole et de répondre à deux objectifs :

- identifier ou favoriser les équipements ou événements emblématiques sur lesquels s'appuyer pour rayonner au niveau régional et national,
- proposer une offre culturelle de niveau d'une métropole de 530 000 habitants, qui réponde aux besoins de l'ensemble des habitants de l'aire toulonnaise et améliore leur qualité de vie.

E. Conforter la grande accessibilité de l'aire toulonnaise

a. Créer un réseau de transports collectifs métropolitains articulé avec les territoires voisins

Les études prospectives en matière de déplacements soulignent que le développement d'un système de transports collectifs métropolitains est indispensable notamment au regard des perspectives de saturation des axes routiers.

Ce réseau de transports collectifs est un outil indispensable au service d'une politique de renouvellement urbain et de recentrage du développement autour des pôles majeurs de l'aire toulonnaise.

Il doit renforcer l'offre ferroviaire (TER), la création de lignes rapides d'autocar par autoroute, le réseau des navettes maritimes, le développement des lignes de transports collectifs en site propre et des lignes de bus structurantes.

Ce réseau métropolitain doit être connecté aux réseaux de transports collectifs de l'aire métropolitaine marseillaise et des autres territoires du département du Var, notamment en raison de l'intensité des échanges quotidiens entre l'aire toulonnaise et ces espaces.

b. Profiter du projet de LGV PACA pour améliorer le positionnement métropolitain de l'aire toulonnaise

Le projet de LGV PACA est de nature à structurer la desserte ferroviaire de l'arc méditerranéen à l'échelle française et européenne (prolongement de la LGV vers l'Italie et connexion avec les LGV espagnoles grâce au projet de LGV Languedoc).

Ainsi, il permettra d'une part, d'améliorer la desserte ferroviaire nationale et internationale de la métropole toulonnaise et d'autre part, de positionner l'aire toulonnaise dans un schéma de dessertes rapides entre métropoles de PACA, françaises et européennes.

c. Améliorer la desserte en transports collectifs de l'aéroport pour soutenir son développement

A vocation euroméditerranéenne, l'aéroport de Toulon-Hyères peut tirer parti de sa situation pour conforter son développement (grâce à sa proximité avec de grands bassins touristiques, à l'accueil de l'aviation d'affaires, au renforcement des liaisons régulières vers Paris et les grandes villes européennes).

Le soutien au développement de l'aéroport passe notamment par une amélioration de sa desserte en transports collectifs.

Elaborer une stratégie de développement économique

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.



A. Diversifier la structure économique de l'aire toulonnaise

L'aire toulonnaise souffre d'un fort déficit d'emplois qualifiés au regard d'une structure économique trop orientée vers les activités présentiellelles qui sont liées à la satisfaction des besoins des personnes présentes sur le territoire, de façon permanente ou à l'occasion de courts séjours (commerce, santé, restauration, hôtellerie).

L'économie de l'aire toulonnaise doit diversifier et augmenter le niveau de qualification de ses emplois, tout en offrant les possibilités aux activités présentiellelles d'évoluer et de se développer.

a. Développer l'excellence économique

Il est nécessaire de renforcer la présence et le développement des filières à haute valeur ajoutée déjà implantées dans l'aire toulonnaise et de promouvoir les activités trop peu présentes.

Cf. Chapitre 2.1, «Renforcer le rôle économique euro-méditerranéen de la métropole toulonnaise en développant l'excellence économique».

b. Encadrer le développement des services et des pôles commerciaux

Une meilleure localisation des services et des activités commerciales doit favoriser le renouveau des centres-villes et renforcer leur attractivité.

Ainsi, les services à la personne et les commerces ont préférentiellement vocation à se localiser dans les centres-villes (en dehors de certaines activités, liées au tourisme notamment).

Ceci impose en particulier de maîtriser la localisation et la croissance des surfaces commerciales à l'échelle du SCoT :

- en renforçant l'offre commerciale et de services des centres-villes,
- en maintenant le nombre actuel de pôles commerciaux périphériques, en limitant leur étalement, en améliorant leur fonctionnement et leur desserte en transport en commun,
- en mettant en place des moyens d'évaluation et de suivi de l'activité commerciale à l'échelle du SCoT.

Enfin, face à la croissance démographique et au vieillissement de la population de l'aire toulonnaise, il s'agit d'améliorer la localisation des équipements, des services de santé et la prise en compte des besoins en formation afférents, dans un objectif d'égalité d'accès aux soins.

c. Répartir la fréquentation touristique dans le temps et dans l'espace

Cf Chapitre 2.1, « Diversifier et conforter l'attractivité touristique de la métropole toulonnaise ».

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

Le SCoT reconnaît et conforte le rôle et le poids économique de l'activité agricole dans l'aire toulonnaise.

En dehors des sites d'extension, il préserve d'une part, l'ensemble des espaces agricoles actuellement cultivés et d'autre part, ceux aptes à la production ou supports d'un projet de reconquête et de valorisation (agro-tourisme...).

C. Doter l'économie des ressources nécessaires à son développement

a. Accueillir plus efficacement les actifs en assurant l'offre de logements nécessaire

Si le niveau d'exigence doit être élevé en ce qui concerne la qualité et la localisation des espaces accueillant les activités économiques, il doit l'être aussi pour l'accueil des actifs indispensables au développement économique de l'aire toulonnaise.

En particulier, il s'agit de rapprocher la production de logements des lieux d'emplois et de l'adapter aux besoins des actifs, en quantité comme en qualité, notamment pour les besoins du Pôle mer PACA et de la Défense.



b. Privilégier la logistique strictement nécessaire aux besoins de l'aire toulonnaise

L'aire toulonnaise n'a qu'un rôle limité dans l'organisation logistique régionale et n'a pas vocation à concurrencer le Haut Var et les Bouches-du-Rhône.

Néanmoins, certaines niches existent dans l'aire toulonnaise, comme la logistique militaire, le mer-routage ou la desserte de la Corse, et sont à conforter. Mais, pour l'essentiel, la logistique la plus consommatrice d'espace doit être orientée vers la satisfaction des besoins générés par le fonctionnement économique et urbain de l'aire toulonnaise.

c. Assurer et pérenniser l'approvisionnement en matériaux de l'aire toulonnaise

Pour limiter la dépendance de l'aire toulonnaise vis-à-vis de l'extérieur (et donc le coût du transport des matériaux) et pour anticiper les besoins en développement (habitat et activités) ainsi que ceux liés aux grands chantiers, le SCoT privilégie les ressources locales. Ceci en permettant l'extraction de matériaux dans l'aire toulonnaise, notamment dans le secteur ouest (cf. Schéma Départemental des Carrières).

D. Améliorer la performance des espaces économiques

Aujourd'hui, la majorité des sites dédiés aux activités économiques n'a pas une vocation dominante claire (industrie, commerce, artisanat...) ou un statut identifié et partagé par les acteurs économiques. Ceci empêche d'optimiser les investissements publics, de donner une lisibilité à ces espaces et de créer des «sites vitrines».

En parallèle, la qualité de ces espaces est en règle générale faible, tant dans l'organisation interne et dans l'offre de services qu'en terme d'accessibilité ou de visibilité. L'ensemble pénalise le fonctionnement, le maintien et l'implantation des entreprises dans l'aire toulonnaise.

a. Une armature économique clairement définie pour localiser la bonne activité au bon endroit

Le SCoT détermine une armature des espaces économiques qui définit pour chaque espace, existant ou projeté :

- son niveau de rayonnement dans le territoire (local, intercommunal, métropolitain). Il en découle des orientations en termes de localisation, de qualité et de priorité des investissements publics;
- ses vocations dominantes : industrie ou services à l'industrie, tertiaire, logistique, mixte, à définir...

Selon le type d'espace, les exigences en termes de qualité sont plus ou moins fortes et les besoins différents.

Par ailleurs, la problématique des déplacements est prise en compte en empêchant la création d'espaces nouveaux trop éloignés des cœurs urbains et des axes structurants de transport en commun.

b. Revaloriser et requalifier les espaces économiques

Le constat général de la faible qualité des espaces économiques de l'aire toulonnaise (centres-villes, zones d'activités ou espaces économiques diffus) pose la question de leur requalification et réorganisation.

Le SCoT Provence Méditerranée vise à :

- doter de façon urgente ces espaces économiques d'une meilleure desserte en transport en commun, en particulier dans les pôles Ouest et Est ;
- améliorer significativement l'organisation interne de ces espaces : signalétique, stationnement, existence et entretien des espaces publics, circulation interne ;
- améliorer l'« effet vitrine » des espaces situés en entrée d'agglomération ou au cœur des villes ;
- anticiper et veiller à la qualité paysagère des aménagements ;
- renforcer les services aux entreprises (infrastructure numérique, nettoyage, sécurité...) et aux employés (centre de vie, crèche...) ;
- proposer une offre immobilière et foncière adaptée avec un effort spécifique pour les centres-villes en termes de locaux commerciaux (surface de vente adaptée à la taille des Grandes et Moyennes Surfaces Spécialisées...), tertiaires (plateaux adaptables...) et artisanaux.

Ces principes de qualité s'appliquent particulièrement et prioritairement aux espaces économiques métropolitains et intercommunaux.



Répondre aux besoins de logements

La question du logement est un des enjeux majeurs de l'aire toulonnaise. Elle s'explique par la triple pression exercée sur le marché du logement par les décohabitations et le vieillissement, par la forte attractivité démographique du territoire et par l'existence de nombreuses résidences secondaires.

Face à cet enjeu, le SCoT se fixe comme objectif de répondre à l'insuffisance de la production de logements dans l'aire toulonnaise.

Il intensifie l'effort quantitatif de production de logements et vise à adapter l'offre aux besoins et à la solvabilité de tous les ménages. Ces objectifs doivent être atteints en privilégiant des formes urbaines économes en espace.

Enfin, le SCoT répartit de façon équilibrée et pertinente la production de logements, c'est-à-dire qu'il l'adapte aux besoins spécifiques des quatre secteurs géographiques.



A. Accroître la production de logements et la recentrer dans le cœur de l'aire toulonnaise

Les besoins croissants en logements doivent être pris en compte dans la stratégie de développement de l'aire toulonnaise.

L'accroissement quantitatif et la diversification qualitative de l'offre de logements s'établit à partir d'un scénario démographique qui reproduit les tendances de ces trente dernières années. Il projette une population de 580 000 habitants en 2020 dans l'aire toulonnaise, soit une augmentation moyenne d'environ 3 100 habitants par an, en prenant 2004 comme année de référence. Cette estimation est fondée sur le prolongement des tendances des années 1990 et du début des années 2000.

Le choix d'un scénario de production de logements basé sur une croissance démographique « zéro » ne ferait qu'aggraver la crise du logement, puisqu'il ne suffirait pas à répondre à la demande locale.

Néanmoins, ce scénario démographique n'implique pas la répétition d'un scénario identique pour chaque secteur géographique de l'aire du SCoT. Un objectif de recentrage de la croissance dans le cœur de l'agglomération (cf définition chapitre 1.2, objectif 1) et de maîtrise du développement dans les autres secteurs est retenu.

a. Produire un minimum de 2.320 résidences principales par an, concentrées au moins à 60% dans TPM

Accueillir 580 000 habitants en 2020 nécessite une production d'au moins 2 320 résidences principales neuves par an, ce qui signifie une relance forte de la production de logements dans l'aire toulonnaise.

En parallèle, pour atteindre l'objectif de recentrage de la croissance démographique dans le cœur de l'aire toulonnaise, la production de résidences principales devra se localiser à 60% minimum dans TPM.

Cet objectif correspond aux ambitions du Programme Local de l'Habitat de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée et signifie pour les territoires voisins une production de logements moins soutenue et plus conforme à leur poids démographique et une croissance de la population plus faible que durant les années 1990 et du début des années 2000.

b. Privilégier le développement de l'habitat par renouvellement urbain et dans les sites d'extension maîtrisée

Les espaces supports prioritaires pour la mise en œuvre des objectifs en matière d'habitat sont les espaces de renouvellement urbain et les sites d'extension maîtrisée (cf chapitre 1.2, objectif 1) identifiés dans le schéma de l'accueil du développement du DOG.



B. Adapter l'offre de logements aux besoins spécifiques et à la solvabilité des ménages ainsi qu'aux actifs

Parallèlement à l'urgence d'accroître de façon significative la production de logements, il s'agit d'offrir à l'ensemble des ménages des logements adaptés à leur parcours résidentiel (individuel, semi-collectif, collectif / aidés, intermédiaires, accession...), ce qui permettra de contribuer au maintien de la diversité sociale, de la mixité générationnelle et de soutenir le développement économique, en assurant une offre de logement aux actifs (notamment Pôle mer PACA, Défense et Marine Nationale).

a. Reconstituer pour tous un parcours résidentiel

Les politiques locales de l'habitat doivent mettre en œuvre des objectifs de diversification du parc de logements, tant en terme de statut d'occupation (locatif privé ou social, accession aidée ou privée) que de type de logements (taille ou nombre de pièces des logements, typologie de construction).

b. Accroître et mieux répartir l'offre de logements sociaux

Dans les communes soumises à l'article L.302-5 du code de l'habitat et de la construction, il s'agit d'atteindre au moins 20% de logements sociaux dans le parc de logements par une politique de réhabilitation, de récupération des logements vacants, de conventionnement et de construction neuve adaptée.

Dans les autres communes, la production de logements sociaux doit être adaptée et répondre aux besoins et la solvabilité des ménages.

De plus, il s'agit de veiller à une répartition équilibrée de logements sociaux dans l'aire toulonnaise pour répondre aux objectifs de mixité sociale et aux besoins spécifiques de chaque secteur géographique.

c. Maîtriser la destination de la production de logements et limiter la spéculation

Dans les années 1990, une moyenne de 20 % de la production de logements s'est transformée en résidences secondaires. Par ailleurs, les prix de l'immobilier ont plus que doublé dans les années 2000. Pour ces raisons, les politiques publiques de l'habitat identifient et favorisent les dispositifs adaptés qui garantissent la destination en résidences principales des logements produits et préviennent la revente spéculative. Elles assurent l'efficacité et la durabilité des investissements collectifs en matière de logements.

En particulier, le logement social est un levier important pour produire un habitat dont la destination est maîtrisée par les collectivités.

En ce qui concerne les résidences secondaires, leur utilisation en résidences principales peut être favorisée sur une période de l'année pour des besoins spécifiques (logements étudiants...) et ne pas concerner la période estivale. Ceci afin de garantir les capacités d'accueil touristique de l'aire toulonnaise.

La réutilisation des résidences secondaires concerne surtout l'habitat collectif.

d. Concevoir des logements adaptés à certaines catégories de population

Les politiques locales de l'habitat définissent des objectifs spécifiques, quantitatifs et qualitatifs, pour au moins trois types de population : les personnes âgées, les étudiants, les travailleurs saisonniers (dans les communes balnéaires ou à forte activité agricole). Les programmes répondant à ces besoins seront implantés de manière à favoriser la mixité sociale et générationnelle.

De plus, les programmes de logements doivent être adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite.

C. Favoriser la mixité des fonctions dans les espaces d'habitat

La perspective d'une ville apaisée et durable signifie pour les espaces résidentiels existants et futurs, un niveau d'équipements, de services et de commerces de proximité suffisant et accessible en modes doux ou en transport en commun.

En ce sens, la mixité des fonctions urbaines est favorisée dans les nouveaux espaces résidentiels, notamment dans les nouvelles opérations concernant les sites d'extension maîtrisée identifiés dans le SCoT.



Promouvoir une offre de transports collectifs performante

La stratégie d'organisation des déplacements dans l'aire toulonnaise vise à maîtriser à la source le trafic automobile en donnant une place prioritaire aux déplacements en transport en commun et aux modes doux.

Il s'agit de rendre cohérentes la localisation du développement futur et la mise en place d'un système de transports collectifs performant, tout en organisant le stationnement.

Cette stratégie contribue à la limitation des émissions de gaz à effet de serre, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des nuisances sonores.

Le SCoT définit dans le DOG le schéma de développement des transports collectifs de l'aire toulonnaise en s'appuyant sur le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée.

Ce schéma est la référence à partir de laquelle le développement urbain est préférentiellement localisé. Il doit guider le phasage et le niveau d'intensité du développement dans les sites d'extensions identifiés par le SCoT.

La priorité donnée aux transports collectifs n'exclue cependant pas 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

Le SCoT vise à offrir un système de déplacements métropolitains performant à partir d'axes structurants de transports collectifs existants et à créer. Ce système doit permettre d'améliorer la qualité du service et de le rendre compétitif face à l'automobile : bonne desserte en temps de parcours et en fréquences, intermodalité assurée, meilleur confort...

Il inscrit ces axes structurants de transports collectifs dans le schéma de développement des transports collectifs de l'aire toulonnaise, défini dans le SCoT.

Ce schéma, qui s'appuie sur le Plan de Déplacements Urbains de Toulon Provence Méditerranée et qui le prolonge dans les autres secteurs géographiques, constitue le document de référence pour assurer le développement et l'organisation des déplacements métropolitains en transports collectifs.

Il concerne également les déplacements intermétropolitains en assurant la connexion entre les autres réseaux des métropoles de l'arc méditerranéen.

C'est à partir de ce schéma que l'offre complémentaire en transports collectifs pour les déplacements de proximité sera assurée.

Ce schéma organise la desserte des grands équipements générateurs de trafic, des espaces d'activités économiques et des pôles urbains et villageois.

Il identifie les pôles d'échanges qui assurent l'intermodalité entre les différents modes de déplacements.



Il guide également la cohérence et l'articulation des politiques de transport en commun des Autorités Organisatrices des Transports (AOT) qui interviennent sur le territoire de l'aire toulonnaise.

L'ambition du SCoT est de coordonner les horaires, les tarifs et les dispositifs d'information à l'échelle de l'aire toulonnaise, afin de rendre l'usage des transports collectifs simple et lisible.

Les déplacements métropolitains sont notamment assurés par :

- le train avec l'objectif d'atteindre un niveau de service de type « RER » (dessertes cadencées à haute fréquence) et de créer de nouvelles haltes pour améliorer la desserte du cœur de l'agglomération,
- des lignes de transports collectifs urbains en site propre (intégral ou partiel) qui permettent d'irriguer les principaux axes de déplacement identifiés notamment dans le Plan de Déplacements Urbains de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée,
- les cars express par autoroute, qui peuvent bénéficier d'aménagements de priorité sur les sections les plus chargés,
- les dessertes maritimes cadencées entre Toulon et les principaux pôles de la Rade de Toulon.
- les principales lignes de bus urbains.

B. Assurer la cohérence urbanisme - transport collectif

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 de transports collectifs la « colonne vertébrale » du développement urbain.

Ainsi, celui-ci se localise de manière prioritaire et s'intensifie autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs.

Le développement des transports collectifs doit être l'occasion d'une requalification et d'un renouvellement des espaces urbains. Par exemple, l'aménagement de lignes de transport collectif en site propre est accompagné par des opérations de renouvellement urbain ou d'extension maîtrisée ainsi que par l'amélioration de la qualité des espaces publics.

C. Définir un véritable maillage des modes doux de déplacements

En lien avec le système de transports collectifs métropolitain, le SCoT prévoit la mise en place par les collectivités d'un schéma de développement des modes doux, à l'échelle de l'aire toulonnaise, pour guider la réalisation des aménagements nécessaires (pistes cyclables, voies piétonnes, voies vertes...) et qui assurera la continuité du maillage.

(cf. compléments sur les modes doux dans le chapitre 3.1).

D. Repenser la desserte des espaces d'activités économiques et des espaces touristiques

La desserte des espaces à forte vocation touristique par les transports collectifs est à améliorer, afin de limiter les nuisances liées à l'usage de l'automobile, notamment durant la période estivale.

Il s'agit également de renforcer de façon urgente la desserte en transports collectifs des sites économiques de niveau métropolitain ou intercommunal, en priorité ceux qui accueillent ou accueilleront le plus grand nombre d'emplois : Pôle Est, Pôle Ouest, grands centres-villes, espaces à l'entrée Ouest de Hyères...

E. Développer une politique de stationnement qui incite à l'usage des transports collectifs et contribue à la redynamisation des centres-villes

La politique de stationnement est un levier fondamental pour inciter à l'usage des transports collectifs et pour conforter l'attractivité commerciale et résidentielle des centres urbains.

Dans l'aire toulonnaise, la politique de stationnement poursuit trois objectifs :

- créer des parkings-relais ou parcs de rabattement à proximité des gares, stations, arrêts de transports collectifs pour permettre aux usagers de garer leur voiture et d'utiliser les transports collectifs facilement, notamment en périphérie des villes et villages ainsi qu'en amont des sections autoroutières les plus chargées;
- gérer de manière optimale les capacités de stationnement public dans les centres urbains bien desservis par les transports collectifs : la limitation de l'offre de stationnement de longue durée pour les actifs venant y travailler peut par exemple libérer des places de stationnement de courte et moyenne durée pour les visiteurs et les usagers des commerces.
- maîtriser le nombre de places de stationnement pour les constructions neuves de locaux d'activité dans les espaces bien desservis par les transports collectifs.

F. Achever le développement du réseau autoroutier et améliorer le réseau routier local

Les principaux projets programmés ou en cours de réalisation par l'Etat, le Conseil Général du Var et la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée permettent d'achever le réseau autoroutier (réalisation du second tube de la traversée souterraine de Toulon, mise à 2x3 voies de l'A57 entre Toulon et La Garde et de l'A50 entre Bandol et La Ciotat, construction de l'échangeur d'Ollioules) et les principaux itinéraires qui le complètent.

Le réseau autoroutier continuera d'assurer l'essentiel des déplacements automobiles entre et vers les quatre pôles majeurs de l'aire toulonnaise.

Une fois ces projets réalisés, le réseau autoroutier de l'aire toulonnaise est considéré comme achevé, en dehors des aménagements qui seraient rendus nécessaires par le développement de l'offre de transports collectifs (voies réservées pour les lignes de car express par autoroute), notamment sur l'A57, ou l'amélioration de la sécurité routière.

Cependant, malgré ces projets, les conditions de circulation automobile resteront difficiles dans le cœur urbain de l'agglomération à l'horizon 2020-2025, notamment sur le réseau autoroutier qui fonctionnera en limite de saturation entre Ollioules, La Farlède et Hyères, ce qui implique encore davantage de concentrer les investissements publics dans l'offre en transports collectifs.

En ce qui concerne l'amélioration du réseau routier local, le SCoT identifie les projets pour lesquels les financements des collectivités seront prioritaires.

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

Le SCoT vise la limitation du trafic routier de marchandises et de ses nuisances. Pour cela, les objectifs suivants seront privilégiés :

- préserver, dans une perspective de moyen ou long terme, la possibilité d'acheminer en train les marchandises servant à l'approvisionnement de l'aire toulonnaise au plus près des points de livraison finaux des pôles majeurs;
- valoriser le rôle de l'aire toulonnaise en matière de « merroutage » et les possibilités de complémentarité «fer/mer» pour le transport des marchandises à partir du port de commerce de Toulon;
- favoriser l'implantation des entreprises fortement génératrice de flux de marchandises (la logistique notamment) dans les espaces d'activité bénéficiant ou pouvant bénéficier d'un embranchement ferroviaire particulier.





Objectif 3 :

Promouvoir un cadre de vie de qualité



Un cadre de vie de qualité est une exigence pour tous. Le SCoT a donc pour objectif de répondre à cette ambition en mettant l'homme au coeur de sa démarche de développement et d'aménagement durable du territoire.

C'est pourquoi le SCoT promeut la ville apaisée, solidaire et accueillante, dans laquelle les relations sociales sont favorisées, notamment par un développement urbain équilibré et des aménagements de qualité, la santé humaine préservée, les nuisances et pollutions réduites, les déplacements en modes doux facilités et possibles pour tous.

Un cadre de vie de qualité passe également par le maintien et la mise en valeur des paysages exceptionnels de l'aire toulonnaise, une réduction de l'exposition des populations face aux risques, une politique volontariste d'utilisation et de protection des ressources locales et par une gestion efficace, durable et locale des impacts et des déchets de l'homme.

Apaiser la ville

Apaiser la ville, c'est la rendre plus agréable à vivre au quotidien. En ce sens, le SCoT favorise l'usage des transports en commun et rend possible la marche et le vélo pour aller au travail, déposer son enfant à l'école ou faire ses courses en ville, conformément aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération toulonnaise.

Il s'agit également de promouvoir le renouveau et l'attractivité des centres-villes, en prenant en compte les nouveaux rythmes urbains et en réduisant les nuisances et les pollutions.

Apaiser la ville, c'est aussi faciliter la cohésion sociale au sein des quartiers, des villes et des villages de l'aire toulonnaise, en favorisant la mixité et les liens sociaux et en assurant l'accès de tous aux équipements et aux services.



A. Promouvoir une ville plus douce et accueillante

a. Rendre les déplacements possibles pour tous

Rendre la ville plus douce et plus accueillante, c'est offrir à chacun le droit à la mobilité, c'est-à-dire donner la possibilité d'accéder librement aux différents lieux de la ville. C'est également faciliter le déplacement des personnes handicapées, mais aussi des personnes âgées, des enfants en poussettes, des cyclistes, des piétons...

Le SCoT vise à faciliter les déplacements de tous, notamment les personnes à mobilité réduite, en agissant sur l'aménagement et le partage de la voirie, l'accessibilité des transports collectifs, des équipements et des espaces publics.

b. Favoriser les modes doux pour les déplacements quotidiens et touristiques

Depuis quarante ans, le mode de développement urbain tend à pénaliser voire à exclure l'usage des modes doux dans l'aire toulonnaise (marche et vélo) : peu de pistes cyclables, coupures liées aux grandes infrastructures de transport, voiries tortueuses ou en cul de sac, absence ou largeur insuffisante des trottoirs, discontinuité des cheminements piétons et cyclables, vitesse élevée des véhicules, etc.

Cette situation alimente artificiellement le trafic automobile (de nombreux déplacements de proximité - moins de 3km - se faisant en voiture faute d'alternative). De plus, les difficultés d'accès aux stations pénalisent l'usage des transports collectifs. Pour remédier à cette situation, il s'agit de :

- rendre possible la marche ou le vélo pour des déplacements quotidiens de proximité, principalement dans les espaces urbains et villageois,
- pour les déplacements liés au tourisme et au loisirs, développer des itinéraires de randonnée pédestre, des pistes cyclables et des voies et coulées vertes, notamment sur le littoral et dans l'arrière-pays,
- permettre un accès facilité et sécurisé aux principales stations de transports collectifs et aux équipements culturels, sportifs et scolaires.

c. Améliorer la qualité des espaces publics

Le SCoT promeut la qualité de vie urbaine et villageoise à travers l'amélioration des espaces publics.

Ainsi, il préconise de créer ou de requalifier des espaces publics dans tous les projets d'aménagement, afin notamment de conforter ou de créer des centralités de proximité favorisant le lien social.

Les projets de requalification routière doivent être l'occasion d'élaborer de véritables projets urbains permettant d'atténuer l'impact des infrastructures routières (notamment leurs effets de coupure), d'apaiser les vitesses et d'insérer systématiquement des cheminements pour les modes doux, dans une logique de partage de la voirie.



d. Développer l'animation urbaine et conforter l'offre culturelle, sportive et de loisirs

Le SCoT conforte l'attractivité des centres-villes en promouvant une politique d'animation urbaine volontariste grâce au développement de l'offre culturelle, sportive et de loisirs, notamment de proximité, adaptée aux besoins de la métropole.

B. Prendre en compte les nouveaux modes et rythmes de vie

Pour offrir un véritable confort de vie à ses habitants, la ville doit s'adapter à leurs nouveaux modes et rythmes de vie.

En ce sens, les gains de temps dans les déplacements doivent être recherchés en s'attachant à :

- favoriser la concentration des services de proximité, des activités commerciales et sociales,
- implanter certains services de proximité dans les espaces d'emplois,
- rapprocher l'habitat des services et des espaces d'activités et éviter la dispersion de l'habitat,
- synchroniser l'offre de transport collectif avec les horaires de travail et les horaires de certains services et équipements (loisirs, sportifs, et culturels...),
- coordonner et adapter les horaires d'ouverture et de fermeture des équipements attractif pour réduire la congestion des flux.



C. Participer à la cohésion sociale du territoire

La cohésion sociale traduit notamment le sentiment d'appartenance au même territoire par toutes les catégories de population.

Le SCoT veille à la cohésion sociale de l'aire toulonnaise en favorisant les meilleures conditions de vie possible pour l'ensemble des habitants et en atténuant les disparités sociales et spatiales :

- notamment en promouvant la mixité sociale et générationnelle,
- en facilitant l'accès aux logements et à la mobilité,
- en facilitant l'accès à la formation, à la culture, aux services, aux équipements et aux emplois,
- en renforçant et en créant des lieux et des espaces d'échanges et de rencontre, grâce à des espaces publics de qualité,
- en favorisant une diversité des fonctions urbaines dans les quartiers d'habitat social afin d'y redonner un bon niveau de service et d'équipements.



D. Diminuer l'exposition aux nuisances

Pour mettre en place les conditions d'un développement durable dans l'aire toulonnaise et préserver la santé publique, l'exposition aux nuisances doit être diminuée, qu'il s'agisse du bruit ou de la pollution atmosphérique.

Le SCoT prévoit ainsi de mieux articuler la localisation de l'urbanisation, des transports, des équipements, commerces et services. C'est la cohérence globale du PADD qui induit une incidence positive sur la réduction à la source des nuisances.

a. Diminuer l'exposition aux nuisances sonores

Le SCoT vise à :

- prendre en compte dans les projets d'aménagement les nouvelles servitudes définies dans le cadre de la révision des Plans d'Exposition aux Bruits,
- réduire à la source les nuisances sonores par une meilleure organisation urbaine et par la maîtrise du trafic automobile,
- prendre les mesures d'accompagnement dans les projets d'aménagement qui permettent de réduire les nuisances sonores.
- favoriser l'application des objectifs définis par la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion des bruits dans l'environnement.

b. Réduire les émissions atmosphériques

Le SCoT Provence Méditerranée prend en compte les orientations du Plan de Déplacement Urbain de TPM, du Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) et du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du Var.

Par ailleurs, le SCoT, grâce aux stratégies choisies en matière d'organisation urbaine et de déplacements, assure la prévention et la réduction des émissions atmosphériques.

Entretenir une qualité paysagère au sein des espaces urbains

Au-delà de la préservation de la grande structure paysagère agricole et naturelle du territoire, inscrite dans le réseau vert, bleu et jaune, le SCoT a pour ambition de mettre en valeur le patrimoine bâti et urbain de l'aire toulonnaise ainsi que certains espaces de la vie quotidienne.

En cela, il incite à la préservation des paysages emblématiques, à l'amélioration des entrées d'agglomération, à la mise en oeuvre de projets d'aménagement exigeants en terme de qualité paysagère, celle-ci étant facteur d'attractivité.



A. Préserver les sites bâtis d'intérêt paysager spécifique qui constituent en partie le patrimoine bâti de l'aire toulonnaise

Le SCoT préconise la préservation, au delà des espaces déjà protégés, des sites bâtis d'intérêt paysager spécifiques de l'aire toulonnaise (cf. liste Etat Initial de l'Environnement).

B. Améliorer la qualité des entrées d'agglomération et de ville

Il s'agit d'utiliser les abords des grandes infrastructures d'entrées d'agglomération pour créer un effet-vitrine, en soignant particulièrement la qualité architecturale et en étant exigeant sur le traitement des espaces d'activités existants et futurs.

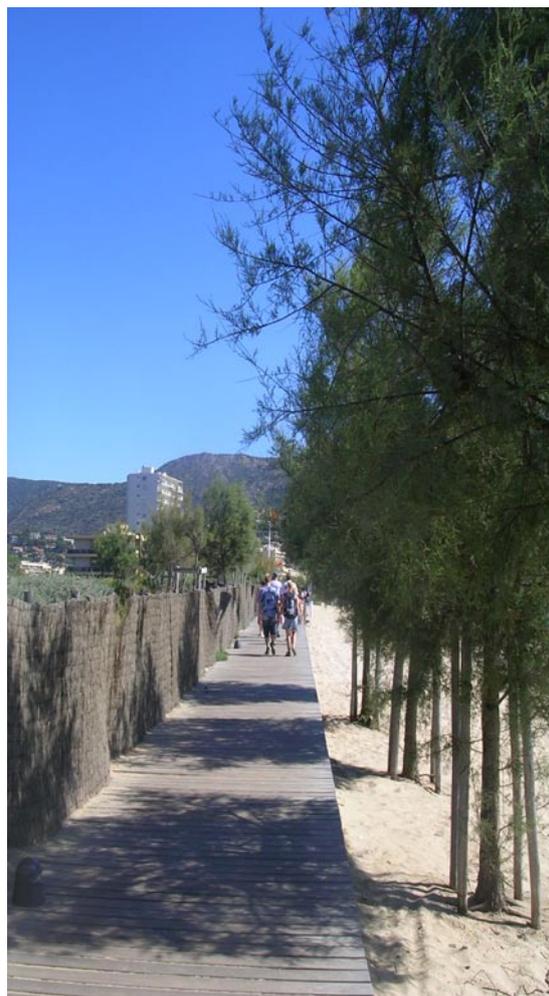
C. Améliorer l'insertion paysagère des projets d'aménagement

Le SCoT préconise la prise en compte du contexte paysager dans les projets de développement et de renouvellement urbain en s'appuyant sur les grandes caractéristiques paysagères des huit ensembles paysagers de l'aire toulonnaise définis dans l'Etat Initial de l'Environnement.

D. Aménager une armature de parcs et jardins

Le SCoT encourage la création d'espaces verts et de loisirs diversifiés pour la population de l'aire toulonnaise dans les projets de développement ou de renouvellement urbain.

Dans les espaces verts, les espèces adaptées au climat méditerranéen et non invasives sont favorisées.



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

L'aire toulonnaise est principalement soumise à des risques incendie, liés à la présence d'importants espaces forestiers (constitués d'espèces fortement inflammables) et à de nombreux espaces d'habitat aéré.

L'aire toulonnaise est également soumise à des risques inondation et technologiques.

Les projets d'aménagement doivent donc composer avec ces risques afin de les minimiser.

Dans ce cadre, les objectifs du SCoT visent en premier lieu à prévenir et à réduire les risques naturels et technologiques dans les zones urbanisées.

Ensuite le SCoT favorise, dans certains cas, en tenant compte des aléas ou des règlements des documents référents en matière de prévention des risques, des projets d'aménagement innovants qui minimisent effectivement les risques et qui font l'objet d'une étroite collaboration entre tous les acteurs concernés (communes, Etat, SDIS...)



A. Prendre en compte les risques naturels

a. Le risque incendie

L'objectif du SCoT est de réduire le risque incendie en définissant clairement les modes d'urbanisation et la gestion des milieux naturels, principalement dans les nombreux espaces d'habitat aéré de l'aire toulonnaise. Renforcer la sécurité des biens et des personnes dans ces espaces ainsi que la préservation des milieux naturels sont des priorités.

Dans ce cadre, cinq objectifs sont définis :

- prendre en compte les servitudes liées aux Plans de Prévention des Risques Incendie de Forêts (PPRIF) et les zones d'aléas incendie ;
- limiter l'urbanisation en interface habitat-forêt ;
- valoriser le rôle des espaces agricoles dans un objectif de gestion du risque incendie en :
 - maintenant des espaces agricoles ouverts au cœur des massifs (vallées agricoles) qui permettent le cloisonnement de ces massifs,
 - maintenant et développant des espaces agricoles servant de zones tampons entre les espaces urbanisés et les espaces boisés (reconquête agricole, restanques cultivées, jardins collectifs...),
- favoriser le développement des activités économiques participant à l'entretien du tissu forestier (pastoralisme et sylviculture),
- favoriser des aménagements innovants permettant de réduire et de gérer le risque incendie.



Pour réduire le risque inondation, en prenant en compte le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux), le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du Gapeau et le Contrat de Baie de la Rade de Toulon, quatre objectifs sont définis :

- appliquer les servitudes liées aux Plans de Prévention des Risques Inondation et les zones d'aléas inondation ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser l'écoulement des eaux ;
- inciter à la réalisation de zonages d'eaux pluviales ;
- préserver le fonctionnement hydraulique et écologique des cours d'eau.

Par ailleurs, il s'agit de valoriser les zones inondables et les zones d'expansion de crues.

b. Le risque mouvements de terrain et l'érosion du trait de côte

Le SCoT préconise la prise en compte des risques mouvements de terrain, notamment dans le cadre des aménagements du sentier du littoral et veille à ce que le phénomène d'érosion du trait de côte ne soit pas aggravé.



B. Prendre en compte les risques technologiques

Le très important complexe industrialo-militaire, localisé en plein coeur urbain d'agglomération, sur la rade de Toulon, est caractérisé par des installations à haut risque. Les projets d'aménagement doivent ainsi prendre en compte les risques nucléaires et pyrotechniques présents sur cet espace.

Au-delà des activités militaires, le territoire est peu industriel. Il n'existe donc que peu d'installations industrielles civiles à haut risque dans l'aire toulonnaise.

Toutefois, des précautions d'urbanisation sont à prendre autour de ces installations à travers les cinq objectifs suivants :

- maîtriser l'urbanisation autour des établissements et activités présentant un risque majeur dans la rade de Toulon, sur le plateau de Tourris et dans la Zone Industrielle de Toulon Est,
- identifier les espaces nécessaires à l'accueil d'entreprises à risques,
- maîtriser l'urbanisation dans les zones sensibles liées au risque minier,
- maîtriser l'urbanisation à proximité du gazoduc « Le Val - La Garde »,
- maîtriser l'urbanisation à proximité des lignes électriques aériennes.

Gérer durablement les ressources du territoire et minimiser les impacts de l'activité humaine

L'aire toulonnaise doit devenir une métropole attentive à la gestion économe et durable de ses ressources et à la réduction de l'impact des activités humaines sur l'environnement.

Ce principe doit devenir le fil directeur des projets de développement et d'aménagement de l'aire toulonnaise.

La durabilité du développement sera assurée en favorisant les ressources locales et en solutionnant de manière globale la gestion des déchets

En parallèle, le SCoT promeut les approches environnementales dans les opérations d'aménagement afin qu'elles prennent en compte de manière globale et intégrée la question des déchets, de l'énergie, de l'eau, de la qualité environnementale des bâtiments...



A. Promouvoir des opérations d'aménagement environnementales

La réussite et l'ancrage du développement durable dans l'aire toulonnaise doivent être favorisés par la promotion d'opérations d'aménagement pilotes qui permettent de mettre en oeuvre de fortes exigences environnementales dans les constructions et dans les aménagements urbains (éco-quartier...).

Ces opérations d'aménagement concrétisent sur des sites particuliers les principes d'une approche environnementale de l'aménagement, en termes de prise en compte des modes doux de déplacements, de réduction des nuisances et des pollutions, d'économie dans la consommation d'eau, de gestion écologique des déchets, d'utilisation de matériaux recyclables, de maîtrise de la consommation d'énergie et de production d'énergies renouvelables...

Ces opérations permettent d'associer les acteurs de l'aménagement et de faciliter la promotion dans l'aire toulonnaise des principes de développement durable.

B. Une métropole attentive à ses ressources en eau et à ses milieux aquatiques

Conformément aux dispositions législatives et au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée, le SCoT préserve les milieux aquatiques et garantit durablement l'alimentation en eau potable, en quantité et en qualité, au regard des perspectives de développement.

a. Assurer la satisfaction des besoins en eau

A l'horizon 2020, les besoins en eau potable de l'aire toulonnaise devraient augmenter de 10 à 15 %.

Pour garantir durablement l'alimentation en eau potable de l'aire toulonnaise, le SCoT préserve les ressources et les équilibres écologiques liés à leur exploitation actuelles et futures.

Il préconise la diversification de la ressource et la sécurisation de l'alimentation. Enfin, il fixe un objectif d'économie d'eau à la source.

Les quatre objectifs suivants, repris par le SCoT, sont issus du Schéma Départemental des Ressources et de l'Alimentation en Eau du Var - Phase 2 (Septembre 2006 - Conseil Général du Var) : garantir la qualité de l'eau distribuée, répondre aux besoins en eau (notamment par des économies d'eau), sécuriser l'alimentation, encourager la programmation en matière de gestion de la ressource et de l'alimentation en eau potable.

b. Préserver la qualité des milieux aquatiques et des eaux de baignade

Le SCoT fixe cinq objectifs majeurs pour préserver les milieux aquatiques :

- intégrer les enjeux liés à l'eau et aux milieux aquatiques dans les projets d'aménagement du territoire,
- poursuivre l'effort en matière de mise aux normes des équipements d'assainissement,
- améliorer la gestion des eaux pluviales,
- encourager les pratiques environnementales, notamment pour les activités agricoles,
- conforter les actions des différentes démarches en cours ou à venir de gestion des milieux aquatiques.

C. Un territoire économe en énergie

Les choix de développement et de préservation du SCoT s'élaborent dans un contexte de rarefaction de la ressource pétrolière et aussi dans un objectif de mise en oeuvre locale de la politique européenne (développement des énergies renouvelables en cohérence avec le protocole de Kyoto) et nationale (à l'horizon 2010, objectif : 21% de la consommation énergétique couverte par des énergies renouvelables).

Ainsi, tout en répondant aux besoins énergétiques croissants du territoire, il s'agit de faire diminuer localement les émissions de gaz à effet de serre en réduisant à la source les consommations énergétiques et en favorisant le développement des énergies renouvelables.

a. Diminuer les consommations énergétiques

En matière d'organisation urbaine, le SCOT privilégie le développement autour de ses pôles bien équipés en commerces et services, limite l'étalement urbain par une priorité donnée au renouvellement urbain et aux formes urbaines économes en espace et favorise la cohérence urbanisme/transport.

En ce qui concerne les déplacements, il vise un développement conséquent des transports collectifs et des modes doux.

Enfin, il préconise un effort conséquent en matière de constructions économes en énergie. Ce type de constructions doit être généralisé et privilégié dans les opérations d'aménagement.

b. Développer la production d'énergies renouvelables

Il s'agit de favoriser, quand cela est possible, le développement des énergies renouvelables (l'énergie solaire, photovoltaïque, l'éolien, la production de bois énergie, la géothermie...) et l'utilisation des réseaux de chaleur.

D. Une métropole qui assume de manière durable sa production de déchets

A l'heure actuelle, il reste une marge de progression évidente concernant l'amélioration et la performance de la gestion des déchets dans l'aire toulonnaise, qui permettrait d'assurer réellement la prévention des pollutions et nuisances de toute nature.

Face à ce constat, la production de déchets doit être assumée de manière globale et durable à l'échelle de l'aire toulonnaise.

Ainsi, la production de déchets doit être réduite à la source en incitant aux solutions de recyclage, de traitement et de stockage écologiques et performants (avec des localisations au plus près des gisements) et en ne reportant pas les problèmes de l'aire toulonnaise sur les territoires voisins.

La gestion des déchets ménagers et assimilés, des déchets du BTP et des autres types de déchets doit être améliorée.

En outre, des principes de localisation et des conditions d'implantation des équipements de gestion des déchets, sont à définir.

Enfin, les projets d'aménagement intègrent en amont les problématiques « déchets ».

E. Assurer et pérenniser l'approvisionnement en matériaux de l'aire toulonnaise (ressource en granulats)

Cf. chapitre 2.2, objectif 2.



Président du Syndicat Mixte du SCoT : Robert Beneventi
Directeur Général du Syndicat Mixte du SCoT : Jean-Paul Arnaud
Directeur du SCoT : Michel Barriau
Equipe du Syndicat Mixte du SCoT : Bénédicte Torres, Carole Cameli

Directeur de l'AU[dat] : Daniel Droz-Vincent

Chef de projet SCoT à l'AU[dat] : Gilles Perilhou

Equipe de rédaction : Claire Mignet, Gilles Perilhou,
Laurent Pinon, Claire Sacheaud

Ont participé à l'élaboration et à la rédaction :
Nicolas D'Andrea, Fabrice Del Aguila, Marc Esponda, Valérie Fayolle,
Gabriel Jourdan, Cécile Mezger, Christian Roeck

Images : Equipe AU[dat]

Cartographie : Julie Boghossian, Alexandra Philip, Laurent Pinon

Conception graphique : Lydia Pascual



Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée
B.P 537 - 83041 Toulon Cedex 9
Tél. 04 94 05 35 22 - Fax 04 94 05 35 35
contact@scot-pm.com

AU[dat]

Parc Technopôle Var Matin - 293 route de la Seyne-sur-Mer
83190 OLLIOULES - Tél. 04 94 62 20 71 - Fax 04 94 62 11 57
audat@wanadoo.fr