

SCOT PROVENCE MÉDITERRANÉE RÉVISÉ

Rapport de présentation - Partie 1/2

SCoT approuvé par délibération du comité syndical n° 06-09-2019/06/401 en date du 06 septembre 2019
Transmise et reçue en Préfecture le

↳ Rapport de présentation

↳ Projet d'aménagement et de développement durables

↳ Document d'orientation et d'objectifs

↳ Documents graphiques

↳ Chapitre individualisé du SCoT valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer



Edito

Le Schéma de Cohérence Territoriale de Provence Méditerranée a été approuvé en Octobre 2009 et a notamment permis la transformation des plans d'occupation des sols (POS) en plans locaux d'urbanisme (PLU), sur la base d'objectifs et d'orientations générales partagées à travers le SCoT.

En 2015, notre SCoT a fait l'objet d'une analyse des résultats de son application qui a attesté de l'intérêt et de l'efficacité d'un tel document.

Aujourd'hui, nous vous présentons un SCoT rénové et complété par un volet littoral et maritime sur un périmètre désormais composé de quatre intercommunalités (une Métropole, une Communauté d'agglomération, et deux Communautés de communes) regroupant trente-deux communes.

SCoT revisité notamment pour tenir compte des enseignements tirés de son application, pour l'adapter aux nouvelles exigences légales, et pour le mettre en cohérence avec les démarches supra SCoT et infra SCoT qui ont vu le jour (SDAGE, PGRI, etc.) ainsi que pour couvrir le périmètre de la commune de Cuers, comprise récemment dans son périmètre.

SCoT complété par l'adjonction volontaire d'un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer, sur un périmètre élargi à sa partie littorale et maritime.

Cette révision, bien que conséquente, ne remet pas en cause les options fondamentales de notre document initial. Elle s'inscrit dans les dynamiques à l'oeuvre, dans les grands défis et changements sociétaux, et dans un contexte d'aggravation de l'intensité des phénomènes climatiques.

L'esprit de cette révision est demeuré le même que lors de son élaboration, en excluant toute rigidité ou précision excessive afin de respecter l'autonomie et les particularités de chaque composante du territoire, et en privilégiant le partage et le consensus permanents entre les élus du territoire. Pour autant, les changements apportés sont notoires et ne manquent pas d'ambition. A cet égard, peuvent être citées les améliorations apportées dans l'identification et la préservation des espaces naturels, agricoles, et forestiers, une nouvelle approche de l'urbanisation du territoire calquée sur celles des espaces à préserver, distinguant les espaces déjà urbanisés à préserver ou à renouveler, et les espaces urbanisables en fonction de leurs potentialités respectives. Autant d'éléments confirmant notre volonté d'assurer la maîtrise du développement, de stopper l'étalement urbain et de réduire la consommation d'espaces. S'y ajoutent la place donnée à l'agriculture dans ses multiples fonctions à la transition énergétique, aux énergies renouvelables, et à l'augmentation des phénomènes climatiques.

Actualisé, élargi, amélioré, et conforté, ce nouveau SCoT devra évoluer à très court terme pour prendre en compte les dispositions de la loi ELAN, relatives à l'application de la loi littoral et à l'obligation de réaliser un document d'aménagement commercial.

Robert BENEVENTI

Président du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée

INTRODUCTION GENERALE DU SCoT PROVENCE MEDITERRANEE

- Historique
- Le contenu d'un schéma de cohérence territoriale
- Le fonctionnement du SCoT Provence Méditerranée
- Les principes d'élaboration
- Le SCoT et les autres politiques publiques

HISTORIQUE

Un SCoT n'est pas une démarche figée. Le SCoT Provence Méditerranée, approuvé en 2009, planifiait le développement du territoire sur la période 2010 - 2020. Pendant presque une décennie, il aura servi de cadre pour guider et orienter le développement de ce territoire, de ces intercommunalités, de ces communes. Le SCoT 2 prendra le relais à partir de son approbation, jusque 2030.

- 2009 : Approbation du SCoT ;
- 2012 : Mise en révision du SCoT en vue de l'élaboration d'un chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer ;
- 2013 : Mise en révision totale ;
- 2015 : Analyse des résultats de l'application du SCoT ;
- 2016 : Débat sur les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable ;
- 26 octobre 2018 : Bilan de la concertation et arrêt du SCoT.

Etaples suivantes :

- **Consultation des Personnes Publiques Associées ;**
- **Enquête Publique ;**
- **Approbation ;**
- **Opposabilité.**

LE CONTENU D'UN SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Le SCOT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) ont remplacé les schémas directeurs, depuis la loi « Solidarité et Renouvellement Urbains » (SRU) du 13 décembre 2000.

Le SCOT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Le SCOT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

Le SCOT doit respecter les principes du développement durable : principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages ; principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale ; principe de respect de l'environnement.

Le SCOT comprend :

- **un rapport de présentation**, qui contient notamment un diagnostic et une évaluation environnementale du projet d'aménagement ;
- **le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) ;**

- **le document d'orientation et d'objectifs (DOO)**, qui est opposable juridiquement aux PLUi et PLU, PLH, PDU et cartes communales, ainsi qu'aux principales opérations d'aménagement (ZAD, ZAC, lotissements de plus de 5000 m², réserves foncières de plus de 5ha...);
- **Des documents graphiques;**
- **Il peut être complété par un chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer.**

Enfin, dans les 6 ans au plus suivant la dernière délibération d'approbation, de révision ou de maintien en vigueur du document, il est procédé à une analyse des résultats de son application et à une délibération sur son maintien en vigueur ou de sa révision partielle ou totale.

LE FONCTIONNEMENT DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

Le Syndicat Mixte SCOT Provence Méditerranée créée par arrêté préfectoral du 12 décembre 2002 a pour mission d'élaborer, d'approuver, d'assurer le suivi et de réviser le Schéma de Cohérence Territoriale. Le Syndicat Mixte est le maître d'ouvrage du SCOT. Il doit conduire le projet, organiser la communication ainsi que la concertation. Il est fondé sur des statuts approuvés par l'ensemble de ses membres.

Son fonctionnement s'appuie sur :

- **Le comité syndical**, organe délibérant du Syndicat. Il est composé de 32 délégués titulaires et 32 délégués suppléants élus par les organes délibérants de chacun des membres du Syndicat. La répartition des 32 délégués titulaires et 32 délégués suppléants entre les membres du syndicat s'effectue à concurrence de 2 délégués par communes.
- **Le bureau**, composé par le Président, Monsieur Robert BENEVENTI et 6 vice-présidents.

Pour organiser le travail du comité syndical, le syndicat mixte a procédé à la création de commissions organiques :

- **Des commissions à thèmes ou groupes de thèmes:**
 - une première commission pour traiter des questions relatives aux différentes thématiques que le SCOT doit aborder (commission thématique générale);
 - une seconde commission spécifique au volet littoral et maritime qui fait l'objet d'un traitement individualisé dans les SCOT.
- **ainsi que 4 commissions territoriales :**
 - Secteur Toulon Provence Méditerranée;
 - Secteur Sud Sainte Baume;
 - Secteur Vallée du Gapeau;
 - Secteur Méditerranée Porte des Maures.

LES PRINCIPES D'ELABORATION

Le SCOT est un document de planification supracommunal. Il donne une vision stratégique et prospective d'un territoire sur le long terme. Cette vision doit être construite pièce par pièce, tel un édifice, et constitue *in fine* un véritable projet de territoire partagé par tous ses artisans.

Le diagnostic représente les fondations de ce projet, en ce sens elles doivent être suffisamment «solides» et s'adapter aux exigences locales afin d'aider efficacement à la décision. Avec les éléments du diagnostic, le projet doit être «construit» progressivement, en produisant des esquisses, en revenant parfois en arrière pour affiner

certaines connaissances, en s'assurant que chaque pièce trouve sa place dans l'édifice final et en ayant une vision claire des moyens que l'on souhaite allouer à sa mise en œuvre.

L'association des partenaires institutionnels est obligatoire et cadrée par la loi. Elle doit avoir lieu tout au long de l'élaboration du SCoT. Lorsque ce dernier est arrêté, les personnes publiques associées (PPA) doivent émettre un avis. L'importance de la cohérence entre les politiques locales, départementales et régionales justifie une réflexion approfondie sur les besoins d'association.

L'information et la concertation avec la société civile et le public sont des éléments indispensables de la démarche. Les modalités de la concertation ont été définies au préalable Cf. délibération n°14-06-13/06/309 et il est tiré un bilan de la concertation avant l'arrêt du SCoT.

LE SCoT ET LES AUTRES POLITIQUES PUBLIQUES

Quatre principes régissent les relations du SCoT avec les autres démarches publiques :

- Le principes d'intégration des normes supérieures ;
- L'obligation de compatibilité du SCoT avec les documents supérieurs et des documents inférieurs avec le SCoT ;
- L'obligation de prise en compte de certains documents par le SCoT ;
- L'obligation de cohérence entre les différentes décisions publiques.

1. LA COMPATIBILITÉ

Le code de l'urbanisme recourt fréquemment à la notion de compatibilité sans toutefois la définir. Elle ne doit pas être confondue avec la notion de conformité. Lorsqu'un document doit être conforme à une norme supérieure, l'autorité qui l'établit ne dispose d'aucune marge d'appréciation. Elle doit retranscrire à l'identique dans sa décision la norme supérieure, sans possibilité d'adaptation. C'est cette relation de conformité qui prévaut dans les relations entre permis de construire et PLU.

Dans le cadre d'un rapport de compatibilité, l'autorité élaborant une décision n'est pas tenue de reproduire à l'identique la norme supérieure. La notion de compatibilité induit une obligation de non contrariété de la norme inférieure aux aspects essentiels de la norme supérieure. Le PLU devra donc respecter les options fondamentales du SCoT, sans être tenu de reprendre à l'identique son contenu.

2. LA PRISE EN COMPTE

Il s'agit d'une relation juridique à peine plus souple que l'obligation de compatibilité. Selon le Conseil d'État, la prise en compte impose de « ne pas s'écarter des orientations fondamentales sauf, sous le contrôle du juge, pour un motif tiré de l'intérêt [de l'opération] et dans la mesure où cet intérêt le justifie » (C.E. 9 juin 2004, 28 juillet 2004 et 17 mars 2010).

Certains documents ne s'imposent au SCoT ni au travers du lien de conformité, ni du lien de compatibilité, ni du lien de prise en compte. Néanmoins, ces données sont des éléments de connaissance importants et doivent être intégrées dans la réflexion préalable à la décision.

SOMMAIRE DU RAPPORT DE PRESENTATION PARTIE 1/2

1. INTRODUCTION	10
2. DIAGNOSTIC TERRITORIAL	12
INTRODUCTION	13
CONSTAT N°1 : UN TERRITOIRE QUI S’AFFIRME DANS LE CHAPELET DES GRANDES AIRES URBAINES DE L’ARC MEDITERRANEEN	14
CONSTAT N°2 : UNE LOCALISATION DES EMPLOIS ET DES EQUIPEMENTS CONCENTREE DANS LE CŒUR METROPOLITAIN ET DANS LES CENTRES-VILLES	24
CONSTAT N°3 : UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET UN PARC DE LOGEMENTS QUI SE RECENTRENT SUR LA METROPOLE	33
CONSTAT N°4 : LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES MODES ACTIFS PROGRESSE EN CŒUR METROPOLITAIN ...	42
CONSTAT N°5 : UN PATRIMOINE ECOLOGIQUE ET PAYSAGER D’EXCEPTION.....	53
CONSTAT N°6 : UN MODE DE DEVELOPPEMENT PLUS ECONOMIE EN ESPACE	56
CONSTAT N°7 : LE TOURISME, DES ENJEUX DE TERRITOIRE TRANSVERSAUX	61
CONSTAT N°8 : L’AGRICULTURE, UN SECTEUR FORTEMENT IDENTITAIRE, ENTRE EXCELLENCE ET FRAGILITE.....	72
CONSTAT N°9 : DES RESSOURCES A PRESERVER ET VALORISER, UN TERRITOIRE SOUMIS AUX RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES, UN POTENTIEL D’ENERGIE RENOUVELABLE A VALORISER.....	80
CONSTAT N°10 : UN CADRE DE VIE DE GRANDE QUALITE, DES ESPACES URBAINS QUI SE RENOVENT, DES MARGES DE PROGRES SUR LES ENTREES DE VILLE	88
3. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD ET LE DOO	92
INTRODUCTION	93
LES « PROJETS LEVIERS » ET LES GRANDS INVESTISSEMENTS PROGRAMMES	93
LES DEFIS DU SCOT	93
LES REPNSES DU PADD ET DU DOO	95
LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DANS LE SCOT	108
4. IDENTIFICATION DES ESPACES DANS LESQUELS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME DOIVENT ANALYSER LES CAPACITES DE DENSIFICATION ET DE MUTATION.....	110
RAPPEL DU CONTEXTE ET DEFINITION DES NOTIONS DE « DENSIFICATION » ET DE « MUTATION ».....	111
LA DENSIFICATION ET LA MUTATION DES ESPACES URBAINES AU SERVICE D’UNE PLANIFICATION MAITRISEE DU TERRITOIRE	112
LES PRINCIPAUX ESPACES OU ETUDIER LE POTENTIEL DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DANS LES ENVELOPPES URBAINES DEFINIES PAR LE SCOT	113
LES PRINCIPAUX SITES DE DENSIFICATION ET DE MUTATION IDENTIFIES A L’ECHELLE DU SCOT.....	114
5. ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET JUSTIFICATION DES OBJECTIFS CHIFFRES DE LIMITATION DE CETTE CONSOMMATION.....	116
INTRODUCTION GENERALE.....	117
ANALYSE DE LA CONSOMMATION D’ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS	117
JUSTIFICATION DES OBJECTIFS CHIFFRES DE LIMITATION DE CETTE CONSOMMATION COMPRIS DANS LE DOCUMENT D’ORIENTATION ET D’OBJECTIFS	119
6. ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS	122

INTRODUCTION	123
PARTIE 1 – COMPATIBILITE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES	124
PARTIE 2 – PRISE EN COMPTE DES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES	138
PARTIE 3 – LES DOCUMENTS QUE LE SCOT A INTEGRE DANS SES REFLEXIONS	144
7. DETERMINATION DE LA CAPACITE D’ACCUEIL DU LITTORAL	153
INTRODUCTION	154
DETERMINATION DE LA CAPACITÉ D’ACCUEIL SPATIALE	154
DETERMINATION DE LA CAPACITÉ DES MILIEUX ET RESSOURCES	155
ANALYSE DES RESEAUX, INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS	155
RESULTATS DE LA DETERMINATION DE LA CAPACITÉ D’ACCUEIL GLOBALE DU LITTORAL	156
8. EXPOSE DES MOTIFS DE CHANGEMENTS	157
1. INTRODUCTION	158
2. MOTIFS DE LA MISE EN REVISION DU SCOT	158
3. LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES ET CONTEXTUELLES	159
4. LES AUTRES POINTS D’APPUI POUR LA REVISION DU SCOT	161
5. LES CHANGEMENTS APPORTES AU RAPPORT DE PRESENTATION	162
6. LES CHANGEMENTS APPORTES AU PADD ET AU DOO	171
7. MODIFICATIONS SPECIFIQUES INDUITE PAR L’ENTREE DE LA COMMUNE DE CUERS DANS LE PERIMETRE DU SCOT	183
8. MODIFICATION INDUITE PAR L’ELABORATION DU « VOLET LITTORAL ET MARITIME » VALANT SCHEMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER	184
9. DESCRIPTION DES CONDITIONS D’UTILISATION DE L’ESPACE MARIN ET TERRESTRE DU LITTORAL, PERSPECTIVES D’EVOLUTION DE CE MILIEU ET EXPLICATIONS DES ORIENTATIONS RETENUES, DE PROTECTION ET D’EQUIPEMENTS	185

SOMMAIRE DU RAPPORT DE PRESENTATION PARTIE 2/2

INTRODUCTION	5
RESUME NON TECHNIQUE	6
METHODE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	21
CLIMAT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE	28
ESPACES ET PAYSAGES AGRICOLES, BOISES ET NATURELS	47
RESSOURCES NATURELLES.....	78
CADRE DE VIE	151
RESEAU NATURA 2000	250
DISPOSITIF DE SUIVI	265
ANNEXE 1 Méthode de l'analyse des incidences sur les émissions de GES	269
ANNEXE 2 Méthode d'identification des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques270	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXE 3 Description des sous-trames du territoire Provence Méditerranée	273

1. INTRODUCTION

A la date d'arrêt du présent document, plusieurs éléments doivent être mis en exergue :

- C'est la 1^{ère} évolution du document depuis son approbation ;
- Le contexte a aussi évolué, notamment sur le plan des dynamiques à l'œuvre, sur le plan des règles régissant les SCoT et des démarches menées localement;
- Le fait de disposer d'une analyse de l'application du document ;
- L'élargissement du SCoT à la partie littorale et maritime du territoire ainsi que l'inclusion d'une nouvelle commune (Cuers).

Le Rapport de Présentation du SCoT s'en trouve modifié. Il se présente en deux parties séparées (partie 1/2 et 2/2). Il répond au contenu légal défini par les articles L.141-3, L.121-21, R.141-2 et suivants du Code de l'Urbanisme. Il comprend les pièces suivantes :

Pour la partie 1/2 :

- **Le diagnostic territorial**, composé de 10 constats permettant une présentation du territoire et une compréhension des dynamiques à l'œuvre. Chaque constat se clôture sur une identification des principaux enjeux, afin de faire le lien vers le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Ce diagnostic comprend notamment l'analyse de la consommation d'espace passée.
- **L'explication des choix** retenus pour établir le PADD et le DOO. Sur base de l'exposé des grands projets en cours et des défis que le SCoT entend relever, cette partie explique et justifie les choix portés par le SCoT.
- **L'identification des espaces dans lesquels les Plans Locaux d'Urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation**. Cette pièce vise à définir les notions de « densification » et de « mutation », remettre ces notions en lien avec le projet de territoire et la définition des espaces urbanisés au sein des enveloppes urbaines projetées. Elle rappelle les orientations du DOO sur l'encadrement du renouvellement urbain et enfin identifie principaux sites « d'échelle SCoT » où les Plans Locaux d'Urbanisme devront analyser le potentiel de densification et de mutation.
- **L'articulation du SCoT avec les autres documents**, ceux avec lesquels le SCoT doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte, mais aussi l'ensemble des documents de référence (études, démarches, schémas ...) qui ont été utiles à l'élaboration du SCoT, tant au niveau national, régional, que local. Enfin, il est fait mention du futur SRADDET de la région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur, que le SCoT anticipe autant que faire se peut.
- **La détermination de la capacité d'accueil**, en application de l'article L.121-21 du Code de l'Urbanisme.
- **L'exposé des motifs de changements**, en application de l'article R.141-4 du Code de l'Urbanisme.
- **La description des conditions de l'utilisation de l'espace marin et terrestre du littoral, les perspectives d'évolution de ce milieu et l'explication des orientations retenues en matière de développement, de protection et d'équipement**, en application de l'article R.141-5 du Code de l'Urbanisme.

Pour la partie 2/2 :

- **L'évaluation environnementale**, en application de l'article R.141-2 du Code de l'Urbanisme, comprend, thème par thème, l'exposé de l'état initial de l'environnement, le scénario tendanciel, l'analyse des enjeux écologiques et l'analyse des incidences potentiels du SCoT. Cette pièce analyse en particulier l'incidence du SCoT sur le réseau NATURA 2000 et expose le dispositif de suivi ainsi que le résumé non technique de l'évaluation.

2. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

INTRODUCTION

Le diagnostic d'un SCoT est un outil et une démarche de connaissance partagée indispensable à l'élaboration d'un projet de territoire. Il permet de décrire le contexte socio-économique et géographique, de comprendre les tendances dans lesquelles le territoire s'inscrit et de mettre son évolution en perspective.

Dans l'esprit de l'article L141-3 du Code de l'urbanisme, il s'appuie sur les prévisions démographiques et économiques et l'identification des besoins, notamment en termes de logements et d'équilibre social de l'habitat, de développement économique, de transports, d'équipements et de services.

Pour ce faire, le diagnostic territorial mène une analyse problématisée et synthétique du territoire et décrit 10 grands constats qui caractérisent Provence Méditerranée, afin de poser les enjeux du projet d'aménagement et de développement durables.

- Constat n°1 : Un territoire qui s'affirme dans le chapelet des grandes aires urbaines de l'arc méditerranéen
- Constat n°2 : Une localisation des emplois et des équipements qui reste concentrée dans le cœur de la métropole et dans les centres-villes
- Constat n°3 : Une croissance démographique et un parc de logements qui se recentrent sur la Métropole
- Constat n°4 : La part modale des transports en commun et des modes actifs progresse en cœur métropolitain
- Constat n°5 : Un patrimoine écologique et paysager d'exception, un formidable atout à valoriser
- Constat n°6 : Un mode de développement plus économe en espace
- Constat n°7 : Le tourisme, des enjeux de territoire transversaux
- Constat n°8 : L'agriculture, un secteur fortement identitaire, entre excellence et fragilité
- Constat n°9 : Des ressources à préserver et valoriser, un territoire soumis aux risques naturels et technologiques, un potentiel d'énergie renouvelable à valoriser
- Constat n°10 : Un cadre de vie de grande qualité, des espaces urbains qui se rénovent, des marges de progrès sur les entrées de ville

Ainsi, ce diagnostic doit permettre d'identifier les défis qui attendent Provence Méditerranée et de définir les choix à faire pour se positionner dans une logique de développement durable, en infléchissant ou en confortant les tendances observées.

Il permettra également de mieux évaluer et suivre la mise en œuvre du SCoT en étant, dans le futur, une référence objective et globale, un portrait du territoire en un temps « t ».

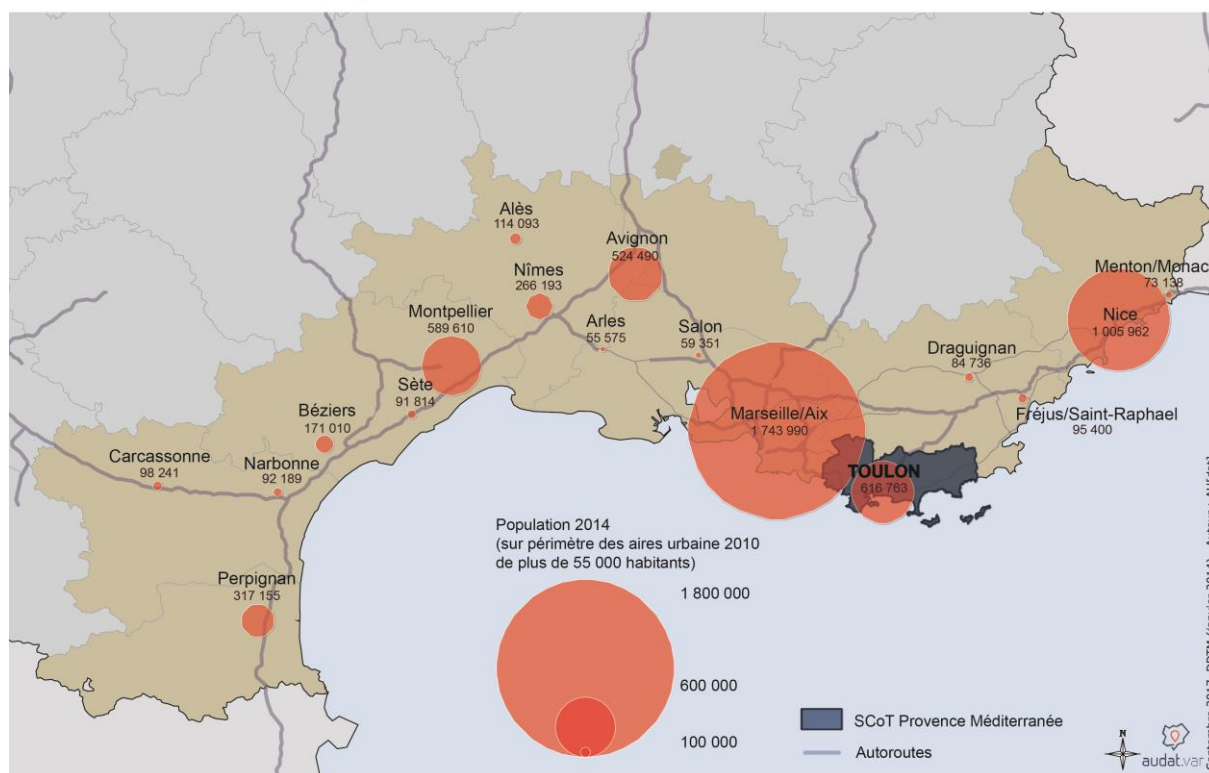
CONSTAT N°1 : UN TERRITOIRE QUI S’AFFIRME DANS LE CHAPELET DES GRANDES AIRES URBAINES DE L’ARC MEDITERRANEEN

1. LA 3EME AIRE URBAINE DE SUD-PROVENCE-ALPES-COTE D’AZUR ET DE LA MEDITERRANEE FRANÇAISE

Avec plus de 600.000 habitants, l’aire urbaine de Toulon¹ représente le troisième pôle urbain de la région SUD - Provence-Alpes-Côte d’Azur (après Marseille et Nice) et de l’arc littoral méditerranéen français. Elle occupe sur le plan démographique en 2014 le rang de 13^{ème} aire urbaine de France (10^{ème} rang en 1999) et de 8^{ème} aire urbaine la plus dense de France.

L’aire urbaine toulonnaise participe au dynamisme du chapelet des grands pôles urbains de l’arc méditerranéen français, une des premières destinations touristiques mondiales, où se déploie un tissu économique disposant d’atouts reconnus (électronique, informatique, technologies marines et sous-marines, technologies et activités de Défense, recherche agronomique, santé et recherche médicale, etc.).

Le SCoT Provence Méditerranée dans l’arc méditerranéen français



¹ Selon l’INSEE : « une aire urbaine est un ensemble de communes, d’un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. ». Le périmètre de l’air urbaine de Toulon diffère quelque peu de celui du SCoT Provence Méditerranée, d’où la différence de chiffre de population.

2. UNE ECONOMIE DYNAMIQUE ET UN RATTRAPAGE DU POIDS DES CADRES DES FONCTIONS METROPOLITAINES

Le territoire du SCoT Provence Méditerranée se révèle dynamique sur le champ de la croissance économique.

Ainsi, on observe une hausse de 18% du nombre d'emplois entre 1999 et 2013, hausse qui s'inscrit dans celle, remarquable, observée à l'échelle de la zone d'emplois de Toulon (+20% entre 1999 et 2014).

Le poids de l'emploi dit « métropolitain » reste toutefois nettement plus faible que dans les aires urbaines de taille comparable. Les activités de conception-recherche et les services supérieurs y sont notamment limités. Ainsi, les cadres des fonctions métropolitaines supérieures représentent seulement 6% de l'emploi total en 2014, soit un peu plus de 12 000 emplois, chiffre qu'il faudrait doubler pour atteindre la moyenne des aires urbaines de même taille. Cette situation résulte d'un retard pris dans le développement des activités métropolitaines durant les années 1980-1990, au profit des aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Nice.

Néanmoins, à partir des années 2000, non seulement Provence Méditerranée connaît une période de doublement de la croissance de l'emploi (par rapport aux années 1980-1990), mais les fonctions métropolitaines y progressent davantage que dans la plupart des aires urbaines de même taille. Cette croissance, par ses effets de productivité et multiplicateurs, a été le principal moteur de la croissance totale de l'emploi, mettant en évidence une nouvelle dynamique spécifique. On l'observe notamment dans les activités de conception-recherche, coïncidant avec l'amélioration des capacités d'innovation des entreprises, dont les effets sont particulièrement perceptibles à partir de 2005 avec la mise en place des pôles de compétitivité et notamment du Pôle Mer Méditerranée (ancien Pôle Mer PACA)².

3. UN BASSIN D'EMPLOI MAJORITAIREMENT TERTIAIRE

Huit grands secteurs pourvoyeurs d'emplois structurent le paysage économique

Provence Méditerranée constitue un bassin de 205 000 emplois³.

Majoritairement tertiaire (84% des emplois), et de plus en plus présentiel⁴, (79% des emplois en 2014 contre 77% en 1999), ce bassin a la particularité d'accueillir peu d'établissements privés de taille importante (seulement 40% des établissements possèdent plus d'un salarié).

La sphère publique occupe une place particulièrement importante, avec environ 60 000 emplois (30% des emplois totaux), dont plus de 25 000 agents civils et militaires rattachés au Ministère de la Défense. La sphère privée compte, quant à elle, environ 145 000 emplois, parmi lesquels 120 000 emplois salariés.

Huit secteurs dominent l'activité économique du territoire (+ de 10 000 salariés) :

1. L'administration hors Défense (35 000 salariés), en diminution ;
2. La Défense (25 000 salariés) ;
3. Le commerce (24 200 salariés), en légère diminution, premier secteur privé ;
4. La santé et l'action sociale (16 400 salariés), qui constitue le principal créateur d'emplois salariés privés du territoire ;
5. Le secteur de la construction (11 300 salariés) ;
6. Le service aux entreprises (10 600 salariés) ;
7. L'industrie manufacturière (10 000 salariés), dominé par les activités liées à la mer. S'il n'arrive qu'en 8^{ème} position, le secteur industriel a la particularité d'être constitué de quelques grands opérateurs, Naval Group en tête (2 300 salariés).

² Source : Rapport final POPSU 2, axe Economie de la connaissance, « la croissance de l'agglomération toulonnaise et des grandes aires urbaines françaises : le rôle majeur de l'emploi dans les fonctions métropolitaines » - Septembre 2013 – Université de Toulon, laboratoire de recherche LEAD.

³ Source INSEE

⁴ Emplois induits par la seule demande locale

8. L'économie numérique, qui s'impose doré et déjà comme une filière majeure, puisqu'en 2016, Provence Méditerranée compte déjà plus de 10 000 emplois liés au numérique, en croissance rapide. A noter que la Métropole Toulon Provence Méditerranée est labélisée « French Tech » depuis 2016.

A noter que l'activité touristique, très développée dans le territoire, est disséminée dans les divers secteurs identifiés ci-avant. En cumul, ce secteur représente 13 200 emplois directs et indirects, soit 6,5% des emplois totaux. Il fait l'objet d'un constat à part (constat n°7).

Autre secteur économique fortement emblématique, l'agriculture, fait également l'objet d'un constat à part (constat n°8).

La mer, une ressource économique majeure

Au-delà de cette entrée sectorielle, on notera qu'une grande partie de l'économie locale est liée à la présence de la mer avec en particulier : la Base navale de la Défense, un tissu économique d'entreprises innovantes autour de Naval Group, une communauté d'acteurs scientifiques et techniques spécialisées, un réseau d'établissements d'enseignement supérieur, des entreprises intervenant dans le secteur de la plaisance et de la grande plaisance (regroupés au sein du cluster Riviera Yachting Network), sans oublier le tourisme balnéaire au sens large, les pêcheurs professionnels et autres exploitations aquacoles.

Ainsi, hors Défense, une étude menée en 2014⁵ identifie la présence de 6 560 emplois directement liés à la mer, soit 3,5% des emplois du SCoT, faisant de Provence Méditerranée le 1^{er} territoire du Var pour l'économie maritime.

Au sein de ces activités, Naval Group oblige, l'industrie maritime domine (2,1% de l'emploi total du SCoT), suivies des activités sportives maritimes (sociétés nautiques, club de voile etc.), de la pêche professionnelle et les cultures marines. Géographiquement, Toulon et sa 1^{ère} couronne se détachent nettement, concentrant près de 60% des emplois liés à la mer à l'échelle du Var (toujours hors Marine Nationale). Hyères représente à elle seule 7,6% des emplois maritimes varois. Avec des volumes d'emplois liés à la mer moins importants, les autres communes littorales du territoire ont un profil économique également très tourné vers les activités maritimes. A Saint-Mandrier, commune varoise la plus spécialisée, 26% des emplois sont liés à la mer.

4. UNE ACCESSIBILITE TERRESTRE ET AERIENNE EN MARGE DES GRANDS ITINERAIRES MAIS UNE EXCELLENTE ACCESSIBILITE MARITIME

Une accessibilité autoroutière à l'écart des grands axes

Sur le plan autoroutier, Provence Méditerranée est à l'écart du grand axe de transit européen A8 / E80, reliant la vallée du Rhône à l'Italie. Provence Méditerranée y est néanmoins rapidement connecté par un réseau autoroutier traversant le territoire d'ouest en est (A50 – A57 – A570).

Ce réseau connecte le territoire aux métropoles voisines de Marseille (1h) et de Nice (1h30) mais souffre de congestion structurelle aux entrées de la Métropole toulonnaise. Des travaux d'élargissement de l'A57 vers Nice à 2x3 voies sont programmés pour tenter d'y pallier.

Enfin, à l'ouest de Toulon, le réseau autoroutier s'inscrit à proximité de la voie ferrée et du port de Brégaillon, offrant des possibilités d'interconnexion entre ces trois modes (mer, route, fer), pour le transport maritime.

⁵ « Les activités économiques liées à la mer », AU[dat]^{var}, 2014. L'étude porte sur l'ensemble des établissements ou activités en lien direct avec la mer, à l'échelle des trois SCoT littoraux du Var. L'analyse retient les établissements privés au sein desquels l'ensemble des activités est intégralement liées à la mer et les structures publiques dénombant au moins un emploi travaillant sur des thématiques liées à la mer. Sont en revanche exclus les commerces et services liés au tourisme littoral / balnéaire (camping, hôtels et restaurants littoraux), les activités commerciales en partie liées à la mer mais qu'on retrouve sur l'ensemble du territoire national.

Une offre aéroportuaire fortement tournée vers Paris, complémentaire aux grands aéroports régionaux

Situé au cœur de l'arc méditerranéen et à proximité des grands sites touristiques, l'aéroport international Toulon-Hyères a pourtant enregistré une baisse marquée du nombre de voyageurs (500 000 passagers en 2016 contre 577 000 passagers en 2011) suite notamment à la décision de la compagnie low coast Ryanair de quitter l'aéroport en 2015. Aujourd'hui gérée par la compagnie Vinci, la plus forte part du trafic correspond aux échanges avec Paris-Orly. Toutefois, l'aéroport dessert depuis peu le hub aéroportuaire mondial de Paris-Charles de Gaulle à Roissy, ouvrant d'importantes perspectives pour le territoire. L'aéroport développe également des liaisons directes vers l'Europe du Nord, quelques métropoles françaises avec lesquelles les liens économiques sont significatifs (Paris, Brest, Bordeaux, Lille) et vers la Corse. L'aéroport est également utilisé par la Marine nationale, et développe aussi l'accueil de l'aviation d'affaires (vols privés), qui connaît une croissance significative (+19% de 2015 à 2016).

Le développement de l'aéroport reste fortement dépendant de la stratégie (et de la santé économique) des compagnies aériennes. La proximité géographique et la variété de l'offre internationale des aéroports de Marseille Provence et de Nice Côte d'Azur limitent le potentiel de développement et le bassin de chalandise de l'aéroport.

Situé à 20 minutes du centre-ville de Toulon, la desserte de l'aéroport est assurée par un réseau de voies départementales connectées à l'autoroute A570 à l'Ouest et à la voie rapide RD 98 à l'Est et par une offre de 1 000 places de stationnement. Elle est complétée par 2 lignes de transports en commun du réseau Mistral proposant des liaisons depuis le centre-ville de Toulon et la gare TGV ainsi que depuis le centre-ville d'Hyères.

Enfin, des cars interurbains offrent également un accès en transport en commun à l'aéroport depuis le Golfe de St-Tropez.

Une grande accessibilité ferroviaire qui évoluera peu d'ici 2030

Sur le plan ferroviaire, Provence Méditerranée, avec deux gares TGV (Toulon et Hyères), bénéficie d'une offre de grande accessibilité ferroviaire assurant une connexion aux grandes gares TGV environnantes (Marseille, Aix-TGV, Nice) et à Paris et Lyon (aujourd'hui 28 TGV par jour dans les deux sens en gare de Toulon et 2 en gare d'Hyères), ainsi qu'une desserte directe vers l'aéroport Charles de Gaulle, Eurodisney Marne la Vallée, Lille et Bruxelles.

La décision du gouvernement du 9 juillet 2013 a entériné l'ensemble du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, mais la décision ministérielle du 21 octobre 2013 ayant reporté la section varoise en priorité 2 (au-delà de 2030), le niveau d'infrastructure ferroviaire dans Provence Méditerranée n'évoluera que de manière marginale d'ici 15 ans.

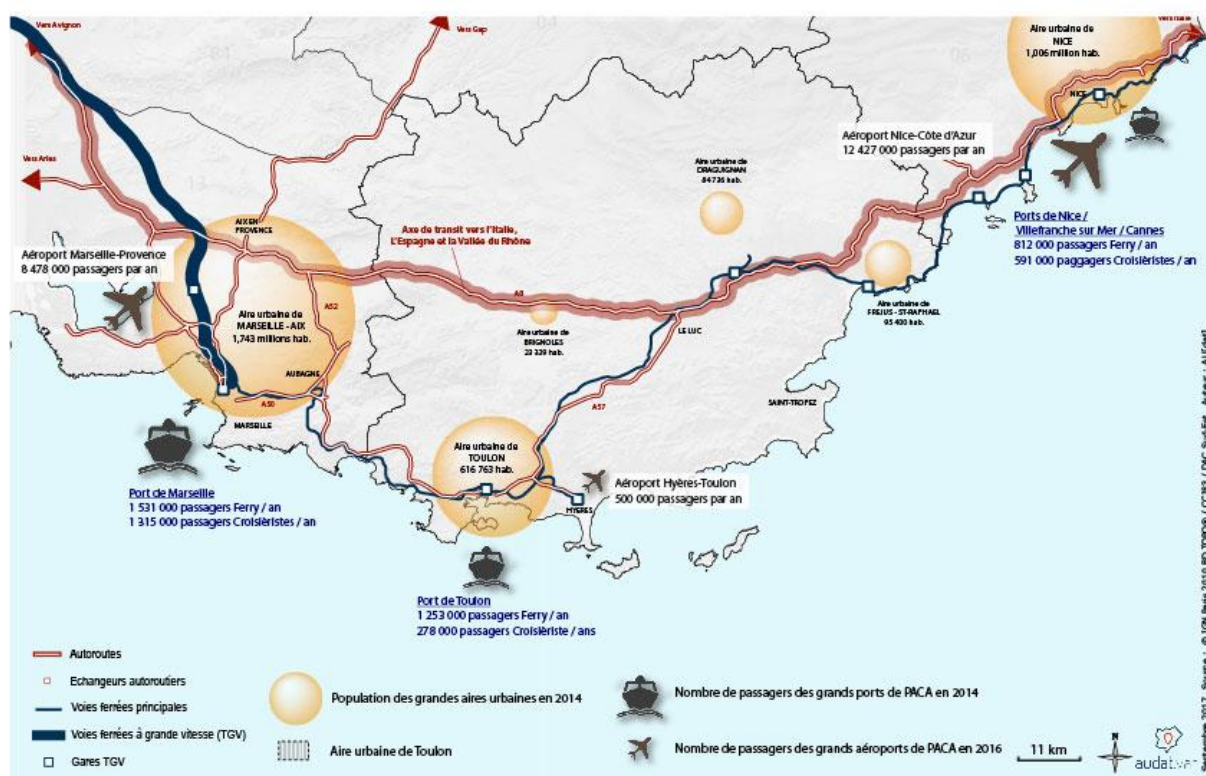
Une des meilleures accessibilités maritimes de la méditerranée française

Historiquement, Provence Méditerranée s'est développé dans un site très contraint, difficile d'accès par les voies terrestres, mais dont le fort développement est dû à son exceptionnelle accessibilité maritime.

Le principal atout de cette accessibilité est lié à la configuration géographique du site et l'exceptionnel dessin de la rade de Toulon, protégée à l'ouest par la péninsule de La Seyne / Six-Fours, au sud par la presqu'île de Saint-Mandrier et renforcée à l'est par la pointe du Mourillon et la grande digue. Cette rade, très protectrice, offre en outre des profondeurs portuaires importantes, garantissant l'accès aux infrastructures des plus grandes unités.

Enfin, la présence de la Défense, un climat social stable et des infrastructures de qualité, font de la rade de Toulon un port stratégique en fort développement, notamment pour la croisière, l'accueil de bateaux de petite, moyenne, et de plus en plus, grande plaisance, le fret maritime (notamment RoRo, LoLo et vrac) et les liaisons vers la Corse, la Sardaigne et les Baléares.

La grande accessibilité de Provence Méditerranée



5. UN MAILLAGE D'ÉQUIPEMENTS METROPOLITAINS QUI S'ÉTOFFE

Le niveau d'offre d'activités et grands services porteurs de rayonnement métropolitain s'est fortement développé ces 10 dernières années dans le territoire, notamment dans le domaine de l'enseignement supérieur, la santé, des sports et de la culture.

Une université qui mise sur l'excellence et la proximité

Treizième aire urbaine française sur le plan démographique, l'aire urbaine de Toulon accueille 14 000 étudiants, et capte près de 70% des étudiants de l'enseignement supérieur de Provence Méditerranée. Le territoire bénéficie d'une offre d'enseignement supérieur diversifiée et attractive : écoles d'ingénieurs (ISEN, SEATECH, IUT, Ingemedia, Kedge Business School ...), écoles paramédicales et sociales, école supérieure d'art ... soit un ensemble de formations dont les effectifs sont en hausse et se consolident.

L'Université de Toulon se développe sur deux sites majeurs :

- le campus historique de La Garde-La Valette, spécialisé autour des enseignements littéraires, techniques et scientifiques ;
- le pôle universitaire de la Porte d'Italie au centre-ville de Toulon, spécialisé dans les sciences humaines, l'économie, l'IAE, l'information-communication et le numérique, la Faculté de Droit.

Le développement de ce pôle universitaire sur l'est du centre-ville, appuyé par Chalucet « quartier de la créativité et de la connaissance » sur l'ouest du centre-ville, concourent efficacement à dynamiser le centre ancien et faire du centre le principal « quartier numérique »⁶ de la Métropole : école d'ingénieurs ISEN, école de management

⁶ Sous la coordination de Toulon Var Technologies (TVT), les acteurs toulonnais du numérique préparent la réponse à l'appel projets « French Tech » lancé en 2013 par le Ministère du Redressement Productif dans le cadre des investissements d'avenir et visant le développement national des startups numériques françaises.

et de design KEDGE, Toulon Var Technologies, présence d'une Cantine numérique⁷ et de jeunes entreprises innovantes ...

Un maillage important d'équipements liés à la santé

L'équipement hospitalier de Provence Méditerranée se structure autour du Centre Hospitalier Intercommunal de Toulon - La Seyne-sur-mer (CHITS), restructuré dans l'objectif de rééquilibrer l'offre de soin en s'appuyant en particulier sur le nouveau site de Sainte-Musse.

D'autres établissements viennent compléter cette offre de soins dans Provence Méditerranée : l'hôpital Sainte-Anne, qui dépend du Ministère de la Défense et la clinique mutualiste Malartic à Ollioules, une série de cliniques privées, notamment à Toulon, La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Hyères ; des établissements de soins de suite et de réadaptation, particulièrement concentrés sur la commune de Hyères (hôpital San Salvador et Léon Bérard en particulier), un centre psychiatrique à Pierrefeu-du-Var.

Parallèlement à ces établissements, Provence Méditerranée compte 4 établissements qui forment les professionnels de la santé (aides-soignantes, infirmières, ambulanciers, psychomotriciens, ergothérapeutes).

Concernant la réponse aux besoins locaux, ce maillage d'hôpitaux et de cliniques permet à l'essentiel des résidents de Provence Méditerranée d'être pris en charge localement, même si les taux d'équipements varois annoncés par l'Agence Régionale de la Santé semblent par ailleurs globalement assez faibles par rapport à ceux observés à l'échelle nationale, en particulier pour l'accueil des personnes âgées et pour l'accueil des personnes handicapées.

On note néanmoins une fragilité de quelques communes (Bormes-les-Mimosas, le Lavandou, Collobrières, Signes et Riboux), liée à une mauvaise accessibilité aux services d'urgences (plus de 20 minutes).

Une forte concentration de grands équipements administratifs

En dehors de la présence du plus grand port militaire français, Toulon, en tant que chef-lieu du département, concentre l'essentiel des administrations et organismes publics varois. La ville est également le siège de la préfecture maritime de la façade méditerranéenne française.

Notons que les établissements d'enseignement supérieurs du Var dépendent de l'Académie de Nice.

Un maillage d'équipements culturels métropolitain qui s'est renforcé

Les arts du spectacle (théâtres, danses, ...) sont bien représentés dans le territoire, notamment à Toulon et dans la Métropole de Toulon Provence Méditerranée : l'Opéra, le théâtre Liberté à Toulon, Chateaufallon à Ollioules, le pôle Jeune Public et le théâtre des Comonis au Revest, le théâtre Marélios à La Valette, le théâtre Denis à Hyères ...

Les scènes musicales bénéficient d'une grande salle avec le Zénith de Toulon et deux salles moyennes, l'Omega Live (Toulon) et l'espace Malraux (Six-Fours-les-Plages), à la programmation éclectique et tournée vers un public jeune. De nombreux festivals musicaux sont venus compléter l'offre ces dernières années.

En théâtre et en musique, le territoire offre un potentiel de développement de résidences d'artistes et de lieux de concert (moyennes et petites salles) permettant aux artistes locaux de se présenter au public.

L'offre cinématographique est relativement complète avec notamment deux multiplexes (Toulon Liberté et Pathé Imax La Valette-du-Var). Un troisième multiplexe devrait s'installer à La Seyne-sur-Mer, proche du port. A l'ouest, l'offre s'est étoffée avec l'agrandissement des cinémas de Six-Fours-les-Plages et de Sanary-sur-Mer. A l'est, outre Pathé La Valette-du-Var, le cinéma Olbia à Hyères et prochainement le cinéma en entrée ouest du Lavandou complètent cette offre.

⁷ Une cantine numérique est un lieu d'animation numérique permanent, d'échanges et d'expérimentation des usages. Il s'agit d'un concept de coworking né dans la Silicon Valley et repris en France dès 2008 par l'association parisienne Silicon Sentier. Il existe 7 Cantines en France (Paris, Rennes, Toulouse, Nantes, Anger, Brest et Toulon) travaillant en réseau entre elles.

L'offre en cinéma labellisé « art et essai » est représentée par 4 cinémas : Olbia à Hyères, Le Rocher à La Garde, le foyer Jeunesse de Pierrefeu-du-Var et Le Royal à Toulon.

L'offre muséale d'exposition permanente et temporaire s'appuie notamment sur le Musée de la Marine, l'Hôtel des Arts, le Musée d'Art, le musée de la Photographie à Toulon, la Villa Tamaris à La Seyne-sur-Mer, la Villa Noailles à Hyères et la Fondation Carmignac à Porquerolles, sans compter les multiples galeries concentrées notamment à Toulon (rue des Arts ...), Hyères et Sanary-sur-Mer ou encore le centre d'art Sébastien et le musée de Tauroentum à Saint-Cyr-sur-Mer.

La formation artistique est bien représentée, notamment grâce au Conservatoire National à Rayonnement Régional à Toulon et ses implantations dans les communes de Toulon Provence Méditerranée, ou encore l'École supérieure d'Art et de Design, à Toulon également.

Enfin, le territoire comprend de nombreux autres équipements

Un bon maillage d'équipements métropolitains sportifs et l'accueil de grands évènements de sports nautiques

Provence Méditerranée possède trois équipements sportifs de pointe : le circuit Paul Ricard HTTT (Le Castellet), un vélodrome de haute technicité et un hippodrome (Hyères). Son équipement sportif phare reste le stade Félix Mayol (Toulon), qui accueille en particulier les matchs du Rugby Club Toulonnais, dont la capacité, après les derniers travaux d'agrandissement, dépasse les 16 000 places.

Le Palais des Sports Jauréguiberry, inauguré en 2006, offre une salle omnisport de 4000 m², disposant de gradins de 4 356 places modulables et pouvant accueillir des compétitions de toutes disciplines de niveau national ou international. Cette offre est complétée par trois piscines disposant de bassins olympiques (Toulon, Hyères, la Garde), plusieurs complexes sportifs et en particulier le complexe sportif Léo Lagrange (Toulon), inauguré en 2013, une patinoire (la Garde)...

Ce maillage de grands équipements sportifs permet au territoire d'être le lieu de grands évènements sportifs de portée nationale et internationale : le Grand Prix d'Europe de Formule 1 sur le circuit du Castellet, des évènements liés aux clubs de sports locaux de haut niveau (Rugby Club Toulonnais, Hyères Toulon Var Basket...).

La qualité des sites naturels et les conditions climatiques exceptionnelles du territoire permettent également l'organisation de nombreuses manifestations sportives, notamment nautique, en rade de Toulon et en rade d'Hyères (America's cup, semaine Olympique Française de la Voile, grand prix de France de Funboard...).

Un territoire à la pointe du numérique

Les usages créés par le numérique (internet, téléphonie mobile,...) se sont démultipliés au cours des dix dernières années et se sont imposés dans la vie des ménages, des entreprises et dans les domaines de la santé, l'éducation, la culture, le tourisme, le commerce,...

Avec des besoins multipliés par 10 à l'horizon 2030, les enjeux du numérique vont devenir de plus en plus prégnants. La qualité des infrastructures pèse et pèsera de plus en plus dans la compétitivité et l'attractivité des territoires et dans l'accès aux services publics, aux commerces en ligne ...

Conscients de ces enjeux, les acteurs publics interviennent désormais sur un sujet réservé jusqu'en 2004 aux seuls opérateurs privés. Ainsi, l'Etat a défini en 2013 son Plan France Très Haut Débit avec pour objectif une couverture intégrale de la population française au très haut débit en 2022.

Au niveau des collectivités locales, le Conseil Régional SUD-PACA a réalisé sa Stratégie de Cohérence Régionale pour l'Aménagement Numérique (SCORAN) votée en décembre 2011, qui ambitionne le très haut débit pour tous en 2030. Le Conseil Départemental du Var s'est doté d'un Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN 83), voté en décembre 2014, qui projette la même ambition.

Enfin, la Métropole de Toulon Provence Méditerranée a mis en place un réseau d'initiative publique Très Haut Débit pour les professionnels et les équipements publics et est labélisée « French Tech » depuis 2016.

➔ Etat des lieux de la couverture haut-débit et très haut-débit (THD)

Une bonne couverture haut-débit de Provence Méditerranée

Provence Méditerranée bénéficie d'une bonne couverture haut-débit. Plus de 90 % des lignes sont éligibles à l'ADSL 2Mb/s et plus de 60 % à l'ADSL 10 Mb/s.

En revanche, un peu plus de 5% des lignes bénéficient de débits relativement modestes inférieurs, à 2 Mb/s. Les territoires concernés sont des quartiers résidentiels relativement peu denses ou éloignés des centres-villes. Néanmoins, certains de ces quartiers sont concernés par le déploiement du réseau Très Haut Débit et devraient rapidement bénéficier d'une offre de qualité.

Ces espaces inéligibles ou avec un débit inférieur à 2Mo/s sont les territoires les plus exposés à la fracture numérique. Ils concernent près de 35 000 habitants.

Une couverture très haut-débit qui se construit sur Toulon Provence Méditerranée

Dès 2004, Toulon Provence Méditerranée s'est emparée de la question du numérique, puis de la compétence « aménagement numérique » pour travailler à la réalisation d'un Réseau d'Initiative Publique à très haut débit pour les professionnels. Le déploiement du numérique et du THD (Très Haute Débit) a également été inscrit dans les opérations majeures de la Métropole.

Dès 2013, 216 kilomètres de fibre optique ont été mis en service sur la Métropole, raccordant au Très Haut Débit 63 Zones d'Activités Economiques et 187 sites publics (mairies, Hôtel du Département, Hôtel de la Métropole, sites universitaires, hôpitaux publics, lycées,...). A terme, le réseau sera étendu à 340 kilomètres de fibre optique.

Une offre CE2O d'Orange pour les entreprises hors Toulon Provence Méditerranée

En dehors de la Métropole de Toulon Provence Méditerranée, les entreprises situées dans les communes de la Vallée du Gapeau (excepté Belgentier), Cuers, Signes, Sanary, Bandol, Saint-Cyr-sur-Mer, Le Beausset et le Castellet, peuvent accéder au Très Haut Débit par l'offre CE2O (Conduite Ethernet Optique Opérateur) d'Orange.

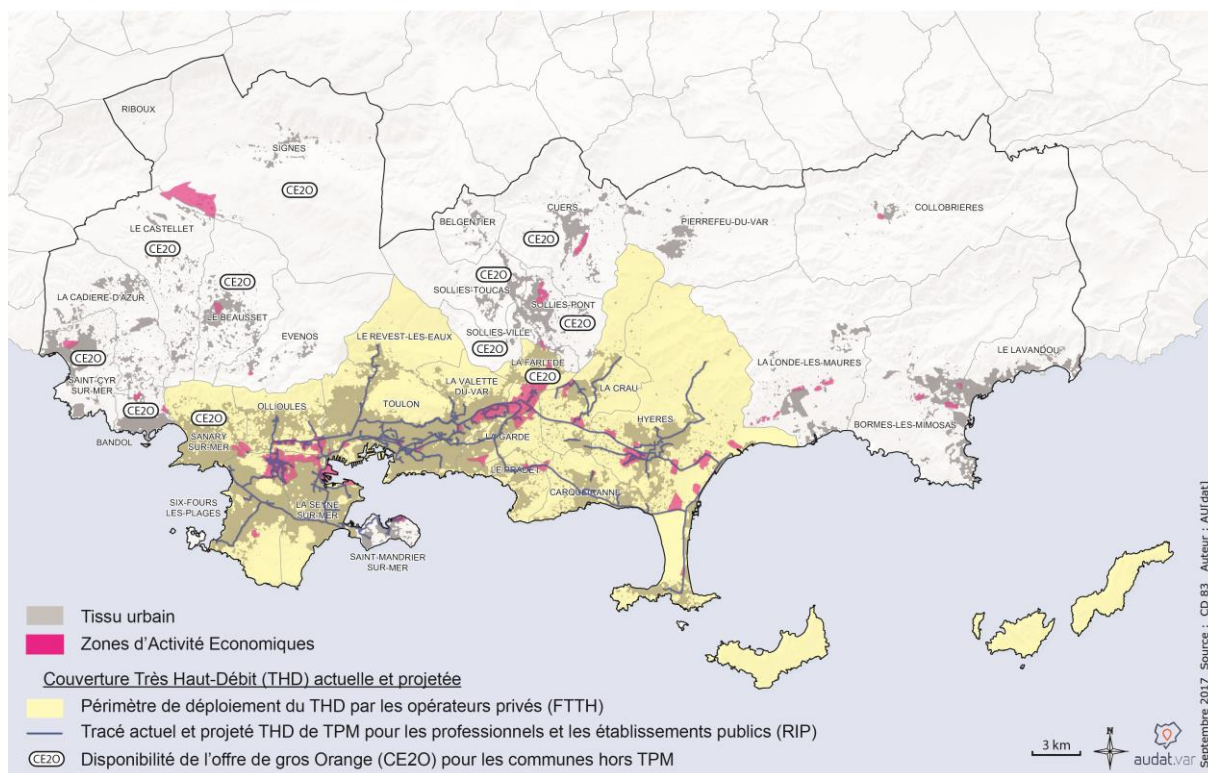
Cette offre de gros, ouverte à l'ensemble des opérateurs, permet des liaisons de type bande passante sur fibre optique de 6Mb/s à 100 Mb/s. Toutefois, la tarification reste assez élevée et n'est en pratique utilisée que par les plus grosses entreprises.

Un déploiement de la fibre pour les particuliers par les opérateurs privés sur Toulon Provence Méditerranée, Sanary-sur-Mer et La Farlède

L'Etat a lancé un appel à manifestation d'intention d'investissement « Fibre To The Home » (FTTH) pour déployer la fibre optique dans les secteurs denses. Au sein de Provence Méditerranée, SFR et Orange ont remporté le marché et déploient la fibre optique sur 13 communes : les communes de la Métropole de Toulon Provence Méditerranée (sauf Saint-Mandrier-sur-Mer), Sanary-sur-Mer et La Farlède.

D'ici 2020, l'ensemble de ces 13 communes devrait être couvert par le Très Haut Débit. Ainsi, à terme, 80% des ménages de Provence Méditerranée seront raccordés à la fibre optique.

Couverture Très Haut Débit actuelle et projetée du l'aire du SCoT Provence Méditerranée en 2016



➔ Etat des lieux de la couverture en téléphonie mobile (3G – 4G)

Une couverture mobile de troisième génération (3G) de qualité

La couverture 3G de Provence Méditerranée est de qualité puisque la quasi-totalité de la population est couverte. Seuls les grands espaces naturels (Les Maures, Siou-Blanc) ne bénéficient pas de réseau 3G. A l'échelle du département du Var, 0,32 % de la population se trouvaient non couverts en 2012.

En revanche, si la majorité des territoires du SCoT ont accès à la 3G par au moins deux opérateurs, certains territoires n'ont accès à la 3G que par un unique opérateur. C'est le cas des territoires plus isolés et présentant peu d'habitants : les secteurs de Signes, Riboux, Collobrières et les zones d'habitat diffus.

Une couverture mobile de quatrième génération (4G) en cours de déploiement

Le déploiement de la 4G a commencé sur le territoire du SCoT en 2013. En 2014, l'ensemble des centralités du territoire, à l'exception de Cuers, Signes, Riboux, Evenos et Collobrières, sont couvertes par la 4G. Le cœur de la Métropole est la partie du territoire la mieux irriguée actuellement avec 3 opérateurs sur les communes de Toulon, La Valette-du-Var, La Garde et La Seyne-sur-Mer. Les communes hors Toulon Provence Méditerranée sont actuellement couvertes par un seul opérateur.

La politique de déploiement de la 4G par les opérateurs privés n'est pas connue. Des objectifs de déploiement à l'échelle nationale sont néanmoins fixés par l'Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP). Ainsi, 75 % de la population en France devra être couverte en 2023 dans la sous-bande 2,6 GHz. Dans la sous-bande 800 MHz, l'ARCEP impose de couvrir à 10 ans (2022) 90 % de la population des communes situées en zone prioritaire. Sur Provence Méditerranée, 4 communes sont inscrites en zone prioritaire à savoir Signes, Riboux, Evenos et Belgentier.

Les 5 principaux enjeux :

- le **renforcement du rôle de Provence Méditerranée** en tant que pôle économique et de services majeurs au sein de l'arc méditerranéen ;
- Le **développement des filières** économiques stratégiques ;
- Le confortement de la grande accessibilité de Provence Méditerranée ;
- La poursuite de la **mise à niveau des équipements** structurants ;
- **L'affirmation de l'offre d'enseignement** supérieur et de recherche.

CONSTAT N°2 : UNE LOCALISATION DES EMPLOIS ET DES EQUIPEMENTS CONCENTREE DANS LE CŒUR METROPOLITAIN ET DANS LES CENTRES-VILLES

1. DES EMPLOIS, COMMERCES ET SERVICES CONCENTRES DANS LE CŒUR METROPOLITAIN

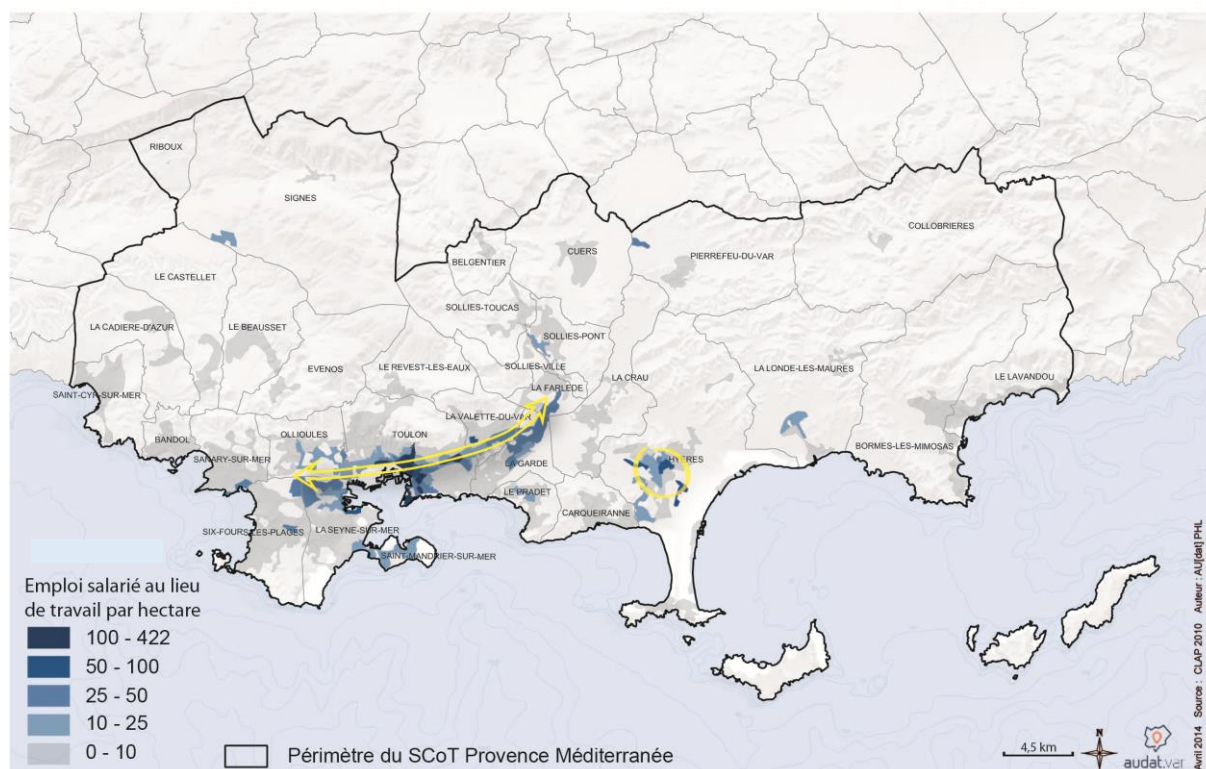
80% des emplois concentrés sur 20% du territoire

L'analyse de la répartition spatiale des emplois, des commerces et des services, fait apparaître une concentration d'emplois sur un cœur métropolitain constitué des communes de Toulon, La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Six-Fours-les-Plages, La Valette-du-Var, La Garde et Hyères. Ces communes concentrent en 2014, sur 20% de la surface du territoire, 75% des habitants, 80% des emplois, 75% des emplois de cadres métropolitains supérieurs, 80% des lycées ou encore 80% des surfaces commerciales de plus de 300 m².

C'est également l'espace présentant l'intensité urbaine (densité d'habitants et d'emplois) la plus élevée du SCoT (la densité d'habitants y est 4 fois supérieure à la moyenne de Provence Méditerranée et la densité d'emplois 5 fois supérieure). C'est enfin l'espace où se retrouvent les lignes de transports en commun du réseau urbain les plus performantes (Cf. constat n°4).

Une analyse à une échelle plus fine fait par ailleurs apparaître un axe économique majeur continu de Six-Fours / Ollioules à l'ouest jusqu'à la Farlède à l'est et une concentration majeure dans le grand centre d'Hyères.

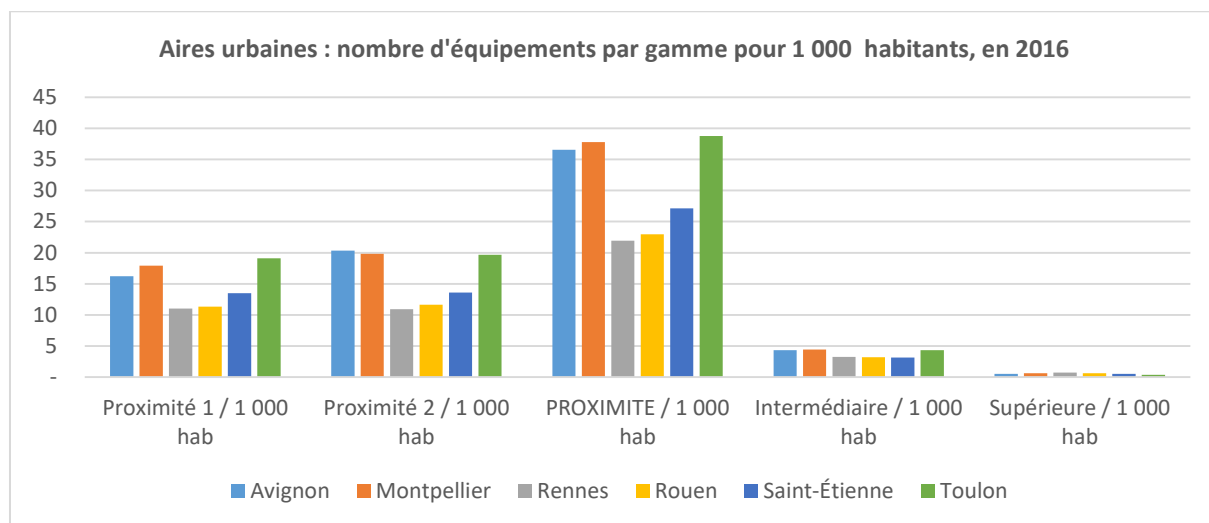
Densité d'emploi dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Un territoire bien doté en équipements de proximité et intermédiaires

Provence Méditerranée, comparée à d'autres aires urbaines de même taille (Montpellier, Rennes, Grenoble, Rouen, Saint-Etienne, Avignon), apparaît comme particulièrement **bien équipée en services de proximité** qui maillent le territoire à l'échelle des villages et des quartiers, puisqu'avec un taux de plus de 37 équipements pour 1 000 habitants, elle devance les autres aires urbaines.

Ce constat est également valable pour les services de gamme intermédiaire (gendarmerie, supermarché, lycée, médecins spécialisés...) de rayonnement intercommunal et de bassin de vie local, où Provence Méditerranée apparaît particulièrement bien équipée, à un niveau légèrement inférieur à Montpellier mais au-dessus de Rennes ou Grenoble.



L'analyse de la répartition suivant leur niveau de rayonnement et de la densité des services ébauche une armature territoriale qui se structure comme suit :

- **Les services de rayonnement métropolitain** se concentrent dans Toulon, La Seyne, Ollioules, Six-Fours, La Valette-du-Var, La Garde et à Hyères. C'est également dans ces communes que l'on retrouve la concentration la plus importante d'équipements (nombre d'équipements /ha).
- **Les services de rayonnement intermédiaire** se retrouvent sur l'ensemble du territoire précédemment décrit, mais également sur l'ensemble des communes littorales, à la Crau, au Beausset, à La Farlède, à Sollies-Pont et à Cuers.
- **Les services de rayonnement local** sont globalement bien répartis, dans l'ensemble du territoire. Logiquement, leurs densités en équipement suivent globalement les densités de peuplement. Les services y sont davantage présents dans les centralités historiques et les quartiers denses de première couronne.
- Quelques secteurs enfin restent fortement monofonctionnels, notamment les périphéries résidentielles, en particulier dans les secteurs les moins densément bâtis, mais également dans les zones d'activités économiques périphériques.

2. UNE LOCALISATION DE L'ÉCONOMIE ENTRE CENTRES VILLES ET ZONES D'ACTIVITÉS

Les centres-villes : premiers espaces de concentration d'emplois, concurrencés par les zones d'activités

➔ Les centres-villes : des espaces de forte mixité fonctionnelle à l'échelle des piétons ...

Espaces de mixité par excellence, les centres-villes du territoire de Provence Méditerranée, qui concentrent près d'un emploi sur deux, constituent les premiers espaces économiques du territoire, loin devant les zones d'activité économique (1/4 des emplois). Le tissu diffus accueille quant à lui le quart d'emplois restants.

Sur le seul territoire de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la CCI recensait en 2014 environ 6 000 rez-de-chaussée en activité, dont l'essentiel dans les 3 principaux centres-villes du territoire : 2 400 dans le centre-ville de Toulon, près de 800 dans le centre-ville de Hyères et 600 dans le centre-ville de la Seyne-sur-mer.

Activités administratives, activités libérales, commerces, services y sont encore concentrés, avec des degrés de diversité très variables selon les centres-villes, le centre-ville de Toulon constituant naturellement la première polarité économique du territoire, avec les activités du cœur de ville (commerces, services...), mais également la

présence de nombreux équipements métropolitains (équipements sportifs et culturels), de nombreuses administrations (Préfecture, Tribunal de grande instance...) et bien-sûr, la Base Navale.

Au sein des centres-villes, toujours selon les données de la CCI, les activités commerciales restent majoritaires, mais on retrouve également de nombreuses activités de services à la personne, des hôtels, restaurants, des services aux entreprises, des activités non commerciales de type associatives...

Cette diversité d'activités, mêlée à la présence d'équipements, d'habitats, d'espaces publics font des centres-villes des espaces urbains particulièrement vivants et actifs, le tout concentré dans un périmètre généralement compact et en terme de distance moyenne, parcourable à pied.

→ ... Fortement concurrencés par la périphérie

Malgré cela on assiste, comme dans la plupart des centres-villes à l'échelle nationale, à une dévitalisation économique parfois importante, générant des locaux vacants et une perte d'attractivité. Et ce, malgré des politiques dynamiques en matière de renouvellement urbain, de développement commercial, d'accessibilité.

Cette perte d'attractivité est liée à de nombreux facteurs parmi lesquels les problématiques d'accessibilité, d'inadaptation des locaux (taille des cellules, vétusté...). L'éloignement progressif des emplois et des logements en périphérie occupent également une bonne place dans l'explication de cette perte d'attractivité.

Ainsi, on assiste à une relocalisation d'activités, en particulier commerciales et tertiaires (professions de santé et libérales, services, administrations ...) à l'extérieur des centres-villes, le long des axes majeurs de communication en milieu urbain, dans les polarités commerciales périphériques, voire au sein de zones d'activités artisanales ou industrielles.

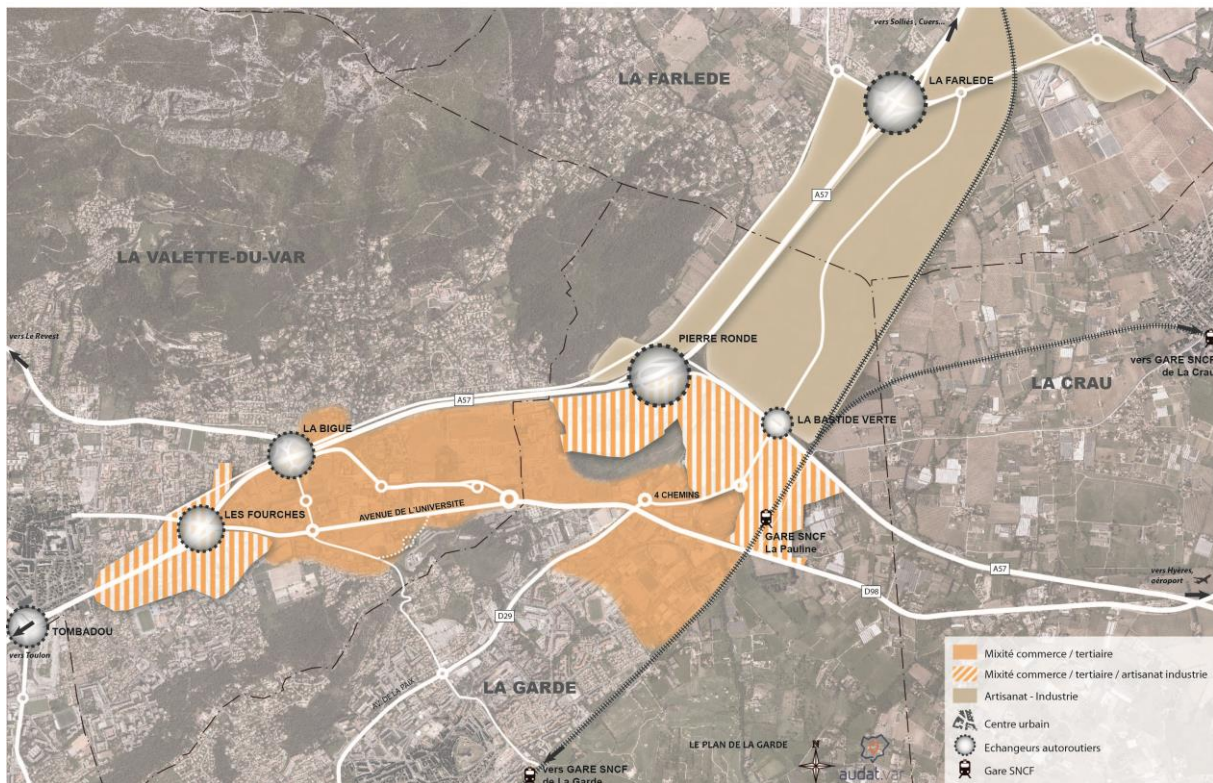
Ce phénomène pose question à plusieurs égards. Au-delà de la dynamique d'affaiblissement des centres-villes qu'il engendre nécessairement, il contribue également à exercer une pression sur le foncier localisé au sein des espaces d'activité artisanaux et industriels, initialement destiné à des activités incompatibles ou difficilement compatibles avec une localisation en centre-ville (activités industrielles, certaines activités artisanales, commerce de gros...), et qui ont, de fait, du mal à trouver des espaces de développement ailleurs dans le territoire.

Des pôles Est et Ouest en mutation

a) Le pôle Est : un espace « dichotomique », en renouvellement dans sa partie commerciale, mature dans sa partie artisanale et industrielle

Le pôle Est se présente comme un vaste espace économique continu, qui s'étire d'Ouest en Est le long de l'A57 sur les communes de La Valette, de La Garde et de La Farlède. Il concentre environ 19 000 salariés.

Le pôle d'activité Est de l'aire toulonnaise en 2015



A l'ouest de l'A570 se trouve le premier pôle d'attractivité commerciale du territoire, qui concentre près de 200 000 m² de surfaces de vente de grands commerces (+300 m²). La cohabitation avec de nombreuses activités tertiaires (Valgora, le CNFPT, Université de Toulon) apporte à cette polarité un niveau d'activité élevé.

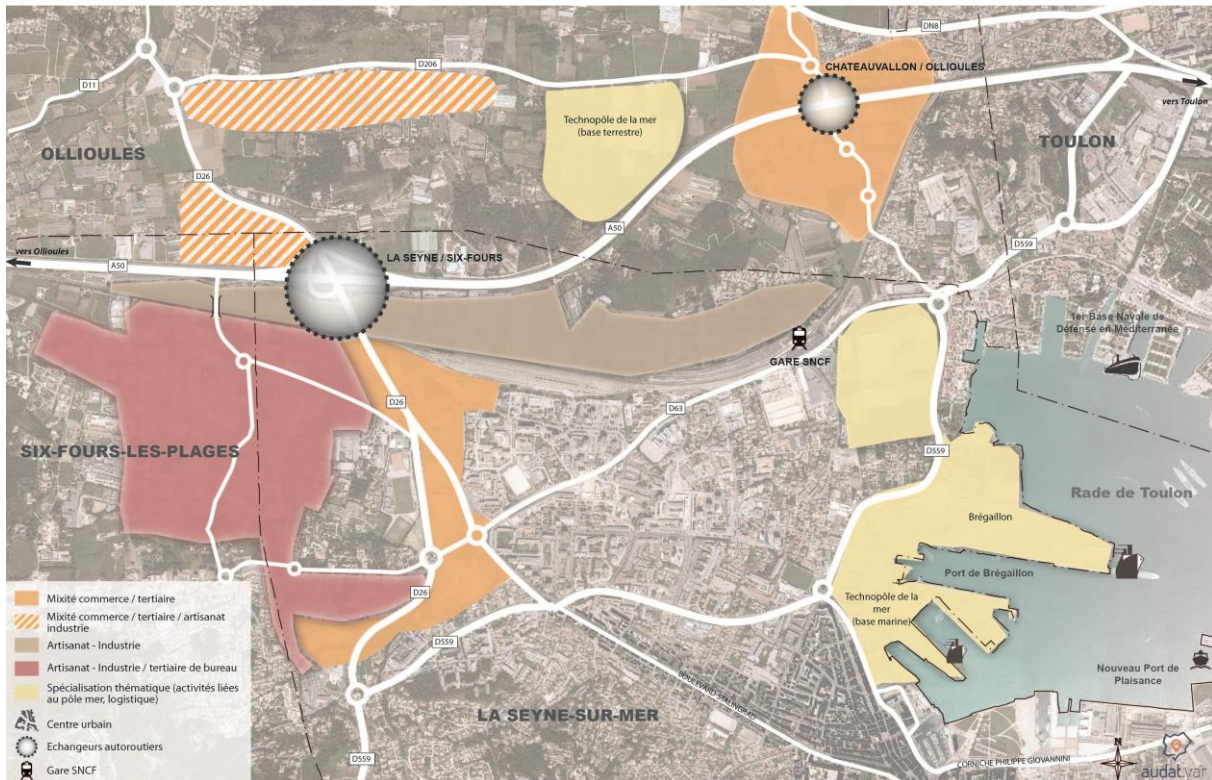
Cet espace ne cesse d'évoluer et de renforcer son attractivité commerciale, en particulier autour de l'équipement de la personne. Il a gagné 50 000 m² de surfaces de vente entre 2006 et 2016, dont 30 000 m² avec l'ouverture en 2016 du retail park « Avenue 83 », vaste opération de renouvellement urbain qui s'est accompagné d'un développement de surfaces de bureau et d'habitat, dans ce secteur initialement monofonctionnel.

De part et d'autre de cette polarité majoritairement tertiaire, des polarités mixtes font l'objet de pressions commerciales importantes, à l'image de l'implantation récente de diverses activités commerciales sur la D67, au Sud de l'A570 (Décathlon, Tousalon...).

La polarité artisanale et industrielle, située majoritairement à l'est de l'A570, et globalement contenue entre l'A57 et la voie ferrée, apparaît relativement homogène. Cette polarité accueille essentiellement des établissements peu compatibles avec l'habitat (transports de marchandises, nuisances sonores...), en dehors de quelques équipements accueillant du public (la Grande Tourrache). Les activités logistiques y occupent une place importante. Majoritairement aménagée dans les années 70, elle est constituée de locaux d'activités globalement vieillissants, peu adaptés à la demande du marché actuel. L'aménagement du pôle agroalimentaire de la Farlede et la délocalisation de l'usine Transfix constituent les principaux développements récents de cette polarité.

b) Le pôle Ouest : un espace discontinu en développement constant

Le pôle d'activité Ouest de l'aire toulonnaise en 2015



Le Pôle Ouest est un espace complexe, multi-sites et multi-polaires, qui concentre environ 12 000 salariés, ce qui en fait la 3^{ème} grande polarité économique après Toulon et le pôle Est.

La polarité commerciale du pôle Ouest, qui s'est largement étoffée ces dernières années (+12 000 m² de surface de grands commerces) est en réalité constituée de 2 polarités strictement commerciales (pôle Lery à La Seyne-sur-mer et quartier Quiez Ollioules), complétées par deux polarités commerciales de plus petite taille et plus mixtes localisées au Nord-Ouest (avenue Jean Monnet à Ollioules et le secteur compris entre l'autoroute A50 et l'échangeur, à cheval sur Ollioules et La Seyne).

En dehors de ces polarités commerciales, la polarité économique des Playes représente une vaste polarité artisanale et industrielle, qui n'a, elle aussi, cessé de se développer depuis les années 1970, constituant aujourd'hui un patchwork d'espaces économiques, certains étant particulièrement récents (La Millonne). Cette polarité est marquée par un développement important et récent de bureaux, à travers des opérations dédiées ou venant en complément d'activités artisanales et industrielles, au même titre que les développements qui s'opèrent au nord de l'A50, le long de la D26 et de la D206.

A Camp Laurent se déploie une zone d'activité vieillissante, entre autoroute et chemin de fer, offrant un potentiel de renouvellement urbain intéressant.

La zone de Brégaillon, zone industrialo-portuaire vouée à connaître un agrandissement important, accueille également la base maritime du Technopôle de la mer ainsi que plusieurs équipements scientifiques.

Enfin, la base terrestre du Technopôle de la mer, opération récente, qui ouvre un espace d'activités économiques dédié aux activités liées à la mer, autour du grand donneur d'ordre Naval Group, vient compléter cette grande polarité économique.

En dehors du technopôle de la Mer à Ollioules, du site de Brégaillon-sud et des espaces autour de la gare de La Seyne, ces espaces sont à l'écart de la desserte structurante des transports en commun et on constate des problématiques d'accessibilité grandissantes, en particulier aux heures de pointe, cette polarité devant nécessairement être traversée pour accéder, depuis l'A50, à La Seyne-sur-mer ou à Six-Fours-Les-Plages.

Ces deux principaux pôles d'activité économique périphériques font l'objet d'investissements de requalification importants de la part de la collectivité, en partenariat avec les associations d'entreprises qui œuvrent pour en optimiser le fonctionnement. Pour autant leur niveau de desserte en transport en commun, bien qu'en augmentation, demeure en deçà des besoins, tandis que les aménagements à destination des modes actifs (vélo, marche ...) manquent encore de continuités.

Rappelons que ces espaces ont historiquement été avant tout pensés comme des espaces d'activités économiques (accessibilité poids lourd, vastes emprises foncières sécurisées, stationnement aisé...) et ne disposent pas des qualités urbaines recherchées aujourd'hui par les usagers d'activités tertiaires, qu'ils soient salariés ou visiteurs (accessibilité en transport en commun, accessibilité à des espaces de respiration, de détente, à des services de proximité...), qualités que l'on retrouve dans les centres-villes.

3. L'OFFRE EN LOCAUX D'ACTIVITES : UN NIVEAU D'EQUIPEMENT EN LOCAUX COMMERCIAUX SUFFISANT, DES MANQUES SUR UNE OFFRE QUALITATIVE EN BUREAU, DES MANQUES SUR LES LOCAUX D'ACTIVITES INDUSTRIELLES ET ARTISANALES

Le commerce : des besoins satisfaits, un secteur qui mute sous l'effet des changements de société et du numérique

L'appareil commercial de Provence Méditerranée est constitué de près de 8 000 commerces de détail⁸ parmi lesquels on compte 440 établissements de plus de 300 m², totalisant près de 600.000 m² de surface de vente.

L'armature commerciale actuelle du territoire, en combinant le nombre de locaux commerciaux et les surfaces de vente, fait apparaître globalement :

- Trois polarités de dimension métropolitaine, voire départementale :
 - le centre-ville de Toulon,
 - la polarité commerciale périphérique du pôle Est, sur les communes de la Valette / la Garde (première polarité commerciale du Var en m²)
 - la polarité commerciale périphérique du pôle Ouest, structurée autour de deux pôles : le pôle Léry, à la Seyne sur mer et le quartier Quiez à Ollioules
- Une polarité majeure à Hyères (le centre-ville d'Hyères et sa polarité commerciale de périphérie, en entrée de ville Ouest),
- La polarité commerciale de périphérie, au nord de la commune de Solliès-Pont, de part et d'autre de l'A57
- Des polarités intermédiaires, balnéaires et locales.

➔ Un équipement commercial qui répond aux besoins des habitants

Cet équipement commercial offre aux habitants de Provence Méditerranée une autonomie importante en matière commerciale. Une étude de la CCI relève une évasion commerciale de l'ordre de 9% des achats effectués par les habitants, cette évasion commerciale affectant majoritairement l'ouest du territoire (partie tournée vers les Bouches-du-Rhône). Selon les données de l'Enquête Ménage Déplacements de 2008, l'essentiel des déplacements pour motif « achat » réalisés par les résidents de Provence, en semaine, a lieu au sein du territoire du SCoT (98%), majoritairement au sein de Toulon Provence Méditerranée et de ses grandes polarités commerciales.

⁸ Source CLAP – INSEE 2014.

→ Un appareil commercial qui s'adapte aux grands changements sociétaux

L'appareil commercial de Provence Méditerranée s'adapte aux mutations du secteur : développement de l'e-commerce, des drives, des points retraits, développement des formes alternatives de commerce (circuits courts, ventes entre particuliers ...).

Il pourrait encore évoluer dans l'avenir, en intégrant encore d'avantage les logiques du e-commerce : réduction des surfaces de vente des grands commerces, générant éventuellement la production de friches et la réduction des besoins de stationnement, mutation de ces espaces en espaces de simple démonstration type *show-room*, et induisant la multiplication d'espaces logistiques, de « récupération des produits », de messageries facilement accessibles...

→ Des problématiques qui demeurent...

Si cet appareil commercial paraît globalement répondre aux besoins du territoire, un certain nombre de problématiques demeurent :

- Le développement commercial s'effectue majoritairement au sein des grandes polarités commerciales périphériques ou le long des principaux axes routiers au détriment des centres villes et ce, malgré les efforts réalisés par les communes pour optimiser l'attractivité commerciale des centralités (piétonisations, embellissement, stationnements...). On estime que seulement 32% des salariés du commerce de détail sont localisés dans les centralités, contre 37% dans les polarités commerciales de périphérie et 30% dans le tissu diffus. Comme évoqué précédemment, cette dévitalisation commerciale des centres-villes contribue à la baisse d'attractivité globale des centres-villes.
- Le développement commercial, notamment dans les pôles Est et Ouest, tend à s'étendre sur les espaces économiques alentours, générant plusieurs difficultés : congestion routière dans et autour de ces pôles, difficultés pour les artisans et les industriels de se maintenir, se développer, voire de s'installer, au regard de la concurrence que le commerce impose sur le marché foncier et du renchérissement des prix qu'elle engendre.

Les grandes polarités commerciales périphériques offrent globalement des paysages urbains d'entrées de ville peu valorisés, fortement marqués par le « tout-voiture », même si des dynamiques de requalification, dans une logique de plus grande mixité fonctionnelle et d'intégration urbaine, voient le jour. Pour autant, le potentiel de densification, de desserte par les transports en commun, de présence plus importante des piétons et des cyclistes, reste important.

Une production de bureaux en hausse, des besoins à satisfaire

Si le territoire du SCoT Provence Méditerranée accusait un retard important en matière de production de bureaux par le passé, avec des demandes placées de l'ordre de 10 à 12 000 m² par an (données DTZ), un développement important est constaté ces dernières années, avec de grands projets sur le pôle Ouest (le technopôle de la mer avec 36 000 m² de bureaux, dont 30 000 m² pour Naval Group), dans le centre-ville de Toulon (La Loubière avec 9 000 m² de bureaux et à venir sur les sites de Chalucet, Montéty, les Lices ...), sur le pôle Est (Avenue 83 avec 7 000 m² de bureaux), tandis que des sites présentent des potentiels intéressants : le site de La Baou à Sanary-sur-Mer, la gare et Camp Laurent à La Seyne-sur-Mer, le Roubaud en entrée ouest de Hyères ...

Aux côtés de ces grands projets, on constate un développement d'opérations plus modestes, dans les grandes polarités économiques ou à proximité des échangeurs autoroutiers, localisations parfois éloignées des réseaux structurants de transport en commun et qui contribuent à la congestion (auto)routière dans ou à proximité des grandes polarités économiques. Aujourd'hui, on estime que la majorité (60%) des salariés occupant des bureaux est localisée dans les centralités urbaines, contre 24% dans le tissu périurbain et 16% dans les zones d'activités économiques.

Globalement, cette offre vient renouveler un parc de locaux vieillissant et répondre à une demande de relocalisation d'activités endogènes, mais une étude de la CCI de 2014 montre qu'il existe également un potentiel pour attirer des établissements exogènes, grâce au développement d'une offre adaptée. D'après cette étude, près d'1/3 des prospects nationaux et près de la moitié des prospects internationaux ayant contacté la Chambre cherchaient en priorité des bureaux, essentiellement de surfaces de moins de 500 m². Il existe donc des

opportunités réelles pour proposer une offre tertiaire de qualité, à un prix maîtrisé, dans des localisations centrales et accessibles par les transports en commun.

Une faible production de locaux d'activités industriels et artisanaux

Du point de vue de la production de locaux d'activités type entrepôts – locaux industriels – locaux artisanaux, si elle avoisinait les 25 000 m² depuis 2002, elle n'a été que de 10 000 m² par an en 2007, 2009, 2011 et 2014, la commune de Signes générant à elle seule entre 30 et 50% de ces nouvelles surfaces.

Ce faible rythme de production de locaux industriels et artisanaux observé sur le territoire ne permet pas de renouveler le parc existant (parfois vieillissant), participe à l'élévation du prix du marché de l'immobilier d'entreprises et freine le redéploiement ou le développement de certaines activités. Il ne permet pas non plus de compenser les espaces perdus par l'avancée du bureau et du grand commerce dans les pôles Est et Ouest.

Si ces derniers restent encore les principaux pôles industriels et artisanaux du territoire en volume, avec la Rade de Toulon, les deux pôles d'activités artisanales et industrielles en forte croissance sur le territoire sont aujourd'hui excentrés du cœur métropolitain, notamment à Signes. Faute de foncier disponible à court terme, à des prix acceptables, certains espaces d'activités localisés en dehors du territoire du SCoT pourraient constituer des espaces potentiels de relocalisation pour certaines activités endogènes qui ne trouvent plus de foncier adapté à leur activité, au sein du SCoT Provence Méditerranée.

4. LES PRINCIPALES OPPORTUNITES FONCIERES DU TERRITOIRE POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Aujourd'hui, les principales opportunités foncières pour le développement économique sont les suivants :

- Les centres-villes et notamment ceux de Toulon et La Seyne-sur-Mer pour la production de bureaux dans des opérations de renouvellement urbains ;
- Les grands sites à destination tertiaire (bureaux) en dehors des centres-villes et notamment les quartiers de gare ou bien desservis par les transports en commun : le Technopole de la Mer à Ollioules, la gare et Camp Laurent à La Seyne et le Roubaud à Hyères ;
- Le parc d'activité de Signes, sur le plateau et autour du circuit du Castellet. Le parc d'activités dispose aujourd'hui de 85 ha de foncier économique aménagé libre et, au-delà, d'un potentiel foncier évalué à environ 140 hectares brut. Le site accueille aujourd'hui environ 1 500 emplois. Son développement est à articuler avec de nombreux enjeux : accessibilité par la route et par les transports en commun, desserte par les réseaux numériques, insertion paysagère, préservation de la biodiversité, constitution d'une offre de logements à proximité en équilibre avec les emplois existants et à développer ;
- Le potentiel de renouvellement urbain dans les zones d'activités existantes et les zones à restructurer, comme la Baou à Sanary ou les Bormettes à La Londe ;
- Les extensions de zones d'activités, comme la Poulasse / les Anduès à Sollies-Pont, Le Pouverel à Cuers, les Pioux à La Farlède, Chemin Long à La Crau Pin Neuf et La Pabourette à La Londe, et Le Niel à Bormes-les-Mimosas...

Les 5 principaux enjeux :

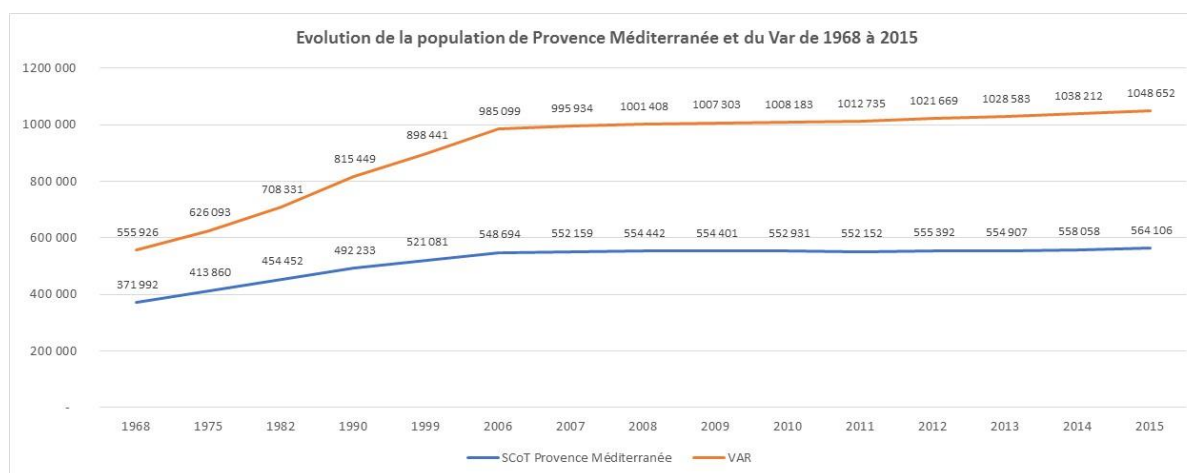
- Le maintien des centres-villes comme premiers espaces économiques, le développement **d'une offre d'immobilier tertiaire** dans les centres-villes et dans les quartiers de gares ;
- L'amélioration de la mixité fonctionnelle ;
- L'accompagnement de la poursuite de la **mutation des grandes polarités** commerciales du territoire, en maîtrisant leur développement pour limiter leur impact sur les centres-villes ;
- La préservation **des zones d'activités économiques** artisanales et industrielles du développement des activités tertiaires, notamment commerciale, mais également la requalification et l'optimisation du fonctionnement (modes doux, qualité des espaces publics...) des zones actuelles les plus anciennes ;
- Le **développement de capacités d'accueil** des activités artisanales et industrielles du territoire, en favorisant la requalification des principaux espaces économiques du territoire, en particulier les plus anciens, mais également en soutenant et permettant le développement de foncier dédié à court, moyen et long terme.

CONSTAT N°3 : UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET UN PARC DE LOGEMENTS QUI SE RECENTRENT SUR LA METROPOLE

1. LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE REPART DANS PROVENCE MEDITERRANEE ET RESTE SOUTENUE DANS LE MOYEN VAR

Une reprise démographique, après une décennie de fort ralentissement

En près d'un demi-siècle (de 1966 à 2015) la population de Provence Méditerranée est passée de 371 992 à 564 106 habitants, soit un gain moyen de 4 087 habitants par an, avec un rythme de croissance annuel moyen de +0,9 %.



Source : INSEE.

Toutefois, après le record des années 1960, la progression annuelle moyenne de population s'est lentement affaiblie, par paliers successifs, de 6 000 habitants supplémentaires entre 1968 et 1975 à 4 000 habitants entre 1999 et 2006. Ce long ralentissement s'est très nettement accentué entre 2009 et 2013 avec un gain inférieur à 100 habitants en moyenne par an, menant à une période (2006 – 2013) de quasi-stagnation.

Cette dynamique semble appartenir au passé puisqu'on note, depuis 2014 et surtout 2015, une nette reprise de la croissance, avec plus de 2 200 habitants supplémentaires en moyenne chaque année de 2010 à 2015. Ainsi, la croissance qui s'établissait à 0,13% de 2009 à 2013, repart à 0,4% de 2010 à 2015.

Une reprise qui profite à plus de 70% à la Métropole, qui tire à nouveau en avant la démographie

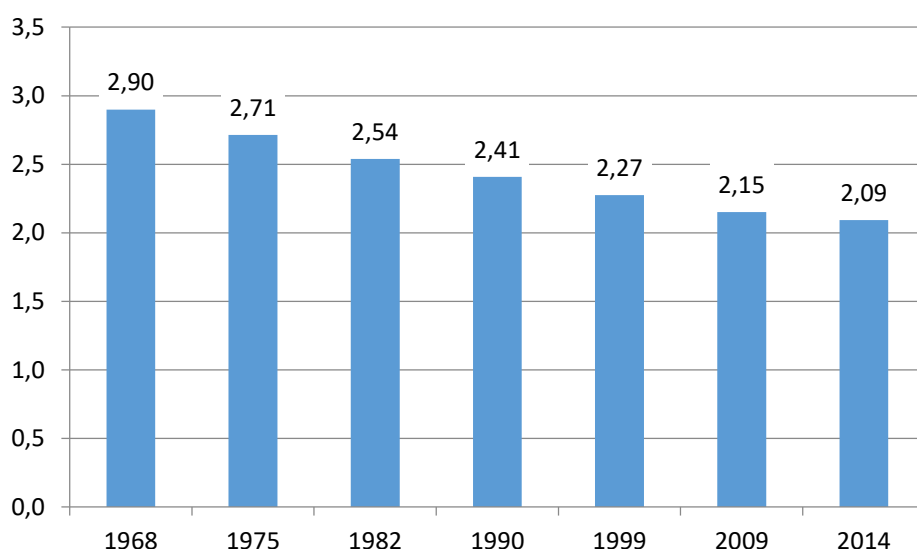
Cette reprise de la croissance démographique s'opère de manière inégale dans le territoire. Par territoires du SCoT, il apparaît que le gain de population :

- s'opère principalement dans Toulon Provence Méditerranée, l'EPCI qui gagne le plus d'habitants en valeur absolue (1 500 par an en moyenne de 2010 à 2015), notamment dans les grandes villes : Toulon (ville qui enregistre la plus forte croissance), La Seyne-sur-Mer, La Valette-du-Var et Hyères. Le taux de croissance démographique de la Métropole s'établit à 0,37% de 2010 à 2015 ;
- ralentit quelque peu mais reste soutenu dans la Vallée du Gapeau, avec 0,6% de croissance, tirée en avant notamment par La Farlède et Solliès-Pont ;
- reste bas dans Sud Sainte Baume, avec 0,18% de croissance, avec une différence entre les communes littorales et les rétro-littorales.
- redevient soutenue en Méditerranée Porte des Maures (0,9%), notamment à Cuers, Pierrefeu-du-Var et Bormes-les Mimosas.

Une taille moyenne des ménages en baisse entraînant, à population égale, des besoins en nouveaux logements

La taille moyenne des ménages est de 2,09 personnes par ménage en 2014. A l'instar de ce qui est observé ailleurs en France (et en Europe), sous les effets conjoints des décohabitations, des séparations, du vieillissement de la population, la taille moyenne des ménages est en baisse continue, passant d'environ 3 personnes en moyenne dans les années 1960 à presque 2 aujourd'hui. Cette dynamique entraîne une hausse du nombre de ménages engendrant, à population égale, des besoins en nouveaux logements.

Evolution de la taille des ménages de 1968 à 2014 dans Provence Méditerranée (source : INSEE)



Selon la structure du territoire, les tailles moyennes varient. Ainsi, les communes de moins de 20 000 habitants et retro-littorales accueillent les ménages familiaux (taille moyenne proche de 2,4 personnes par ménage), tandis que les communes plus urbaines et/ou littorales abritent davantage de petits ménages (proche de 2 voire en deçà de 2).

La diminution de la taille des ménages est la principale source des besoins en logement. En incorporant le renouvellement du parc sur lui-même, la seule stabilisation de la population suppose à l'horizon 2030 la production minimale d'environ 2 300 logements en moyenne chaque année.

Un âge moyen toujours plus élevé

Les habitants de Provence Méditerranée se distinguent des moyennes régionales et nationales par une surreprésentation du poids des seniors, poids qui s'accroît dans le temps. Ce phénomène s'alimente à la fois de l'héliotropisme et particulièrement celui des retraités (avec parfois un phénomène de reconversion de la résidence secondaire en résidence principale), du départ des jeunes bacheliers vers d'autres villes universitaires, sans qu'il y ait nécessairement de retour dans Provence Méditerranée et des migrations résidentielles des ménages familiaux vers le moyen-Var.

En 2014, près de 30% de la population a plus de 60 ans. Depuis la fin des années 1990, la proportion des plus de 60 ans est plus élevée que la proportion des moins de 20 ans. Le territoire du SCoT accueille ainsi en proportion moins de « jeunes » (moins de 30 ans) et d'« actifs » (30 – 60 ans) et davantage de « seniors » (+ de 60 ans) que la moyenne de la Région SUD-PACA, elle-même présentant un âge moyen plus élevé que la moyenne nationale.

La répartition territoriale des seniors est inégale : la part des 60 ans et plus est nettement plus élevée dans les communes littorales (plus de 40% à Bandol, Sanary et Le Lavandou) que rétro-littorales. Ce constat ne se vérifie toutefois pas pour les communes de Toulon et de la Seyne-sur-Mer, au profil plus jeune, qui présentent des taux de plus de 60 ans à un niveau égal à celui de la Région SUD-PACA.

Provence Méditerranée, un territoire d'accueil pour les petits ménages et les locataires

En termes de profil des personnes emménageant ou déménageant de Provence Méditerranée, vis-à-vis du statut d'occupation des logements enregistrés au moment du recensement, il apparaît que le territoire joue un rôle spécifique dans le parcours résidentiel des varois.

Ainsi, Provence Méditerranée (et en particulier les communes du cœur de la Métropole), est privilégié par les jeunes actifs, les personnes seules, les ménages monoparentaux et les personnes âgées. Ils y trouvent plus aisément qu'ailleurs dans le Var un parc de logements varié, notamment locatif, la proximité des emplois et des services.

A l'inverse, les autres territoires limitrophes de Provence Méditerranée (Val d'Issoles, Cœur du Var ...) jouent davantage un rôle d'accueil des familles avec enfants, qui y trouvent plus facilement, en accession, des maisons individuelles avec jardin.

2. UNE PRODUCTION DE LOGEMENTS QUI S'ACCROIT ET SE RECENTRE SUR LA METROPOLE

Provence Méditerranée compte en 2015 près de 352 709 logements⁹. Ce parc a progressé d'environ 3 100 logements supplémentaires par an de 1999 à 2015.

Cette période est marquée par une évolution sensible de la production de logements, qui connaît une augmentation à partir de 2005, mais surtout par un net recentrage de la production sur Toulon Provence Méditerranée. Là où la Métropole n'accueillait que 40% de la croissance de logements dans les années 1990 (pour environ 77% de la population), elle en accueille 50% dans le début années 2000, près de 65% dès 2005 et plus de 70% en 2015.

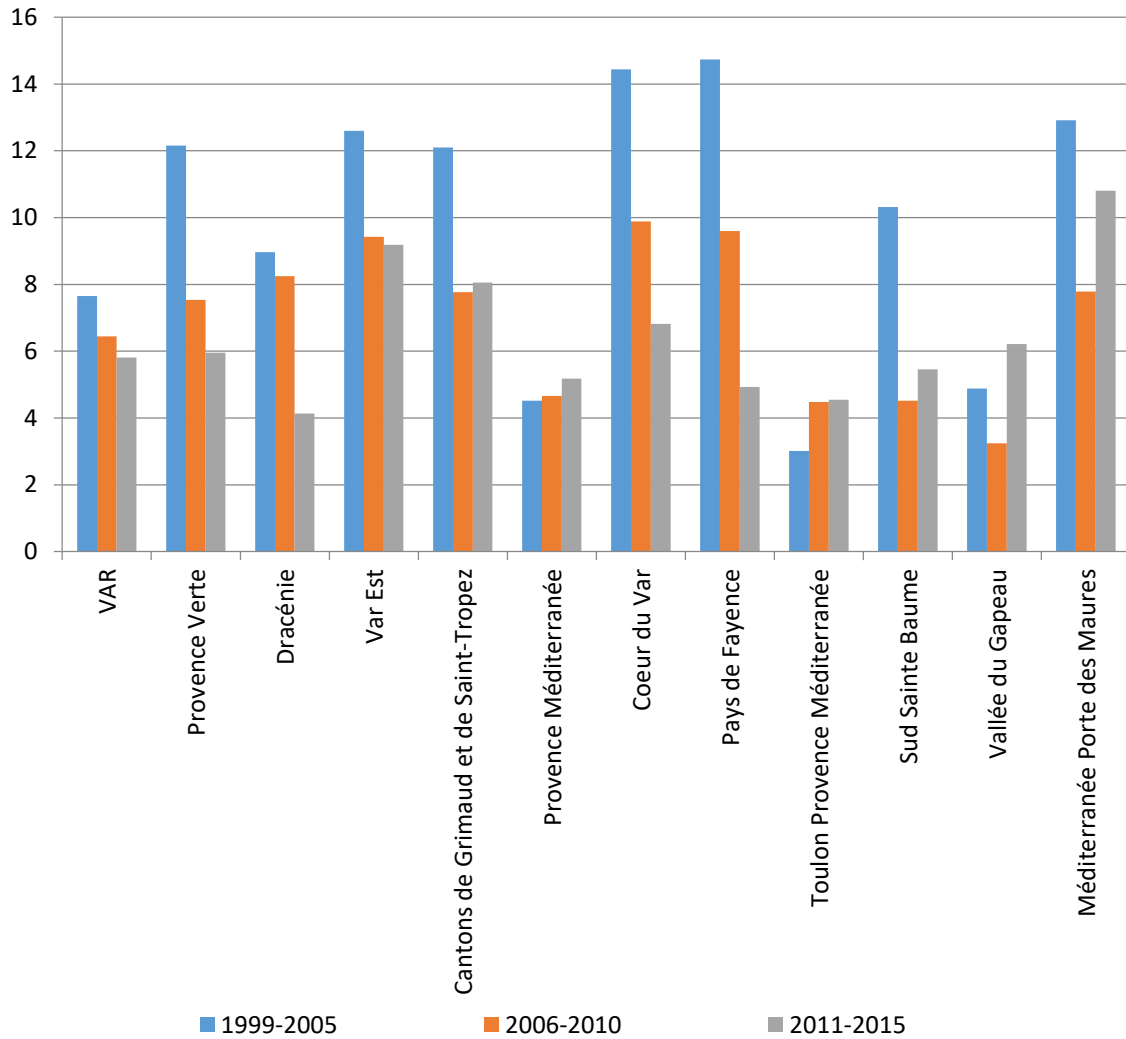
Enfin, malgré les efforts de production, Provence Méditerranée, en termes relatifs, apparaît en deçà de ce que produisent les autres territoires varois par rapport à leur population. Sur 2011-2015, Provence Méditerranée reste en dessous du taux de construction départemental (5,8 pour 1 000 habitants), avec 5,2 logements pour 1 000 habitants.

On notera néanmoins que le taux progresse depuis 2005. Cette hausse s'explique d'abord par le fort redémarrage des mises en chantier dans Toulon Provence Méditerranée, après un point bas en 2003. Dans les trois autres EPCI, la reprise a été plus tardive, faisant suite à une baisse entre le début des années 2000 et la période 2006-2010.

⁹ Les analyses concernant la structure du parc de logements et son occupation ont été réalisées à partir du Recensement de la population de l'Insee et des fichiers fiscaux de Filocom.

Taux de construction annuel moyen de logements pour 1 000 habitants

(source : CGDD/SOeS/SIDATEL, INSEE)



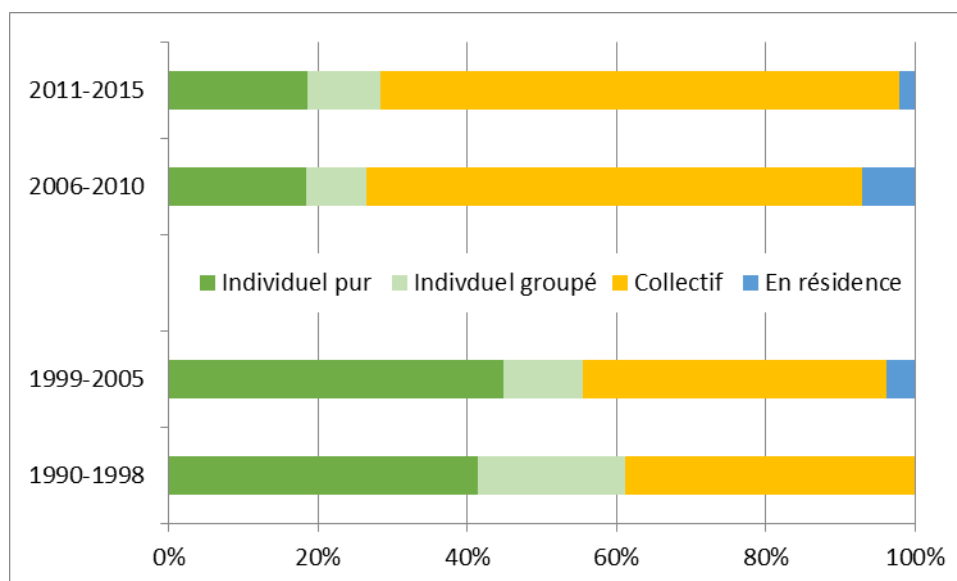
3. DES FORMES URBAINES PLUS ECONOMES EN ESPACE

Prédominante dans les mises en chantier jusqu'au milieu des années 2000, la part des maisons individuelles s'est depuis nettement contractée pour n'atteindre plus que 30% de la production sur la période 2011-2015, tandis que le collectif atteint 70% de la construction. Les formes les plus denses (collectif et individuel groupé) concentrent 80% de la production.

Si le parc de logements demeure à ce jour essentiellement collectif (61%), cette importante proportion ne se retrouve toutefois que dans Toulon Provence Méditerranée (66%). Dans Sud Sainte Baume et Méditerranée Porte des Maures, collectif et individuel s'équilibrent, tandis que dans la Vallée du Gapeau, à l'image des mises en chantier, le parc individuel est très largement représenté (71%).

Répartition de la production de logements dans Provence Méditerranée

(Source: CGDD/SOeS/SIDATEL, INSEE)



4. DES PRIX ELEVES, UNE BAISSSE DES LOGEMENTS VACANTS ET DES RESIDENCES SECONDAIRES

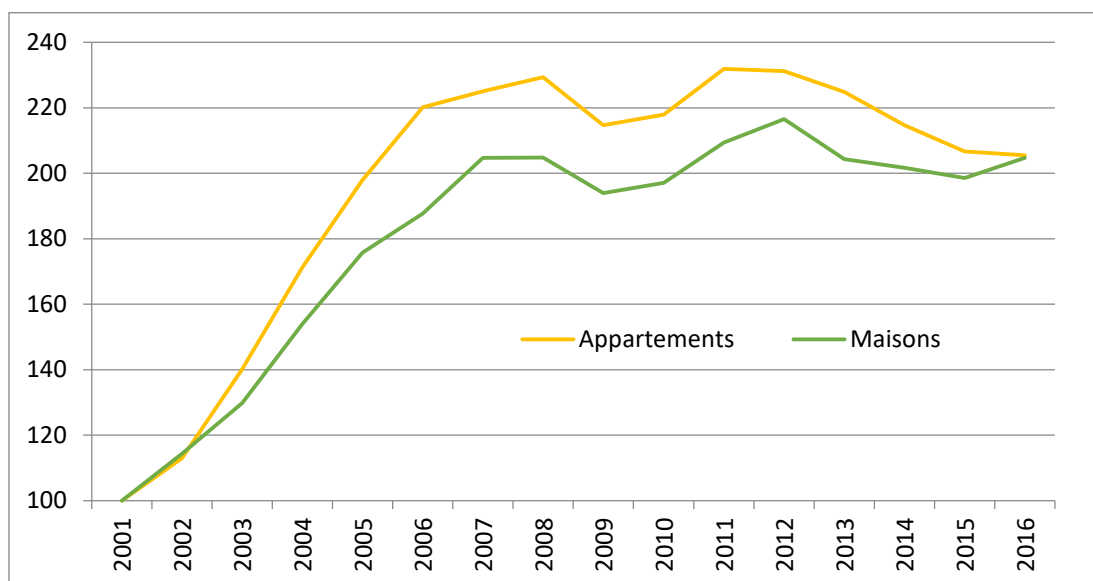
La déconnexion du coût du logement et des revenus bloquent les parcours résidentiels

L'envolée des prix de l'immobilier au début des années 2000 a été stoppée par la crise de 2008 mais n'est pas vraiment retombée depuis. Ce contexte a exacerbé les tensions du marché immobilier et grevé la capacité des primo-accédants à acquérir un bien dans le territoire, alimentant en partie le report sur les territoires périphériques du moyen-Var.

Quitter le domicile de ses parents, devenir locataire le temps des études ou à l'obtention d'un emploi stable, déménager dans un logement plus grand à la naissance des enfants, accéder à la propriété pour « être chez soi » et se constituer un patrimoine... autant d'étapes de la vie qui, pour certains ménages, se heurtent aux prix élevés et à une offre de logements insuffisante et parfois inadéquate.

Evolution des prix des appartements et maisons dans l'ancien dans Provence Méditerranée

(Sources : MIN.not Perval, INSEE DGFIP)



En valeur absolue, les prix des logements anciens dans Provence Méditerranée ont augmenté entre 2001 et 2012 de +128% pour les appartements et +115% pour les maisons, évolutions supérieures à celles observées sur l'ensemble du département et en région SUD-PACA. Après une inflexion entre 2009 et 2010, ils sont repartis à la hausse même si l'on note, depuis 2012, un repli.

Parallèlement, les revenus des ménages n'ont progressé que de 29% entre 2001 et 2011.

Les ménages résidant dans Provence Méditerranée sont ainsi victimes d'un effet ciseau : des revenus plus faibles et des prix de l'immobilier plus élevés qu'ailleurs. Trois conséquences à cela : un pouvoir d'achat immobilier grevé, des choix résidentiels sous contraintes et des migrations domicile-travail importantes.

En effet, si les territoires voisins ont aussi connu un fort essor des prix, les niveaux atteints restent en deçà de ceux de Provence Méditerranée, sur lequel un appartement ancien vaut, en 2016, en moyenne 2 847 €/m² contre 1 802 €/m² dans Cœur du Var et 1 877 €/m² dans Provence Verte. Quant aux maisons, elles valent en moyenne 400 000 € dans Provence Méditerranée, contre 240 000 € dans le Moyen-Var.

Un taux de vacance des logements révélateur d'un marché tendu

a) Un taux de vacance moyen, en légère baisse

Les logements vacants, environ 23.000, représentent en 2014 un niveau de vacance de 7% du parc. Ce taux est révélateur d'un marché relativement tendu, un taux entre 6% et 8% de vacance étant le minimum pour assurer la fluidité nécessaire au marché. Ce taux est en légère baisse, puisqu'il était de 7,3% en 1999.

Le taux le plus élevé se situe dans Toulon Provence Méditerranée, et notamment dans les grandes villes, au regard des dynamiques d'exode urbain qui les ont marquées au cours des décennies passées. Le taux de logements vacants dans les grandes villes, et notamment Toulon, sont aujourd'hui en baisse sous l'effet conjoint de la pression immobilière et des politiques publiques de rénovation.

b) Un stock de vacance structurelle qui équivaut à une année et demi de production neuve

Enfin, on notera que 57% des logements vacants sont inoccupés depuis moins d'un an. Pour un grand nombre d'entre eux, il est possible que la vacance résulte uniquement de la mobilité des ménages (vacance frictionnelle) et ne se traduise réellement que par quelques jours ou semaines d'inoccupation.

En revanche, 19% de ces logements sont vacants depuis plus de 3 ans. Il s'agit de logements anciens (près de 40% de ce parc datent d'avant 1949), avec probablement un faible niveau de confort, pour certains proches de l'insalubrité.

Difficilement mobilisables en l'état pour loger des ménages en demande, ils nécessitent un repérage précis et des travaux lourds. Cette vacance, dite structurelle, concernent environ 4.500 logements. Si elle n'équivaut qu'à 1% du parc total, elle représente tout de même, au rythme moyen de ces dernières années, près d'une année et demie de production neuve.

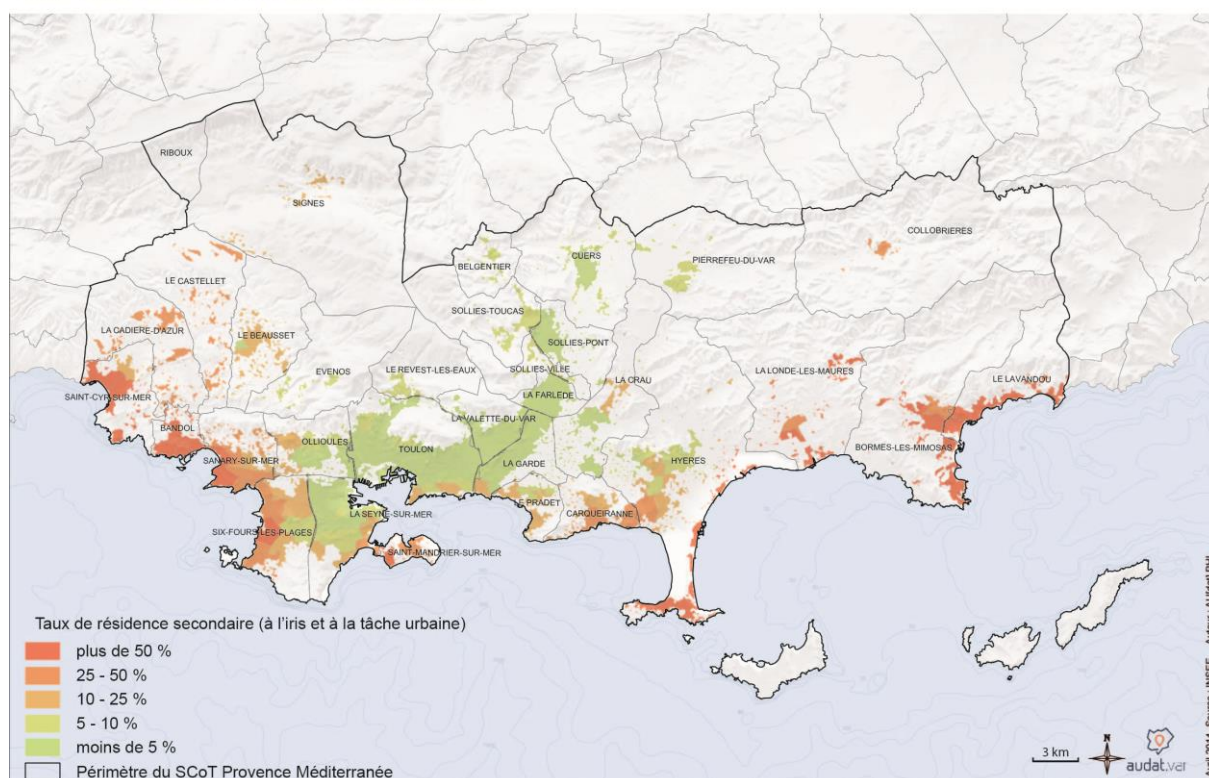
Un parc de résidences secondaires importants

Avec 20,1 % de résidences secondaires, le territoire de Provence Méditerranée affiche un taux quasiment deux fois supérieur au taux constaté à l'échelle nationale (le pays compte environ 9% de résidences secondaires). Cette situation, qui exacerbe les tensions sur le marché de la résidence principale, est plus marquée sur le littoral et particulièrement ceux de Sud Sainte-Baume et de Méditerranée Porte des Maures (respectivement 40% et 52% en 2014). Dans ces territoires, les communes balnéaires connaissent des situations où les taux de résidences secondaires dépassent les 50%, avec un pic au Lavandou au-delà de 70%. Certains secteurs rétro-littoraux peuvent aussi être impactés : c'est le cas notamment dans les villages perchés de Sud Sainte Baume (La Cadière, Le Castellet) ou de Collobrières dans les Maures.

Dans la Métropole de Toulon Provence Méditerranée, si le taux moyen est plus proche de la moyenne nationale (11,4%), il cache des concentrations importantes sur certains secteurs littoraux, notamment au Bruscat à Six-Fours-les-Plages, à Saint-Mandrier-sur-Mer, aux Sablettes – Mar Vivo à La Seyne, au Mourillon à Toulon, à Sainte Marguerite à La Garde, La Garonne au Pradet, les communes de Carqueiranne et d'Hyères, notamment sur Giens et la presqu'île. Dans la Vallée du Gapeau enfin il est significativement plus bas.

Le taux de résidences secondaires est stable depuis 1999. Il est en légère baisse dans Toulon Provence Méditerranée, Sud Sainte Baume et Vallée du Gapeau et en légère hausse en Méditerranée Porte des Maures.

Taux de résidence secondaire dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



5. LE LOGEMENT SOCIAL : UNE OFFRE EN HAUSSE, DES BESOINS IMPORTANTS

Avec 74% des locataires du secteur privé présentant des conditions de ressources leur permettant de prétendre à un logement social et 29% sous le seuil de pauvreté (contre 10% chez les propriétaires occupants), les résidents du parc privé souffrent également d'un déficit de solvabilité face à des loyers élevés et en progression.

Le marché locatif privé quant à lui connaît une forte mobilité, 44% des locataires du parc privé occupent leur logement depuis moins de deux ans, c'est sur ce segment du parc que les moins de 25 ans, souvent très mobiles, sont les plus nombreux. Il peut être appréhendé comme un marché transitoire à un changement de vie (décohabitation, divorce, mutation) ou de statut d'occupation.

Début 2016, on dénombre par ailleurs près de 18.000 demandeurs actifs de logements sociaux sur Provence Méditerranée. Près de 45% de ceux-ci sont des locataires du parc locatif privé. Or, le parc social est proche de la saturation et les rotations peu nombreuses. Les logements disponibles à la location sont rares (2,5% du parc). Les mises en service s'accroissent toutefois depuis 2005.

L'offre de logements sociaux est de l'ordre de 35 171 logements en 2016, ce qui représente un peu moins de 13% des résidences principales. Cette offre est par ailleurs fortement concentrée dans la Métropole. Enfin, notons que face à cette offre insuffisante et pas toujours adaptée aux profils des demandeurs (un exemple : 8% seulement de studios pour 36% de personnes seules) et aux conditions économiques et immobilières, nombre de ménages se retrouvent dans un logement qui ne correspond plus à leur situation personnelle, familiale ou professionnelle sans pouvoir en changer.

Parc de logements locatifs sociaux en 2016 :

EPCI	Résidences Principales	Logements locatifs sociaux	Part des LLS
CA. TPM	210 816	31 253	14,8%
CC. VDG	12 856	772	6%
CA. SSB	30 781	1 424	4,4%
CC. MPM	20 954	1 772	8,2%
Provence Méditerranée	272 700	35 171	12,7%

Source : DDTM Var, 2016

Au regard de l'article 55 de la loi SRU, les communes de plus de 3 500 habitants comprises dans une agglomération ou un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, doivent faire état en 2025 d'un parc de résidences principales composé d'au moins 25% de logements locatifs sociaux.

L'application de cette loi sur le parc actuel suppose, à parc de logement égal sur la base de 2016, la production d'environ 35 000 logements locatifs sociaux à l'horizon 2025. On notera par ailleurs que cet objectif ne sera pas nécessairement rencontré par la seule construction neuve, des logements du parc privé pouvant, par rachat / réhabilitation ou par conventionnement avec le bailleur, accroître l'offre sociale sans nouvelle construction.

Les 5 principaux enjeux :

- La maîtrise des migrations résidentielles des actifs vers le moyen-Var et l'accueil des actifs dans Provence Méditerranée pour le maintien de la diversité sociale et générationnelle ;
- La **poursuite du recentrage** de la production de logements dans la Métropole, afin de maîtriser l'étalement urbain et l'allongement des distances domicile-travail ;
- La poursuite de la production de formes urbaines économes en espaces ;
- La **réhabilitation et l'amélioration du parc de logements**, pour accompagner la dynamique de recentrage et lutter contre la vacance structurelle ;
- La **fluidité des parcours résidentiel**, par la réponse aux divers besoins en logements (production des divers types de logements à un niveau suffisant, production de logements sociaux).

CONSTAT N°4 : LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES MODES ACTIFS PROGRESSE EN CŒUR METROPOLITAIN

La mobilité des habitants de Provence Méditerranée présente des caractéristiques et des évolutions semblables à celle des agglomérations de même taille. Le nombre de déplacements par personne et par jour s'élève à près de 3,8 déplacements. La motorisation des ménages est toujours en hausse mais ralentit et l'usage de la voiture tend à diminuer en zone urbaine, notamment dans le cœur de la Métropole, tandis que les transports en commun et les modes actifs (vélos, marche à pied) y sont de plus en plus sollicités.

Les déplacements liés au travail ne sont plus majoritaires, mais continuent de structurer une grande part des flux quotidiens. La diversification des motifs de déplacements, avec une part importante des achats et des loisirs, ainsi que la proportion importante de séniors sur le territoire, entraînent de nouvelles pratiques de mobilité qui s'étalent sur l'ensemble de la journée. Enfin, le tourisme participe aussi à cette diversification des motifs et des flux.

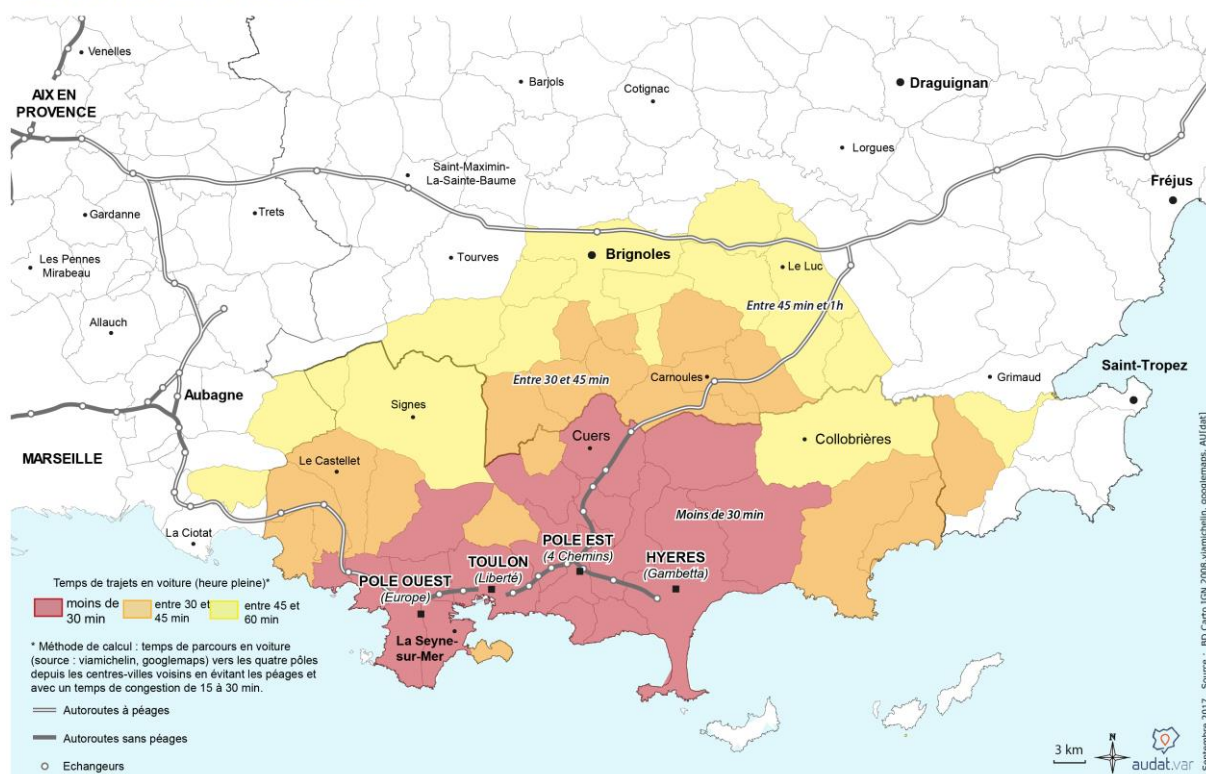
1. DES FLUX QUI SUIVENT L'OFFRE ROUTIERE ET AUTOROUTIERE ET STRUCTURENT UN GRAND BASSIN DE VIE

Une hyper accessibilité routière et autoroutière, facteur d'étalement urbain

Avec un réseau autoroutier gratuit sur la quasi-totalité du territoire et proposant 20 échangeurs, la route offre des possibilités de déplacements particulièrement attractives dans Provence Méditerranée. Cette forte accessibilité autoroutière (90 % des habitants résident à moins de 15 minutes en voiture d'un échangeur) a structuré et structure encore les choix résidentiels et les implantations économiques.

L'analyse isochrone montre que les quatre principaux pôles d'emplois (+ de 10 000 emplois : pôle Ouest, Toulon, pôle Est, Hyères) sont accessibles en moins d'une heure, en période de pointe, depuis un vaste bassin de vie allant de Ceyreste à l'ouest, à La Môle à l'est et à Brignoles au nord. Au gré des opportunités foncières et du coût du foncier, les territoires de la Vallée du Gapeau, de Sud Sainte-Baume, de Méditerranée Porte des Maures mais aussi de Cœur du Var et du Val d'Issole ont ainsi accueilli une croissance démographique et résidentielle forte.

Accessibilité en 30-45-60 minutes de voiture aux grands pôles d'emplois du SCoT Provence Méditerranée



Une distance domicile – travail moyenne de l'ordre de 10 km, inférieure à la moyenne nationale

Ces phénomènes d'étalement résidentiel tendent aujourd'hui à ralentir au sein de Provence Méditerranée (baisse de la consommation d'espace, recentrage de la production de logements sur la Métropole) mais se poursuivent au nord, dans les secteurs du Val d'Issole et du Cœur du Var.

Dans le même temps, on observe que l'emploi n'a pas suivi ces logiques centrifuges de manière aussi forte, et reste très majoritairement concentré dans le cœur de la Métropole (même si, au sein de celui-ci, on observe des phénomènes de relocalisation du centre vers les périphéries).

Cette combinaison d'étalement résidentiel et de concentration d'emploi génère des déplacements domicile-travail qui s'allongent. Toutefois, les distances moyennes domicile-travail dans Provence Méditerranéenne, de l'ordre de 10km, restent inférieures à celles constatées au niveau national (15km), et dans un ordre de grandeur qui laisse un potentiel important de transfert vers les modes alternatifs à la voiture (notamment transports en commun et vélo).

Par ailleurs, le territoire n'est pas égal devant cette moyenne : si les actifs habitant Toulon Provence Méditerranée trouvent pour l'essentiel un emploi dans un rayon moyen de 7 à 8 km (soit de l'ordre de 20 /25 minutes en transports en commun ou en vélo sur un parcours sécurisé), les habitants des EPCI voisins parcourent en moyenne plus de 15km pour se rendre au travail - plus encore pour les habitants du moyen-Var. Soit des distances où seuls les transports en commun interurbains (train -lorsqu'il est présent- et autocars), mais aussi les pratiques de covoiturage, peuvent encore constituer une alternative envisageable au quotidien pour le plus grand nombre.

On notera enfin que les secteurs périphériques non polarisés par la Métropole enregistrent des distances moyennes domicile-travail équivalentes à celles des habitants de TPM. C'est le cas notamment à Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou ou Collobrières, trop éloignées et plus autonomes.

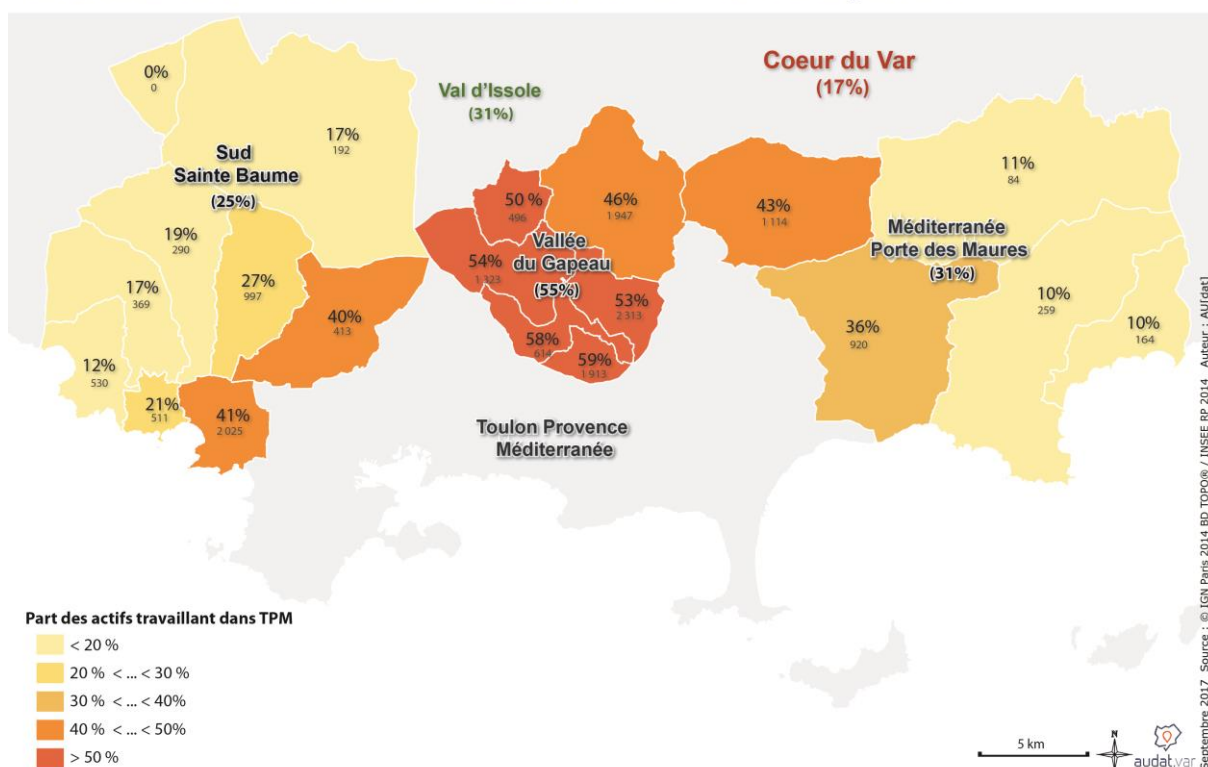
Des flux domicile-travail polarisés par la Métropole

L'analyse des flux domicile-travail montre que :

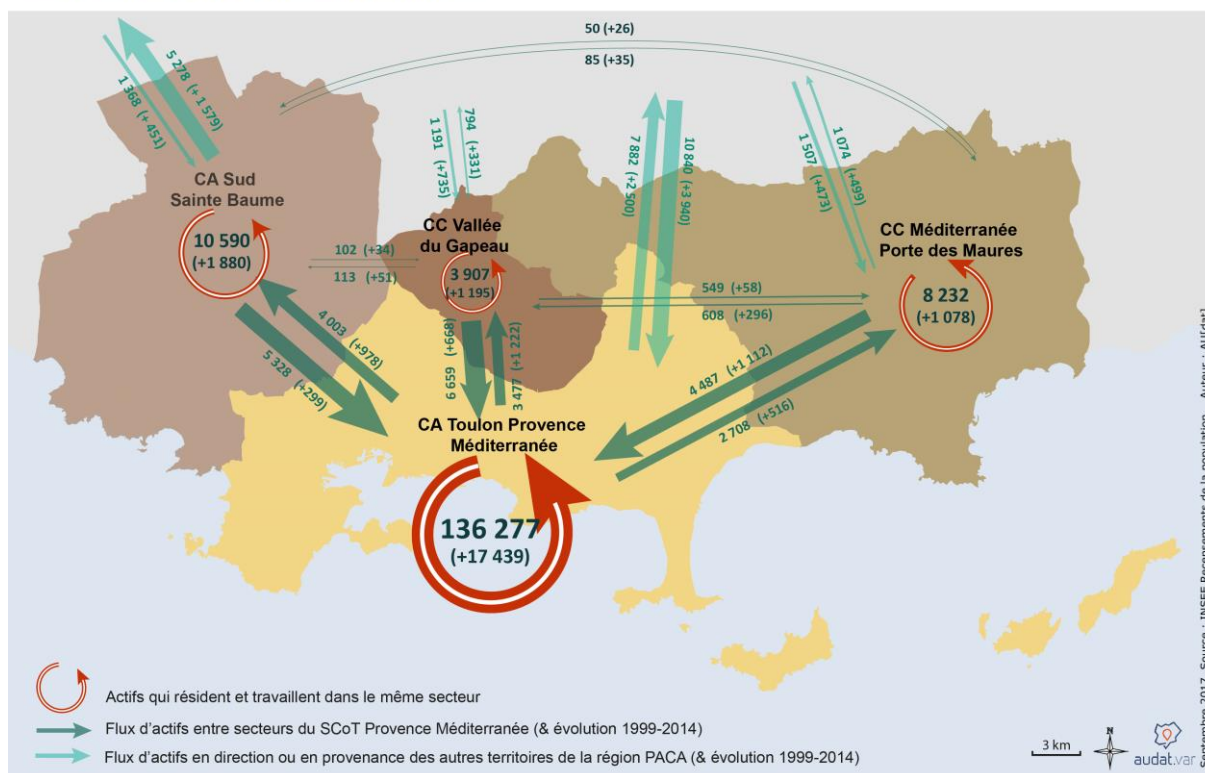
- plus de la moitié (56 %) des actifs habitant une commune de la Vallée du Gapeau effectuent chaque jour la navette vers Toulon Provence Méditerranée.
- Les actifs habitant une commune de Sud Sainte-Baume sont fortement bi-polarisés entre les Bouches-du-Rhône (23% des actifs y travaillent) et Toulon Provence Méditerranée (23% également).
- Plus de la moitié des actifs (58%) résidant dans Méditerranée Porte des Maures travaillent dans leur territoire, une moyenne masquant une situation des communes de l'ouest (Cuers, La Londe-les-Maures, Pierrefeu) très polarisées par la Métropole, tandis que les communes de l'est (Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou et Collobrières) sont plus autonomes.
- Enfin, les actifs habitant une commune de Toulon Provence Méditerranée travaillent très majoritairement dans Toulon Provence Méditerranée.

Taux de dépendance des territoires voisins vis à vis de TPM

Part et volume des actifs travaillant dans TPM en 2014 - flux internes à la région PACA



Flux domicile-travail dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Des déplacements aux motifs diversifiés

Les déplacements liés au travail restent les plus longs en termes de distances totales parcourues mais ne constituent plus le premier motif de déplacement (17 % des déplacements)¹⁰. Les achats arrivent en tête (23 % des déplacements) et représentent avec l'accompagnement (16 %), les visites (8,8 %) et la santé (5,9 %) près de 54 % des déplacements. Les loisirs et les promenades prennent également une place non négligeable avec près de 15 % des déplacements.

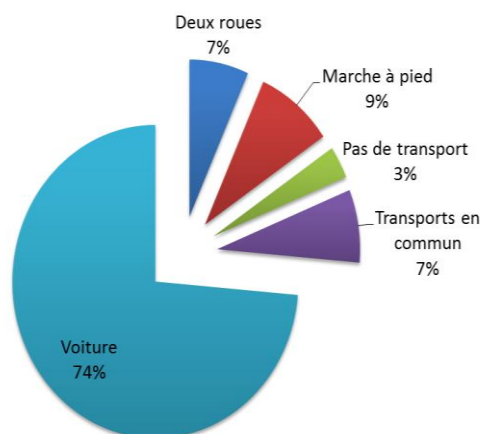
Si cette diversification des motifs de mobilité a des répercussions importantes sur les horaires de déplacements, les pics de déplacements aux heures de pointes du matin (7h – 9h) et du soir (16h30-18h30) restent présents. Néanmoins, les flux tendent à s'étaler tout au long de la journée avec des déplacements pour motifs achats, loisirs, promenade, visites qui se réalisent principalement aux heures creuses entre 9h et 11h et 14h et 16h.

La voiture reste le mode de transport le plus plébiscité pour l'ensemble des déplacements (61 % des déplacements du SCoT se réalisent en voiture) et notamment pour se rendre au travail (73 % des déplacements).

2. LA VOITURE RESTE LE MODE DOMINANT, NOTAMMENT POUR LES FLUX DOMICILE – TRAVAIL

Se rendre à son travail reste le parcours le plus structurant, en termes de distance parcourue et de temps de transport. Pour environ $\frac{3}{4}$ des actifs, la voiture est l'« outil » privilégié pour aller au travail. Le deuxième mode le plus utilisé, loin derrière, est la marche à pied (9%), suivi de peu, et à part égale, par le deux-roues (motorisé ou non) et les transports en commun. On notera enfin que 3% des actifs ne déclarent pas de transport (actifs logés sur le lieu d'emploi ou travaillant à domicile).

¹⁰ Exploitation Enquête Ménages Déplacements 2008.



Mode de déplacement privilégié des actifs résidents pour les trajets domicile-travail (INSEE)

On notera également que 85% des distances parcourues, tous motifs confondus, par les actifs résidant sur le territoire sont réalisées en voiture, 4,9% sont réalisées en deux-roues motorisés (2RM), 2,1% en vélo et 3,7% en transports en commun (TC)¹¹. Les actifs réalisent en moyenne 27,8 kilomètres par jour, dont 23,6 km en voiture. A noter que Toulon affiche la part modale du vélo sur les trajets domicile travail la plus élevée des grandes villes de PACA (3%).

Le profil des déplacements des retraités résidents du SCoT est sensiblement différent de celui des actifs. Les retraités parcourent en moyenne 13,0 kilomètres par jour, tous motifs confondus. 81% des distances parcourues sont réalisées en voiture et 5,4% en transports en commun¹². La marche à pied est sensiblement plus importante dans le profil de déplacement des retraités que dans celui des actifs (10% contre 2% ou 1,3 kilomètre par jour contre 0,6 pour les actifs).

3. UN RESEAU VIAIRE INSUFFISAMMENT MAILLE

L'important usage de la voiture a pour conséquence une pression toujours plus forte sur les infrastructures autoroutières et routières qui, par un manque de maillage et notamment sur le cœur d'agglomération (insuffisance des franchissements Nord-Sud de l'autoroute et de la voie ferrée, des voies de contournement des grands centres urbains, des voies de desserte interquartiers,...), cumulent les fonctions de support des flux de transit, de flux de bassin de vie et de flux locaux.

Ce manque de maillage du réseau viaire entraîne une forte concentration des flux sur seulement quelques axes qui deviennent rapidement congestionnés, pénalisant automobilistes, transports en communs et territoires limitrophes qui accueillent un report des flux de transit sur des voiries non aménagées à cet effet.

Ainsi, le réseau viaire structurant et le réseau autoroutier aux entrées Est et Ouest de l'agglomération se retrouvent en limite de capacités aux heures de pointes sur de nombreux secteurs :

- A l'Ouest entre l'échangeur de Chateaufallon et l'entrée dans Toulon avec près de 100 000 véhicules par jour dans les deux sens ;
- A l'Est, de Solliès-Pont à l'échangeur du Tombadou avec plus de 100.000 véhicules par jour dans les deux sens ;
- Aux entrées Est et Ouest de Hyères avec 50 000 véhicules par jour ;
- Au niveau des échangeurs de Camp Laurent, Chateaufallon, Tombadou, Les Fourches, La Bigue et La Farlède qui jouent également un rôle de franchissement Nord-Sud de l'autoroute ;

¹¹ 2,2% des distances sont parcourues en transports en commun urbains (TC U.) et 1,5% en transports en commun interurbains (TC I.)

¹² 3,5% en TC urbains et 1,8% en TC interurbains

- Au niveau de la traversée du centre-ville de La Seyne-sur-Mer.

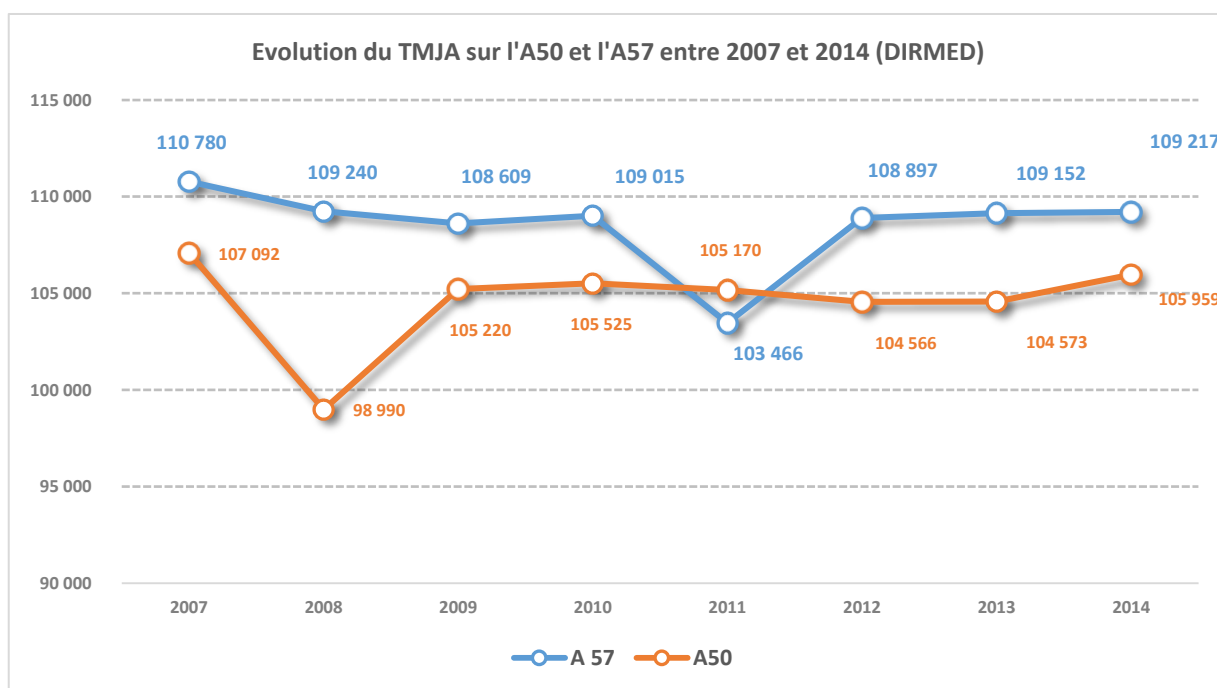
Ces problèmes de capacités sont exacerbés en période estivale sur le bassin hyérois mais également aux abords des pôles balnéaires et maritimes.

L'ouverture du second tube de la traversée de Toulon en mars 2014 a néanmoins offert de nouvelles capacités au réseau autoroutier et a pu faciliter les déplacements Est-Ouest ainsi que l'accès au centre-ville de Toulon. D'autres projets à 5 ans viendront également renforcer les capacités du réseau autoroutier et routier : échangeur Ollioules/Sanary, élargissement à 2 fois trois voies de l'A57, doublement de la RD 26,...

4. DES COMPORTEMENTS QUI EVOLUENT

L'usage de la voiture et l'équipement des ménages en véhicule se stabilisent voire diminuent sur certains secteurs. A l'instar d'autres agglomérations françaises, Provence Méditerranée connaît les prémices d'un changement des comportements.

En effet, sur les grands itinéraires, eu égard aux limites de capacités des infrastructures, le trafic routier n'augmente que légèrement de 2010 à 2014 sur l'A50 (Toulon – Marseille), suite aux travaux d'élargissement, et se stabilise sur l'A57 et sur l'A570 (Toulon – Hyères). Le trafic stagne également sur le réseau départemental : RD 98, RD 559, RD 26, RD 11,...



La motorisation et la multimotorisation des ménages qui connaissaient encore des croissances fortes entre 1999 et 2006 (+22% de ménages multimotorisés), ralentissent fortement entre 2008 et 2013 (+3,5% de ménages multimotorisés).

Corolairement, on constate dans le cœur de la Métropole une diminution de la part modale de la voiture, au bénéfice de la marche à pied, des deux-roues et du transport en commun qui, grâce aux nombreux investissements consentis, enrayent leur chute historique. En dehors du cœur de la Métropole, les principaux changements constatés portent sur l'essor de la pratique du covoiturage.

5. UN POTENTIEL IMPORTANT POUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORT EN COMMUN

Dans Toulon Provence Méditerranée : le réseau Mistral

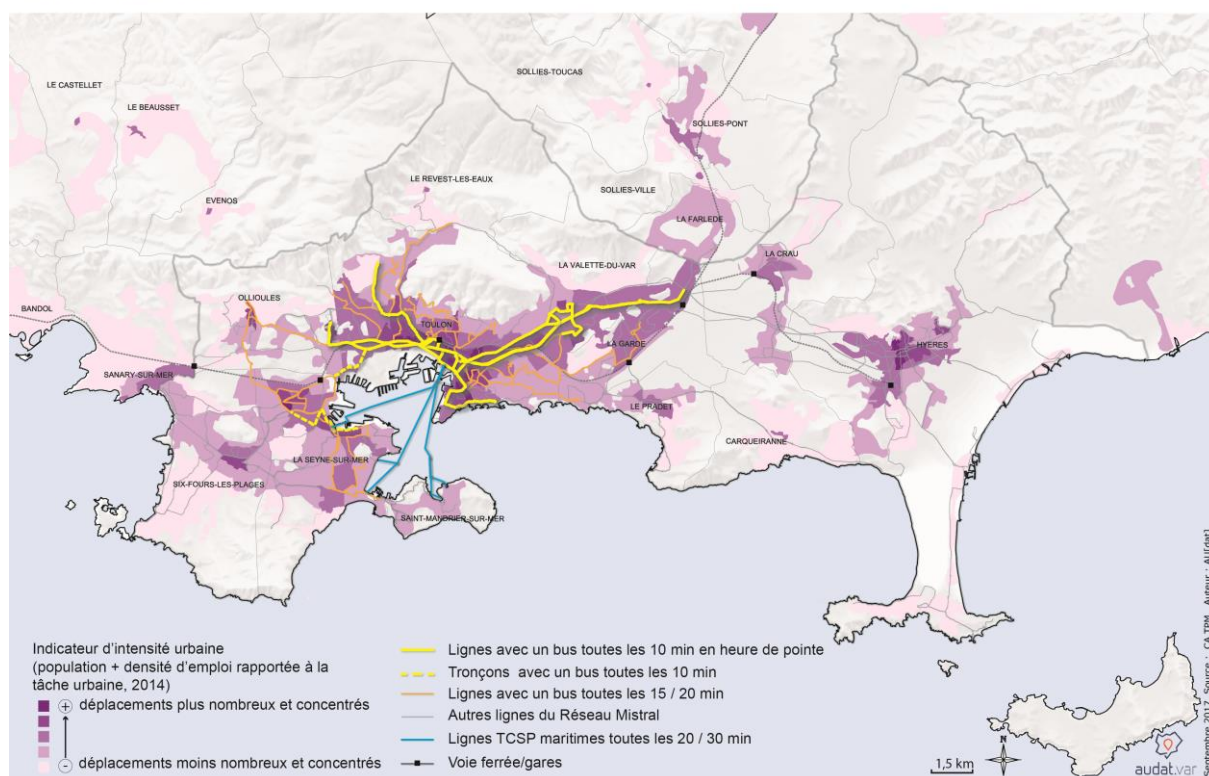
a) Un réseau structurant dans le cœur d'agglomération ...

Le territoire de Toulon Provence Méditerranée bénéficie de la desserte du réseau Mistral de bus et bateau-bus, qui déploie 56 lignes de bus et 3 lignes de bateau-bus. Il a transporté près de 30 millions de passagers en 2014.

L'analyse des fréquences fait ressortir :

- 4 lignes qui offrent une fréquence d'un bus au moins toutes les 10 / 15 minutes : les lignes 1, 3, 6 et U, qui desservent les communes de Toulon, La Valette-du-Var et Ollioules (technopole de la Mer) ;
- 7 lignes (6 terrestres et 1 maritime) offrant une fréquence entre 15 et 20 min : les lignes 8, 8M, 9, 12, 15, 18, 19, qui desservent les communes de Toulon, La Garde, Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier-sur-Mer ;

Intensité urbaine et fréquence de l'offre en transport en commun le réseau Mistral



- les autres lignes du réseau qui offrent de fréquences au-delà d'un bus ou bateau-bus toute les 20 min

Le réseau le plus « structurant », composé des lignes à 10 / 15 minutes et des navettes maritimes, dessert près de la moitié des habitants de Provence Méditerranée.

➔ ... qui offre un important potentiel permettant de l'étendre et de le compléter

De nombreux secteurs présentant une intensité urbaine forte présentent un potentiel intéressant pour une desserte accrue et notamment :

- La desserte interne du grand centre-ville d'Hyères,

- l'ouest de la Métropole, à savoir Six-Fours / La Seyne / Saint-Mandrier-sur-Mer / Ollioules, (115.000 habitants et 35.000 emplois).
- Le centre-ville élargi de La Garde (y compris La Planquette, le Lycée du Coudon, la gare ...)

➔ Un réseau qui souffre de la congestion

Le réseau est pénalisé par le manque de sites propres et de priorité aux carrefours, ne permettant pas de donner aux transports en commun un avantage concurrentiel sur la voiture.

Sur l'ensemble du territoire : le TER et le réseau des autocars interurbains.

Le territoire est traversé par une ligne ferroviaire qui dessert le territoire depuis Saint-Cyr-sur-Mer jusque Cuers, avec une branche depuis La Pauline jusqu'Hyères. L'infrastructure ferroviaire dessert ainsi l'ensemble des espaces bâtis les plus denses du territoire. Toutefois, de nombreuses gares sont, pour des raisons historiques, implantées à l'écart des centres-villes. Elles peuvent toutefois présenter un potentiel intéressant pour une valorisation foncière et permettre une meilleure cohérence urbanisme – transport.

La fréquence proposée est d'environ deux trains par heure aux heures de pointe de Saint-Cyr à Hyères *via* Toulon, mais elle chute à environ un train par heure de Toulon à Cuers sans cadencement réel.

Concernant le réseau des autocars interurbain, dont Toulon représente un des principaux pivots, 33 liaisons irriguent l'agglomération, organisées de la façon suivante :

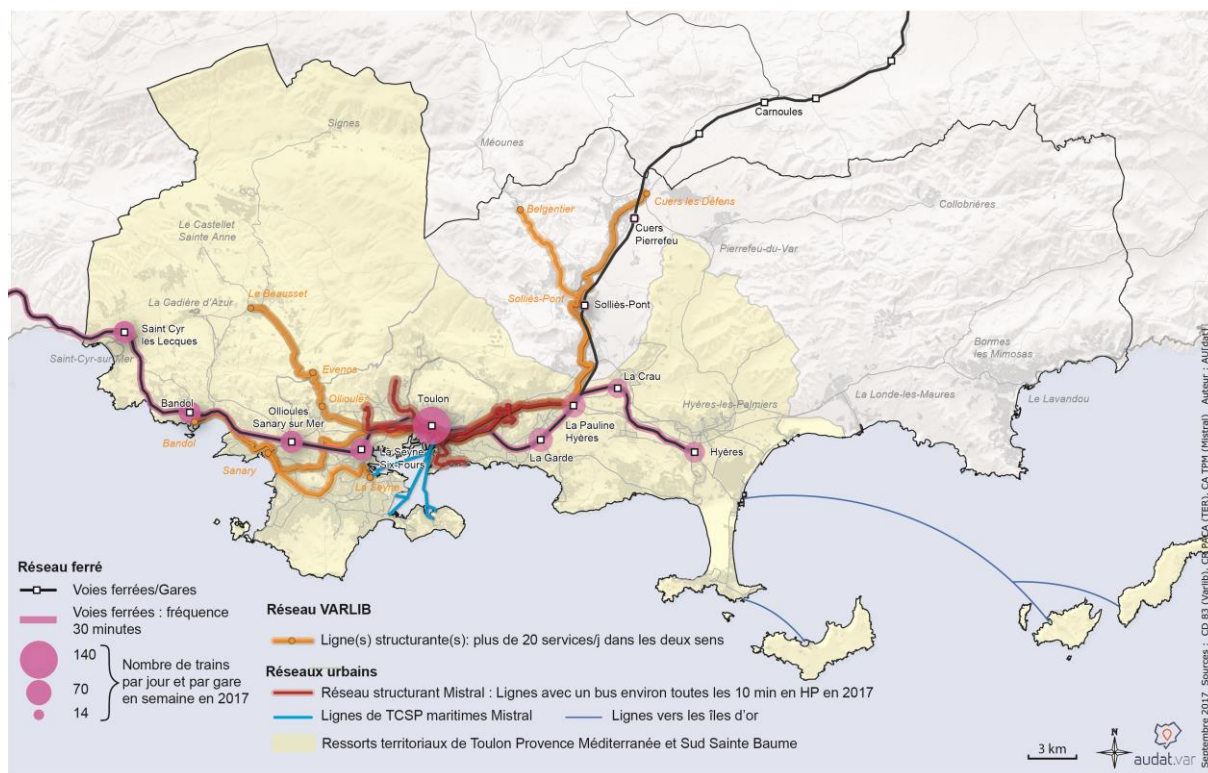
- 15 lignes à vocation scolaire (sans limitation d'accès) qui comptabilisaient 422 000 voyages en 2014, dont 94% de scolaires.
- 18 lignes commerciales avec une fréquentation annuelle qui s'élevait en 2014 à 1 157 000 voyages, dont 32% de scolaires : 11 lignes régulières commerciales assurent des liaisons directes entre les territoires voisins et la ville de Toulon. On compte également 7 lignes supplémentaires qui font terminus dans les 2 pôles urbains de la couronne : 2 lignes à l'ouest assurent des liaisons entre le territoire de Sud Sainte Baume et La Seyne, et 5 lignes à l'est qui relient les habitants du nord (3 lignes) et de l'est du SCoT à la commune d'Hyères (2 lignes).

On notera que 5 lignes comptabilisent les 2 tiers de la fréquentation : sur les 18 lignes commerciales qui desservent le territoire, les lignes Brignoles – Toulon, Saint-Tropez – Toulon (2 lignes), La Croix-Valmer Toulon et Saint-Maximin – Toulon ont enregistré 676 000 voyages en 2014 soit 66% de la fréquentation annuelle des lignes commerciales. La commune de Toulon enregistre 22% des montées (29% des montées « voyageurs », 14% des montées « scolaires »).

En observant les fréquences, 4 axes principaux de desserte apparaissent (avec aux heures de pointes environ 2 autocars par heure) :

1. Le Beausset – Toulon
2. Saint-Cyr-sur-Mer – Toulon
3. Cuers – Sollies-Pont – Toulon
4. Belgentier – Sollies-Pont – Toulon

Réseaux structurants de transports en commun du SCoT Provence Méditerranée en 2017



Un manque de coordination entre les trois Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

Enfin, à l'heure où les déplacements des usagers dépassent les périmètres institutionnels d'organisation des transports, l'offre de transport en commun souffre également d'une faible articulation entre les AOM du territoire, tant sur la coordination des horaires au niveau des gares et des pôles de correspondance (ce qui génère des temps de correspondance dissuasifs), que sur la signalétique, la billetterie ou encore les accès piétons et vélos.

Une accessibilité par les transports en commun à développer

Si la Métropole Toulon Provence Méditerranée bénéficie du maillage dense des bus et bateau-bus du réseau Mistral, les autres secteurs ne sont desservis au mieux que par le TER et par le réseau des autocars interurbains.

Au sein du territoire, on peut distinguer :

- Des secteurs à forts potentiel pour une desserte accrue, notamment :
 - l'ouest de la Métropole Toulon Provence Méditerranée et dans le grand centre d'Hyères ;
 - les secteurs de projets pour le développement des emplois métropolitains ;
 - Les zones d'activités économiques et les grandes polarités commerciales périphériques ;
 - Les grands secteurs touristiques ;
 - L'aéroport de Toulon-Hyères.
- Des secteurs présentant un besoin de désenclavement :
 - Le plateau de Signes (circuit, parc d'activités ...) ;
 - La presqu'île de Giens ;
 - Les centralités villageoises en dehors de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, en priorité celles ne bénéficiant pas d'une desserte ferroviaire.

6. UN POTENTIEL IMPORTANT POUR LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Près de 335 km de pistes et bandes cyclables ont été aménagées sur le territoire, principalement dans la Métropole de Toulon Provence Méditerranée.

Malgré les efforts dans la construction d'un réseau cyclable et un contexte globalement très favorable (douceur du climat, distance moyenne des parcours, un relief globalement peu contraignant sur la majeure partie du cœur d'agglomération -notamment l'axe est-ouest...), de nombreux obstacles à la pratique du vélo persistent et ne permettent pas de connaître une évolution significative du vélo dans les déplacements.

On observe notamment que :

- les franchissements de l'autoroute et de la voie ferrée restent insuffisants, ce qui nécessite d'emprunter les échangeurs routiers peu voire pas aménagés pour les modes actifs ;
- La traversée et la circulation sur les grands axes structurants sont difficiles et dangereuses à cause de la primauté donnée au trafic routier ;
- La multiplication des ronds-points ;
- Les zones d'activités et commerciales sont peu aménagées pour les piétons et cyclistes, tout comme certains abords de gare ;
- Malgré des efforts importants le stationnement des vélos est encore peu développé que ce soit en centre-ville, aux abords des pôles d'échanges multimodaux ou à proximité des équipements, des plages et lieux touristiques ;
- Le réseau de voiries secondaires est marqué par de nombreuses impasses et impose des détours aux cyclistes et piétons.

Réseau cyclable du SCoT Provence Méditerranée



7. LE COVOITURAGE, UNE PRATIQUE EN PLEIN ESSOR

Provence Méditerranée accueille, en 2018, 8 aires de covoiturage pour un total de 473 places (69% des capacités du Var). Les aires situées à proximité des échangeurs autoroutiers de l'A50 et l'A57 connaissent un véritable succès avec pour certaines (Cuers, Solliès-Pont, La Cadière) une saturation quotidienne dès 8h30 le matin.

Le covoiturage connaît un renouveau sur le territoire pour les flux quotidiens de moyenne et longue distance. Les covoitureurs résidants dans le territoire parcourent en moyenne 51 km pour des déplacements à 75% liés au travail. Près de la moitié de ces flux sont internes au territoire et à destination principale de la Métropole Toulon Provence Méditerranée depuis les territoires de Sud Sainte Baume, de la Vallée du Gapeau et de Méditerranée Porte des Maures. Les flux sortants du territoire sont tournés vers la Métropole Aix-Marseille Provence (34% des covoitureurs).

Les habitants des territoires voisins de Provence Verte, Cœur du Var et de la Dracénie ont également recouru au covoiturage pour se rendre dans l'aire du SCoT. Les distances de déplacement importantes (60 à 100 km) rendent la pratique du covoiturage économiquement attractive.

En considérant que les trajets de 20 km et plus constituent une cible majeure pour le covoiturage, le potentiel du territoire est important mais il l'est d'autant plus pour les territoires voisins polarisés par la Métropole Toulon Provence Méditerranée pour l'accès à l'emploi. En 2015, 25 500 actifs de Provence Méditerranée parcourent plus de 20 km pour se rendre sur le leur lieu de travail soit 12% des actifs. Cette part d'actifs parcourant plus de 20 km s'élève à 40% pour les territoires de Provence Verte et Cœur du Var.

Les 5 principaux enjeux :

- **la poursuite du développement des transports en commun**, le désenclavement des espaces le nécessitant et l'articulation et la complémentarité des offres alternatives à la voiture individuelle ;
- **La place des gares** dans le système urbain de Provence Méditerranée ;
- L'exploitation du fort potentiel de développement **des modes actifs** ;
- **La répartition des flux de circulation** à travers l'organisation du maillage viaire ;
- **La gestion des flux de marchandises** dans les centres-villes et dans le nœud de transit maritime du Port de Toulon-La Seyne-Brégaillon.

CONSTAT N°5 : UN PATRIMOINE ECOLOGIQUE ET PAYSAGER D'EXCEPTION

L'analyse détaillée de l'état initial du patrimoine écologique et naturel est développée dans l'évaluation environnementale du SCoT, notamment la partie Ressources Naturelles, l'analyse du réseau Natura 2000 et dans l'annexe 2 sur la méthode d'identification des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques.

Le territoire de Provence Méditerranée, à l'instar de la région PACA, se caractérise par une grande richesse de ses milieux naturels et une exceptionnelle biodiversité. Cette richesse écologique se traduit par la présence de nombreuses espèces floristiques et faunistiques observées et protégées. Cette biodiversité est largement inventoriée notamment au travers de 64 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristiques terrestres (ZNIEFF de type I et de type II) et d'une cinquantaine de zones humides¹³.

Indépendamment des considérations écologiques et biologiques, le territoire est composé d'un ensemble de paysages naturels et agricoles couvrant près de 80% de sa surface et qui structure fortement son identité. Loin d'être une contrainte, ces espaces sont autant d'atouts pour le territoire. Ils participent fortement à son attractivité économique et touristique, et sont le support d'une agriculture dynamique, d'un tourisme vert et sportif et de pratique de loisirs qui fondent, avec la présence de la mer et du littoral, des éléments essentiels à sa qualité de vie et son attractivité.

Cependant, ces milieux naturels porteurs d'une grande richesse écologique et paysagère restent fragiles car ils sont soumis à des pressions fortes liées à l'urbanisation (fragmentation des milieux, artificialisation, dégradation, pollution, etc.) et aux effets du changement climatique. Certains espaces, malgré leur rôle important dans le maintien de la biodiversité, ne font pas l'objet d'un statut de protection et de gestion.

1. DES GRANDES ENTITES NATURELLES BIEN CONSERVEES

Le territoire est couvert par de grandes entités naturelles formant des réservoirs de biodiversité (environ 40% de la surface totale du SCoT Provence Méditerranée, soit 46 000 hectares). Ces espaces bénéficient d'une forte densité de dispositifs de protection et/ou de gestion (Réseau Natura 2000, Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, Parcs naturels national et régional, réserves biologiques des Maures, sites classés et sites inscrits, Conservatoire du Littoral et Espaces Naturels Sensibles).

Ainsi, on note :

- Une couverture des ZNIEFF¹⁴ parmi les plus importantes du territoire régional, avec 60% de Provence Méditerranée couverte ;
- Les dispositifs de protection et/ou de gestion couvrent 60% du territoire ;
- La richesse du réseau Natura 2000 qui encadre le territoire (26% du territoire terrestre).

On note également la présence d'espaces naturels enclavés dans l'urbanisation, (colline du Thouar, Forts de Six-Fours, cap Sicié ...) qui constituent d'importantes zones refuges pour la faune et la flore. Ces espaces bénéficient parfois d'un statut de protection (site Natura 2000, site du Conservatoire du littoral, espaces remarquables de la Loi Littoral...).

2. DES CORRIDORS ECOLOGIQUES TERRESTRES FONCTIONNELS ASSURANT UN BON MAILLAGE ECOLOGIQUE

Les corridors écologiques assurent la possibilité d'un transit des espèces entre les grands réservoirs de biodiversité du territoire. Cette fonction est essentielle à la vitalité et au maintien de la diversité écologique locale.

¹³ Inventaire des Zones humides établi par le Conseil général du Var, 2004 révisé en 2016

¹⁴ Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

Dans le territoire, une douzaine de corridors écologiques permettent de connecter les réservoirs de biodiversité. Ils s'appuient sur des espaces à dominante naturelle et agricole, dont la largeur et la fonctionnalité diffèrent. On distingue les corridors écologiques fonctionnels continus (parfois interrompus mais permettant le déplacement des espèces) et les corridors écologiques fonctionnels dégradés (présence d'obstacles limitant le déplacement des espèces les plus exigeantes).

Sur ces derniers, les points de ruptures observés sont liés à l'urbanisation, aux grandes infrastructures de transports type autoroute ou chemin de fer et à certains grands espaces agricoles.

Les corridors écologiques peuvent également prendre la forme d'espaces naturels relais, fragmentés et de plus petite taille, présents dans le tissu urbain ou périurbain (espaces verts, alignements d'arbres, haies, etc.). Ces espaces ne sont pas reliés spatialement mais peuvent avoir une fonction de corridor notamment pour certaines espèces volantes.

Certains espaces agricoles jouent également ce rôle d'espaces relais entre réservoirs de biodiversité. Il s'agit de milieux ouverts et semi-ouverts ponctués de structures agro-naturelles (haies, bosquets, etc.) qui ont un rôle essentiel dans le déplacement de certaines espèces. Environ 6% des espaces agricoles jouent ce rôle d'espace relai.

3. UNE TRAME BLEUE QUI S'APPUIE SUR UN RESEAU HYDROGRAPHIQUE DENSE

Le territoire du SCoT est façonné par une trame bleue constituée d'un réseau hydrographique dense et de nombreuses zones humides, porteurs d'une grande richesse écologique.

Les milieux humides du territoire sont de différentes natures (lagunes littorales, marais maritimes, plans d'eau, prairies humides, certaines ripisylves, etc.). Ces milieux sont relativement rares et fragilisés notamment du fait de leur petite taille, de leur isolement et de leur fragmentation. Une cinquantaine de zones humides sont répertoriées sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée¹⁵. Quatre d'entre elles sont particulièrement structurantes (Plan du Pradet et de la Garde, Les Vieux Salins et les Salins de Pesquiers et les zones humides de la plaine côtière hyéroise).

Près d'une trentaine de cours d'eau sont identifiés au SDAGE 2016-2021. Environ dix cours d'eau et leurs affluents, principalement à l'est du territoire dans le massif des Maures et la vallée du Gapeau, sont reconnus comme réservoirs biologiques et quatre présentent un enjeu pour les grands migrateurs (présence d'anguille et d'alose). Par ailleurs, les abords de certains cours d'eau du territoire recèlent de ripisylves dont le rôle pour la biodiversité est important en assurant un rôle de corridor écologique permettant de relier les différents réservoirs humides et terrestres.

Certains cours d'eau présentent une fonctionnalité écologique dégradée par la présence d'obstacles à l'écoulement, ainsi que par la dégradation des ripisylves et de la qualité de l'eau. Par ailleurs, les zones humides sont fragilisées par les pressions qu'elles subissent (aménagements, et prélèvements d'eau) et sont particulièrement sensibles à la prolifération des espèces invasives.

Enfin, l'imperméabilisation des sols peut conduire au lessivage des sols en cas d'épisode pluvieux intenses et donc à la pollution des cours d'eau, ainsi qu'à la limitation des espaces d'infiltration nécessaires, pouvant dès lors participer au dysfonctionnement du système hydraulique naturel du territoire.

4. DE GRANDS ESPACES NATURELS QUI STRUCTURENT LES PAYSAGES

Les différents bouleversements géologiques, environnementaux et humains ont donné à Provence Méditerranée son visage d'aujourd'hui. Elle s'organise en plusieurs séquences de paysages naturels, agricoles et urbains, instaurant une diversité des images et des ambiances et une alternance des perceptions. Ainsi, huit grandes entités paysagères façonnent Provence Méditerranée : le bassin du Beausset, le littoral occidental, la rade de Toulon, la dépression permienne, la rade d'Hyères, la corniche des Maures, le cœur des Maures, le plateau de Siou-Blanc et le massif de la Sainte-Baume.

¹⁵ Inventaire des zones humides du Conseil Général du Var, 2016.

Indépendamment des fonctions précédemment évoquées (accueil et maintien de la biodiversité), les espaces naturels, forestiers et agricoles remplissent également des fonctions économiques, sociales, sociétales et culturelles importantes. Si les espaces agricoles et forestiers remplissent un rôle productif essentiel, les espaces naturels, susceptibles d'accueillir promeneurs, sportifs, chasseurs, remplissent aussi une fonction de poumon vert à destination des habitants et des visiteurs de Provence Méditerranée. Plusieurs projets de mise en valeur des espaces forestiers et d'accueil du public sont par ailleurs actuellement à l'étude (Collobrières – Solliès-Toucas et Evenos) et une activité de sylvotourisme est également en cours de développement sur le territoire.

Les 5 principaux enjeux :

- **La préservation du patrimoine écologique et paysager** littoral et retro-littoral en lien avec la maîtrise de la consommation d'espaces et de l'étalement urbain ;
- La préservation et la restauration des continuités écologiques ;
- La valorisation de la **multifonctionnalité** des espaces naturels, forestiers et agricoles ;
- La préservation et la restauration des milieux aquatiques et humides ;
- La maîtrise de **l'artificialisation** des sols.

CONSTAT N°6 : UN MODE DE DEVELOPPEMENT PLUS ECONOMIQUE EN ESPACE

Ce chapitre s'appuie sur l'analyse et la comparaison d'atlas cartographiques numériques de l'occupation du sol, appelés MOS : Modes d'Occupation du Sol.

Ces atlas, réalisés spécifiquement pour l'exercice d'élaboration du SCOT, sont des interprétations de photos aériennes, permettant d'apprécier l'occupation du sol, parcelle par parcelle, à l'échelle du territoire du SCOT. Ils ne prennent pas en compte les règlements de zonage des documents d'urbanisme en vigueur.

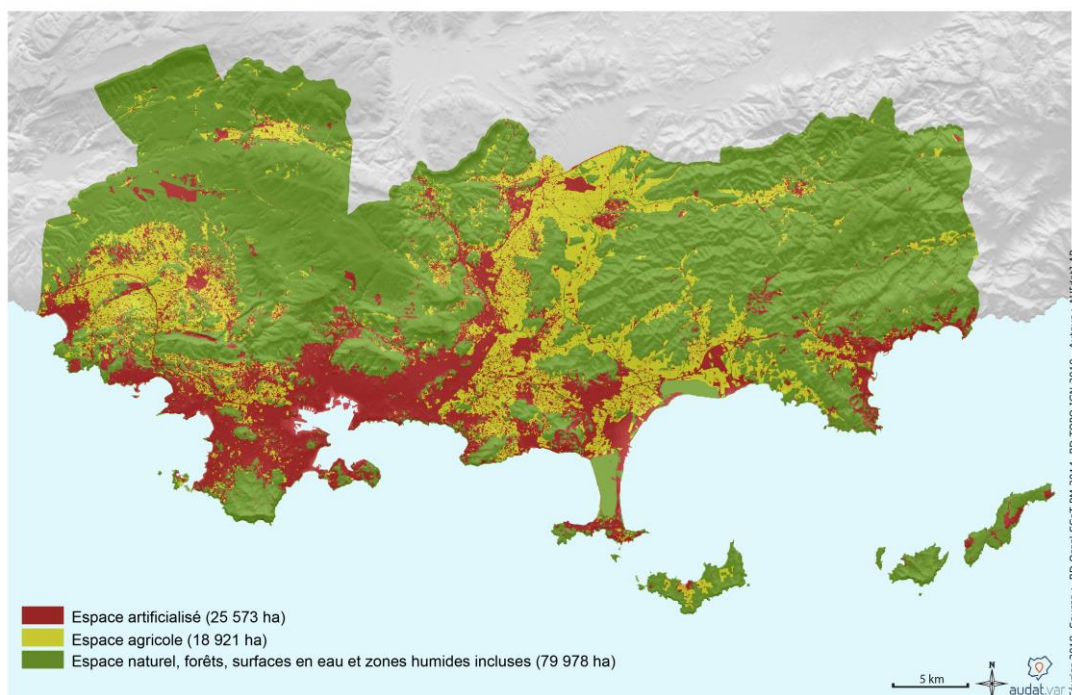
Quatre millésimes de MOS ont été utilisés : 1972, 2003, 2011 et 2014, les deux derniers millésimes ayant été réalisés pendant la phase de révision du SCOT.

Est considéré comme consommé tout espace qui évolue d'une occupation a priori naturelle, forestière ou agricole, vers une occupation urbaine/artificialisée. Notons que les espaces considérés comme artificialisés ne sont pas forcément des espaces imperméabilisés. Ils comprennent notamment le bâti individuel aéré, le bâti diffus en espace agricole ou naturel, les zones militaires, les parcs et jardins, les espaces de carrières, les jardins familiaux...

A l'inverse, certains espaces agricoles peuvent contenir des espaces imperméabilisés, à l'image des parcelles accueillant des serres agricoles. Notons que les friches agricoles sont intégrées dans les espaces agricoles.

En 2014, le territoire du SCOT Provence Méditerranée, qui s'étend sur près de 124 460 ha¹⁶, compte 36% d'espaces forestiers (44 420 ha), 28% d'espaces naturels (34 800 ha), 21% d'espaces urbains /artificialisés (26 300 ha) et 15% d'espaces agricoles (18 940 ha).

L'occupation du sol en 2014 dans l'aire du SCOT Provence Méditerranée



¹⁶ Cette superficie correspond à la surface d'analyse de la base « occupation du sol » interprétée sur photo aérienne en 2014. Elle se distingue de la superficie administrative de la « BD Topo » qui s'élève à 118 296 ha.

1. UN RALENTISSEMENT DE LA CONSOMMATION D'ESPACE

L'analyse des différents millésimes de bases de données d'occupation du sol montre que les espaces urbains / artificialisés continuent leur progression, mais à un rythme qui ralenti.

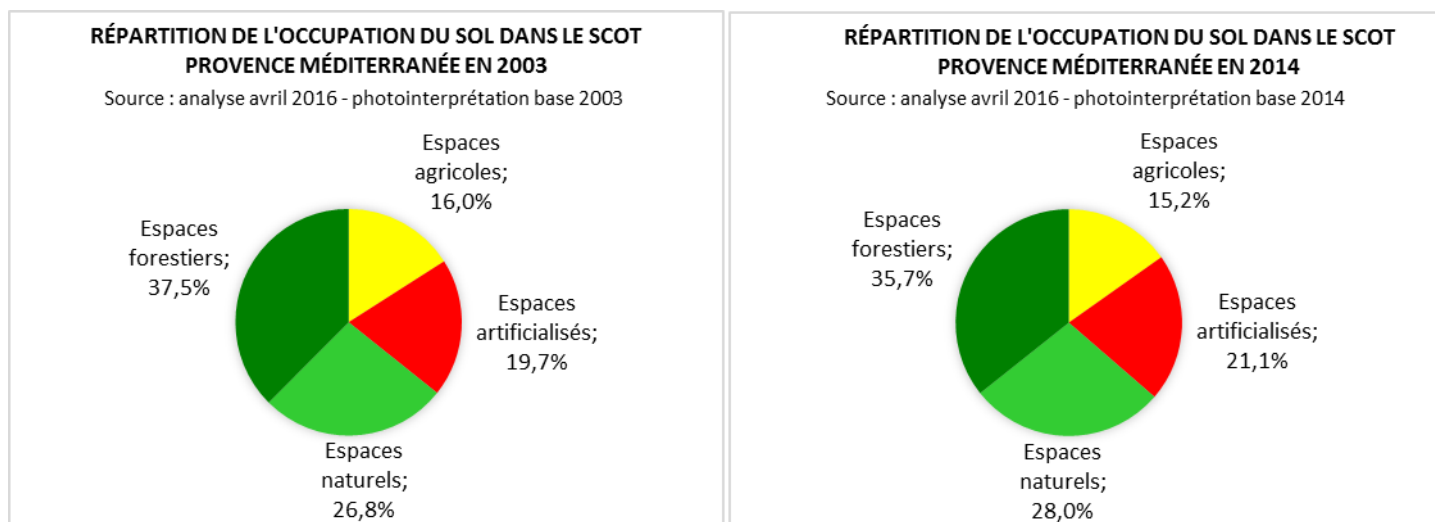
En effet, alors qu'ils gagnaient en moyenne 374 ha par an entre 1972 et 2003, ils ne progressent plus, entre 2003 et 2014, que de 164 ha par an (+1 802 ha).

On constate ainsi une diminution par 2.3 du rythme de consommation d'espace entre ces deux périodes. Cette tendance à la baisse semble se confirmer puisqu'il s'élève à 142 ha/an sur la toute dernière période observée (2011 à 2014), induisant une division par 2,6 par rapport à la période 1972-2003.

Ce ralentissement marque assez clairement la fin d'une grande phase d'équipement du territoire (développement des grandes zones d'activité économique en particulier, dans les années 70 et 80), mais également la fin d'un développement urbain de type extensif, et notamment le développement d'habitat diffus au sein de vastes zones naturelles, peu ou pas équipées, ou le développement de lotissements peu denses dans les espaces péri-urbains. Peu à peu, les cadres réglementaires et les pouvoirs publics orientent les territoires vers des modes de développement plus denses. Le SCoT Provence Méditerranée, dans sa première version adoptée en 2009 traduisait bien cette tendance en proposant notamment d'encadrer les principaux sites de développement urbains du territoire (densités minimales en fonction des ambiances urbaines), de limiter l'étalement urbain, de favoriser le développement par renouvellement urbain, de favoriser le recentrage autour des transports en communs, dans le cœur d'agglomération.

Ainsi, on observe depuis 2003 et plus encore depuis 2011, que le développement urbain s'opère pour l'essentiel :

- par renouvellement urbain et par extension limitée de la tâche urbaine avec des formes d'urbanisation relativement denses et économes en espaces (bâti collectif, bâti individuel dense) (Cf. **Constat 2** sur le logement et les formes urbaines);
- par « remplissage » d'anciennes zones d'urbanisation aérée, dont les capacités d'accueil vont peu à peu se restreindre



2. UNE CONSOMMATION D'ESPACE MAJORITAIREMENT EN DEHORS DE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

L'analyse des espaces consommés entre 2003 et 2014 montre que ces espaces se situent principalement en plaine, et majoritairement en dehors de la Métropole de Toulon Provence Méditerranée (64%). En effet, même si l'accueil du développement s'opère bien dans le cœur métropolitain, principalement par renouvellement urbain, l'accueil du développement induisant une artificialisation a continué à s'opérer plutôt en dehors de la métropole eu égard à la disponibilité et au prix du foncier hors agglomération :

- Toulon Provence Méditerranée : 695 ha consommés entre 2003 et 2014 (63 ha/an) ;
- Sud Sainte Baume : 551 ha consommés entre 2003 et 2014 (50 ha/an) ;
- Méditerranée Porte des Maures : 373 ha consommés entre 2003 et 2014 (34 ha/an) ;
- Vallée du Gapeau : 184 ha consommés entre 2003 et 2011 (17 ha/an).

En s'affranchissant des périmètres des intercommunalités, il apparaît ainsi que les 26 communes les moins peuplées (moins de 20 000 habitants), qui ne concentrent que 34% de la population, mobilisent l'essentiel de la consommation d'espace (80%). A l'inverse, les communes les plus peuplées (plus de 20 000 habitants), qui accueillent l'essentiel des logements, services, emplois, ne mobilisent que 20% de l'espace consommé.

3. LES ESPACES AGRICOLES : PREMIERS ESPACES CONSOMMES

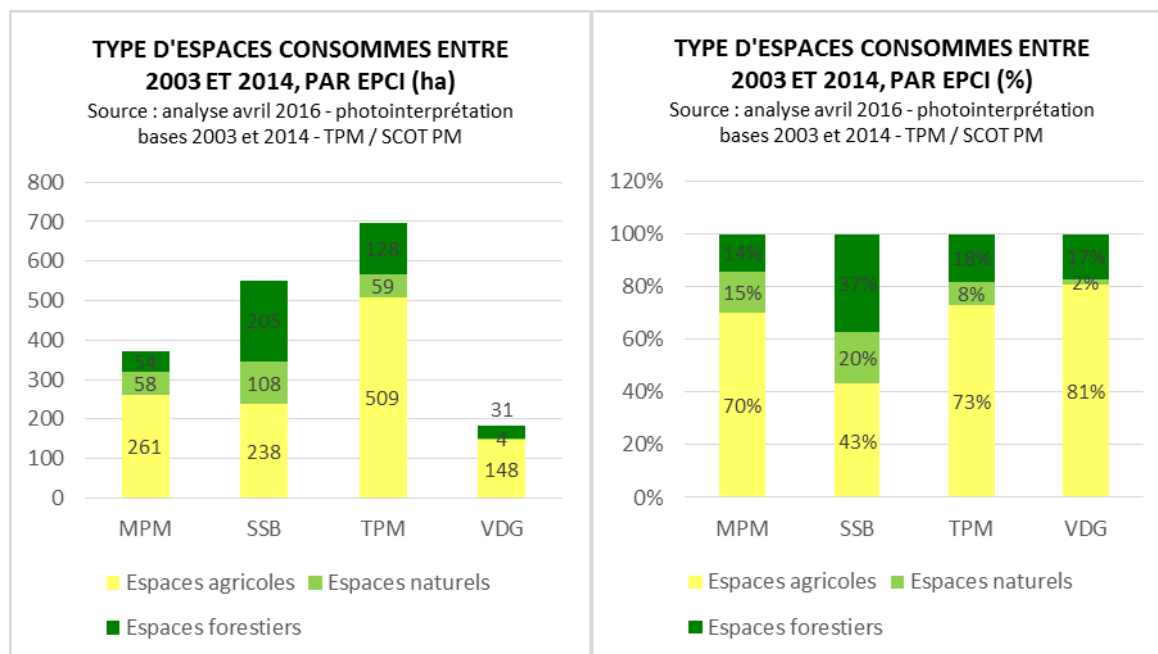
Si le territoire est majoritairement occupé par des espaces naturels, ce sont les espaces agricoles qui constituent la première source de consommation d'espace.

En effet, les espaces agricoles, qui ne représentent que 20 % des espaces non artificialisés du territoire, constituent 64% des espaces consommés entre 2003 et 2014.

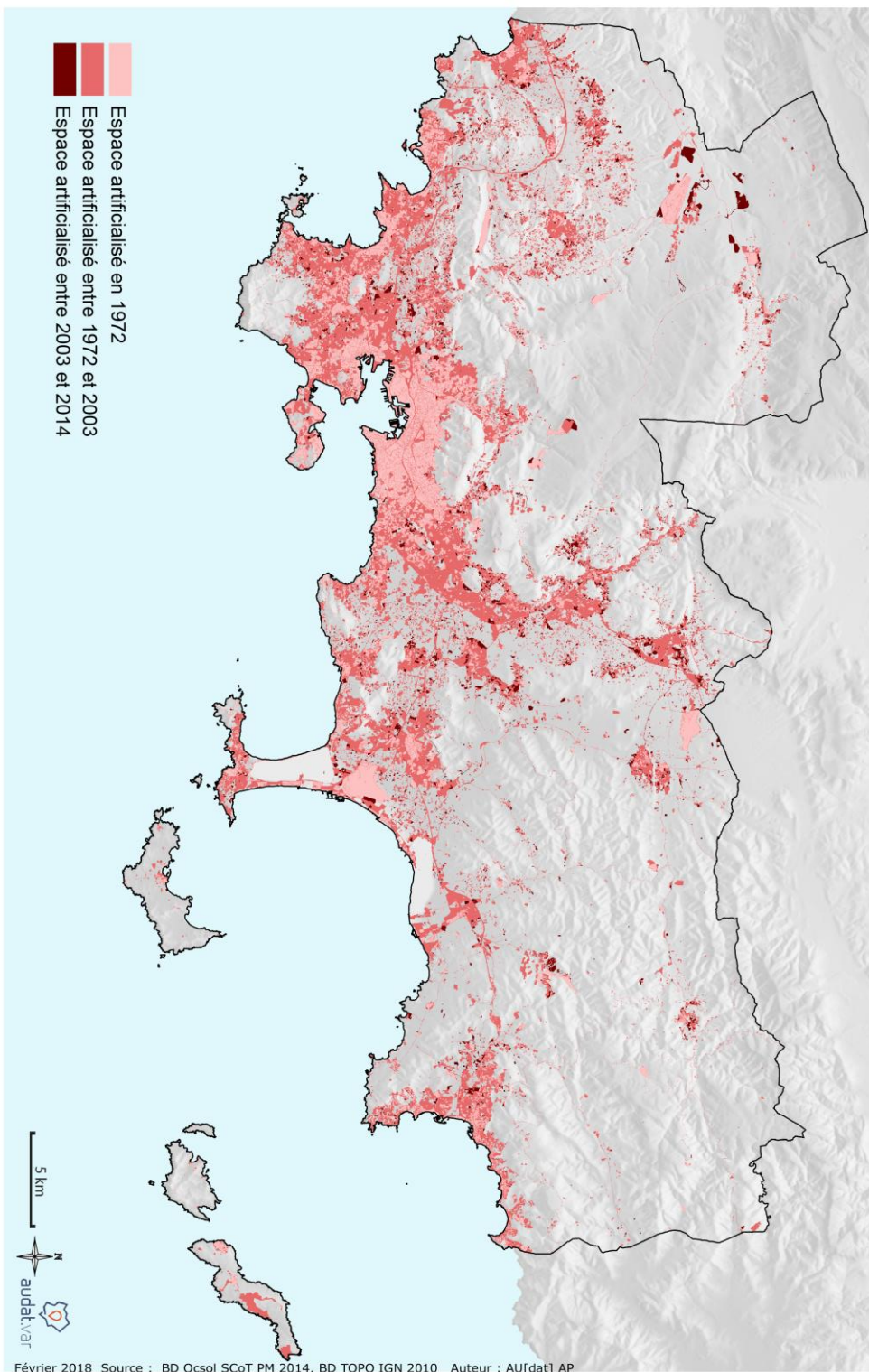
Ce constat illustre le recours privilégié, pour des projets d'urbanisation, à des espaces plats et facilement accessibles.

Ainsi, entre 2003 et 2014, 105 ha agricoles ont été consommés, en moyenne, chaque année, sur le territoire du SCOT Provence Méditerranée, contre 38 ha d'espaces forestiers et 21 ha d'espaces naturels.

Chaque EPCI n'a pas puisé dans ces espaces de la même manière : La Vallée du Gapeau, Toulon Provence Méditerranée et Méditerranée Porte des Maures ont majoritairement consommé des espaces agricoles (respectivement 81%, 73% et 70% des espaces consommés dans l'EPCI). Sud Sainte Baume a en proportion consommé plus d'espaces naturels et forestiers (57%) que d'espaces agricoles (43%).



L'évolution de l'artificialisation du sol entre 1972, 2003 et 2014 dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Les espaces agricoles consommés entre 2003 et 2014 (1 156 ha) sont très majoritairement (68%) des espaces agricoles sous-valorisés (prairies et friches agricoles), alors même que ces deux catégories d'espaces ne représentent que 31% des espaces agricoles en 2003. Les principales productions à fort valeur ajoutée du territoire (vignes, horticulture, maraichage) représentent 20% des espaces consommés, soit une surface non négligeable de 225 ha.

Parmi les cinq bassins agricoles du territoire (cf. **Constat 8**), ce sont les deux plus grands bassins agricoles (bassins viticoles Est et Ouest), qui ont été les plus consommés en valeur absolue (540 ha pour le bassin Est / 250 ha pour le bassin Ouest), ce qui représente environ 5% de l'espace agricole présent en 2003.

L'agriculture littorale et le bassin de la vallée du Gapeau ont été moins touchés en valeur absolue, (respectivement 180 et 150 ha), mais cette consommation est beaucoup plus importante en valeur relative (respectivement 12 et 9%), ce qui peut constituer une source non négligeable de fragilisation des exploitations et des filières économiques.

Enfin, les espaces naturels consommés (228 ha) sont majoritairement des landes méditerranéennes (53%) et des espaces accueillant une végétation arbustive en mutation (26%), et l'essentiel des espaces forestiers consommés (418 ha), est constitué de conifères (80%).

4. UN MODE DE CONSOMMATION EN EVOLUTION

L'analyse de la consommation d'espace relève schématiquement plusieurs types de consommation d'espace :

- Une consommation d'espace à l'intérieur ou en extension directe des enveloppes urbaines, principalement pour l'accueil d'activités économiques et d'habitat dense ou collectif ;
- Une consommation d'espace à l'extérieur de l'enveloppe urbaine, correspondant à des modes de développement qui ont globalement vocation à s'éteindre ; « remplissage » d'anciennes zones NB, habitat diffus en zone agricole ou naturelle, stockage de matériaux...).

Les 5 principaux enjeux :

- La poursuite du **recentrage** du développement dans la Métropole ;
- La poursuite du recours au **renouvellement urbain**, dont la mobilisation doit être pensée dans un objectif de limiter les projets d'extension ;
- Le déploiement de **stratégies foncières** opérationnelles sur le territoire, de manière à apaiser les tensions sur le marché foncier, à optimiser la lisibilité à long terme des vocations des espaces ;
- La **préservation des espaces agricoles**, en particulier en frange urbaine, pour limiter les phénomènes de spéculation foncière ;
- La **prise en compte des enjeux agricoles dans les projets d'extension** et notamment pour les bassins viticoles, dont les volumes de production sont susceptibles d'être impactés par les projets de développement.

CONSTAT N°7 : LE TOURISME, DES ENJEUX DE TERRITOIRE TRANSVERSAUX

Le Var compte parmi les premiers départements touristiques de France en nombre de nuitées. Au sein de ce département, avec 293 km de côtes, 62% de sa superficie en espaces naturels et forestiers et des records d'heures d'ensoleillement, Provence Méditerranée dispose d'un capital naturel exceptionnel qui en fait une destination privilégiée : ainsi, le territoire concentre à lui seul la moitié des communes varoises classées « touristiques » ; Toulon, Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer, Le Pradet, Hyères et Bormes-les-Mimosas étant par ailleurs des « stations classées », disposant d'une offre touristique d'excellence.

1. DES ENJEUX ECONOMIQUES ET DEMOGRAPHIQUES IMPORTANTS

Les touristes représentent l'équivalent de 85 000 habitants supplémentaires à l'année

En 2015, Provence Méditerranée a accueilli 4 millions de touristes pour 25,8 millions de nuitées, soit 38% de la fréquentation touristique varoise¹⁷.

En tenant compte des entrées et des sorties, Provence Méditerranée compterait en moyenne, à l'année, près de 84 500 habitants de plus que ce que le recensement de la population donne à voir.

Un tourisme essentiellement balnéaire, illustré par des pics de fréquentation estivale et littorale

La fréquentation touristique est fortement liée à la présence de la mer et les quinze communes littorales de Provence Méditerranée sont particulièrement concernées par cet apport de population additionnelle. Elles accueillent l'équivalent de 73 500 habitants supplémentaires sur l'année, soit 87% du surplus de population lié aux flux touristiques (alors que leur poids démographique dans Provence Méditerranée est de 78%).

Le poids des activités balnéaires a des répercussions sur la géographie du tourisme, mais aussi sur sa saisonnalité. La fréquentation touristique connaît d'importantes variations selon les périodes, la moitié des séjours ayant lieu durant l'été, et 28% au printemps. Le surplus de population énoncé plus haut constitue une moyenne sur l'année et ne tient pas compte de pics de fréquentation observés certains mois. En haute saison (août), la fréquentation journalière moyenne dans le Var s'élèverait à plus de 730 000 touristes (pour une population permanente de 1 million) et serait 35 fois plus importante qu'en janvier¹⁸.

Ces pointes de population se répercutent notamment sur certains équipements publics liés à la gestion des déchets, à l'assainissement, à l'approvisionnement en eau et sur les déplacements.

Des dépenses touristiques importantes en volume... mais limitées au regard des territoires voisins

Compte tenu des volumes de fréquentation, l'attractivité touristique de Provence Méditerranée a des retombées économiques importantes pour le territoire. En moyenne un touriste de Provence Méditerranée déclare dépenser 53€ par jour en 2010-2011¹⁹. Ces dépenses ont nettement progressé ces dernières années puisqu'elles étaient de 30€/jour en moyenne en 2003 (en euros constants)²⁰.

¹⁷ Source : ADT 83 « Enquête client 2010-2011 ». Sont considérés comme touristes les personnes qui ont passé au moins une nuit sur le territoire. Les croisiéristes en sont donc exclus.

¹⁸ Source : Observatoire régional du tourisme Paca / SROAT / BET F. Marchand. Données 2011

¹⁹ Issues d'une enquête directe réalisée par l'ADT 83, ces données sont déclaratives et le montant des dépenses est probablement minimisé. Le bureau d'étude JIJeco les estime, lui, à 60€/jour en 2012.

²⁰ Source : ADT 83 « Enquête client 2010-2011 »

Le montant des dépenses touristique varie fortement en fonction de la localisation (il est plus important sur le littoral) et du type d'hébergement. Si celui-ci est marchand, les dépenses pourront s'élever jusqu'à 87€/jour, ce mode d'hébergement restant cependant minoritaire dans Provence Méditerranée (39% des nuitées).

La nationalité joue également sur le niveau de dépenses des touristes et les étrangers dépenseront 137€/jour en moyenne. S'ils sont de plus en plus nombreux sur le territoire, leur présence reste toutefois limitée. Les étrangers ne représentent que 11% des nuitées touristiques en Provence Méditerranée (contre 15% dans le Var et 18% dans le Golfe de St-Tropez).

Au global, les touristes ont dépensé a minima 1,5 milliards d'euros (hors dépenses des croisiéristes) en Provence Méditerranée en 2010-2011²¹. C'est le territoire du Var qui concentre le plus grand nombre de touristes et de dépenses associées. Rapportées à la population permanente du SCoT, ces dépenses touristiques apparaissent par contre nettement moins importantes dans Provence Méditerranée (2 674 €/hab) que dans le Golfe de St-Tropez (13 621 €/hab), dans Var Estérel (5 954 €/hab), ou encore dans le Haut Var-Verdon (5 319 €/hab).

Les dépenses des croisiéristes

En 2016, les ports de Provence Méditerranée ont accueilli plus d'un demi-million de croisiéristes, soit une augmentation de +80% par rapport à 2012.

S'ils sont présents sur une courte durée et ne nécessitent pas d'hébergement, les croisiéristes engagent néanmoins des dépenses significatives sur le territoire. La CCI du var estime ces dépenses à 100€ en moyenne par passager pour une tête de ligne et 50€ pour une escale de transit. Au final, 17,4 millions d'euros auraient été dépensés par les croisiéristes chez les commerçants ou excursionnistes de l'agglomération toulonnaise en 2012.

Des emplois touristiques marqués par la saisonnalité

Les emplois générés par le tourisme sont un autre indicateur du poids économique de ce secteur. En 2012, 13 200 emplois touristiques, directs ou induits, sont dénombrés en Provence Méditerranée, soit 6,2 % de l'emploi total²². Si le volume d'emplois est conséquent, son poids reste modéré dans un tissu économique plus diversifié que dans certains territoires voisins. Dans les deux autres SCoT littoraux du Var, le poids du tourisme est en effet nettement plus important. Il est de 16,5% pour Var Estérel et s'élève jusqu'à 31,5% pour le Golfe de St-Tropez.

Au sein de Provence Méditerranée, le poids du tourisme est aussi très variable d'une commune à l'autre. Trois secteurs distincts apparaissent nettement : le cœur de la Métropole est moins dépendant de l'emploi touristique que les secteurs est et ouest. Ces deux derniers sont composés de communes au sein desquelles le tourisme est un moteur économique majeur et représente de 16% à plus de 35% de l'emploi total. Il s'agit pour la plupart d'un tourisme lié à la mer (ensembles, les communes littorales concentrent 78% des emplois touristiques).

Au-delà de leur dénombrement, la spécificité de ces emplois touristiques doit être pointée. Il s'agit souvent d'emplois saisonniers, qui reposent sur des contrats courts, précaires et en majorité peu qualifiés. En marge de leurs conditions d'emploi, les saisonniers sont également confrontés à une problématique de logement, particulièrement en période estivale quand le marché de l'immobilier s'adapte principalement aux besoins des touristes et moins à celui des actifs.

2. UN TOURISME MAJORITAIREMENT TOURNE VERS LA MER

Provence Méditerranée dispose d'un linéaire côtier important, favorisant le développement des activités liées à la mer en général et au tourisme balnéaire en particulier. L'attractivité touristique est encore renforcée par la qualité exceptionnelle des sites naturels côtiers et la configuration de la rade de Toulon. Au-delà des pratiques traditionnelles de loisirs maritimes (baignades, activités nautiques...), le tourisme balnéaire en Provence

²¹ 2,4 milliards d'euros d'après JJJeco

²² Source ADT 83 / JJJeco

Méditerranée revêt donc des formes multiples (sport, plongée sous-marine, sentier du littoral, visite des îles d'or, croisières...).

Des plages, pour une activité de baignade et de loisirs

La baignade est l'activité la plus prisée par les touristes de Provence Méditerranée. Environ 110 plages sont recensées sur le territoire. Elles sont particulièrement nombreuses à l'est, entre Le Pradet et Le Lavandou (y compris les trois îles d'or), là où le linéaire côtier est aussi le plus important.

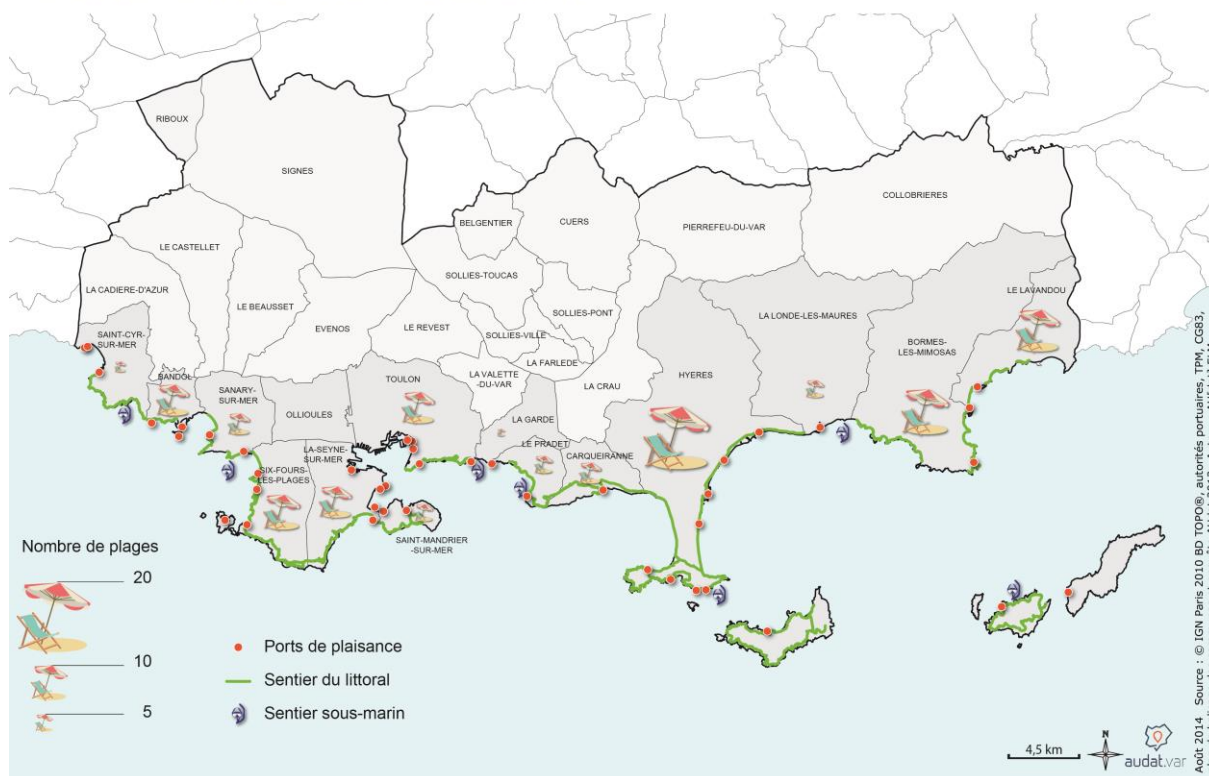
Les plages sont aussi support d'activité de loisirs nautiques (sports de glisse, kayak, pédalos...). Néanmoins, certaines activités de glisse, pourtant fortement pratiquées, restent peu ou inégalement encadrées.

L'archipel des îles d'Hyères constitue un site touristique majeur du territoire.

Bien que protégés, ces espaces connaissent une forte pression en période estivale. Le nombre de trajets à destination des îles d'Hyères est ainsi multiplié par 5 en été. Au cours de l'année 2014, pas moins de 600 000 visiteurs ont été transportés vers Port-Cros et Porquerolles.

Au total, ces deux îles accueillent 1,2 millions de visiteurs par an dont 600 000 plaisanciers. Elles concentrent la moitié des plongées réalisées en Provence Méditerranée (110 000/an).

Le tourisme lié à la mer dans les communes du SCoT Provence Méditerranée



Des ports pour la pêche, la plaisance...

Une quarantaine de ports sont présents sur le littoral de Provence Méditerranée. Il s'agit de ports traditionnels de pêche ayant conservé des embarcations de petites tailles mais aussi de ports de plaisance de taille plus importante accueillant des yachts ou des voiliers. *In fine* le territoire compte 17 000 anneaux de plaisance, dont 7 000 répartis sur 7 ports principaux : Saint-Cyr-sur-Mer, Bandol, St Mandrier-sur-Mer, St Pierre (Hyères), Miramar (La Londe-les-Maures), Bormes-les-Mimosas et Le Lavandou.

Les bateaux dans les enceintes portuaires peuvent être au mouillage à la journée ou stationner à l'année – ils peuvent en ce cas être assimilés à des habitations ou à de l'hébergement touristique -. Certains d'entre eux proposent une offre de loisirs (aquascopes, visites de la rade, plongée, location de bateaux...). Au-delà du

nautisme, les ports constituent des pôles d'activité et d'animation touristique vers lesquels converge un grand nombre de visiteurs.

Des escales de croisières

La rade de Toulon dispose d'atouts majeurs favorables au développement des escales de croisière. La beauté du site (la rade est souvent qualifiée de « la plus belle d'Europe » !), sa configuration abritée des vents et des tempêtes, la proximité immédiate des centres-villes, en font un site de plus en plus prisé par les armateurs.

Le Port de Toulon – La Seyne – Brégaillon est adapté à l'accueil des bateaux de croisière :

- A Toulon, le terminal de Toulon Côte d'Azur (TCA) situé en cœur de ville peut accueillir des paquebots jusqu'à 300m. Les navires de croisière y côtoient les ferries, à destination de la Corse, de la Sardaigne et des Baléares. Des projets visent à augmenter la capacité d'accueil pour la croisière.
- A la Seyne-sur-Mer, le terminal croisière (le môle d'armement) dispose d'un tirant d'eau exceptionnel. Il accueille les paquebots de plus de 300m, ainsi que des unités de grande plaisance.

Le Port voit son activité de croisière se développer de plus en plus avec 151 escales en 2016²³. Au total, 569 944 croisiéristes y ont été accueillis dans l'année.

Les ports de Bandol, Sanary-sur-Mer, Hyères-Porquerolles et Le Lavandou accueillent également une cinquantaine d'escales au mouillage, pour un total de l'ordre de 17 878 passagers en 2016.

Des sentiers de promenades ou randonnées...

Les 88 km de sentiers du littoral entre Saint Cyr-sur-Mer et Le Lavandou (les îles comprises) se décomposent en plusieurs itinéraires, permettant de découvrir une mixité de paysages d'intérêt patrimonial (tels que les forts, les ports, les criques et les plages, le patrimoine militaire...). La longueur et la quasi continuité du sentier lui donne son caractère exceptionnel, une grande partie du littoral pouvant être arpenté à pied. En été, certains espaces peuvent être inaccessibles suite à la fermeture de massifs forestiers pour risque incendie.

En complément de cette offre terrestre, sept sentiers sous-marins permettent de découvrir les fonds grâce à des balisages et des panneaux de présentation. Ils sont également répartis entre l'est et l'ouest du territoire (Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer, La Garde, Le Pradet, Hyères (2) et La Londe-les-Maures).

Des activités sportives...

Le littoral de Provence méditerranée est le lieu de pratiques sportives variées, entre plongée sous-marine, sports de glisse et autres sports nautiques. Pratiquées en club mais aussi individuellement, elles restent difficiles à quantifier de manière exhaustive, mais participer à véhiculer une image « sportive et jeune » du territoire.

La localisation des clubs permet néanmoins de pointer une concentration des activités de sports maritimes à l'est du territoire, autour d'Hyères notamment (20% des clubs de Provence Méditerranée sont localisés sur la commune).

3. LE TOURISME BALNEAIRE, MAIS PAS QUE...

Le tourisme vert

a) Les espaces forestiers

Du fait de la proximité des massifs forestiers du territoire avec les pôles urbains, de leurs qualités paysagères et patrimoniales et de la notoriété de certains massifs (Sainte-Baume, en lien avec le Parc Naturel Régional, massif des Maures,...), ces espaces de nature sont des lieux attractifs pour la population locale, mais aussi pour les touristes.

²³ Source : CCI du Var

C'est dans le chaînon calcaire des Monts Toulonnais (Mont Faron, Mont Coudon, Gros cerveau) et au Cap Sicié, situés à proximité immédiate des zones urbaines, que l'accessibilité et les aménagements liés à l'accueil du public sont les plus importants (aires de stationnement et de pique-nique aménagés au sommet des massifs). Du fait de leur proximité avec les zones urbaines, ces massifs jouent le rôle de grands parcs urbains et sont très fréquentés pour des activités de sports et loisirs (randonnée pédestre, escalade, VTT, parcours de santé, parc zoologique du Mont Faron...).

Le plateau de Siou-Blanc bénéficie également d'aménagements réalisés par le Conseil Départemental du Var au titre des ENS et constitue ainsi un espace offrant la possibilité de pratiquer différentes activités de détente et de loisirs. La fréquentation des deux plus importants massifs boisés du territoire (les Maures et la Sainte-Baume) est quant à elle d'avantage liée aux activités sportives (randonnée, cyclotourisme, VTT...) et de découverte de la nature.

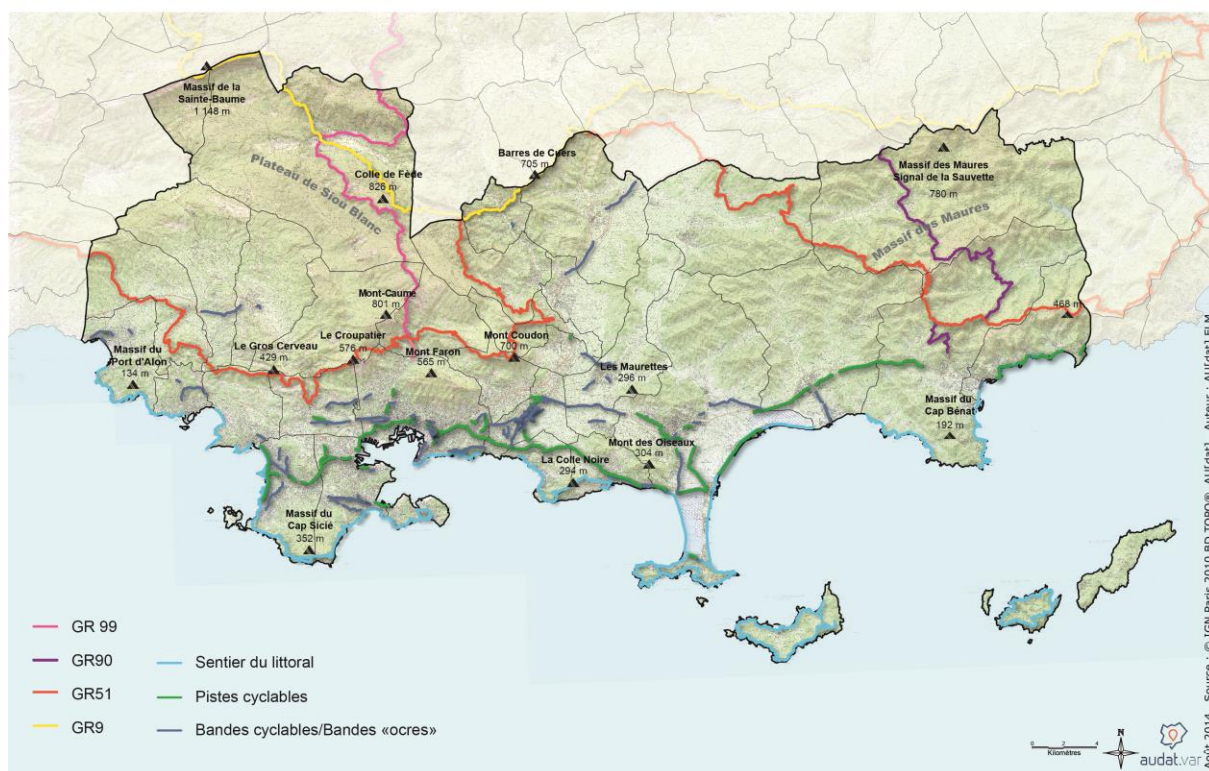
Le « sylvotourisme » est également en phase développement sur le territoire, notamment sous l'impulsion de l'association FORESTOUR qui regroupe des propriétaires forestiers souhaitant développer des activités de tourisme, sports et loisirs en forêt privée.

➔ La randonnée pédestre et le vélo

Le Var, doté d'une grande variété de paysages, est un département très prisé par les randonneurs. En dehors du sentier du littoral, le territoire de Provence Méditerranée dispose de nombreux itinéraires de marche pour tous niveaux de difficulté. Il est notamment traversé par quatre sentiers de grande randonnée (GR).

- Le GR51, appelé aussi « Balcons de la Méditerranée » : 290 km entre Marseille et Menton. Il traverse le Var d'est en ouest, passant par 8 communes de Provence Méditerranée (Le Lavandou, Pierrefeu-du-Var, Belgentier, Solliès-Ville, La Valette-du-Var, Le Revest, Evenos, La Cadière d'Azur)
- GR99 : 242 km du nord au sud, entre le Revest-les-Eaux et les Gorges du Verdon, en passant également par Signes.
- GR9 : ce sentier de randonnée de près de 1000 km part du Jura pour se terminer à Grimaud dans le Var. En Provence Méditerranée, il traverse les communes de Signes et Belgentier.
- GR 90 : long de 45 km, il fait le lien entre le GR 9 et le GR 51 en passant par Collobrières, au cœur du Massif des Maures.

Le tourisme vert dans les communes du SCoT Provence Méditerranée



Ces aménagements sont complétés par les parcours de cyclotourisme, la piste cyclable du littoral (102 km) qui utilise le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer qui reliait Toulon à St Raphael par la côte et 538 km de pistes tracées pour le VTT.

Autres formes de tourisme

Aux côtés du tourisme balnéaire et du tourisme vert, la richesse du territoire ouvre d'autres formes de pratique touristique, notamment liés à son patrimoine bâti, son patrimoine archéologique (cité gréco-romaine d'Olbia à Hyères, site et musée gallo-romain Tauroentum à St-Cyr-sur-mer ...), patrimoine militaire, offre muséale ...

A noter également l'essor de l'œnotourisme, qui connaît un certain engouement, où des vigneron proposent souvent un accueil du public, organisant des visites de leur domaine et de la cave, des dégustations et de la vente directe. A l'ouest du territoire, une soixantaine de vigneron se sont regroupés au sein de l'association « l'œnothèque des vins de Bandol » afin de valoriser collectivement leurs produits.

Enfin, on pourra noter le tourisme sportif (RCT, Kitesurf, escalade ...), le tourisme urbain, le tourisme d'affaire, qui offrent des potentiels de croissance et sont aussi des marqueurs de l'identité locale.

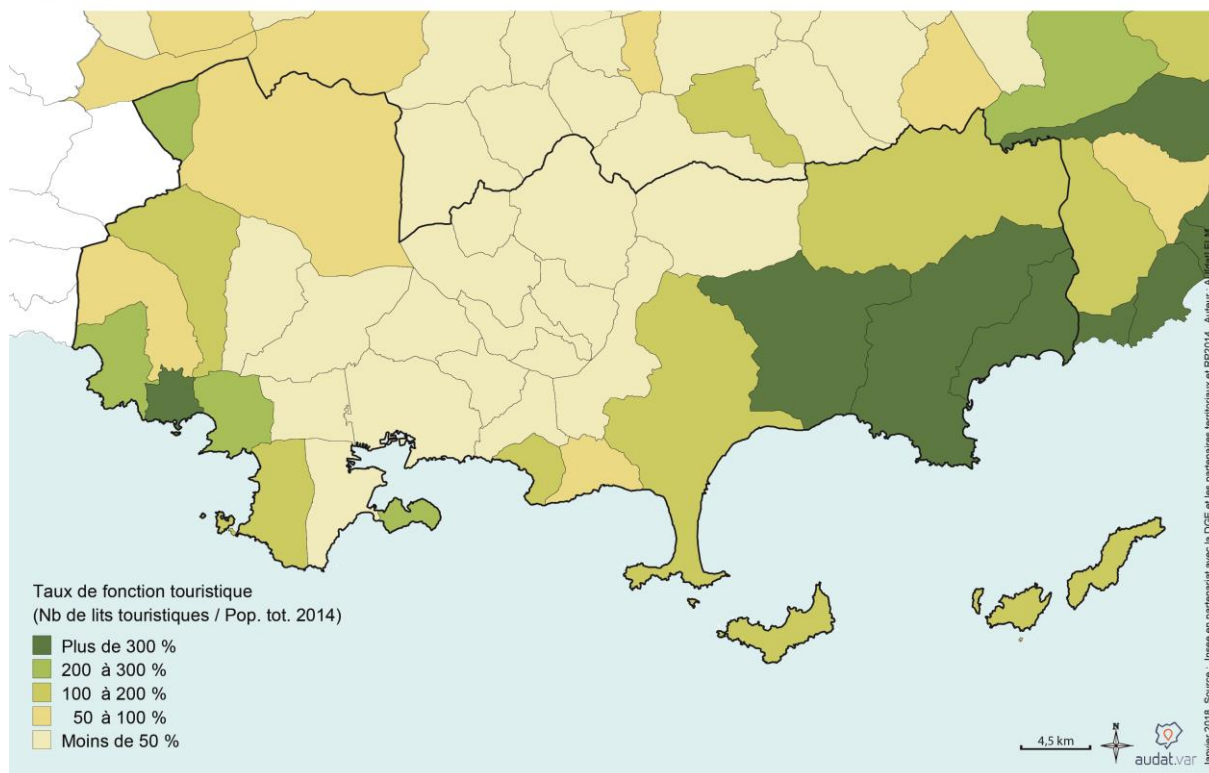
4. L'HEBERGEMENT TOURISTIQUE

Un taux de fonction touristique plus bas que les autres territoires varois littoraux

Tous types d'hébergement confondus, le rapport entre la capacité d'accueil et la population permanente permet de définir l'intensité de la présence touristique potentielle d'un territoire, mesuré par le taux de fonction touristique. En 2014, le taux de fonction touristique de l'ensemble du SCoT est de 77 %, c'est-à-dire que les touristes peuvent presque venir doubler la population résidente. Dans le Var, hormis l'Aire Dracénoise et Cœur du Var, Provence Méditerranée est le territoire qui présente le taux de fonction touristique le plus bas (il est de 443 % dans le Golfe de St-Tropez et 238 % dans l'Estérel).

Mais ce taux moyen cache de grandes disparités entre les communes de Provence Méditerranée. Le taux de fonction touristique peut s'élever jusqu'à plus de 500% au Lavandou, à Bormes-les-Mimosas et à Bandol, ou *a contrario* descendre en deçà des 50% dans le cœur de la Métropole et dans la vallée du Gapeau.

Taux de fonction touristique des communes du SCoT Provence Méditerranée



Une capacité d'accueil touristique qui progresse

La capacité d'accueil en hébergement touristique de Provence Méditerranée est estimée à plus de 448 000 lits. L'hébergement marchand (hôtels, campings, résidences tourisme, villages vacances...) représente 93 000 lits environ tandis que les résidences secondaires ont une capacité 3,5 fois plus importantes. Avec 331 000 lits, elles concentrent 74% de la capacité d'accueil totale de Provence Méditerranée.

Entre 2014 et 2017, la capacité d'accueil touristique (hors anneaux de plaisance) a progressé de 7% en Provence Méditerranée. Cette hausse est consécutive d'un plus grand nombre de lits dans les hôtels (+4 %), de la relative stabilité des villages vacances (+1 %) et des campings (-1%) et d'une baisse relative des résidences de tourisme (-3 %).

Le parc de résidences secondaires quant à lui est stable (autour de 20% du parc total de logements), auquel il convient également d'ajouter les touristes logés dans les résidences principales d'amis ou de membres de leur famille. Ce mode d'hébergement touristique, très répandu mais difficile à dénombrer, n'est pas pris en compte dans les estimations officielles de capacité d'accueil des territoires. En 2011, 31% des touristes de Provence Méditerranée ont déclaré être hébergés selon ce mode non marchand²⁴.

Le camping, première forme d'hébergement marchand

Si l'offre marchande ne constitue pas le moteur principal du développement touristique observé sur le territoire, elle reste un levier important pour l'accueil de certaines clientèles (tourisme d'affaire, séjours de courte durée,

²⁴ Source : ADT 83 « Enquête client 2010-2011 ».

familles...). Alors que l'hébergement non marchand est réparti à part sensiblement égale entre l'est et l'ouest du territoire, l'hébergement marchand est très nettement concentré à l'est (70% de l'offre).

Les hôtels : 24 communes de Provence Méditerranée proposent une offre hôtelière, pour un total de 11 248 lits. La capacité d'accueil est particulièrement importante à Hyères (16 %), et autour de la Rade de Toulon (Toulon et La Seyne cumulent 25% de l'offre), les autres communes littorales concentrant encore 44 % de l'offre, les 15 % restant étant implantés dans les communes retro-littorales.

Le parc est dominé par les hôtels de milieu de gamme de 2 et 3 étoiles (67 % des établissements classés). Une douzaine d'hôtels classés 4 et 5 étoiles sont néanmoins présents. Trois d'entre eux sont à Toulon ou à La Seyne, deux autres sont à Hyères et ses îles. Tous les autres hôtels de prestige sont concentrés à l'ouest du territoire de SCoT. Cette offre haut de gamme est montée en puissance ces dernières années puisque seulement 9 établissements de ce type étaient comptabilisés en 2017. Elle devrait encore s'étoffer dans les prochaines années.

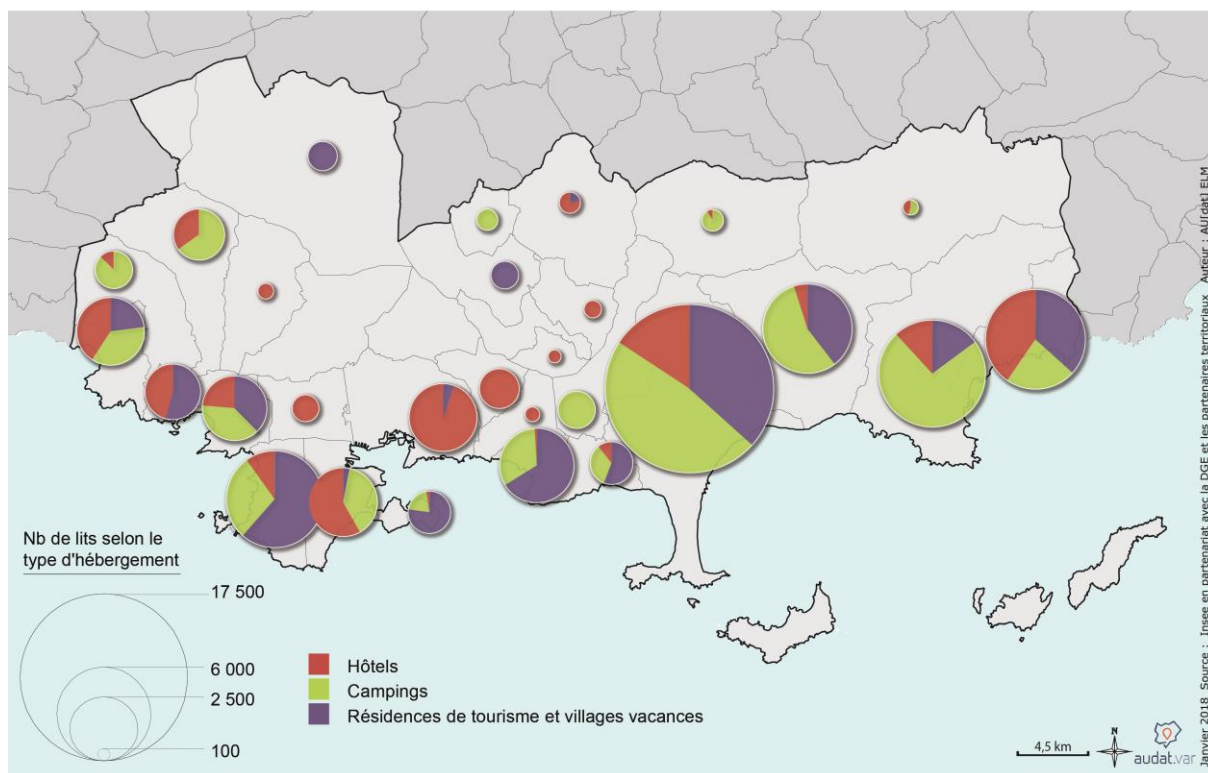
Les campings : en Provence Méditerranée, 97 établissements et plus de 41 000 lits sont dénombrés en hôtellerie de plein air²⁵. Leur capacité d'accueil est 3,6 fois plus importante que celle des hôtels. Cette offre est particulièrement présente à l'est du territoire. A elles seules, les villes d'Hyères et Bormes-les-Mimosas concentrent près de la moitié des lits en campings de Provence Méditerranée. Plus de 40% de la capacité d'accueil en hôtellerie de plein air se situe une offre 4 ou 5 étoiles. Cette offre haut de gamme reste cependant relativement réduite en Provence Méditerranée au regard de l'ensemble du département (62 %).

Les villages vacances et les résidences de tourisme : ce type d'hébergement constitue également une offre importante sur le territoire. Près de 32 000 lits sont proposés au sein de 25 villages vacances et 88 résidences de tourisme. Là encore, quelques communes littorales de l'est (Hyères, La Londe-les-Maures, Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou, Le Pradet) concentrent une part importante (65%) de cette capacité d'accueil.

En marge de ces hébergements touristiques clairement identifiés, une autre offre se développe fortement depuis quelques années : la mise en location de résidences principales par leurs occupants *via* des sites Internet spécialisés. Ce marché nouveau augmente considérablement la capacité d'accueil touristique du territoire. Contrairement aux meublés, ces locations ne font pas l'objet d'une déclaration spécifique et restent difficilement quantifiables à l'heure actuelle. A cette offre marchande viennent également s'ajouter des modes d'accueil plutôt liés au développement d'une économie collaborative (échanges de maison, couchsurfing...).

²⁵ L'hôtellerie de plein air recouvre les campings classés, les campings à la ferme, les aires naturelles...

L'hébergement touristique marchand dans les communes du SCoT Provence Méditerranée en 2017



5. DIFFERENTS PROFILS DE TOURISTES, DIFFERENTES FORMES DE TOURISME

Comme dans la plupart des territoires varois, le tourisme en Provence Méditerranée est avant tout familial : 74% des séjours sont effectués par des vacanciers venus en famille ou entre amis. Les séjours sont motivés en majorité par les loisirs (59%), mais aussi pour rendre visite à des proches (35% - ce qui est nettement plus que dans les autres territoires littoraux varois -). Les touristes de Provence Méditerranée sont des habitués : 89% d'entre eux sont déjà venus sur le territoire et 97% ont l'intention de revenir²⁶.

Les revenus des touristes de Provence Méditerranée peuvent paraître relativement élevés, à l'instar des territoires littoraux voisins. 21% des séjours sont en effet réalisés par des foyers qui disposent de plus de 5 000€ par mois. Néanmoins les revenus intermédiaires ou plus modestes restent majoritaires. 48% des séjours concernent des foyers avec un revenu entre 2 000 et 4 000 €, et 19% un revenu de moins de 2 000€.

Les différents profils de touristes qui se rendent en Provence Méditerranée illustrent la multiplicité des centres d'intérêt et des motifs de venue. A la fois littoral, vert et urbain, le territoire dispose d'un potentiel de développement touristique relativement diversifié, non exclusivement balnéaire.

Certains publics privilégient d'ailleurs un séjour sur une commune non littorale. Celles-ci connaîtront une fréquentation plus importante à l'automne (13,2% des nuitées) et accueilleront plus de touristes originaires de la région Paca (22%), de retraités (26,4%) et d'étudiants (7,2%), de familles avec enfants (63,5%).

²⁶ Les données sur le profil des touristes sont issues de « l'enquête-client 2010-2011 » réalisée par l'ADT 83

Le choix de s'éloigner du bord de mer n'est pas forcément une question économique, ces touristes ayant plus souvent des hauts revenus que ceux des stations balnéaires (28% des nuitées réalisées par des foyers disposant de plus de 5 000€/mois). Leur motivation est par contre très souvent liée à la visite d'amis ou de la famille (40%).

A contrario, les communes situées sur le littoral verront plus d'étrangers (11,4% des nuitées), de couples (18,5%), des ménages à revenus modestes (17,9% des nuitées par des foyers avec moins de 2 000€). Leur venue est avant tout motivée par la plage et la baignade.

6. LES TOURISTES PRIVILEGIENT (ENCORE) LA VOITURE, MAIS TENDRAIENT VERS D'AUTRES MODES DE DEPLACEMENTS

La fréquentation touristique a des répercussions importantes sur les flux automobiles de Provence Méditerranée : 71% des séjours sont réalisés par une clientèle venue par la route²⁷. Bien que le taux soit en progression, les possibilités d'accès au territoire par le train et l'avion modèrent le poids de la voiture dans Provence Méditerranée comparées aux autres territoires du département (77%).

En lien avec la saisonnalité du tourisme, l'été est la période qui connaît la plus forte augmentation du trafic automobile. Aux touristes qui se rendent en Provence Méditerranée et qui s'y déplacent, il convient d'ajouter ceux qui traversent le territoire. Sur les grands axes autoroutiers, on a ainsi une hausse du trafic en août de l'ordre de 20% sur l'A570 et de 100% sur l'A50²⁸ ; ainsi que sur le réseau local (augmentation de 20 à 40% du trafic en août 2011), particulièrement les communes littorales et aux abords des grands sites touristiques.

Si une fois sur place, les touristes continuent de privilégier très nettement la voiture (70% d'entre eux utilisent ce mode de transport²⁹), 22% des touristes des communes littorales déclarent également se déplacer à pied et 10% utilisent les transports publics urbains.

Le développement d'une alternative au tout-voiture pour les touristes constitue donc un enjeu d'importance. Au-delà des préoccupations environnementales, de qualité de vie, des conflits d'usage entre population permanente et population saisonnière, c'est aussi l'image et l'attractivité touristique du territoire qui est en jeu. La saturation des axes routiers entraîne une insatisfaction parmi la clientèle. 52% des touristes qui effectuent leur séjour sur une commune littorale de Provence Méditerranée se disent insatisfaits de la fluidité de la circulation, 41% des conditions de stationnement et 21% de la qualité des transports en commun (bus, train...).

7. CE QUI POURRAIT FAIRE EVOLUER LE TOURISME — FACTEURS EXOGENES OU ENDOGENES

L'attrait touristique de Provence Méditerranée repose pour une grande part sur son capital naturel. La présence de la mer, le niveau d'ensoleillement et la qualité du cadre naturel en font une destination privilégiée.

Néanmoins ce capital naturel est vulnérable. Les effets du changement climatique, notamment, pourront se faire ressentir sur l'ensemble des territoires touristiques. Dans les villes du littoral méditerranéen, l'augmentation de la température pourrait avoir des répercussions sur les réserves en eau, sur l'érosion des côtes, sur la pollution de l'air, sur les risques naturels et sur les risques sanitaires (développement du moustique-tigre ...).

Au-delà de ces effets directement liés au changement climatique, la pression exercée sur le territoire par les touristes eux-mêmes est également à prendre en compte. La notion de tourisme durable permet en partie de répondre à ces enjeux. Il repose sur des critères de durabilité puisqu'il doit être supportable à long terme sur le plan écologique, viable sur le plan économique et équitable sur le plan éthique et social pour les populations locales.

Enfin, la concurrence d'autres territoires, voisins ou éloignés, se renforce dans un contexte où, de plus en plus, l'économie présentielle constitue le moteur de développement d'un grand nombre d'entre eux.

²⁷ Source : ADT 83 « Enquête client 2010-2011 ».

²⁸ Données 2011. Comparaison faite avec le mois de septembre.

²⁹ Pour simplifier la lecture on parle de 70% de touristes qui se déplacent en voiture. Il s'agit en fait du % de nuitées réalisées par des touristes qui se déplacent en voiture.

Parallèlement à ce risque de perte d'attractivité de Provence Méditerranée, différents facteurs exogènes liés à l'évolution des modes de vie sont également susceptibles d'impacter la fréquentation touristique à court ou moyen terme. Ainsi, le vieillissement de la population conduit d'ores et déjà à un accroissement de la clientèle touristique « senior » et des pratiques de loisirs qui lui sont associées (voyages fréquents mais plus courts, hors période estivale...). Plus globalement, la réduction de la taille des ménages, les recompositions familiales, les modifications du calendrier scolaire, les 35 heures... ont une incidence directe sur la façon dont les français organisent leurs vacances et leurs week-ends.

Enfin, la situation de crise économique que connaît le pays amène les vacanciers à revoir leurs projets et leurs pratiques (séjours plus courts, hors saison, de dernière minute, destination proche...).

Les 5 principaux enjeux :

- La **diversification des pratiques** touristiques dans le temps et dans l'espace ;
- La **montée en gamme de l'hébergement** touristique ;
- L'amélioration des **conditions d'emplois et du logement des saisonniers** ;
- La **maîtrise des pressions touristiques** exercées sur l'environnement et les déplacements ;
- L'**adaptation du tourisme au changement climatique** (augmentation des risques naturels, augmentation des risques sanitaires dus aux nuisibles...).

CONSTAT N°8 : L'AGRICULTURE, UN SECTEUR FORTEMENT IDENTITAIRE, ENTRE EXCELLENCE ET FRAGILITE

L'analyse de l'état initial de l'agriculture est également développée dans l'Évaluation environnementale du SCoT.

1. UN ESPACE AGRICOLE PAS TOTALEMENT VALORISÉ...

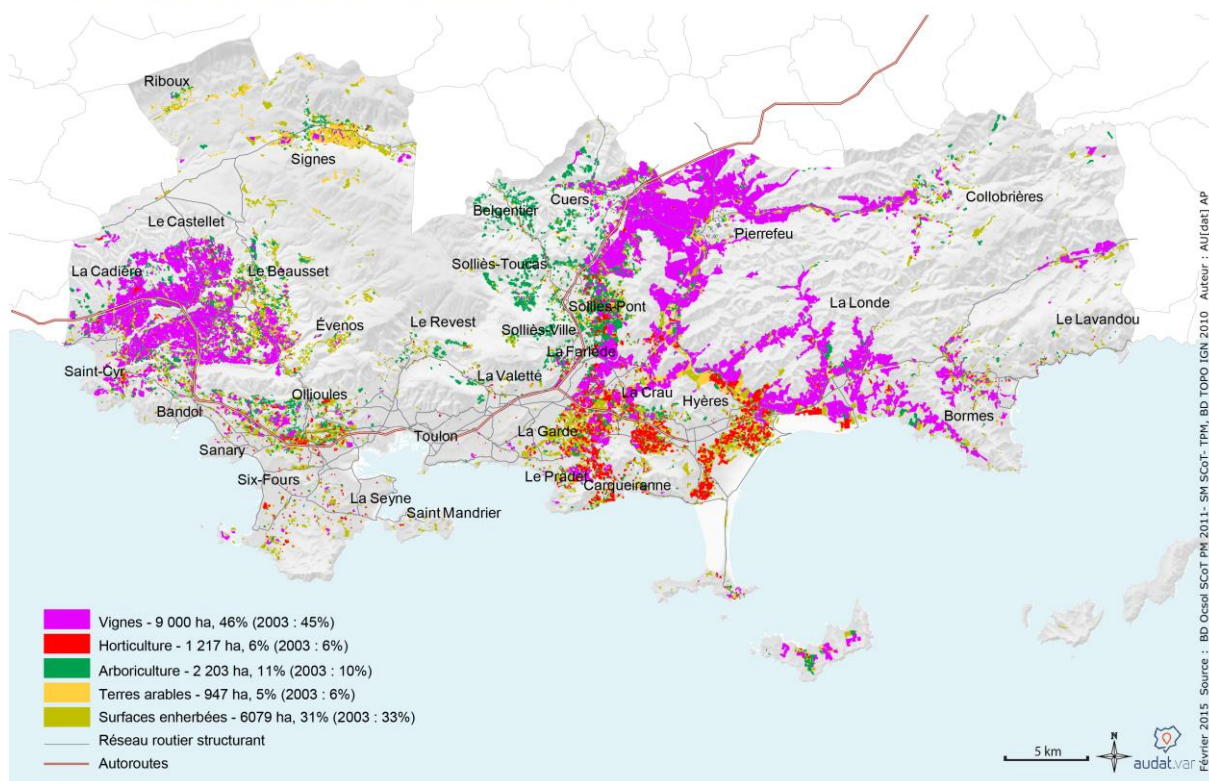
Sur le territoire Provence Méditerranée, les espaces agricoles recensés par la base de données d'occupation du sol en 2011³⁰, représentent 19 200 ha, soit 15% du territoire. Cet espace constitue environ 20% de l'espace agricole varois et 3% de l'espace agricole régional.

Parmi ces espaces agricoles « observés », environ 12 300 ha, soit 64% seulement, étaient effectivement recensés comme exploités, en 2010 par des agriculteurs³¹.

L'espace agricole « observé »

Quand on analyse les données d'occupation du sol (cartographies issues de l'interprétation de photos aériennes), on observe que l'espace agricole du territoire est majoritairement viticole (46%), arboricole (11%) et horticole (11%).

Typologie des espaces agricoles dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée en 2011

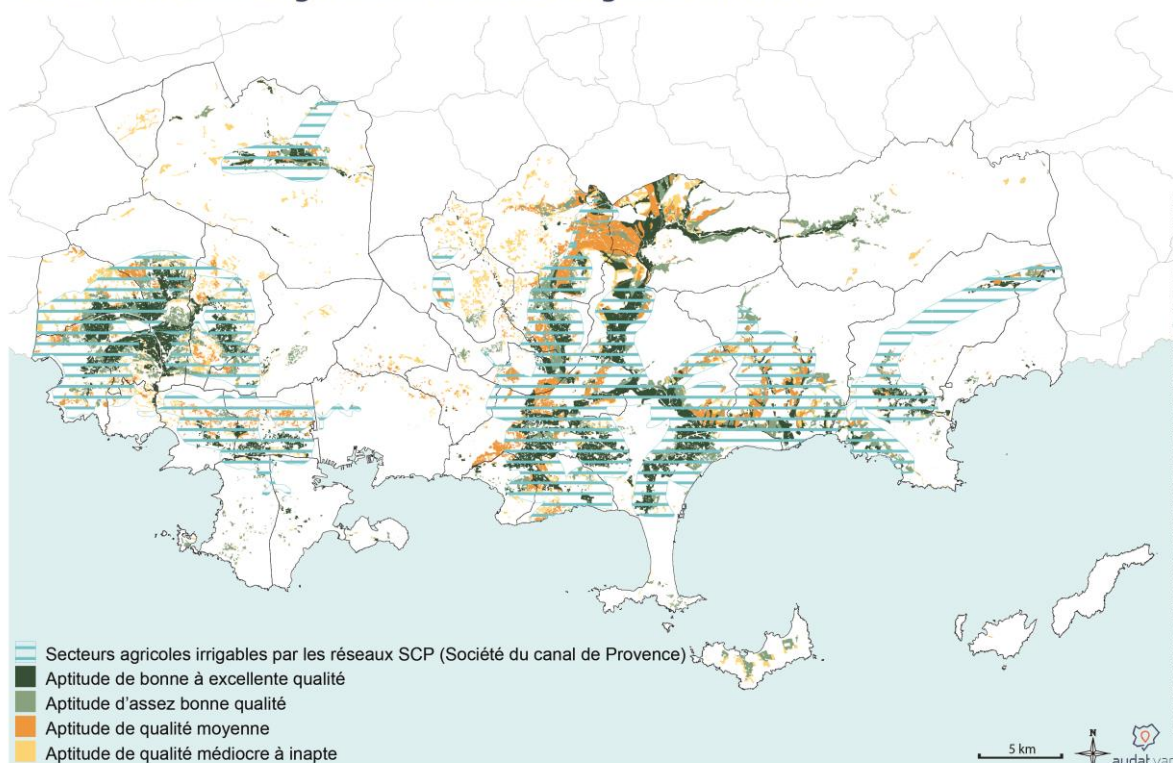


En intégrant les données issues de la Société du canal de Provence, on constate que cet espace agricole est majoritairement irrigable et qu'il dispose globalement d'une « bonne aptitude à la mise en valeur agricole ».

³⁰ Espace agricole au sens base de données occ_sol

³¹ Recensement agricole réalisé en 2010 par le Ministère de l'Agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt

Aptitude des espaces agricoles du SCoT Provence Méditerranée à la mise en valeur agricole et secteurs irrigables en 2014



L'espace agricole « cultivé »

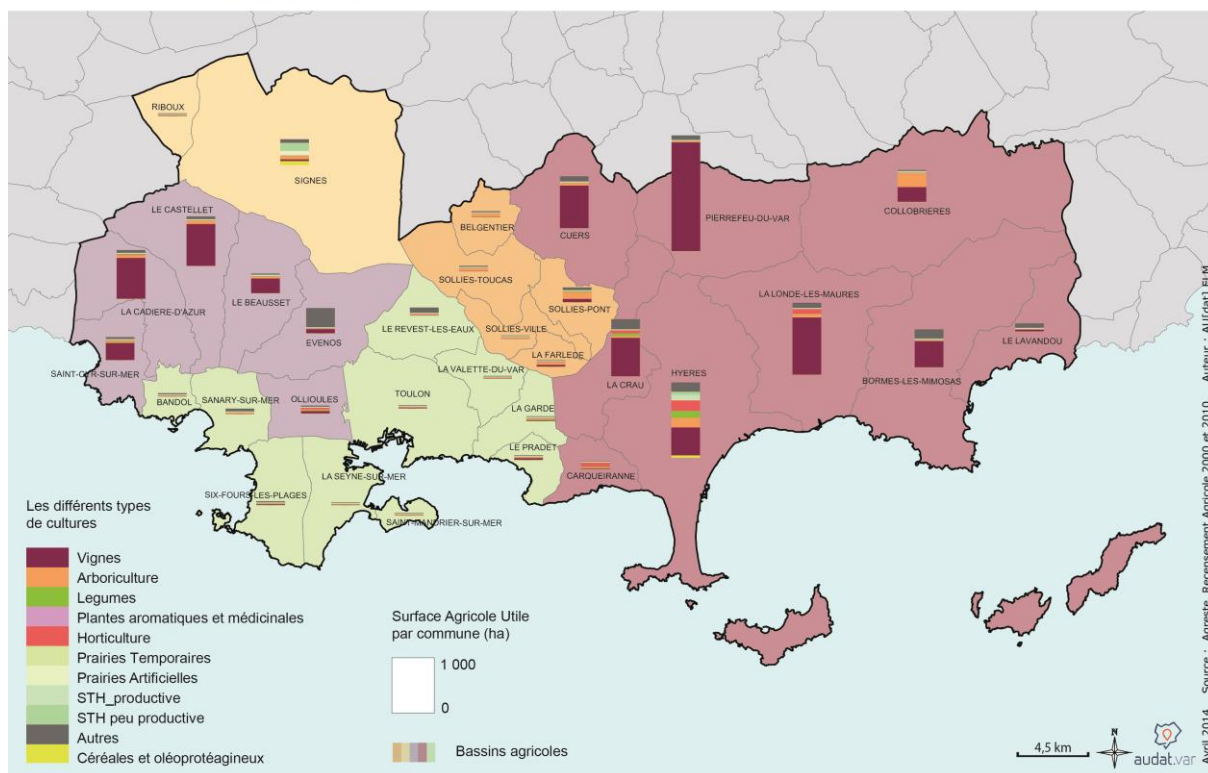
Avec 12 300 ha de surface agricole utile (SAU) en 2010, c'est-à-dire recensées comme exploitées par un agriculteur professionnel, le SCOT Provence Méditerranée accueille une part importante de l'économie agricole varoise puisqu'il concentre plus de 18% de la SAU départementale, 33% des exploitations (1 800 exploitations) et 40% des emplois agricoles (3 300 personnes).

L'agriculture du territoire est constituée de productions à forte valeur ajoutée, la viticulture (67% de la SAU), comme d'autres territoires départementaux, mais également du premier bassin horticole de France.

Cette SAU se répartie selon 5 bassins de production :

- A l'est, un vaste bassin dominé par la viticulture, l'arboriculture et l'horticulture (8 000 ha) ;
- A l'ouest, un bassin à dominante viticole (3 000 ha) ;
- Le bassin agricole de la Vallée du Gapeau, majoritairement arboricole (450 ha) ;
- La commune de Signes, dont l'agriculture apparaît très diversifiée (450 ha) ;
- 10 communes littorales, dominées par une agriculture de type péri-urbaine (400 ha).

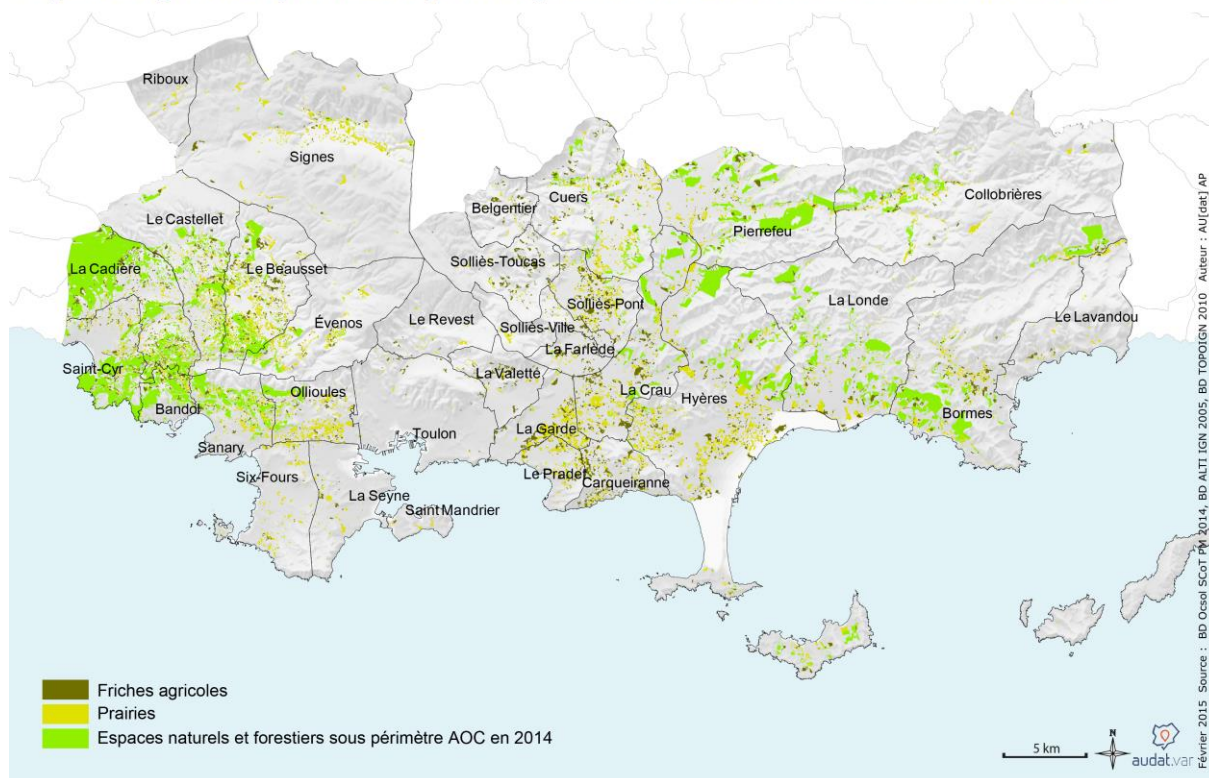
Répartition de la SAU par type de culture dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



L'espace agricole potentiellement cultivable

En dehors de ces espaces cultivés, le territoire dispose de nombreux espaces potentiellement cultivables : espaces agricoles en friche, prairies entretenues, mais sans réelle activité de production, espaces naturels disposant de potentialités agricoles, anciennement cultivés ou non. A ce titre, certains espaces naturels, intégrés aux périmètres d'une AOC viticole, peuvent constituer des espaces potentiellement cultivables.

Espaces naturels et forestiers intégrés dans le périmètre d'une AOC viticole et espaces agricoles (friches et prairies) dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée en 2014



NB : tous les espaces de prairies présentés dans la carte ci-dessous ne constituent pas des espaces potentiellement cultivables dans la mesure où certains d'entre eux correspondent à des parcelles fauchées pour alimenter des élevages.

2. UN ESPACE AGRICOLE EN DIMINUTION

L'analyse de l'occupation du sol (constat 6) montre que cet espace agricole est en diminution, à un rythme toutefois moins rapide que par le passé. En effet, si les espaces agricoles constituent la première source de consommation d'espace (64% des espaces consommés entre 2003 et 2014), le rythme de consommation est en diminution, passant de 110 ha en moyenne entre 2003 et 2011 à 99 ha/an en moyenne entre 2011 et 2014.

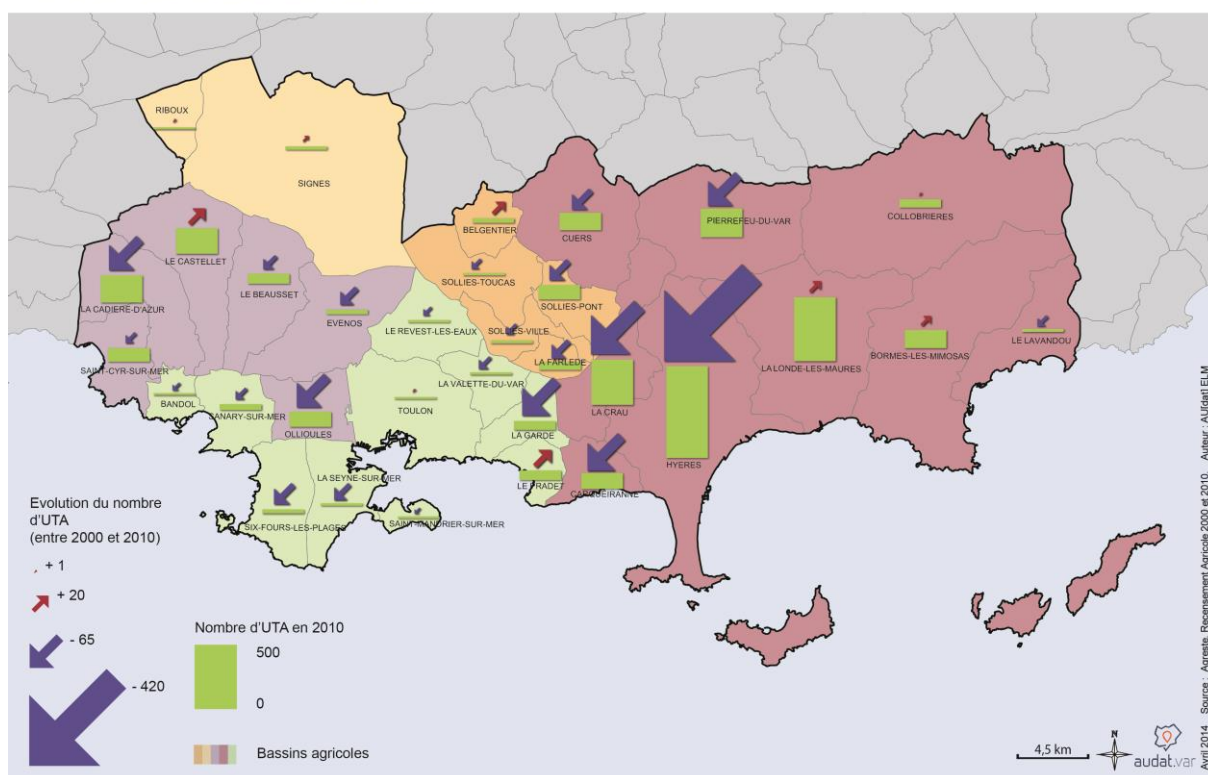
Cette tendance s'inscrit dans un ralentissement global de l'artificialisation de l'espace sur le territoire, passant de 374 ha/an entre 1972 et 2003 à 164 ha/an entre 2003 et 2014 (142 ha/an dans la toute dernière période, entre 2011 et 2014).

Les friches agricoles constituent les principaux espaces agricoles consommés (68%), les principales productions à forte valeur ajoutée du territoire (vignes, horticulture et maraîchage) ne représentant « que » 20% des espaces consommés.

Par ailleurs, même si de nombreux signaux indiquent une dynamique de l'activité agricole (développement du chiffre d'affaire de la filière viticole, développements innovants dans la filière horticole, présence de candidats à l'installation, développement de la demande en produits agroalimentaires locaux et dans certaines communes une reprise agricole qu'il convient de souligner...), plusieurs éléments semblent indiquer une diminution de l'activité agricole, en particulier sur le bassin agricole hyérois :

- diminution de l'emploi agricole (-25% de l'emploi agricole en 10 ans) ;
- vieillissement de la population agricole ;
- diminution des surfaces exploitées entre 2000 et 2010 : horticulture (-19%), maraîchage (-13%), arboriculture (-8%), viticulture (-7%).

Répartition et évolution des UTA par type de culture dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



3. UNE AGRICULTURE MULTI-FONCTIONNELLE

Une fonction économique majeure

En termes d'emplois, l'agriculture locale emploie 3 300 personnes au sein des exploitations (1,7% des emplois du territoire – 40% des emplois agricoles du Var) dont 1300 chefs d'exploitations, 1 200 salariés, 450 saisonniers et 350 autres actifs familiaux, auxquels il faut rajouter des emplois occupés au sein des filières agricoles (caves coopératives, grossistes..).

En termes de filières économiques à forte valeur ajoutée et porteuses de rayonnement :

- la viticulture, qui s'appuie sur des AOC reconnues : Bandol, Côtes de Provence (dont les dénominations de terroir La Londe, reconnue en 2008 et Pierrefeu, reconnue en 2013) et Coteaux varois en Provence (Signes).
- La fleur coupée : Provence Méditerranée accueille le plus gros bassin de production en France qui concentre 40% de la production nationale ;

Au-delà de ces filières économiques bien structurées, l'agriculture locale s'appuie également sur une grande diversité de productions : légumes (290 ha), olives (550 ha – AOC huile de Provence), figes (190 ha – AOC figue de Solliès), châtaignes, canne de Provence, spiruline, liège, miel, de plantes aromatiques et médicinales...

Une fonction alimentaire encore assez faible et assez mal identifiée

Même si l'on constate un développement d'initiatives en faveur de l'agriculture de proximité (marchés paysans, paniers, AMAP...), la majorité de la production agricole du territoire est aujourd'hui exportée et/ou non « nourricière » : vin, fleurs, figes (majoritairement exportée), canne de Provence...

Sur les 12 300 ha d'espaces recensés comme cultivés en 2010, certaines productions sont néanmoins susceptibles d'alimenter la population locale, mais restent faibles : légumes (290 ha), fruits (1 200 ha – 550 ha d'olives et 190 ha de figes, majoritairement exportée), quelques éleveurs ovins, quelques aviculteurs...

Par ailleurs, ces productions sont loin de couvrir les besoins alimentaires du bassin de consommation (poids des grandes surfaces, des grands bassins de production, produits transformés, consommation de produits « exotiques »...).

Une fonction identitaire / sociétale présente

Au-delà de leur fonction économique, alimentaire, les espaces agricoles sont également supports de savoir-faire, de culture, d'histoire, et constituent de fait un patrimoine collectif précieux.

Une fonction paysagère et de coupure d'urbanisation conséquente

Les espaces agricoles jouent également un rôle paysager majeur, constituant parfois des coupures agro-naturelles importantes (plaine du Castellet, Plaine du Beausset, Plan d'Ollioules, dépression permienne...), et/ou des sites d'intérêt paysager spécifiques, paysages emblématiques, facteurs d'image, d'attractivité touristique, de cadre de vie qualitatif (les vignes du Castellet, le Fenouillet et ses Piémonts, la vallée de Sauvebonne, les vallées des Borrels, le Cap Bénat...).

Une fonction environnementale

Enfin, les espaces agricoles du territoire jouent une fonction environnementale majeure.

Ils contribuent au maintien et à la mise en valeur de la biodiversité : une richesse de biodiversité sur le territoire du SCOT, identifiée par diverses études et documents (N2000, ZNIEFF, les TVB...), y compris au sein des espaces agricoles. A ce titre, 6% des espaces agricoles du SCOT sont identifiés comme réservoirs potentiels de biodiversité et certains espaces agricoles jouent par ailleurs un rôle de corridors écologiques, permettant la migration des espèces entre les réservoirs.

Ils contribuent par ailleurs très largement à la prévention des risques, en premier chef, au risque inondation, en constituant des espaces d'expansion naturelle des crues, en luttant contre l'imperméabilisation des sols, contre le ruissellement, en contribuant à l'entretien des cours d'eau...

Les espaces agricoles constituent également des coupe-feux, permettant de contribuer à la lutte contre les incendies.

4. ANALYSE DES PRINCIPALES FILIERES AGRICOLES

Une filière viticole porteuse de développement

La Provence constitue la 1ère région en France productrice de vins Rosés AOC avec 35% de la production nationale. Elle fournit environ 5,6% des rosés du monde.

Le SCOT PM concentre près de 25% de la surface des Vins de Provence AOC et la totalité des vins de Bandol (environ 55 000 hl). Parfaitement structurée autour d'outils disposant d'un rayonnement qui dépasse largement le rayonnement départemental (Comité Interprofessionnel des Vins de Provence – Maison des Vins – Centre du Rosé – Œnothèque de Bandol...), la filière est également soutenue par un marché en fort développement. On assiste ainsi à des transferts de volumes de rosés des AOC de Provence des circuits les moins valorisés (hors domicile, grande distribution) vers les plus valorisés (export) et à une forte évolution du chiffre d'affaire de la filière ces dernières années.

Une filière horticole leader à l'échelle nationale

Le SCOT abrite le premier bassin horticole de France, 40% de la production nationale, une gamme de plus de 100 espèces et la première plate-forme nationale de mise en marché – 4ème d'Europe.

Tout comme la filière viticole, la filière horticole est très structurée et bénéficie d'outils au service de son développement, tous localisés sur le territoire du SCOT : un Syndicat horticole du Var, une association de Valorisation (Phila Flor), un Système Productif Local qui anime le développement de la filière (Florisud), une association qui favorise la recherche et les échanges entre les partenaires (Hyères Hortipole), une station d'expérimentation (le SCRADH), un lycée agricole et horticole. A noter que la filière horticole a la particularité

d'être organisée autour d'un outil de mise en marché qui concentre la majorité de la production, le marché aux fleurs (SICA MAF – environ 29 M€ de CA/an).

Ce contexte favorable a notamment permis l'émergence d'une marque, Hortisud (50% du CA du marché aux fleurs), d'inscrire la filière dans un programme européen de promotion de l'horticulture méditerranéenne (Flormed), de développer la production biologique intégrée, de favoriser le développement d'espèces comme la pivoine "primeur", la giroflée...

Par ailleurs, la filière a construit un programme d'actions et de soutien à la filière, le Plan d'Avenir Horticole, qui a notamment permis de mettre en place un label de qualité.

Enfin, une zone de production horticole de 13 ha, à la pointe de l'innovation, est en cours de développement sur la commune de la Crau. Elle bénéficiera d'une accessibilité poids lourd de qualité, de la proximité du Canal de Provence pour l'irrigation des productions, de l'internet THD... et devrait permettre de renforcer la place de la filière à l'échelle internationale.

La figue de Solliès : une filière en développement

La figue de Solliès, seule figue AOC de France (depuis 2006), bénéficie d'une reconnaissance européenne (AOP) depuis 2011. Majoritairement exportée en dehors du territoire, elle est conditionnée et mise en marché par la coopérative cepsolfruit, qui investit dans de nouveaux équipements et se mobilise, aux côtés des producteurs, dans le développement de la filière. A ce titre, une convention de partenariat, impliquant également les collectivités, la Syndicat de défense de l'AOP et la SAFER a été signée dans un double objectif : augmenter la surface de production (+20 ha supplémentaires), en travaillant sur le foncier en friche et assurer les transmissions des exploitations en place.

D'autres opportunités de développement

Alimenter le bassin de production local (résidents et touristes), que ce soit en productions animales diverses (mais le Var est l'un des seuls départements de France ne disposant pas d'abattoir) ou en fruits et légumes, constitue dorénavant et déjà un axe de développement majeur pour le territoire, avec une convergence d'intérêts entre collectivités, candidats à l'installation et consommateurs. En dépit des initiatives engagées, il n'existe aujourd'hui aucune véritable filière d'approvisionnement « organisée » du marché local.

Autres opportunités de développement, les autres productions présentes sur le territoire : olives, chêne liège, canne de Provence, châtaignes, spiruline...

Enfin, l'agri-tourisme constitue également une activité porteuse de développement : accueil à la ferme, développement de produits touristiques, inscription des exploitations dans des circuits touristiques, en particulier ceux destinés aux croisiéristes...

5. DES COLLECTIVITES TRES IMPLIQUEES DANS LA VALORISATION DE L'AGRICULTURE ET LA MAITRISE DES FREINS AU DEVELOPPEMENT AGRICOLE

Des pouvoirs publics et des acteurs locaux fortement impliqués

La mise en place progressive d'une nouvelle génération de documents d'urbanisme a marqué un tournant dans la prise en compte des enjeux agricoles sur le territoire : instauration du réseau jaune dans le SCoT en 2009, évolutions générées par la transformation des POS en PLU, (transformation de zones U, NA et NB en zones A, mobilisation du potentiel de renouvellement urbain, recherche d'opérations économes en espace, Zones A paysagères...).

Par ailleurs, le Conservatoire du Littoral, le Conseil Départemental, les communes et leurs regroupements s'investissent plus spécifiquement dans la préservation et la mise en valeur de certains espaces agricoles à enjeux par le biais de différents outils fonciers et/ou d'acquisitions foncières.). A noter par exemple la présence d'une grande Zone Agricole Protégée sur 278 ha à La Garde (18% du territoire communal) depuis l'Arrêté Préfectoral du 18 avril 2018

Enfin, de nombreux projets de développement et de redynamisation de l'activité agricole voient le jour sur le territoire : aménagement d'une zone de production horticole « innovante » à la Crau, caractérisation des friches

agricoles, animation de la filière maraîchage et convention d'aménagement rural sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée, développement de la filière « figue » de Solliès, soutien au développement de l'agriculture biologique, de circuits courts...

Un accès difficile au foncier

L'accès au foncier constitue l'un des principaux freins au développement de l'activité agricole, notamment au sein des espaces périurbains : rétention foncière, statut de fermage bloquant, prix du foncier élevé...

Les espaces agricoles, qui constituent le premier outil de production des exploitants, font par ailleurs l'objet de concurrences importantes résultant d'utilisations à des fins plus ou moins compatibles avec l'activité agricole, ou rendant celle-ci accessoire : déchets du BTP, activités artisanales dans des bâtiments agricoles, activités commerciales, stockage de caravanes, chenils et élevages canins, centres équestres... Le développement d'habitat dans ou à proximité des espaces agricoles est également à l'origine de conflits de voisinage importants.

Une agriculture très spécialisée...

La forte spécialisation du bassin agricole local la rend de fait potentiellement vulnérable, à des facteurs économiques (concurrence – évolution de la demande), climatiques (sécheresse en particulier), ou sanitaires (ravageurs, maladies).

La filière viticole, qui occupe 67% de la surface agricole utile du territoire, apparaît particulièrement vulnérable à la sécheresse. La filière horticole, développée sur des surfaces beaucoup plus restreintes, mais à fort niveau d'investissement, apparaît quant à elle vulnérable à des facteurs sanitaires (bactérie *Xylella Fastidiosa*), et économique (développement de la concurrence, dépendance à une seule structure de mise en marché).

D'autres freins au développement de l'agriculture

- Un manque d'attrait pour la profession agricole avec à terme, un risque de disparition progressive de la profession agricole (vieillesse de la population agricole). Ce manque d'attrait est particulièrement important pour la filière horticole, qui nécessite de forts niveaux d'investissements ;
- Une difficulté à loger les actifs agricoles...

Les 5 principaux enjeux :

- **La préservation des espaces agricoles cultivés et cultivables, parmi lesquels dans une vision à moyen / long terme, les espaces susceptibles d'accueillir des productions alimentaires ;**
- **L'anticipation et l'adaptation des productions agricoles et de leurs filières économiques aux incidences prévisibles du changement climatique, en particulier les deux principales filières économiques du territoire (viticulture et horticulture) ;**
- **La réorientation d'une partie du potentiel agricole du territoire (en particulier les friches agricoles les plus favorables) vers des productions alimentaires, susceptibles d'approvisionner le bassin de consommation local – le déploiement d'un Projet Alimentaire Territorial ;**
- **La limitation de la spéculation foncière sur les espaces agricoles, en particulier en frange urbaine, à travers la mise en place d'outils fonciers adaptés et ce, pour maîtriser les prix du foncier, mais également pour « fluidifier » le marché du foncier agricole (inciter les propriétaires à exploiter ou à faire exploiter leurs terres) ;**
- **La maîtrise de la vocation agricole, par la limitation des usages illicites des espaces (stockages de bateaux...), par la limitation du morcellement des parcelles, par la limitation des conflits d'usage avec les espaces d'habitats...**

CONSTAT N°9 : DES RESSOURCES A PRESERVER ET VALORISER, UN TERRITOIRE SOUMIS AUX RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES, UN POTENTIEL D'ENERGIE RENOUVELABLE A VALORISER

L'analyse détaillée de l'état initial des ressources naturelles, des risques, de la consommation d'énergie et de la production d'énergie renouvelable est développée dans l'Evaluation environnementale du SCoT.

1. DES RESSOURCES FORESTIERES PORTEUSES DE NOUVELLES FILIERES ECONOMIQUES

Inscrit dans le deuxième département le plus boisé de France (après Les Landes), Provence Méditerranée offre 77 200 ha de massifs forestiers (soit 64% du territoire), dont les trois principaux sont le massif des Maures, le massif de la Sainte-Baume et les Monts toulonnais. Principalement du fait du développement de l'urbanisation, les espaces forestiers sont en régression.

Les espaces forestiers, outre leur rôle environnemental, sont supports de plusieurs activités économiques, tel que le sylvopastoralisme, la castanéiculture, production de liège et sylviculture.

Plusieurs dispositifs de gestion sont actuellement mis en place pour valoriser cette ressource (schéma de protection et de la valorisation de la forêt varoise, charte forestière de territoire du massif des Maures, schéma régional de gestion sylvicole pour les forêts privées, gestion des forêts publiques par l'ONF...).

2. DES RESSOURCES GEOLOGIQUES ADAPTEES AUX BESOINS

Le territoire dispose de ressources géologiques de très bonne qualité et des réserves importantes pour l'exploitation de granulats, en particulier sur l'ouest du territoire.

Les autorisations de production annuelle sont actuellement suffisantes compte tenu de la consommation enregistrée ces dernières années mais seulement deux carrières possèdent des autorisations au-delà de 2021.

3. UNE RESSOURCE LOCALE EN EAU A PRESERVER

Une ressource très disponible mais une forte dépendance aux sources extérieures

La fiabilité et la diversification des ressources en eau assurent la sécurité de l'alimentation du territoire et de ces habitants, tout en assurant une marge de production capable d'absorber la croissance démographique attendue. On notera toutefois que le territoire est à 70% dépendant d'apports d'eaux superficielles extérieures au territoire pour répondre à ces besoins endogènes.

Les eaux du Verdon, acheminées par la Société du Canal de Provence, offrent le potentiel le plus important, à même de compenser toute baisse des prélèvements effectués ailleurs. Concernant les ressources locales, le barrage de Dardennes répond à 25 % des besoins de la ville de Toulon et les aquifères de la plaine de l'Eygoutier et de la plaine du Gapeau, fortement producteurs, n'offrent plus de capacités supplémentaires. En revanche, l'aquifère massif Calcaires du Bassin du Beausset et du massif des calanques, aujourd'hui faiblement sollicitée, réservent un potentiel important.

Ces prélèvements locaux peuvent néanmoins poser des difficultés localement pour certaines communes³² : Cuers et Riboux connaissent régulièrement des déficits dans les forages en période estivale, Hyères et en particulier dans les îles d'or voit des intrusions d'eau de mer dans la nappe phréatique.

³² Schéma départemental des ressources et de l'alimentation en eau du Var de 2012

Un enjeu de préservation de la qualité des eaux

Du point de vue de la qualité des eaux, les principales masses d'eau utilisées pour l'alimentation en eau potable connaissent des problèmes liés aux pollutions diffuses (en particulier les Alluvions de l'Eygoutier et du Gapeau). La protection des captages et forages du territoire et un meilleur traitement des eaux pluviales, qui peuvent être à l'origine de pollutions importantes, constituent des enjeux majeurs pour la préservation de la ressource en eau.

Dans ce contexte, le projet de SDAGE 2016-2021 identifie 5 ressources d'eaux souterraines stratégiques pour l'alimentation en eau potable qui pour le SDAGE doivent être préservées. Deux sont principalement localisées sur le territoire de Provence Méditerranée : celle des Alluvions du Gapeau et celle des Calcaires du Bassin du Beausset et du massif des Calanques.

Notons que le bassin superficiel du Gapeau présente des problématiques tant quantitatives que qualitatives et qu'il est, à ce titre, classé en Zone de Répartition des Eaux (ZRE), en Zone Vulnérable aux Nitrates (ZVN) et qu'il est concerné par 4 captages prioritaires.

4. UN TERRITOIRE SOUMIS A DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES IMPORTANTS

Des risques naturels qui concernent la plupart des communes

Le territoire du SCoT est fortement soumis aux risques naturels d'inondation et d'incendie de forêt. De manière moins forte, il est également soumis aux risques de mouvements de terrain, érosion et submersion marine. En 2013, 209 arrêtés de reconnaissance de catastrophes naturelles ont ainsi été recensés. Notons que ces risques peuvent être augmentés pendant la période estivale, en particulier du fait de l'accueil d'une population touristique importante.

a) Un risque inondation accru ces dernières années

Le risque inondation concerne la plupart des communes du territoire. Précipitations abondantes et concentrées dans le temps, topographie très marquée, imperméabilisation croissante des sols, faiblesse de réflexions à l'échelle des bassins versants... sont autant de facteurs qui favorisent les inondations, et qui pourraient encore accentuer ces phénomènes dans les années à venir, compte tenu des évolutions climatiques à l'œuvre.

Les inondations par débordement de cours d'eau identifiées dans l'Atlas des Zones Inondables, produit par la DREAL PACA, couvrent 136 km²³³, soit 11% du territoire de Provence Méditerranée. Environ deux tiers des communes du territoire sont concernés par le risque inondation et on estime que 25% de la population³⁴ est potentiellement soumise à ce risque.

Trois secteurs sont particulièrement sensibles :

- La partie aval des cours d'eau de la Reppe, du Grand Vallat et du Las dans les communes de Sanary-sur-Mer, Ollioules et Toulon ;
- L'Eygoutier sur toute sa longueur, de La Crau à Toulon ;
- La zone côtière comprise entre Hyères Est et la Londe-les-Maures.

Le territoire de Toulon-Hyères a été identifié Territoire à Risques Importants d'Inondation (TRI) au titre de la Directive Inondation³⁵, dont le périmètre concerne 16 communes, retenues au regard des débordements de cours d'eau et des submersions marines constatés, mais qui ne concernent pas le littoral de Méditerranée Porte des Maures. Six cours d'eau sont concernés : le Gapeau, l'Eygoutier, le Las, la Reppe, le Roubaud et le ruisseau de Faveyrolles.

Les phénomènes sont aujourd'hui connus et identifiés, des outils locaux de gestion de ces risques existent et se mettent en place (9 PPRI sont aujourd'hui opposables sur 19 prescrits – SAGE Gapeau en cours d'élaboration –

³³ Surface totale du lit mineur, lit moyen et lit majeur de l'Atlas des Zones Inondables (AZI)

³⁴ Estimation réalisée à partir du recensement de la population de 2003

³⁵ Directive européenne 2007/60/CE du 23 octobre 2007

Plan de Gestion du Risque Inondation et stratégie locale de gestion du risque inondation sur le TRI notamment – prise de compétence GEMAPI des EPCI...).

➔ Un risque « incendie » toujours prégnant

Le risque incendie concerne l'ensemble du territoire du fait des conditions climatiques (sécheresse estivale, vents forts et fréquents) et de la prégnance des espaces boisés. Ces facteurs naturels ont été aggravés par un mode d'urbanisation extensif. Dans l'avenir, les modifications climatiques (allongement des périodes de sécheresse) et l'accroissement de la biomasse pourraient amplifier encore ce risque. Les outils de gestion et de prévention (plans de débroussaillage avec la création d'un maillage de pistes DFCI³⁶, PPRIF³⁷, moyens de surveillance et d'intervention) ont permis de mieux maîtriser les départs de feu ainsi que leur propagation. Les grands incendies restent toutefois un risque majeur du territoire.

➔ Un risque « mouvement de terrain » bien géré

Le risque mouvement de terrain affecte également le territoire de manière notable (26 communes sont concernées). La gestion de ce risque est assurée par la présence de plans de prévention (12 communes disposent d'un PPR mouvement de terrain) mais également par un recensement des différents événements et sources de risque (cavités souterraines, anciennes mines et carrières, carte d'aléas de l'aléa retrait-gonflement des argiles...).

➔ Un risque « érosion – submersion » dont il faut tenir compte

Avec son linéaire côtier, le territoire a également la particularité d'être soumis aux problématiques de l'érosion littorale, érosion qui s'accroît avec l'intensification des phénomènes extrêmes de pluie et de sécheresse et des risques de submersion marine. Ce point est détaillé dans le Volet Littoral et Maritime du SCoT Provence Méditerranée.

Des risques technologiques principalement liés à la présence de la Défense sur le territoire

La situation en termes de risques technologiques réside dans le fait que le territoire accueille un important complexe industrialo-militaire, caractérisé par des installations à haut risque du Ministère de la Défense (risque nucléaire et industriel) et majoritairement concentrées dans la rade de Toulon.

Au-delà des activités militaires, le territoire est également soumis au risque industriel lié à quelques installations civiles, au risque de rupture du barrage de Dardenne, au risque de transport de matières dangereuses sur les axes routiers et à la présence de gazoducs qui traversent le territoire.

Par les différents outils de gestion des risques technologiques existants (polygone d'isolement, PPI³⁸, POI³⁹) et en cours d'élaboration (PPRT), l'ensemble de ces risques peut être considéré comme maîtrisé.

5. UN POTENTIEL D'ÉNERGIE RENOUVELABLE A VALORISER

Etat des lieux des consommations énergétiques

La consommation énergétique du territoire s'élève à un total de 15 218 GWh en 2010, soit une consommation moyenne par habitant de 27 MWh/hab/an, équivalente à la moyenne mesurée aux niveaux départemental et régional.

a) Analyse des principaux postes de consommation : le parc de bâtiments, premier secteur consommateur énergétique

³⁶ DFCI : Défense de la Forêt Contre les Incendies

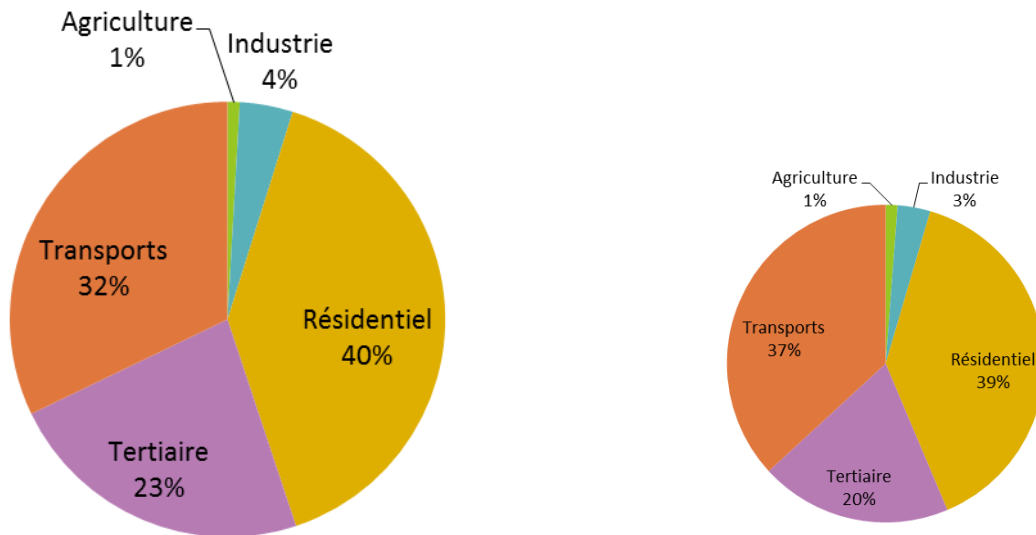
³⁷ PPRIF : Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêt

³⁸ PPI : Plan Particulier d'Intervention

³⁹ POI : Plan d'Organisation Interne

Les consommations d'énergie du parc de bâtiments (résidentiel et tertiaire) représentent 63% des consommations d'énergie de Provence Méditerranée, soit 6 000 GWh pour le parc résidentiel et 3 500 GWh pour le parc tertiaire.

Le secteur des transports (tout type de déplacements confondus) représente un tiers des consommations d'énergie. Les activités industrielles et agricoles sont très minoritaires.

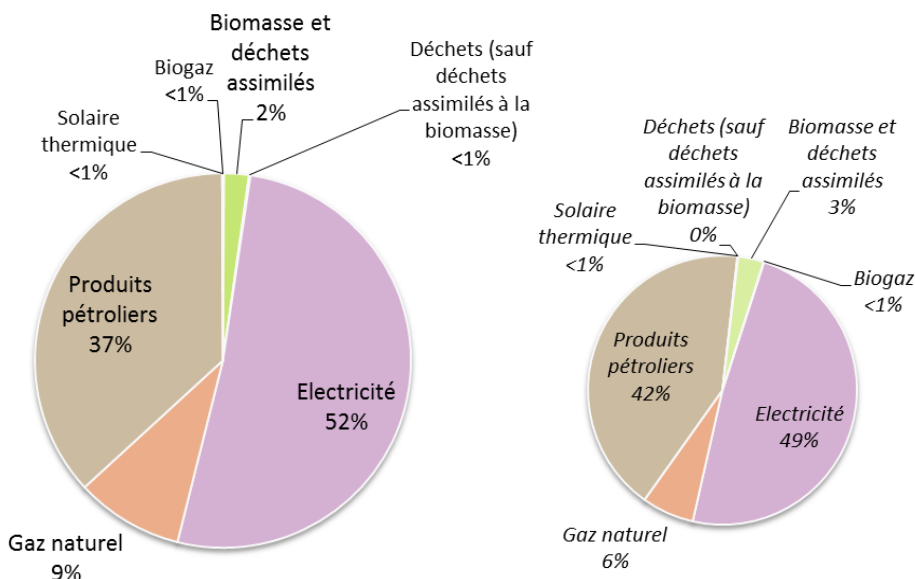


Répartition des consommations d'énergie par secteur sur le territoire du SCOT et sur le département du Var (Source : ENER'AIR PACA)

Ce profil territorial est également très proche de la moyenne varoise, où le secteur des transports prend davantage d'importance, eu égard aux distances en moyenne plus longues (notamment domicile – travail) que dans Provence Méditerranée.

➔ **Analyse du type d'énergies consommée : l'électricité et les produits pétroliers dominant**

La répartition des sources d'énergie de Provence Méditerranée est sensiblement comparable à celle constaté au niveau départemental.



Répartition des consommations d'énergie selon les types d'énergies sur le SCOT et sur le département du Var (Source : ENER'AIR PACA)

Les énergies consommées diffèrent sensiblement selon les secteurs : les produits pétroliers sont consommés principalement dans les transports et dans l'agriculture, alors que l'électricité est très sollicitée dans le résidentiel et le tertiaire, ainsi que l'industrie.

A l'échelle des communes, on notera la présence d'une unité de biogaz sur la commune de la Crau, induisant une consommation de 14 GWh localement, ainsi que d'une unité de production de chaleur à partir des déchets sur la commune de la Seyne-sur-Mer (19 GWh consommé sur site). Toutes les communes du SCoT consomment également une part de solaire thermique : entre 1 MWh (commune de Riboux) et 2 400 MWh (commune de Toulon) soit en moyenne 307 MWh consommé par commune.

➔ **Le chauffage et l'électricité spécifique, premiers usages de l'énergie sur le territoire**

Les usages de l'énergie diffèrent en fonction des secteurs et selon les produits énergétiques. Sur le territoire, étant donné la prépondérance du secteur bâti et des transports, ce sont les usages du chauffage et de l'électricité qui dominent le bilan ainsi que l'utilisation du véhicule personnel.

Dans le secteur résidentiel, près de la moitié des consommations d'énergie sont le fait du chauffage et un tiers, le fait de l'électricité spécifique. Le besoin en eau chaude représente le dernier cinquième, alors que la cuisson est très minoritaire.

Dans le secteur des transports, les véhicules personnels sont les plus utilisés à 64%, suivi par les véhicules utilitaires et les poids lourds. Dans l'ensemble, les usages d'un véhicule routier dominent avec 97% des consommations d'énergie. Les trois autres usages (maritime, aérien et ferroviaire) représentent un chacun.

Dans le secteur tertiaire, électricité spécifique (41%) et chauffage (25%) dominent. Cependant le secteur traduit une plus grande diversité d'usage, avec un tiers des consommations d'énergie pour la climatisation, la cuisson, l'eau chaude, l'éclairage public, ainsi que d'autres usages non précisés.

Au total, l'analyse de la répartition des consommations par usage fait apparaître que **les besoins de chaleur représentent près de 40% des consommations et ceux de transports un tiers**. La maîtrise de la demande en énergie pour le chauffage des bâtiments et la réduction des déplacements représentent les deux leviers majeurs pour la transition énergétique sur le territoire.

Les besoins de chaleur en énergie primaire sont très majoritairement satisfaits par la consommation d'électricité et énergies issues de ressources fossiles : 62% pour l'électricité et 33% pour les énergies fossiles. Les énergies renouvelables et de récupérations couvrent 6% des besoins.

La maîtrise de la consommation électrique pour les besoins de chaleur est une priorité du point de vue de l'optimisation du système énergétique (utilisation optimale de la ressource) comme du point de vue de la maîtrise des investissements réseaux et de la sécurisation locale de l'approvisionnement électrique.

Etat des lieux des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions énergétiques du territoire sont de 2 000 milliers de tonnes-équivalent CO₂ (teqCO₂) en 2010, soit **3,5 teqCO₂/hab/an**. Cette valeur est plus faible que les émissions moyennes sur le département, qui sont de 4,2 teqCO₂/hab/an, eu égard notamment aux distances parcourues plus « maîtrisées » dans Provence Méditerranée, notamment grâce aux distances domiciles – travail plus réduites dans le SCoT qu'à l'échelle varoise voire en moyenne nationale.

a) Les transports, premier secteur émetteur

Le profil de répartition des émissions de GES énergétique est proche de celui des consommations d'énergie avec les trois mêmes secteurs prépondérants, mais où le transport apparaît cette fois en premier. Premier émetteur du territoire, il se distingue des autres secteurs par sa forte dépendance aux produits pétroliers à fort contenu carbone. Le parc de bâtiment représente un tiers des émissions de GES du territoire.

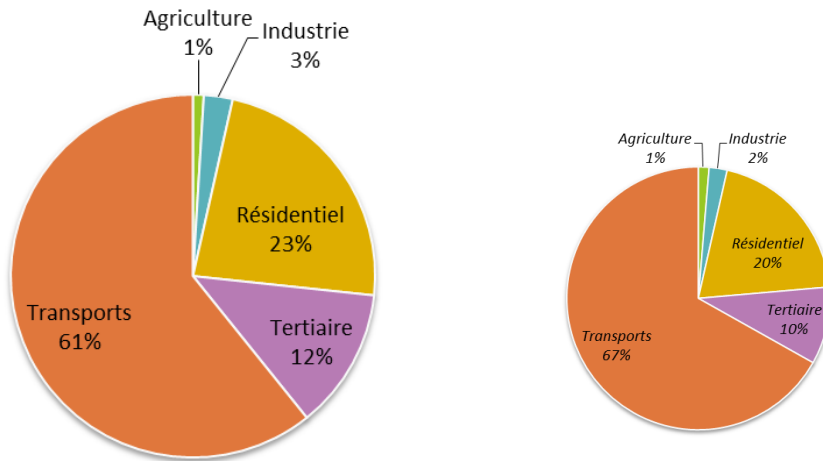
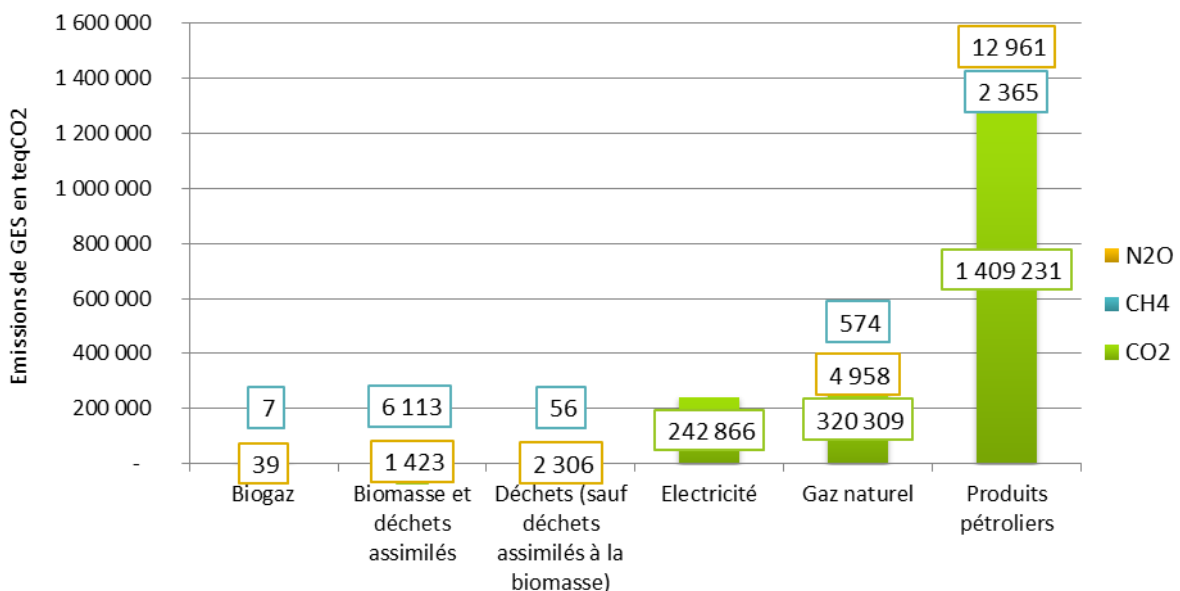


Figure 1 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre par poste sur le territoire du SCoT et sur le département du Var (Source : ENERG’AIR PACA).

Par rapport à la répartition des émissions au niveau du département, on voit clairement que les transports sont moins importants dans le bilan du périmètre SCoT, ce qui confirme l’influence de l’agglomération dense de Toulon qui est relativement captive des déplacements de ses résidents. Cela ne doit pas cacher le fait que les secteurs du transport (personnes et marchandises : 61 % du bilan) et du bâtiment (résidentiel et tertiaire : 35 %) sont les secteurs sur lesquels l’influence des politiques d’aménagement peut être la plus élevée dans le cadre du SCoT.

➔ Des émissions majoritairement de CO2

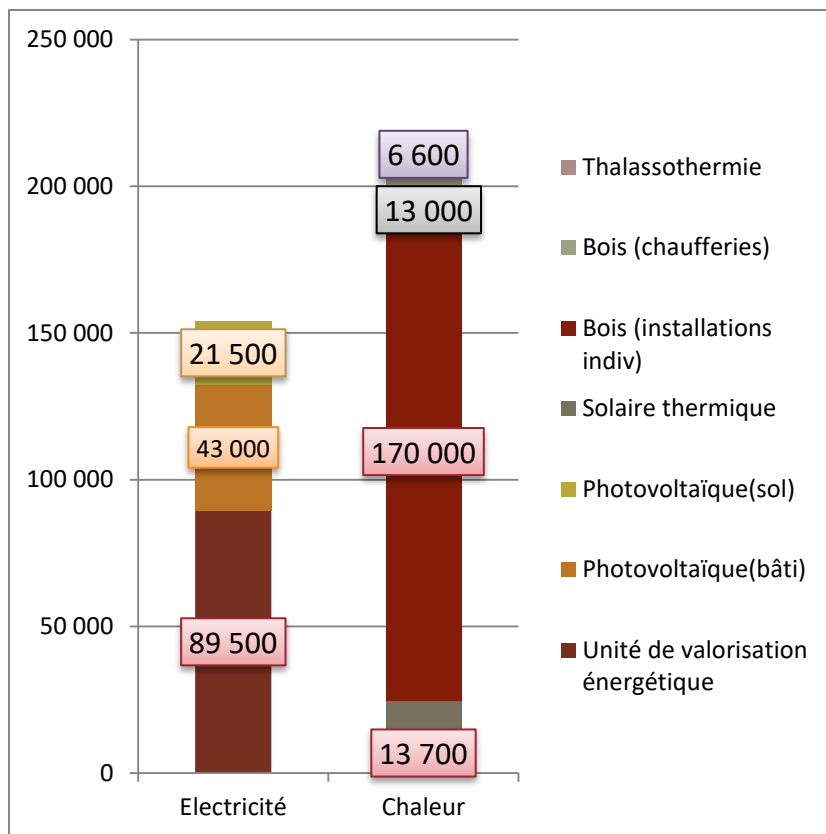
Les émissions de GES du territoire sont réparties entre le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄) et le protoxyde d’azote (N₂O). Le CO₂ est ultramajoritaire dans les émissions et résulte principalement de la combustion des produits pétroliers, et gaz naturel, ainsi que des sources de production électrique. Le CH₄ et N₂O sont issu des procédés de combustion du biogaz, de la biomasse et des déchets.



Répartition des émissions de GES en fonction de leur source et des combustibles utilisés (Source : ENERG’AIR)

Etat des lieux du potentiel de développement des énergies renouvelables

En 2016, la production d’énergie d’origine renouvelable et de récupération sur le territoire est estimée à 368 GWh, soit 2,4 % du volume de consommations d’énergie finale. Elle est dominé par deux filières : le bois énergie (chaleur renouvelable) et l’unité de valorisation énergétique (électricité renouvelable). D’autre part, on notera que la production de chaleur renouvelable représente 58% du bilan de la production d’énergie sur le territoire.



En matière de potentiel, on distingue la production d'électricité et la production de chaleur.

En matière de production d'électricité, deux filières se dégagent particulièrement :

1. le potentiel le plus important est lié au photovoltaïque. Au vu du caractère urbain du territoire et du caractère très protégé des espaces naturels, ce sont sur les toitures / ombrières qu'on relève le potentiel le plus significatif, un peu de moins de 640 GWh, soit environ 4% des besoins totaux
2. Le second potentiel le plus significatif après le photovoltaïque sur toit est liée à l'incinération des déchets. En matière de production électrique, on peut estimer un potentiel d'environ 150 GWh.

En matière de production de chaleur, 3 filières se dégagent particulièrement :

1. La géothermie (potentiel brut d'environ 190 GWh) ;
2. Le bois-énergie individuel (potentiel brut d'environ 170 GWh) ;
3. Le solaire thermique (eau chaude sanitaire – potentiel brut d'140 GWh).

Ajouté aux autres filières de production d'électricité (éolien, solaire au sol) ou de chaleur (bois-énergie collectif, récupération de chaleur sur eaux usées) l'ensemble du potentiel brut de production d'énergie renouvelable dans le territoire s'élève à 1 461 GWh (hors biogaz), soit 10% du total des besoins en énergie. Avec le biogaz, la production théorique pourrait atteindre 14% de la consommation totale.

Une inscription dans les objectifs nationaux et régionaux nécessite donc une action forte sur la diminution des besoins, notamment en optimisant la consommation d'énergie pour le chauffage et la production de froid et en diminuant les obligations de déplacements par la voiture particulière.

		Situation actuelle	Projets	Potentiels (MWh)
Filières électriques	Hydro	-		n.s.
	UIOM	89 500	60 000	150 000
	Solaire PV sur bâti	43 000	5 000	638 000
	Solaire PV au sol	21 500	30 000	51 500
	TOTAL	154 GWh	+ 95 GWh	839 GWh
Filières thermiques	UIOM	13 700	26 000	40 000
	Bois énergie collectif	13 000	7 300	64 000
	Bois énergie individuel	170 000		170 000
	Solaire thermique collectif	1 100		À définir
	Solaire thermique individuel	9 830		140 000
	Thalassothermie	6 600		À définir
	Géothermie			190 000
	Récupération de chaleur sur eaux usées			18 000
	TOTAL	214 GWh	+ 33,3 GWh	622 GWh

Les 5 principaux enjeux :

- La valorisation économique des ressources forestières ;
- Le maintien de l'exploitation des ressources géologiques locales ;
- La sécurisation des ressources en eau en quantité et qualité ;
- La réduction de l'exposition de la population et des activités face aux risques naturels et technologiques ;
- La réduction des consommations d'énergies fossile et électrique, l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments et des transports, et la valorisation du potentiel de production d'énergie renouvelable.

CONSTAT N°10 : UN CADRE DE VIE DE GRANDE QUALITE, DES ESPACES URBAINS QUI SE RENOVENT, DES MARGES DE PROGRES SUR LES ENTREES DE VILLE

1. UN TERRITOIRE BATI ENTRE GRANDS MONUMENTS VERTS ET LITTORAL

Provence Méditerranée s'est développée entre un littoral d'une grande qualité paysagère (côtes rocheuses, côtes sableuses, îles d'Hyères, salins,...) et de grands monuments verts (le massif des Maures à l'Est, la Ste-Baume et le plateau de Siou-Blanc à l'ouest et les Monts toulonnais) offrant une proximité immédiate aux grands espaces de nature pour les habitants.

Riche de ce socle naturel et paysager, le territoire est également doté de nombreux parcs et jardins, pour certains classés jardins remarquables, offrant des lieux de détente et de loisirs de proximité, notamment en milieu urbain.

7 grands parcs urbains ou grands espaces naturels publics de plus de 5 ha sont présents sur le territoire :

- le parc Fernand Braudel à la Seyne ;
- le parc de la Méditerranée à Six-Fours ;
- le jardin Olbius Riquier à Hyères ;
- l'Espace Nature Départemental à La Garde et au Pradet;
- le Bois de Courbebaisse au Pradet ;
- le Mourillon à Toulon ;
- la Castellane à Ollioules.

Enfin, l'eau est également une composante forte du cadre de vie des habitants du SCoT PM. Le Gapeau, La Reppe, Le Las, L'Eygoutier, le Réal Collobrier, le Vallat,... confère un caractère naturel et une ambiance particulière aux centres urbains qu'ils traversent.

A ce titre, on note que des opérations de mises en valeur ont été réalisées autour de certains cours d'eau avec des projets de remise en état, de création et/ou d'aménagement de cheminements doux aux abords comme à Ollioules le long de la Reppe, à Solliès-Pont le long du Gapeau, à Toulon le long de l'Eygoutier, à Saint-Cyr le long du Dégouttant.

2. UN CADRE ARCHITECTURAL DE QUALITE MAIS DES ENJEUX SUR L'ESPACE PUBLIC ET LE PAYSAGE URBAIN DES ENTREES DE VILLE

L'analyse détaillée de l'état initial du patrimoine bâti et urbain est développée dans l'Evaluation environnementale du SCoT.

Un patrimoine bâti reconnu

La diversité des formes urbaines et architecturales du territoire s'accompagne de la présence de nombreux monuments historiques classés ou inscrits, de sites bâtis classés ou inscrits et référencés. Toulon et Hyères concentrent l'essentiel du patrimoine bâti inventorié avec 40 monuments ou sites préservés / labélisés (réciproquement, 23 et 17) sur un total de 45 sur l'ensemble de Provence Méditerranée. L'identification en Sites Patrimoniaux Remarquables des centres-villes de Toulon et d'Hyères et du littoral de La Seyne-sur-Mer ajoute à la reconnaissance de la valeur du patrimoine bâti du territoire.

En outre, de nombreux centres urbains et villageois possèdent un patrimoine bâti plus ordinaire mais non moins important, qui grâce aux opérations de renouvellement urbain (programme national de rénovation urbain, opération programmée d'amélioration de l'habitat etc.) et d'embellissement (villes et villages fleuris, villes propres etc.), participent activement à la qualité du cadre de vie de leurs habitants.

Enfin, notons que la ville de la Seyne-Sur-Mer a largement misé sur son important patrimoine industriel et historique pour réorganiser sa centralité et l'espace public (mise en valeur de l'ancienne porte des chantiers navals, ancien pont Eiffel aménagé en belvédère, nouveau quartier Porte Marine etc.) et la ville de Toulon qui

poursuit un travail de fond, entamé depuis plus de 10 ans, sur la rénovation et la revitalisation de son centre ancien.

Des formes urbaines renouvelées

Aujourd'hui, l'importance accrue donnée à la question du bien-être et du cadre de vie, renforcée par des attentes sociétales et les nouvelles exigences environnementales, appelle de nouvelles manières de développer les villes et les villages.

Ainsi, de nombreuses communes ont lancé et lancent encore de grands programmes de réhabilitation et de rénovation des centres anciens ou des vieux faubourgs, mais aussi de nouvelles opérations aux formes novatrices, intégrant des critères liés au cadre de vie, à l'intégration paysagère, au respect de l'environnement, à la mobilité douce, etc.

Des programmes de rénovation tels que les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat, dites de renouvellement urbain (OPAH – RU) ou le Programme National de Rénovation Urbain (PNRU), ont permis de réhabiliter le patrimoine de nombreux centres-anciens du territoire, notamment à Toulon, La Seyne-sur-Mer ou Hyères, avec des opérations intégrant des 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.).

Enfin, de nouvelles opérations proposant des formes urbaines originales, intégrant des critères écologiques et sociaux, se réalisent ou sont en projet, parfois sous forme d'éco-quartiers (Font-Près à Toulon, Les Laugiers à Sollies-Pont, ...)

Des espaces publics aux qualités inégales

a) Des centres historiques et un littoral grands pourvoyeurs d'espaces publics de qualité

Les centres historiques avec leurs réseaux de places et de ruelles piétonnes ont fait l'objet ces dernières années d'importants travaux de rénovation et d'embellissement : nouveau partage de la voirie, mise en scène de la ville, développement des animations et de l'offre commerciale,...

Le littoral reste quant à lui le premier pourvoyeur d'espaces publics attractifs avec ses ports, ses plages, et ses promenades aménagées.

➔ Des espaces publics à fort potentiel de qualité urbaine

D'autres espaces publics présentent un fort potentiel d'animation :

- Les grands boulevards des centres villes de Toulon, La Seyne-sur-Mer et Hyères, encadrés par une architecture souvent remarquables, qui constituent des lieux de passages importants, forment des lieux très identitaires, qui accueillent une offre de services et de commerces conséquente ;
- Les espaces récréatifs de la façade maritime : la corniche Tamaris et le port à la Seyne-sur-Mer, le port de Toulon ;
- Le réseau de voirie primaire dans les espaces urbanisés, qui constitue le support des flux de transits périurbains et urbains, mais également de flux plus localisés pour accéder aux zones d'emplois, de commerces, aux centres-villes, constituent un potentiel d'espace public à valoriser.

Des entrées de ville peu qualitatives

Présentant un paysage essentiellement économique, les espaces dits « d'entrée de ville » matérialisent la transition entre l'espace agro-naturel et l'espace urbain.

Or, la qualité architecturale, urbanistique et paysagère y reste faible, malgré des efforts d'amélioration ponctuels. La typologie architecturale répond à des exigences fonctionnelles où le stockage et les espaces techniques sont souvent visibles depuis les infrastructures, tandis que de vastes surfaces imperméabilisées et minérales restent consacrées au stationnement, et que les panneaux publicitaires et les enseignes peuvent générer une pollution visuelle excessive. A ce manque de qualité architecturale et paysagère s'ajoute une logique du tout-automobile et une faible part de l'espace dédié aux transports en commun et aux modes actifs (marche, vélo ...).

3. DES NUISANCES APPELEES A ETRE MIEUX GERES

La pollution et la concentration des nuisances (notamment sonores) constituent des éléments majeurs de la qualité de vie. Les espaces proches des grandes infrastructures (auto)routières – parfois fortement insérées dans le milieu urbain, sont les premiers touchés.

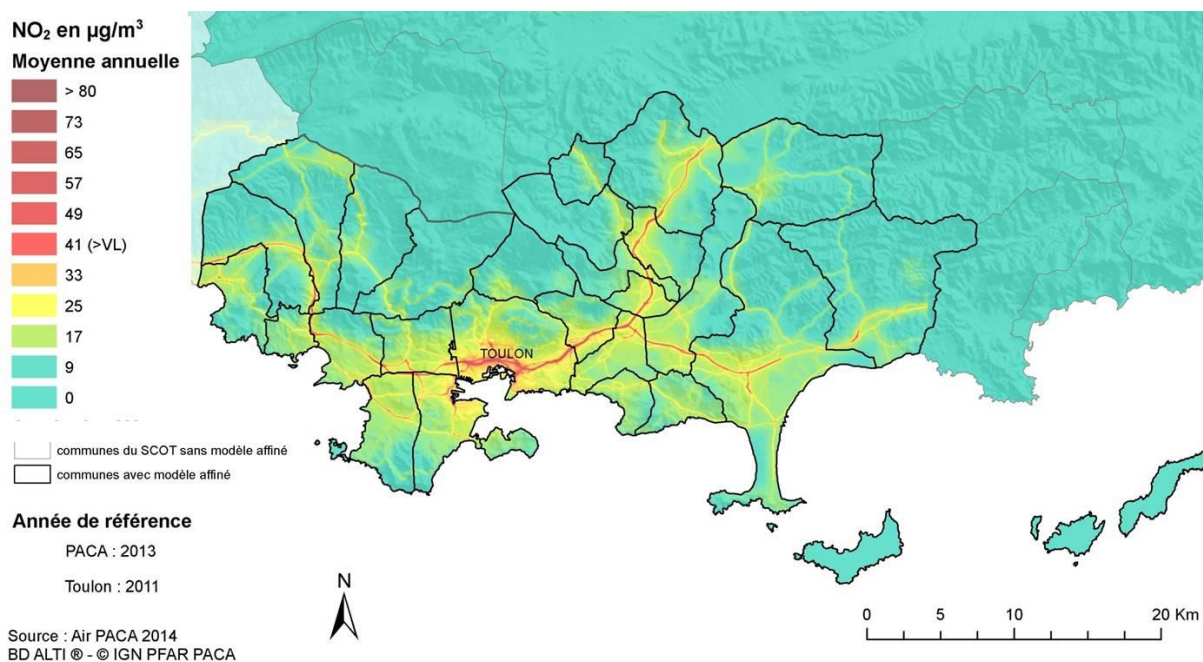
Un trafic automobile principal vecteur de pollution atmosphérique ...

Les relevés d'Air PACA indiquent que de 2009 à 2013 les particules fines (PM 10 –PM 2,5) et les Dioxyde d'azote (NO₂) sont en baisse sur les zones urbaines de Toulon et de Hyères et restent en deçà des seuils autorisés.

En revanche, le taux d'ozone (O₃), un polluant issu des émissions du trafic routier conjugué au rayonnement solaire, s'il reste stable, se situe à un niveau élevé, au-delà des valeurs-limites et ce, pour l'ensemble du Var. On notera que les taux de Benzène (C₆H₆), d'Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) et de métaux lourds sont tous en deçà des seuils réglementaires.

Concernant le dioxyde d'azote (NO₂), la valeur limite annuelle (40 µg/m³) est respectée en milieu urbain dense mais pas aux abords des grands axes de circulations du cœur d'agglomération. Toutefois, l'ouverture du second tube sous Toulon semble avoir amélioré la situation dans le centre-ville en émission de NO₂, qui aurait baissé de 30% depuis la mise en service de l'ouvrage selon Air Paca.

Notons que des outils tels que le *Schéma Régional Climat-Air-Energie* (SRCAE) et les *Plans de Protection de l'Atmosphère* (PPA) visent l'amélioration de la qualité de l'air (lutte contre la pollution atmosphérique et les GES) et définissent des actions préventives. Un PPA « agglomération de Toulon » a été élaboré en 2007 et révisé en 2013.



... et de nuisances sonores

Les niveaux sonores les plus élevés se concentrent autour des principaux axes de circulation, parfois au sein ou à proximité de quartiers densément habités. Toulon et Hyères notamment présentent une situation où les voiries à grand gabarit sont insérées dans le tissu urbain jusqu'aux portes des hypercentres. Ainsi, pas moins de 40 % de la population est impactée par les voies bruyantes, dont la moitié habitent à moins de 300 mètres des voies très bruyantes (catégorie 1 = 81 dB > très gênant).

Des zones de bruit se développent également autour des infrastructures ferroviaires et de certains sites industriels et aéroportuaires. D'autres sources de nuisances sonores peuvent être temporaires, tels que des

chantiers (notamment de nuit) ou en lien avec des événements festifs, pouvant constituer une gêne pour les riverains.

Différents outils de lutte contre ces nuisances existent ou se développent (classement sonores des infrastructures terrestres, plans de prévention de bruit, plan d'exposition au bruit, plan de protection de l'atmosphère, système d'alerte...) et doivent permettre de réduire l'exposition des populations à celles-ci.

Classement sonore des Infrastructures de Transport Terrestre du SCoT Provence Méditerranée



Les 5 principaux enjeux :

- La préservation et la valorisation de la **multifonctionnalité des grands espaces de nature** ;
- La **préservation du patrimoine bâti reconnu et du patrimoine ordinaire et vernaculaire**, la qualité architecturale, urbanistique et paysagère des nouvelles opérations ;
- La **qualité des espaces publics** et le développement des parcs et jardins et plus largement de la **nature en ville** ;
- La **qualité des entrées d'agglomération, de villes et de villages** ;
- La **réduction de l'exposition de la population aux nuisances sonores et atmosphériques**.

3. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD ET LE DOO

INTRODUCTION

Ce chapitre constitue le troisième élément du rapport de présentation, tel que prévu par l'article L141-3 du code de l'urbanisme. Il « explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientations et d'objectifs... ».

Il joue le rôle de transition entre le diagnostic et le projet (PADD et DOO).

Les choix effectués dans le PADD et le DOO du SCoT Provence Méditerranée ont été guidés par trois éléments :

1. Le SCoT 1, approuvé en 2009 et l'analyse, six ans après son approbation, des résultats de son application.
2. Les objectifs de développement durable précisés par l'article L 102-2 du code de l'urbanisme, ainsi que les objectifs et exigences de préservation de l'environnement établis à l'échelle nationale ou supra nationale.
3. Les projets des collectivités et des acteurs publics (engagés ou avancés dans leur réflexion), les acquis du territoire ou la « nouvelle donne » socio-économique et environnementale du territoire décrite par le diagnostic et l'état initial de l'environnement.

Ces éléments ont permis d'identifier les enjeux à relever pour Provence Méditerranée et permettent de consolider ou d'infléchir les « paris » du SCoT 1.

LES « PROJETS LEVIERS » ET LES GRANDS INVESTISSEMENTS PROGRAMMES

Le SCoT 2 se projette jusque 2030. A cet horizon de temps, il s'appuie sur les dynamiques socio-économiques constatées et les grands investissements publics programmés qui engagent son futur à moyen et long terme.

Parmi les principaux éléments engageant le futur de Provence Méditerranée, on pourra citer :

- la reprise de la croissance démographique sur la période 2010 – 2015, après une décennie de quasi-stagnation. Cette reprise démographique s'opère selon un modèle de développement moins consommateur d'espace que par le passé ;
- une économie dynamique, fortement tournée vers la mer, qui appuie le rayonnement métropolitain grandissant du territoire ;
- des grands projets d'infrastructures, prévus ou en cours de réflexion, concernant les déplacements :
 - les projets liés à l'optimisation de la desserte ferroviaire du territoire et inscrit au Contrat de Plan Etat-Région ;
 - les grands projets autoroutiers : mise à 2x3 voies de l'A 57 à l'Est de Toulon et nouvel échangeur d'Ollioules-Sanary ;
 - les projets routiers du Conseil Départemental du Var et de l'Etat qui doivent être mis en perspective avec une armature complète des modes de déplacements (covoiturage ...)
- la redynamisation urbaine et le renforcement des centralités, notamment avec les grands projets urbains de Toulon et de la Seyne.

LES DEFIS DU SCoT

Dans ce contexte, le SCoT révisé poursuit l'ambition d'une réponse à la fois locale et globale aux dix grands défis suivants :

1. Conforter la préservation et la valorisation du capital naturel, forestier et agricole, mieux tenir compte de l'enjeu de préservation de la biodiversité et des continuités écologiques

2. Conforter la dynamique à l'œuvre d'une consommation plus économe de l'espace.
3. Poursuivre et amplifier le rayonnement métropolitain du territoire dans son environnement régional, national et international.
4. Redynamiser les centres-villes et accroître la mixité fonctionnelle par la localisation préférentielle des activités économiques, des commerces et des services.
5. Poursuivre la production de logements afin d'assurer la réponse aux besoins et de garantir la fluidité es parcours résidentiels.
6. Poursuivre le développement de l'ensemble des alternatives à l'usage individuel de la voiture.
7. Mettre la qualité du cadre de vie comme une composante essentielle du projet de territoire et de son attractivité.
8. Engager le territoire dans la transition énergétique.
9. Poursuivre et amplifier la gestion durable des risques.
10. Poursuivre et amplifier la gestion durable des ressources.

LES REPONSES DU PADD ET DU DOO

1. POUR CONFORTER LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DU CAPITAL NATUREL, FORESTIER ET AGRICOLE, MIEUX TENIR COMPTE DE L'ENJEU DE PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE ET DES CONTINUITES ECOLOGIQUES

Les ambitions du PADD

Le diagnostic et l'analyse de l'état initial de l'environnement ont mis en évidence l'importance paysagère, environnementale et économique des espaces naturels, forestiers et agricoles et la multifonctionnalité de ces espaces.

C'est pourquoi le PADD fixe, dans la continuité du SCoT 1, l'ambition de protéger et de mettre en valeur ce patrimoine naturel, forestier et agricole. Dans le cadre de la révision, il y ajoute les notions de préservation et de restauration des fonctions écologiques, ainsi que de valorisation de ces espaces. Il fait de la préservation, la valorisation et la restauration de ce patrimoine une priorité.

Il protège l'espace agricole, cultivé ou cultivable, afin de garantir sa pleine multifonctionnalité (économique, sociale, alimentaire, paysagère, rôle dans la gestion des risques).

Les orientations et objectifs du DOO

Pour traduire ces ambitions, le DOO, confirme le choix fait en 2009 de regrouper l'ensemble des espaces à protéger, naturels (y compris cours d'eau et zones humides), forestiers et agricoles, sous la dénomination de « Réseau Vert, Bleu et Jaune ».

La description du Réseau Vert, Jaune et Bleu établie dans le SCoT 1 est confortée dans le SCoT 2, à quoi s'ajoute :

- l'extension du réseau Vert, Bleu et Jaune sur Cuers ;
- une mise à jour du réseau bleu notamment sur les zones humides ;
- une description littérale nettement plus précise et étoffée des espaces agricoles.

Sur ce dernier point, là où le SCoT 1 identifiait les quatre principaux bassins agricoles (bassin Ouest, dépression permienne, bassin hyérois, bassin Est), le SCoT détaille, au sein de chaque bassin, les espaces agricoles à protéger qui les composent.

En outre, le SCoT identifie toujours au sein du Réseau Vert, Jaune et Bleu des espaces « disposant de caractéristiques particulières ». Concernant ces derniers :

- L'apport le plus significatif du SCoT 2 en la matière porte sur l'identification, dans le réseau Vert, Jaune et Bleu, des espaces de continuités écologiques. Le SCoT 1, anticipant le Grenelle, développait bien cette notion de continuités écologique, mais sans la distinguer des autres critères de protection. C'est pourquoi, dans le cadre de la révision, une étude spécifique a été menée, selon une analyse par sous-trames, (*Cf le rapport environnemental pour une présentation de la méthode et des résultats de l'étude*) pour faire apparaître de manière spécifique les espaces qui assurent un rôle prioritaire dans le maintien des continuités écologiques. Ont ainsi été repérés :
 - des « réservoirs de biodiversité », au sein desquels la biodiversité est la plus intense et qui recouvre la majeure partie du réseau vert et 6% d'espaces agricoles. Sont repérés également les cours d'eau jouant un rôle de réservoirs de biodiversité ;
 - des « corridors écologiques à préserver », constitués d'espaces à dominante naturelle ou agricole offrant des conditions satisfaisantes pour le passage du plus grand nombre d'espèces : six corridors à préserver sont ainsi identifiés ;
 - et enfin des « corridors écologiques à restaurer », dont les conditions de passage sont plus dégradées (notamment par l'urbanisation ou le passage d'infrastructures), et qu'il convient de restaurer : six corridors à restaurer sont ainsi identifiés.
- Le SCoT 2 reprend toutes les coupures agro-naturelles du SCoT 1, permettant de conforter les ruptures observées dans le continuum urbain. Deux coupures agro-naturelles sont ajoutées, l'une entre la Farliède

et Solliès-Pont et l'autre sur les espaces naturels et agricoles entre le village de Saint-Cyr-sur-Mer et la plaine du Castellet, afin de garantir la préservation des paysages naturels et agricoles entre les villages.

- Le SCoT 2 reprend tous les sites d'intérêts paysagers du SCoT 1, identifiés pour leur richesse patrimoniale particulière ou leur représentativité des modes de vie et des traditions locales (paysages façonnés par l'homme).
- Enfin, le SCoT 2 confirme et adapte les dispositions de la Loi Littoral précisées par le SCoT 1 sur :
 - Les espaces remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.
 - Les coupures d'urbanisation, identifiés sur des espaces à dominante naturelle ou agricole, perpendiculaires et contiguës au rivage, et permettent de stopper la dynamique de conurbation sur le littoral.

Enfin, tout comme en 2009, ce Réseau Vert, Bleu et Jaune n'est pas délimité dans le SCoT, mais identifié, via une description littérale et une cartographie illustrative. La délimitation doit toujours être assurée par les documents d'urbanisme locaux. Cette répartition des rôles, entre SCoT (qui identifie) et PLU (qui délimite) est ainsi reconduite, l'analyse des résultats de l'application du SCoT 1 ayant montré le succès de cette démarche.

2. POUR CONFORTER LA DYNAMIQUE A L'ŒUVRE D'UNE CONSOMMATION PLUS ECONOMIQUE DE L'ESPACE

Les ambitions du PADD

La consommation d'espace, de 2003 à 2014, a été (en moyenne annuelle) divisée par 2,3 au regard de la période de 1972 à 2003. Cette tendance s'inscrit favorablement dans celle du SCoT 1, qui fixait un objectif de division par 3 à l'horizon 2020.

Afin de poursuivre cette tendance à la diminution de la consommation d'espace, de limiter l'étalement urbain et maintenir cette ressource indispensable pour le bien-être et l'attractivité du territoire que sont les espaces naturels, forestiers et agricoles (Cf Réseau Vert, Jaune et Bleu), le PADD développe deux ambitions :

- Recentrer le développement :
 - A l'échelle du SCoT, sur la Métropole de Toulon Provence Méditerranée. Il s'agit de limiter la pression foncière due à l'étalement urbain sur les secteurs extérieurs à la Métropole et d'organiser le rapprochement entre domiciles, activités et services. Ce recentrage est également un préalable indispensable au développement des alternatives à la voiture (transports en commun, modes actifs ...). En cela, il participe également de manière structurelle à la maîtrise de la consommation énergétique et à la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre.
 - A l'échelle des communes, sur les centres-villes, dans l'objectif de revitaliser ces derniers et de conserver dans chacun d'eux, y compris les plus petits villages, une palette minimale de services du quotidien, tout en limitant la longueur des déplacements.
- Maîtriser les extensions urbaines par une utilisation optimale du potentiel de renouvellement urbain, par le respect du Réseau Vert, Jaune et Bleu et par une optimisation du foncier ouvert à l'urbanisation.

Ces objectifs sont complétés par des objectifs propres aux communes littorales (en application de la Loi Littoral) et par l'objectif d'établir des stratégies foncières adaptées.

Les orientations et objectifs du DOO

a) Le recentrage

Pour traduire ces ambitions, le DOO (*orientation 3*) identifie l'armature territoriale de Provence Méditerranée. Cette armature est construite sur la base d'une analyse multicritères et multiscales (intercommunales, communales et infra-communales), intégrant la population, les emplois, la densité de population et la densité d'emplois, le volume de surface commerciale, les équipements selon trois gammes de rayonnement (proximité, intermédiaire, supérieur), la desserte par les transports en commun selon les trois réseaux présents dans le territoire (TER, autocars interurbain, réseau Mistral).

Il ressort de cette analyse :

- La présence d'un « cœur métropolitain », comprenant les trois grands centres-villes de Toulon, La Seyne et Hyères, ainsi que les pôles Est et Ouest. Le cœur métropolitain concentre l'effort de recentrage démographique, économique, et des services de rayonnement d'échelle SCoT. :
- La présence de 12 « pôles intercommunaux », qui assurent un rôle de « bourg-centre » de services et d'emplois à l'échelle d'un bassin de vie local et qui présentent un potentiel de desserte vers les pôles majeurs par des transports en commun interurbains.
- La présence de 13 « pôles locaux », qui répondent aux besoins quotidiens.

En outre, toujours dans cette logique de recentrage du développement, le PADD fixe les principes permettant l'élaboration par les collectivités de stratégie intégrée de redynamisation des centres-villes et fixe les principes pour une meilleure cohérence urbanisme – transport.

b) La gestion économe des espaces

Le DOO fixe une consommation foncière maximale limitée à 82 ha en moyenne par an, soit une division par 2 au regard de la consommation foncière observée au cours de la période 2003 – 2014 (164 ha en moyenne par an).

Concernant la maîtrise des ouvertures à l'urbanisation, pour rappel le SCoT 1 identifiait des « sites d'extension prioritaire », repérés par des pixels. Le SCoT 2 fait évoluer ce système de « pixels », afin de :

- pallier les difficultés d'application du système en ce qui concerne leur localisation, leur densité, la prise en compte des parties bâties préexistantes ou des voiries, ... ;
- pallier à l'absence de régime applicable aux sites de moins de 5 ha ;
- permettre l'identification de l'urbanisation existante dans les communes littorales soumises à l'exigence de continuité de l'urbanisation ;
- répondre à l'exigence de mixité fonctionnelle dans ces espaces ;
- pour faciliter la réponse aux exigences règlementaires relatives à la consommation d'espace ;
- répondre plus précisément aux exigences de la jurisprudence concernant l'affectation des sols et l'identification des enveloppes urbaines ; leur non-respect ayant été un des motifs d'annulation du SCoT du bassin d'Arcachon (CAA de BORDEAUX, 1ère chambre - formation à 3, 28 décembre 2017, 15BX02851, Inédit au recueil Lebon).

Afin de répondre à l'ensemble de ces points, le SCoT 2 développe une nouvelle approche, consistant à traiter les espaces urbanisés et urbanisables selon les mêmes modalités que les espaces naturels, forestiers et agricoles. Ainsi, si ces derniers sont regroupés et identifiés sous la dénomination de « réseau vert, bleu et jaune », les espaces urbanisés et urbanisables sont à présent regroupés sous la dénomination d' « enveloppes urbaines ».

Il n'existe ainsi plus d'espace « muet » dans le SCoT, puisqu'ils relèvent :

- soit du réseau Vert, Bleu et Jaune, assorti d'un objectif de protection ;
- soit de l'enveloppe urbaine :
 - en espace urbanisé, assorti d'un objectif de développement par renouvellement urbain lorsque les conditions s'y prêtent, selon des critères communs définis par le DOO (tels que la proximité des services, la capacité actuelle ou projetée des équipements, la desserte actuelle ou projetée des transports en commun ...) ;
 - en espace urbanisable, assorti d'un objectif d'accueil du développement en complément du potentiel de renouvellement urbain.

A l'instar des orientations appliquées au réseau Vert, Jaune et Bleu :

- Le DOO décrit les enveloppes urbaines (espaces urbanisés et espaces urbanisables), en identifiant notamment des limites à l'urbanisation (cours d'eau, routes ...).

- Les documents d'urbanisme délimitent les enveloppes urbaines selon la description et les orientations données par le DOO. Notamment, les limites à l'urbanisation données dans la description devront s'avérer particulièrement structurantes dans la compatibilité du PLU au SCoT.

c) Usage parcimonieux du sol

Afin de répondre à l'objectif d'un usage parcimonieux du sol, les formes urbaines accueillies en renouvellement urbain (espaces urbanisés) ou en extensions (espaces urbanisables) devront être économes en espace, selon une typologie d'« ambiance urbaine » (exprimée en logements par hectare) reprise du SCoT 1.

d) Dispositions de la loi littoral

Enfin, le DOO précise les dispositions de la Loi Littoral concernant les critères d'identification des agglomérations et villages, les conditions de recours aux hameaux nouveaux intégrés à l'environnement et l'identification des espaces proches du rivage. Concernant ces derniers, le SCoT 2 identifie comme le SCoT 1 la limite des espaces proches du rivage à partir de trois critères :

- La distance au rivage ;
- La covisibilité terre-mer ;
- La séparation de zones urbanisées ainsi que les caractéristiques, la morphologie et les espaces considérés.

Le SCoT 2 confirme la possibilité donnée au SCoT 1 de créer un hameau nouveau intégré à l'environnement à Bandol au Col de Rene et à Hyères à Sainte-Eulalie.

En revanche :

- il n'identifie plus de possibilité de possibilité de créer de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement au Lavandou, suite à la décision de la Cour Administrative d'appel de Marseille annulant le HNIE de Cavalière.
- Il identifie la possibilité de créer un hameau nouveau intégré à l'environnement sur le site de Ginouviers à La Londe-les-Maures, dans l'objectif de réhabiliter le village de vacances existant.

Le SCoT définit l'intensité de l'urbanisation selon trois catégories d'espace (espaces à fort enjeux, espaces neutres et espaces sensibles). L'équilibre entre ces catégories permet d'apprécier, à l'échelle du SCoT, la notion d'extension limitée de l'urbanisation.

Concernant les « espaces à forts enjeux stratégiques »

Les « espaces à forts enjeux et stratégiques » que le SCoT 1 identifiait et que le SCoT 2 confirme :

- le « Front de Mer Centre-Ville » (entrée est) de Bandol ;
- le site de Bois Sacré à la Seyne-sur-Mer ;
- le site de la Font des Horts et du Port St Pierre à Hyères ;
- le site des Bormettes à La Londe-les-Maures.

Les « espaces à forts enjeux et stratégiques » que le SCoT 1 identifiait et que le SCoT 2 n'identifie plus :

- le site de l'ex BAN de Saint-Mandrier, aménagé depuis en Parc d'Activités Marines.
- Le site d'Arromanche à Hyères, en partie aménagé en parking relais et en partie reclassé dans le « réseau Vert, Bleu et Jaune » du SCoT.

Les « espaces à forts enjeux et stratégiques » que le SCoT 1 n'identifiait pas et que le SCoT 2 identifie en plus :

- Pin-Rolland et Port Pin Rolland à St Mandrier-sur-Mer, pour le développement de l'habitat ;
- l'interface ville / mer au Mourillon à Toulon, notamment pour le développement portuaire ;
- le site de Cap Péno à Carqueiranne, pour le développement touristique.

Concernant les espaces littoraux sensibles

Les « espaces littoraux sensibles » que le SCoT 1 identifiait et que le SCoT 2 confirme :

- La Lecque, Les Lauves, La Gardière, Le Gaou à Six-Fours-les-Plages, en dehors de l'ancien laboratoire DCN du Brusuc ;

- Fabrègas à La Seyne-sur-Mer ;
- Les espaces couverts par le périmètre de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine de Tamaris ;
- Les espaces urbanisés de la corniche du Cap Brun à Toulon ;
- Les villages de cabaniers de San Peyre et du Pin de Galle ;
- Les espaces urbanisés de la presqu'île de Giens sauf la plaine de la Badine ;
- Les espaces bâtis sous pinède de La Capte ;
- Les espaces couverts par le périmètre de l'AVAP de Porquerolles à l'exclusion de la ZAC Ste Agathe ;
- Le village de Port Cros, situé en cœur de Parc National ;
- Le village du Levant ;
- Le hameau de Cabasson ;
- Les espaces urbanisés inclus à l'intérieur du site inscrit du Cap Bénat.

Les « espaces littoraux sensibles » que le SCoT 1 identifiait et que le SCoT 2 n'identifie plus :

- La propriété Juvénal à Saint-Mandrier, identifié comme espace remarquable au SCoT 2 sous la dénomination de Domaine de l'Hermitage ;
- Les espaces urbanisés de la pointe de Pipady à Toulon, inclus dans le périmètre du concours pour l'avenir de la Rade ;
- Le Camp du domaine à Bormes-les-Mimosas, comprenant un des plus grands campings de la région. Le site, en continuité de l'agglomération de Bormes-Le Lavandou et des espaces urbanisés des lotissements du Cap Bénat et du Gaou Bénat, n'est, par la topographie locale, pas visible depuis la mer puisque masqué par une butte. Il présente la possibilité d'une extension foncière, identifiée au DOO, permettant une redistribution de son organisation interne et une amélioration de la qualité de service pour demeurer compétitif face à la concurrence internationale, en cohérence avec l'ambition métropolitaine du SCoT en matière de montée en gamme des équipements touristiques.

Les « espaces littoraux sensibles » que le SCoT 1 n'identifiait pas et que le SCoT 2 identifie en plus :

- Les quartiers littoraux des Bonnettes, du Collet Redon et des Oursinières, au regard de leur qualité paysagère spécifique.

3. POUR CONFORTER ET AMPLIFIER LE RAYONNEMENT METROPOLITAIN DU TERRITOIRE DANS SON ENVIRONNEMENT REGIONAL, NATIONAL ET INTERNATIONAL

Les ambitions du PADD

Le SCoT 2 conforte l'ambition du SCoT 1 selon laquelle Provence Méditerranée, 3^{ème} plus grande aire urbaine de l'arc méditerranéen français, doit jouer pleinement un rôle de pôle économique et de services majeurs à l'échelle de l'arc littoral méditerranéen.

Pour se faire, par rapport au SCoT 1, le SCoT 2 recentre son propos sur :

- Les secteurs économiques « métropolitains » que le territoire doit accueillir. Il s'agit des grands secteurs déjà présents, fortement pourvoyeurs d'emplois, qui illustrent le positionnement singulier que Provence Méditerranée entend affirmer. Il s'agit de la Mer (Défense, Ports, Pôle Mer ...), du numérique, du bien-être, du tourisme (dans ses nombreuses formes, y compris l'accueil de grandes manifestations), de l'agriculture et de la forêt.
- Les espaces de l'affirmation métropolitaine que sont les pôles majeurs et le plateau de Signes. Ce dernier est identifié au regard du fort potentiel de développement économique qu'il offre, des synergies à développer entre la zone d'activités et le circuit du Castellet et enfin de sa localisation privilégiée à la croisée des métropoles toulonnaise et marseillaise.
- Les équipements « métropolitains » d'infrastructures (grande accessibilité, communications électroniques, ...) et de superstructures (établissements d'enseignement supérieur et de recherche, grands équipements de santé, de sport et de culture).

Les orientations et objectifs du DOO

Pour traduire ces ambitions, le DOO :

- Affirme le positionnement économique « métropolitain » de Provence Méditerranée sur les grands secteurs clés les plus pourvoyeurs d'emplois listés par le PADD, tout en s'inscrivant pleinement dans le Schéma Régional de Développement Economique, de Développement, d'Innovation et d'Internationalisation de Provence Alpes Côte d'Azur.
- Précise les espaces qui accueillent l'ambition métropolitaine et, au sein de ces espaces, les sites préférentiels d'accueil de ce développement.
- Détaille les objectifs et ambitions par grands secteurs d'activités.
- Détaille les objectifs et ambitions en matière de poursuite du développement des grands équipements.

4. POUR REDYNAMISER LES CENTRES-VILLES ET ACCROITRE LA MIXITE FONCTIONNELLE PAR LA LOCALISATION PREFERENTIELLE DES ACTIVITES ECONOMIQUES, DES COMMERCES ET DES SERVICES

Les ambitions du PADD

Le SCoT 2, par rapport au SCoT 1, recentre le propos sur l'ambition de localiser en priorité les activités, commerces et services dans les centres-villes. Il s'agit en effet de considérer la présence des activités, commerces et services est un puissant levier de la vitalité, ou au contraire de la perte de vitalité, des centres, et de mettre ce levier au service des centres plutôt que des périphéries.

Ainsi, le PADD fixe l'ambition qu'en 2030, au moins la moitié des emplois créés se localise dans les centres-villes.

En contrepoint, le PADD pose le principe de ne localiser, dans les zones d'activités économiques, que les activités incompatibles avec l'habitat ou ayant des besoins spécifiques ne pouvant pas être satisfaits en centre-ville.

Les orientations et objectifs du DOO

Pour traduire ces ambitions, le DOO fixe les orientations suivantes :

- délimiter dans les documents d'urbanisme locaux un ou plusieurs « périmètres de centralités » pour y permettre le développement des activités et services compatibles avec l'habitat, y compris par une offre immobilière spécifique à constituer (pôle tertiaire, pôle santé, tiers-lieux ...). Ces périmètres de centres-villes ne se limitent pas nécessairement aux seuls « centres anciens » ou « hypercentre historique ». Ils doivent être compris comme des périmètres de centre élargis, comprenant notamment les espaces d'habitat denses, les anciens faubourgs citadins ou villageois, voire les centralités secondaires présentes dans la continuité urbaine du centre ancien. La notion de temps de parcours piéton est déterminante pour établir le bon périmètre ;
- maîtriser et encadrer le développement économique le long des axes routiers en dehors des centres et des zones d'activités économiques, afin de ne pas développer une concurrence excessive au centre-ville ;
- maîtriser et d'encadrer le développement des grands pôles commerciaux périphériques. Notamment, le SCoT 2 conforte l'objectif de ne pas constituer une nouvelle grande polarité commerciale périphérique dans le territoire en plus de celles existantes ;
- veiller à dédier les zones d'activité économique à l'accueil des activités incompatibles avec l'habitat, notamment en accueillant les activités artisanales et industrielles, le commerce de gros, la logistique, ... et à ne pas y accueillir des commerces, services et bureaux autres que ceux nécessaires à la vie économique de la zone.

Les principaux espaces tertiaires hors centre-ville (existants ou projetés) constituent une exception au principe de localisation des activités compatibles avec l'habitat dans les centres-villes.

Ces secteurs ont vocation à s'affirmer, aux côtés des grands centres-villes de Toulon, La Seyne et Hyères, comme de grands espaces tertiaires métropolitains du territoire. La liste de ces espaces est limitée et il s'agit

systématiquement d'espaces desservis par le réseau de transports en commun « structurant » projeté par le SCoT :

- La Baou à Sanary-sur-Mer, en lien avec la gare d'Ollioules-Sanary ;
- Le quartier de la gare de la Seyne-Six-Fours, à la Seyne-sur-Mer ;
- Le Technopole de la Mer : base terrestre à Ollioules, en lien avec le réseau de Ligne à Haut Niveau de Service projeté par la Métropole ; base marine à Brégaillon, en lien avec le réseau bateau-bus de la métropole ;
- Valgora à La Valette-du-Var, en lien avec le réseau de Ligne à Haut Niveau de Service projeté par la Métropole ;
- Le Roubaud en entrée Ouest d'Hyères, en lien avec la gare d'Hyères.

5. POUR ASSURER UNE PRODUCTION DE LOGEMENTS QUI REPONDE AUX BESOINS ET GARANTISSE LA FLUIDITE DES PARCOURS RESIDENTIELS.

Les ambitions du PADD

Les ambitions du SCoT 1 sont conservées et affinées.

Ainsi, le développement de l'habitat :

- Doit se localiser autant que faire se peut à proximité des services, équipements, pôles d'emplois, et transports en commun, afin de maîtriser les distances à parcourir et « donner sa chance » aux alternatives à la voiture ;
- Doit être constituer d'une offre architecturalement variée, respectueuse de la diversité des formes urbaines et rurales caractéristiques du territoire et adaptée au climat méditerranéen. Il s'agit ainsi de contenter la variété des attentes, des goûts et des budgets. Il s'agit également d'assurer un confort durable pendant la saison estivale, sans nécessairement devoir recourir à des solutions très consommatrices d'énergie.

Les objectifs de production de logements visent toujours la satisfaction des besoins, la maîtrise des migrations vers le moyen Var, la fluidité des parcours résidentiels. Ainsi, afin de maîtriser les distances et les temps de parcours, notamment domicile – travail, l'objectif de recentrage de la production sur le cœur métropolitain, qui a été effectif conformément aux vœux du SCoT 1, est maintenu.

Le PADD enfin vise l'amélioration, la réhabilitation voire, lorsque c'est nécessaire, la reconstruction, du parc de logements. Cet objectif est à articuler avec la celui de remettre les centres-villes au cœur du développement, accompagné de la garantie d'un cadre de vie de qualité pour tous et avec la volonté d'améliorer la performance énergétique des logements déjà bâtis.

Les orientations et objectifs du DOO

Pour traduire ces ambitions, le DOO :

- Développe les orientations relatives à la politique générale de l'habitat, en fixant un cadre notamment pour les PLU et les PLH en matière de foncier mobilisable, d'accroissement des mixités sociale, fonctionnelle et territoriale et d'une offre diversifiée adaptée au climat méditerranéen.
- Fixe un objectif démographique à 0,4% de croissance annuelle moyenne. Cet objectif s'appuie sur :
 - La volonté de renouer avec une croissance maîtrisée (la croissance au cours de la décennie passée a été proche de l'ordre de 0,1%), cohérente avec les ambitions affirmées par ailleurs de développement économique et de rayonnement métropolitain ;
 - La volonté de conforter la tendance la plus récente du dernier recensement, qui montre un redémarrage de la croissance à 0,4% ;
 - la capacité d'accueil réaliste du territoire, compte tenu notamment de la volonté de préserver les espaces naturels, forestiers et agricoles et de la volonté de recentrage sur les espaces urbains et les centres-villes.

Cette ambition démographique entraîne un besoin de production estimée à 3 500 logements par an. Cet objectif de production est calculé à partir :

- de l'estimation du nombre de logements nécessaires notamment pour maintenir la population au regard de la baisse tendancielle de la taille des ménages (qui entraîne une augmentation du nombre de ménage à population constante) et du cycle de renouvellement du parc sur lui-même. Ce besoin dit de « point mort démographique » est estimé à 2 300 logements par an.
- de l'estimation du nombre de logements nécessaire pour atteindre 0,4% de croissance annuelle moyenne en plus de ceux permettant le maintien de la population. Cette estimation tient également compte de la demande en résidences secondaires. Ce besoin est estimé à 1 200 logements par an.

Le SCoT 2 conforte l'objectif du SCoT 1 de recentrage de la production de logements à 60% dans TPM, toujours dans une optique de maîtrise des déplacements et de limitation de l'étalement urbain.

En revanche, le territoire étant à présent composé de 4 EPCI compétents en matière de Programme Local de l'Habitat, le SCoT ne fixe plus d'objectif chiffré par secteurs, ni pour l'offre globale, ni pour l'offre en logements locatifs sociaux. Ainsi, les 40% hors TPM sont à répartir au *pro rata* de la population à la date d'approbation du SCoT. Le SCoT rappelle en revanche l'obligation pour les PLH de fixer les objectifs de production de logements locatifs sociaux pour atteindre les objectifs assignés par l'article L302-5 du Code de la Construction et de l'Habitat.

Concernant l'amélioration et la réhabilitation du parc de logements, le DOO précise ses orientations notamment en terme :

- D'identification du parc à améliorer et secteurs dégradés ;
- D'encouragement à la résidence principale en centre-ville en luttant contre la vacance ;
- D'encouragement à l'installation des ménages en centre-ville ;
- De mobilisation d'une partie du parc de résidences secondaires pour répondre à la demande en résidences principales.

6. POUR POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES ALTERNATIVES A L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE

Les ambitions du PADD

L'ambition générale s'appuie sur la conviction que le territoire offre un potentiel important de report modal de la voiture sur les autres modes. Il s'agit pour l'essentiel de :

- Planifier un système de transports collectifs structurant, qui s'appuie les lignes les plus performantes (existantes ou à planifier) des divers réseaux ;
- Faire des modes actifs un mode majeur de déplacement quotidien. Le territoire doit devenir une référence à l'échelle régionale pour les déplacements à vélo, tant dans les déplacements quotidiens (et notamment domicile – travail et domicile – école) que les déplacements de loisirs et de tourisme. Cette ambition s'appuie sur le constat de conditions particulièrement favorables qu'offre le territoire à la pratique quotidienne du vélo : distance moyenne domicile-travail contenue (10 km), douceur du climat (sauf en été), déclivité rarement rédhibitoire ... Le développement du vélo à assistance électrique démultipliant le potentiel local.
- Développer la pratique du covoiturage, en créant de nouvelles aires et en agrandissant celles existantes déjà saturées.
- Développer l'intermodalité, notamment en s'appuyant sur le chapelet des gares qui maille le littoral de Sud-Saint-Baume, la Métropole et le sillon permien.
- Développer les mobilités « propres » : électrique, hydrogène, biogaz ... tant pour les particuliers que pour les flottes d'entreprises et d'administrations et les réseaux de transports en commun.
- Achever le développement du réseau autoroutier et améliorer le réseau routier local.
- Réduire et organiser le transport de marchandises, tant sur la logistique urbaine que la connexion ferroviaire du Port de Toulon-La Seyne-Brégaillon ou encore les possibilités d'embranchement ferroviaire dans les zones d'activités.

Les orientations et objectifs du DOO

La volonté de planifier un système de transports collectifs structurant se traduit par :

- L'ambition de structurer un « RER toulonnais » de Saint-Cyr à Hyères et de Toulon à Cuers, avec un cadencement élevé des TER et de nouvelles haltes en projet ou à étudier. Cette ambition suppose des études et des travaux ferroviaires aujourd'hui inscrits au Contrat de Plan Etat Région 2015 – 2020, notamment « la création de voies à quai supplémentaires dans certaines gares et la création d'une halte à Sainte-Musse au niveau de l'hôpital. En parallèle, des études seront menées sur les aménagements de la 3ème voie entre La Seyne sur Mer et La Pauline sera étudiée avec un scénario incluant une halte à l'Escaillon au niveau du parc de covoiturage » (CPER, p.108).
- L'ambition de disposer de 5 lignes de Cars à Haut Niveau de Service connectant efficacement (avec possibilité d'emprunter les bandes d'arrêt d'urgence sur les autoroutes) les pôles intercommunaux de Sud-Sainte-Baume, Vallée du Gapeau et Méditerranée Porte des Maures à la Métropole. Ce réseau vise à accroître fortement le cadencement des cars interurbains (dont l'Autorité Organisatrice est aujourd'hui la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur) sur des axes forts, reliant des bassins de vie tournés vers la Métropole Toulon Provence Méditerranée, en vue notamment d'offrir une alternative attractive aux trajets domicile-travail.
- L'ambition de développer dans la Métropole un réseau de Lignes à Haut Niveau de Service (bus et bateau-bus) au cadencement élevé.
- Pour faire du vélo un mode majeur de déplacement quotidien, le SCoT développe l'approche suivante :
 - le DOO expose un schéma de principes des itinéraires cyclables à aménager (de manière littérale, en décrivant les axes, et par la cartographie) ;
 - Les collectivités élaborent ensuite leur propre schéma cyclable en précisant localement le schéma de principe du SCoT.
- Pour développer la pratique du covoiturage, le DOO identifie les aires de covoiturations à agrandir et les aires de covoiturage à créer.
- Le DOO identifie les gares comme les pivots de la politique d'intermodalité. Il hiérarchise les gares et leur rôle respectif, entre les « Gares d'entrée d'agglomération » et les « gares de bassin », où le rabattement voiture doit être facilité et les « gares internes » et les « gares locales » où la desserte par les transports en commun et par les modes actifs doit être particulièrement soignée.
- Pour développer les mobilités « propres », le DOO fixe les principes de localisation des bornes de recharge pour les véhicules électriques, encourage le développement des filières de carburants propres (hydrogène, biométhane ...) et le développement des transports en commun propres (hybride, électrique, biogaz, hydrogène etc.).
- Concernant le réseau autoroutier et routier, le DOO :
 - fixe le principe qu'une fois les grands travaux engagés (élargissement de l'A57, nouvel échangeur d'Ollioules-Sanary, reconfiguration des échangeurs de Chateaufallon et de Cuers Sud, aménagement de bretelles d'accès de l'A570 vers Gavary et aménagement d'un échangeur sur l'A50 vers le Technopole de la Mer), le réseau autoroutier de Provence Méditerranée sera achevé.
 - projette des aménagements sur le réseau de la voirie primaire, notamment pour améliorer la desserte des zones d'activité (pôle Ouest, pôle Est, Signes, Roubaud) et pour permettre le contournement de villages (Belgentier, Pierrefeu-du-Var, Le Beausset...) et des franchissements (La Reppe entre Ollioules et Sanary-sur-Mer ...).
- Afin de réduire et organiser le transport de marchandises, il s'agit de préserver les possibilités d'embranchement ferroviaire présentes dans les zones d'activités, de préserver les espaces proches des voies ferrées pour des activités logistiques, le renforcement du rôle de port de Toulon-La Seyne-Brégailhon dans le merroutage (autoroutes de la mer), des améliorations sur la logistique urbaine.

7. POUR QUE LA QUALITE DU CADRE DE VIE SOIT COMME UNE COMPOSANTE ESSENTIELLE DU PROJET DE TERRITOIRE ET DE SON ATTRACTIVITE.

Les ambitions du PADD

Le territoire entend être reconnu comme un territoire du « bien-être ». Cette ambition doit être vue :

- comme la condition *sine qua non* permettant l'adhésion collective à un projet de territoire qui vise un recentrage du développement et une maîtrise accrue de l'étalement urbain. Ainsi énoncé, le recentrage ne peut, ni ne doit, se faire au détriment de la qualité du cadre de vie, aujourd'hui atout majeur de Provence Méditerranée.
- comme une ambition économique et touristique à part entière.

Cette ambition passe notamment par :

- la préservation du littoral et des espaces naturels, forestiers et agricoles,
- la préservation et l'amélioration du cadre urbain et villageois :
 - la préservation des sites bâtis d'intérêt paysagers spécifique,
 - l'amélioration généralisée de la qualité des espaces publics,
 - l'amélioration de la qualité des entrées d'agglomération et de ville et des grands espaces commerciaux et économiques périphériques,
 - la poursuite du développement de l'armature des parcs et jardins et le développement de la nature en ville.
- la diminution de l'exposition aux nuisances, principalement sonores et atmosphériques.

Les orientations et objectifs du DOO

Afin de traduire ces ambitions, le DOO :

- Préserve le littoral et les espaces naturels, forestiers et agricoles au travers du réseau Vert, Bleu et Jaune décrit dans l'orientation 1 ;
- Identifie et liste, les sites bâtis d'intérêts paysagers spécifiques à conserver et fixe les objectifs pour des projets d'aménagements plus qualitatifs, en termes de formes urbaines, de prise en compte du contexte naturel et paysager, de cônes de vue à préserver.
- Fixe les objectifs d'amélioration de la qualité des espaces publics, notamment en termes de partage des modes de déplacements, de gestion des vitesses, de paysages urbains, de végétalisation, d'ergonomie et de participation à la lutte contre les risques (notamment inondation). La fabrique d'espaces publics qualitatifs, ouvrant la ville à tous, apaisant les espaces urbains, est un levier majeur pour l'amélioration du cadre de vie. C'est l'ensemble des espaces urbains qui est concerné par cette ambition, y compris les espaces commerciaux, les espaces économiques, les quartiers résidentiels. C'est évidemment enfin un levier majeur pour redonner le goût de la vie en centres-villes urbains et villageois.
- Fixe les objectifs d'amélioration de la qualité des entrées d'agglomération et de ville et des grands espaces commerciaux et économiques périphériques. Ces espaces, essentiels dans le fonctionnement quotidien du territoire, sont souvent qualitativement pauvres, peu performant sur le plan énergétique (mauvaise isolation thermique des bâtiments), peu ouverts aux modes actifs (marche, vélo), inégalement desservis par les transports en commun. Aujourd'hui simplement fonctionnels, ils ont vocation à devenir demain des lieux de vie, de commerces, de loisirs, d'activités plus agréables.
- Fixe les objectifs de poursuite du développement de l'armature des parcs et jardins et le développement de la nature en ville, notamment lors d'aménagement de nouveaux quartiers, à la fois pour répondre à la demande des nouveaux habitants mais aussi pour équiper en espaces verts publics les quartiers alentours qui en sont dépourvus.
- Fixe les objectifs de diminution de l'exposition aux nuisances, principalement sonores et atmosphériques. Ce point est véritablement déterminant dans l'acceptabilité générale d'un projet de territoire visant le recentrage et l'arrêt de l'étalement urbain.

8. POUR ENGAGER LE TERRITOIRE DANS LA TRANSITION ENERGETIQUE

Les ambitions du PADD

Le diagnostic territorial et l'analyse de l'état de l'environnement ont mis en évidence une consommation énergétique moyenne comparable à la moyenne varoise et un taux d'émission de gaz à effet de serre inférieur à la moyenne varoise. Par ailleurs, le territoire dispose d'un potentiel théorique intéressant pour développer les énergies renouvelables. Toutefois, les contraintes locales sont nombreuses (paysage, biodiversité, Défense Nationale, loi Littoral ...) et rendent difficile la concrétisation des projets.

Sur base de ces constats, le PADD pose en priorité l'ambition de diminuer la consommation énergétique et mettre le territoire sur la voie de la sobriété, en agissant sur les deux plus gros postes de consommation d'énergie et émetteurs de gaz à effet de serre identifiés par le diagnostic que sont les bâtiments et les déplacements.

- Concernant les bâtiments, les bâtiments neufs devant naturellement se soumettre aux réglementations thermiques en vigueur, il s'agit en priorité d'agir sur le parc existant et se fixer des objectifs de réhabilitation énergétique. Il s'agit là d'un chantier considérable, de long terme, qui implique de nombreux acteurs et dispositifs, que le SCoT promeut et encadre dans les limites de son action.
- Concernant les transports, ce sont à la fois les orientations visant le recentrage, le développement des alternatives à l'usage individuel de la voiture et le développement des motorisations propres qui pourront concourir, ensemble, à baisser significativement les consommations énergétique et les émissions de gaz à effet de serre des déplacements.

Enfin, il s'agit, en complément de la volonté de réduire la consommation énergétique, d'accroître la production d'énergie renouvelable. Le SCoT pointe notamment la nécessité de produire plus d'électricité renouvelable et de chaleur renouvelable en substitution à la consommation électrique, afin de réduire la vulnérabilité du territoire aux fragilités d'approvisionnement due à sa localisation en « péninsule électrique ».

Les orientations et objectifs du DOO

Afin de traduire ces ambitions, le DOO :

- Fixe l'objectif de multiplier par trois la part prise par les énergies renouvelables dans la consommation d'énergie totale. Cet objectif doit s'atteindre à la fois par la réduction de la consommation d'énergie et par le développement des énergies renouvelables. Il s'inscrit dans les objectifs régionaux, qui visent également, à l'horizon 2030, un triplement de la part des énergies renouvelables.
- Identifie les types de secteurs géographiques où les types de quartiers où les objectifs de réhabilitation énergétique des bâtiments doivent être prioritairement recherchés et encourage l'ensemble des outils et processus concrétisant ces actions.
- Concernant les transports, ce sont à la fois les orientations visant le recentrage, le développement des alternatives à l'usage individuel de la voiture et le développement des motorisations propres qui pourront concourir, ensemble, à baisser significativement les consommations énergétique et les émissions de gaz à effet de serre des déplacements.
- Concernant la production d'énergie renouvelable, le DOO, au vu des spécificités locales, détaille les critères d'implantation des équipements producteurs d'électricité renouvelable, afin d'en maîtriser l'impact sur les paysages et l'environnement.
- Enfin, dans l'objectif de diminuer la part d'électricité dans la consommation énergétique, il fixe les orientations permettant d'accroître la production de chaleur renouvelable.

9. POUR AMELIORER ET AMPLIFIER LA GESTION DURABLE DES RISQUES

Les ambitions du PADD

L'ambition du PADD est de concevoir un mode de développement qui compose avec les risques naturels et technologiques présents dans le territoire.

En termes de risques naturels, il s'agit prioritairement d'appuyer l'action publique sur une appréhension globale et adaptée des risques, au niveau de leur diversité, des effets de combinaison et de hiérarchisation. Il s'agit en outre d'alimenter l'action selon les stades de la prévention, de la prévision et de la gestion.

- A cause de sa récurrence et de ses effets parfois dramatiques, le risque inondation est le premier identifié par le PADD. Le SCoT fait ainsi de la lutte contre l'inondation une cause à part entière.
- Le risque d'incendie, par sa prégnance dans ce territoire fortement forestier, est le deuxième risque mis en avant par le PADD. Vient enfin le risque de mouvement de terrain et d'évolution du trait de côte. Si le premier peut être aujourd'hui considéré comme bien géré, le second doit être davantage pris en compte, ce que s'attache à faire le Volet Littoral et Maritime du SCoT.

Concernant les risques technologiques, le PADD rappelle les précautions d'urbanisation à prendre en compte autour des installations et sites identifiés comme porteurs de risques.

Les orientations et objectifs du DOO

Afin de traduire ces ambitions, le DOO :

- vise à réduire le risque inondation, par une amélioration de la connaissance des risques, par les actions de réduction de vulnérabilité du territoire, par une amélioration de la gestion des eaux pluviales (élément essentiel dans un territoire comme Provence Méditerranée présentant des secteurs fortement urbanisés notamment en cœur de Métropole), par la préservation du fonctionnement naturel des milieux aquatiques et enfin l'information de la population, l'organisation des acteurs et des compétences.
- vise à réduire le risque d'incendie, par la limitation de l'urbanisation en interface habitat / forêt, l'encouragement des conquêtes et reconquêtes agricoles permettant de créer ou recréer des espaces tampons entre zones habitées et espaces forestiers, par l'encouragement aux activités économiques forestières en ce qu'elles participent à l'entretien des massifs, en permettant les aménagements adaptés qui minimisent le risque par la mise en place de PIDAF (plans intercommunaux de débrouillement et d'aménagement forestier).
- vise à prendre en compte le risque mouvement de terrain.
- vise à intégrer le risque technologique dans le développement, en maîtrisant l'urbanisation autour des établissements et activités présentant un risque majeur, en n'écartant pas les possibilités d'accueil des entreprises à risque, via l'identification, dans les documents d'urbanisme locaux, d'une ou plusieurs zones appropriées, en maîtrisant l'urbanisation dans les zones sensibles ou proches d'un risque.

10. POUR AMELIORER ET AMPLIFIER LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES

Les ambitions du PADD

Le PADD porte comme ambition de gérer durablement les ressources et de minimiser les impacts de l'activité humaine. Il développe le propos sur quatre ressources particulières :

- la ressource en eau, qu'il convient de gérer pour assurer la satisfaction des besoins et la qualité des eaux (en tant que milieu aquatique et en tant qu'eaux de baignade).
- La ressource forestière, à mieux exploiter (bois construction, bois énergie), dans le respect des autres grandes fonctions de la forêt (réservoirs de biodiversité, paysages emblématiques, loisirs, randonnée, chasse ...).
- La ressource que constitue les déchets, à gérer dans une logique d'économie circulaire, tant sur le recyclage que sur la valorisation énergétique.
- La ressource en granulats, afin de pérenniser l'approvisionnement local en granulat par le maintien de l'activité des carrières.

Les orientations et objectifs du DOO

Afin de traduire ces ambitions, le DOO vise :

- Concernant la ressource en eau :

- une gestion économe de l'eau, notamment en poursuivant l'objectif de sécurisation de l'alimentation par des actions de partage de la ressource et des recherches de ressources de substitution ; par l'ensemble des actions permettant d'économiser l'eau (améliorer les rendements, réduire les consommations) ;
- l'atteinte d'une bonne qualité de l'eau, en protégeant les ressources souterraines stratégiques, en protégeant les captages et en assurant un traitement performant des eaux usées ;
- l'amélioration de la gestion des eaux pluviales, en limitant le ruissellement en zone urbaine, la diffusion des pollutions diffuses vers les eaux superficielles et en prévenant le risque de pollutions accidentelles.
- Concernant la ressource forestière il s'agit :
 - d'assurer l'accessibilité aux massifs ;
 - de soutenir et de développer les filières d'exploitation du bois d'œuvre, du bois-énergie, de la subéiculture (liège), de la castanéculture, du sylvopastoralisme ;
 - de conforter le rôle d'espace récréatif, pédagogique et touristique ;
 - de protéger les paysages et la biodiversité ;
 - de lutter contre les risques.
- Concernant les déchets :
 - la réduction de la production de déchets à la source ;
 - l'amélioration de la collecte sélective des déchets, enjeu majeur de demain, et l'amélioration de la gestion des déchets du BTP ainsi que tous les autres types de déchets ;
 - la mise en place des filières de valorisation structurées des déchets dans une optique d'économie circulaire : valorisation énergétique, traitement des déchets inerte pour le recyclage, valorisation des déchets industriels, recyclage et valorisation des déchets de chantier.
- Concernant les granulats :
 - assurer et pérenniser la ressource en granulat par la possibilité d'étendre les carrières existantes, dans le respect des conditions émises par le Schéma Départemental et bientôt Régional des Carrières.

LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DANS LE SCOT

Le processus itératif de l'évaluation environnementale a permis d'intégrer pleinement les enjeux environnementaux identifiés à partir de l'état initial de l'environnement dans le projet de SCOT.

Le tableau ci-dessous précise la manière dont ont été pris en compte les enjeux environnementaux dans le PADD et le DOO.

Domaine environnemental	Thème	Enjeu environnemental	Objectif PADD	Orientation DOO
Changement climatique	Adaptation	Réduire la vulnérabilité aux effets du changement climatique (inondations, submersions, réduction de la pluviosité, rallongement des périodes de sécheresse, augmentation du niveau de la mer, apparition de nouvelles maladies)	1.2.C Organiser et maîtriser l'accueil du développement dans les communes littorales	Orientation 4. Maîtriser le développement dans les enveloppes urbaines E. Appliquer la loi littoral
			3.1.A Préserver le littoral et les espaces naturels, forestiers et agricoles	Orientation 2B.i. Délimiter, préserver et valoriser les espaces du réseau vert, bleu et jaune dans les documents d'urbanisme locaux : sur les espaces caractéristiques du littoral
			3.2.B. Accroître la sobriété énergétique et réduire les émissions de GES du territoire	Orientation 37. Accroître la sobriété énergétique et réduire les émissions de GES du territoire
			4.1.A. Prendre en compte les risques naturels	Orientation 39. Prendre en compte les risques naturels
			4.2.A. Un territoire attentif à ses ressources en eau et à ses milieux aquatiques	Orientation 42. Viser une gestion parcimonieuse de la ressource en eau
			2.3.C. Améliorer, réhabiliter, restaurer voire reconstruire le parc de logements	Orientation 16. Améliorer et réhabiliter le parc de logements
	Atténuation	Réduire les émissions de GES (maîtrise de la demande en énergie dans le secteur du transport et les bâtiments)	2.2.A. Mettre le développement économique au service du renforcement des centres-villes et de la mixité fonctionnelle	Orientation 4.D. Optimiser le foncier en promouvant des formes urbaines économes en espace Orientation 3.D Optimiser la cohérence urbanisme – transport en commun
			2.4.B. Planifier un système de transports collectifs structurant	Orientation 18. Développer les transports en commun
			2.4.C. Faire des modes actifs un mode déplacement quotidien	Orientation 19. Planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs
			2.4.D. Le covoiturage, une alternative efficace à l'usage individuel de la voiture à conforter et développer	Orientation 20. Développer et répartir les aires de covoiturage
			2.4.E. Développer l'intermodalité	Orientation 21. Développer l'intermodalité
			2.4.F. Développer les mobilités propres	Orientation 23. Développer les mobilités propres
			2.4.H. Réduire et mieux organiser les flux de transports de marchandises	Orientation 25. Réduire et mieux organiser les flux de transports de marchandises
			3.2.B. Accroître la sobriété énergétique et réduire les émissions de GES du territoire	Orientation 37. Accroître la sobriété énergétique et réduire les émissions de GES du territoire
Préserver l'effet puits de carbone des sols (espaces boisés, naturels et agricoles)	1.1. Protéger, gérer, restaurer et mettre en valeur les espaces naturels, forestiers et agricoles et leurs fonctions paysagères et écologiques	Orientation 2. Délimiter, préserver et valoriser les espaces du réseau vert, bleu et jaune dans les documents d'urbanisme locaux		

Domaine environnemental	Thème	Enjeu environnemental	Objectif PADD	Orientation DOO
Espaces et paysages agricoles, boisés et naturels	Consommation d'espaces	Limiter la consommation d'espaces	1.2.B Recentrer, renouveler, économiser, optimiser le développement dans les centres-villes urbains et ruraux et dans les enveloppes urbaines constituées	Orientation 4. Maîtriser le développement dans les enveloppes urbaines Orientation 2. Délimiter, préserver et valoriser les espaces du réseau vert, bleu et jaune dans les documents d'urbanisme locaux
		Assurer le fonctionnement des espaces	1.1. Protéger, gérer, restaurer et mettre en valeur les espaces naturels, forestiers et agricoles et leurs fonctions paysagères et écologiques 3.1.C. Poursuivre l'amélioration de la qualité des espaces publics	Orientation 43. Valoriser la ressource forestière Orientation 26. Améliorer la qualité des espaces publics
	Paysages emblématiques	Préserver et valoriser les paysages emblématiques	1.1. Protéger, gérer, restaurer et mettre en valeur les espaces naturels, forestiers et agricoles et leurs fonctions paysagères et écologiques	Orientation 2. Délimiter, préserver et valoriser les espaces du réseau vert, bleu et jaune dans les documents d'urbanisme locaux
			3.1.A Préserver le littoral et les espaces naturels, forestiers et agricoles	Orientation 32. Favoriser l'intégration paysagère des réseaux secs aériens Orientation 35. Améliorer la qualité des projets

Domaine environnemental	Thème	Enjeu environnemental	Objectif PADD	Orientation DOO
Ressources naturelles	Biodiversité	Préserver la biodiversité remarquable (habitats et espèces)	1.1. Protéger, gérer, restaurer et mettre en valeur les espaces naturels, forestiers et agricoles et leurs fonctions paysagères et écologiques	Orientation 2. Délimiter, préserver et valoriser les espaces du réseau vert, bleu et jaune dans les documents d'urbanisme locaux
		Prendre en compte la nature en ville	3.1.C. Améliorer la qualité des espaces publics 3.1.E. Aménager une armature de parcs et jardins et développer la nature en ville	Orientation 26. Améliorer la qualité des espaces publics Orientation 34. Aménager une armature de parcs et jardins
		Préserver ou restaurer les corridors écologiques Préserver les zones humides, les cours d'eau et leurs ripisylves et restaurer les fonctionnalités hydroécologiques	1.1. Protéger, gérer, restaurer et mettre en valeur les espaces naturels, forestiers et agricoles et leurs fonctions paysagères et écologiques	Orientation 2. Délimiter, préserver et valoriser les espaces du réseau vert, bleu et jaune dans les documents d'urbanisme locaux
	Eau	Restaurer la qualité des eaux superficielles et des eaux souterraines Garantir l'approvisionnement en eau potable Améliorer la collecte et le traitement des eaux usées et pluviales	4.2.A. Un territoire attentif à ses ressources en eau et à ses milieux aquatiques	Orientation 42. Viser une gestion parcimonieuse de la ressource en eau
		Agriculture - Alimentation - Forêt	Préserver le potentiel agricole (espaces agricoles, reconquête sur les espaces naturels, fonctionnalité)	1.1. Protéger, gérer, restaurer et mettre en valeur les espaces naturels, forestiers et agricoles et leurs fonctions paysagères et écologiques
	Valoriser une agriculture de proximité		2.1.B.h. Valoriser les activités agricoles	Orientation 6.G. Soutenir le développement des activités agricoles et des activités associées
	Assurer la multifonctionnalité de la forêt (énergie, construction, castanéiculture, artisanat, loisirs, biodiversité)		4.1.B. Assurer la multifonctionnalité de la forêt	Orientation 2. Délimiter, préserver et valoriser les espaces du réseau vert, bleu et jaune dans les documents d'urbanisme locaux Orientation 43. Valoriser la ressource forestière
	Matériaux	Pérenniser l'accès aux gisements de granulats	4.2.D. Assurer et pérenniser l'approvisionnement en granulats de Provence Méditerranée	Orientation 45. Assurer et pérenniser l'approvisionnement en granulats de Provence Méditerranée
		Développer les matériaux alternatifs (recyclage des déchets BTP, mâchefers, châtaigner)	4.2.C. Un territoire qui organise de manière durable la gestion et la valorisation de ses déchets dans une logique d'économie circulaire 4.1.B. Assurer la multifonctionnalité de la forêt	Orientation 44. Conforter et accroître la gestion durable des déchets dans une logique d'économie circulaire Orientation 43. Valoriser la ressource forestière

Domaine environnemental	Thème	Enjeu environnemental	Objectif PADD	Orientation DOO	
Cadre de vie	Energies	Maîtriser la consommation énergétique Sécuriser l'approvisionnement énergétique Valoriser le potentiel d'énergies renouvelables	3.2.B. Accroître la sobriété énergétique et réduire les émissions de GES du territoire 3.2.C. Produire davantage d'énergie renouvelable	Orientation 37. Accroître la sobriété énergétique et réduire les émissions de GES du territoire Orientation 38. Développer les énergies renouvelables pour assurer un mix énergétique diversifié et décentralisé	
		Risques naturels et technologiques	Limiter l'exposition au risque inondation Limiter l'exposition au risque incendie Limiter l'exposition au risque mouvement de terrain	4.1.A. Prendre en compte les risques naturels	Orientation 39. Prendre en compte les risques naturels
			Limiter l'exposition aux risques technologiques	4.1.B. Prendre en compte les risques technologiques	Orientation 40. Gérer les risques technologiques
	Nuisances et pollutions	Limiter l'exposition au bruit Limiter l'exposition aux pollutions atmosphériques Prendre en compte la pollution des sols dans les projets d'aménagement	3.1.F. Diminuer l'exposition aux nuisances	Orientation 26. Améliorer la qualité des espaces publics Orientation 35. Diminuer l'exposition aux nuisances et aux pollutions	
		Déchets	Prévenir la production de déchets et les valoriser par recyclage Prendre en compte l'impact paysager des déchets inertes produits	4.2.C. Un territoire qui organise de manière durable la gestion et la valorisation de ses déchets dans une logique d'économie circulaire	Orientation 44. Conforter et accroître la gestion durable des déchets dans une logique d'économie circulaire
	Patrimoine bâti	Valoriser le patrimoine bâti et requalifier les paysages du quotidien	3.1.B. Préserver et garantir la qualité des espaces bâtis	Orientation 28. Préserver les sites bâtis d'intérêt paysager spécifique qui constituent en partie le patrimoine bâti de Provence Méditerranée	
			3.1.C. Poursuivre l'amélioration de la qualité des espaces publics	Orientation 26. Améliorer la qualité des espaces publics	
			3.1.D. Améliorer la qualité des entrées d'agglomération et de ville	Orientation 30. Améliorer la qualité des sites économiques Orientation 31. Améliorer la qualité des entrées d'agglomérations, de villes et de villages	

4. IDENTIFICATION DES ESPACES DANS LESQUELS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME DOIVENT ANALYSER LES CAPACITES DE DENSIFICATION ET DE MUTATION

RAPPEL DU CONTEXTE ET DEFINITION DES NOTIONS DE « DENSIFICATION » ET DE « MUTATION »

Le Code de l'urbanisme stipule dans l'article L141-3 que « [le rapport de présentation du SCoT] identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 151-4. ».

Pour rappel, l'article L151-4 stipule que :

Il [le rapport de présentation du PLU] analyse [...] la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. »

Les notions de « densification » et de « mutation » mise en avant par le Code sont définies par le SCoT comme suit :

- la **densification** entraîne un développement urbain supplémentaire (logements, locaux d'activités) sur un espace déjà bâti ;
- la **mutation** suppose un changement de la vocation d'un espace. La mutation peut aboutir à une situation d'une nouvelle vocation unique (par exemple, des bureaux transformés en logements) ou aboutir à une situation de multi-vocation, pouvant éventuellement conforter en partie la vocation ancienne (par exemple, un immeuble de bureaux qui se transforme en un programme mixte logements – bureaux – commerces).

Enfin, densification et mutation ne sont pas antinomiques : une opération de densification peut aussi s'accompagner d'une mutation de l'espace.

LA DENSIFICATION ET LA MUTATION DES ESPACES URBANISES AU SERVICE D'UNE PLANIFICATION MAITRISEE DU TERRITOIRE

L'analyse des capacités de densification et de mutation au sein des espaces urbanisés de Provence Méditerranée sert les intérêts de diverses politiques prioritaires au SCoT et notamment celles :

- de renouvellement urbain;
- de réduction de l'étalement urbain ;
- d'arrêt de l'urbanisation diffuse et de limitation de la consommation d'espace ;
- de maîtrise des limites à l'urbanisation en vue d'éviter la constitution de continuum urbain, dans les espaces littoraux comme dans les espaces agro-naturels à préserver ;
- de maîtrise des déplacements.

LES PRINCIPAUX ESPACES OU ETUDIER LE POTENTIEL DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DANS LES ENVELOPPES URBAINES DEFINIES PAR LE SCOT

Le SCOT identifie dans l'orientation 4 du Document d'Orientations et d'Objectifs **les enveloppes urbaines projetées**. Ces enveloppes urbaines accueillent le développement futur en dehors des espaces à protéger du « réseau vert, jaune et bleu » (Cf. orientation 1 et 2 du Document d'Orientations et d'Objectifs).

Les enveloppes urbaines comprennent :

- les espaces déjà urbanisés qui constituent, par leur potentiel de renouvellement urbain et de mutation, le premier potentiel de développement à considérer ;
- les espaces urbanisables, à mobiliser en fonction des besoins en complément du potentiel d'accueil des enveloppes urbanisées.

Le DOO vise, dans son orientation 4, à « Quantifier et de mobiliser le potentiel de renouvellement urbain au sein des espaces urbanisés » :

Il détaille (Orientation 4-C-a):

« Le développement au sein de l'espace urbanisé s'opère par renouvellement urbain, mutation, densification.

Les documents d'urbanisme locaux procèdent à l'analyse du potentiel de densification et de mutation au sein des espaces urbanisés, tels que précédemment définis.

Dans ce cadre, ils distinguent :

- les secteurs présentant des facteurs limitant voire excluant la densification et la mutation et notamment :
 - l'existence d'un risque naturel ou technologique, couverts par un Plan de Prévention des risques ou non ;
 - l'insuffisance des équipements publics (voiries, réseaux, services, ...) ;
 - les dispositions de la loi littoral ;
- les secteurs présentant des facteurs favorables à la densification et la mutation et notamment :
 - la proximité des centralités urbaines ou rurales ;
 - la desserte existante ou projetée par les transports en commun ;
 - les espaces économiques ou commerciaux monofonctionnels et les entrées de ville ;
 - les espaces d'habitat aéré pouvant présenter un potentiel d'accueil du développement par la mobilisation de dents creuses ou par l'optimisation de l'occupation de grandes parcelles;

Dans les secteurs présentant des facteurs favorables, les documents d'urbanisme locaux quantifient le potentiel de densification et de mutation, en distinguant les potentiels à dominante habitat, à dominante économique ou en faveur de la mixité fonctionnelle.

La mobilisation de ce potentiel devra être favorisée par un zonage, un règlement ou une Orientation d'Aménagement et de Programmation, adaptés à cet objectif. »

LES PRINCIPAUX SITES DE DENSIFICATION ET DE MUTATION IDENTIFIES A L'ECHELLE DU SCOT

Au sein des espaces urbanisés sont par ailleurs identifiés, de manière non limitative, en raison de leur potentiel de développement économique, tertiaire, touristique ou résidentiel, tout en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine à préserver, les principaux sites de densification et de mutation suivants :

COMMUNE	Principaux sites au sein desquels les PLU analysent les capacités de densification et de mutation
Saint-Cyr-sur-Mer	Quartier Pradeaux-Gare : ce site, en interface entre la gare et l'avenue des Lecques, se positionne comme une porte d'entrée de ville majeure pour Saint-Cyr. L'accès n'y est toutefois pas optimal et devrait être amélioré. Il comprend une zone d'activités peu structurée, qui banalise le paysage urbain, tout en offrant un potentiel de renouvellement urbain intéressant notamment pour de l'activité économique tertiaire.
Bandol	Site du Casino – quai Charles de Gaulle : ce secteur d'entrée de ville, très touristique et longeant la mer, présente aujourd'hui un paysage urbain peu qualitatif. Il offre pourtant un potentiel pour un réaménagement de l'interface terre-mer permettant de réaffirmer l'image balnéaire de Bandol.
Sanary-sur-Mer	La Baou : ce site est aujourd'hui peu structuré, mêlant activités, commerces, habitation et espaces non bâtis. Sa localisation à proximité de la gare et du futur échangeur autoroutier, non loin du centre-ville, le désigne comme un « porte d'entrée de ville » à recomposer. Il offre notamment un potentiel pour du développement économique et tertiaire à étudier.
Le Castellet	PRL Eden Parc et PRL La Bergerie : Ces deux « Parcs Résidentiels de Loisir », situés en espace naturel, à proximité du circuit et du Parc d'Activités de Signes, ont un potentiel de renouvellement urbain à analyser.
Six-Fours-les-Plages	Ex DCN Le Brusç : ce site, localisé dans un quartier d'urbanisation aéré aux qualités paysagères certaines, entre le Gaou et la pointe de La Gardiole, doit être dépollué, déconstruit en partie et les bâtiments restants, réhabilités.
La Seyne-sur-Mer	Le centre ancien : le 3 ^{ème} plus important centre ancien du SCOT en population (après Toulon et Hyères) bénéficie d'un « nouveau programme national de renouvellement urbain » et d'une dynamique de réhabilitation à pleinement conforter. Bois sacré : ce site présente l'aspect d'une friche industrielle le long de la corniche Giovannini, sur un espace de bord de mer à réhabiliter.
Toulon	Toulon , 1 ^{ère} ville du SCOT par sa population et chef-lieu départemental, connaît d'importantes opérations de renouvellement urbain et de réhabilitation à pleinement conforter. les principaux sites de renouvellement urbain et de mutation sont notamment : <ul style="list-style-type: none"> • <i>Le centre ancien</i>, qui bénéficie d'un « nouveau programme national de renouvellement urbain » ; • <i>L'axe des gares</i> et ses sites emblématiques (Chalucet, Monthéty ...) ; • <i>Les faubourgs et quartiers</i> : Saint-Jean-du-Var, Pont-du-Las, Bon Rencontre, Barbes et Rodeihlac, ... ; • <i>Le site de l' « ex-DCNS »</i>, opportunité foncière unique en ville au bord de la petite rade ;

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Le quartier de Sainte-Musse</i>, qui bénéficie d'un « nouveau programme national de renouvellement urbain ».
La Garde	La Pauline : située entre l'A570 au nord, le chemin de fer à l'est, la D98 au sud et les grandes surfaces commerciales implantées à l'ouest, ce site d'entrée de ville desservi par la gare et l'autoroute offre aujourd'hui un paysage urbain peu structuré et un potentiel de renouvellement urbain à étudier. Son éventuel développement devra toutefois s'accompagner d'une réflexion sur l'amélioration de son accessibilité.
La Garde / La Farlède / La Crau	La Grande Tourrache : ce site dédié à l'enseignement supérieur, localisé au cœur d'une des plus importantes zones d'activités économiques du SCoT, offre un paysage urbain contrasté et en partie vieillissant. Il offre un potentiel de renouvellement urbain ou de mutation intéressant à étudier.
Le Pradet	Cap Garonne / CEFC : l'ancien site militaire, surplombant la falaise des Oursinières, offre un potentiel intéressant à analyser.
La Farlède	La ZA de la Chaberte , entre l'A57 et la D97, présente un paysage d'entrée de ville économique peu structuré et peu qualitatif. Sa réhabilitation doit être envisagée avec le développement du site économique contigu des « Pioux ».
Cuers / Pierrefeu	L'aérodrome de Cuers – Pierrefeu . Bien que très contraint par la présence de l'Atelier Industriel de l'Aéronautique, le site présente un potentiel de développement intéressant à étudier. Tout développement futur devra toutefois veiller à préserver la primauté des intérêts stratégiques des armées.
Pierrefeu	Le site du Réal Martin , en face de l'hôpital Henri Guérin, et le sanatorium constituent, par leur histoire et leur empreinte dans le territoire, des sites de mutation à envisager dans un objectif de valorisation paysagère de qualité.
Hyères	Le site de la gare . Il constitue un espace privilégié pour l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal.
La Londe-les-Maures	Les Bormettes . Idéalement localisé en bord de mer, il offre un paysage urbain particulier, par le patrimoine militaire et industriel qu'il abrite.
Bormes-les-Mimosas	<p>Le Ginget : ce secteur mêlant commerces, équipements, logements présente, entre le port de La Favière et le vieux village, un potentiel de développement intéressant.</p> <p>Le Niel : la zone d'activités économique présente un paysage urbain peu structuré, en confront du Batailler. Son renouvellement est à penser avec l'extension de la zone d'activité vers le nord.</p> <p>La Favière : ce secteur, qui mêle immeubles collectifs (essentiellement destinés à la résidence secondaire), logements individuels, une résidence hôtelière et plusieurs campings, constitue une polarité urbaine et économique importante, justifiant le potentiel de renouvellement urbain.</p> <p>Le Camp du Domaine : secteur situé dans un camping mêlant l'activité touristique d'hébergement et de loisir. Il convient de valoriser l'accueil du camping existant.</p>

5. ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET JUSTIFICATION DES OBJECTIFS CHIFFRES DE LIMITATION DE CETTE CONSOMMATION

INTRODUCTION GENERALE

La présente partie du rapport de présentation porte sur l'analyse de la consommation d'espace passé et sur la justification des objectifs de consommation d'espace futur.

Elle répond à l'article L.141-3 du Code de l'Urbanisme qui demande :

- que soit menée « une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du schéma » ;
- de justifier « les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs. ».

ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

1. INTRODUCTION

L'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du schéma suppose de disposer des données d'évolution de l'occupation du sol sur la période 2008 / 2018. Le Syndicat Mixte ne disposant pas de ces données, le SCoT est élaboré avec les éléments techniquement disponibles, qui sont :

- L'analyse de la consommation d'espace menée dans le cadre du SCoT 1, sur la période 1972 – 2003.
- L'analyse de la consommation d'espace menée dans le cadre des travaux de la révision, sur la période 2003 – 2014 ;
- L'analyse conduite dans le cadre du bilan sur l'urbanisation des « sites d'extension prioritaires » du SCoT 1, sur la période 2008 – 2015.

L'analyse détaillée de la consommation d'espace de la période 2003 – 2014 figure dans le Constat n°6 du « Diagnostic Territorial », p. 58 du présent document.

2. LE SCOT 1, UNE ANALYSE DE 1972 A 2003

En 2009, sur base de l'analyse des « Modes d'Occupation du Sol », le SCoT 1 posait le constat d'une consommation foncière de 1972 à 2003 s'élevant à 374 hectares par an. Sur base de ce constat, il ambitionnait alors un développement plus économe en espace, notamment en protégeant les espaces naturels, forestiers et agricoles au sein du « réseau Vert, Bleu et Jaune », en activant davantage le potentiel de renouvellement urbain et en maîtrisant les ouvertures à l'urbanisation.

Ce nouveau cadre devait permettre de diviser au moins par 3 la consommation d'espace (Cf. PADD du SCoT 1 p.12), avec une consommation d'espace limitée à 104 hectares par an.

3. LE SCOT 2, UNE ANALYSE DE 2003 A 2014

Le Syndicat Mixte a poursuivi l'exercice d'analyse des « Modes d'Occupation du Sol » en 2011, puis en 2014, en vue d'alimenter à la fois l'analyse des résultats de l'application du SCoT et sa révision.

L'analyse du dernier millésime en 2014 (Cf. Constat n°6 du Diagnostic Territorial) a mis en lumière une nette diminution de la consommation d'espace, passant de 374 hectares par an de 1972 à 2003, à 164 hectares par an de 2003 à 2014. Ce résultat marque, à mi-parcours de la durée du SCoT 1 (qui fixait ses objectifs de 2010 à 2020), une division de la consommation d'espace par 2,3 entre les deux périodes.

4. L'ANALYSE DE L'URBANISATION DES « SITES D'EXTENSION PRIORITAIRES » DANS LE CADRE DU BILAN DU SCOT 1.

Menée en 2015 six ans après son approbation, l'analyse des résultats de l'application du SCoT (le « bilan » du SCoT) a notamment porté sur l'évolution des « sites d'extension prioritaires » (SEP) que le SCoT 1 identifiait sous forme de « pixels ».

Pour rappel, les SEP cumulaient 1 042 ha en identifiant les sites d'extension de plus de 5 hectares. Au bilan, il est apparu 6 ans après l'approbation du SCoT que :

- en termes de zonage :
 - 51% étaient en zone AU des PLU ou NA des POS ;
 - 29% étaient en zone U des PLU / POS ;
 - 20% étaient en zone N/NC et A/ND des PLU ou des POS.
- En termes de degrés d'urbanisation :
 - Les SEP avaient été urbanisés à hauteur de 10% supplémentaires, soit une centaine d'Ha de mobilisés;
 - les SEP à dominante économique ayant été légèrement plus mobilisés ;
 - 65% de cette consommation d'espace ont eu lieu dans Toulon Provence Méditerranée.

5. EN CONCLUSION, LA POURSUITE DE L'ANALYSE

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT et des futures analyses des résultats de l'application du SCoT, le travail d'analyse de la consommation d'espace sera affiné sur la période 2008 – 2018 et poursuivi sur la période 2018-2028.

JUSTIFICATION DES OBJECTIFS CHIFFRES DE LIMITATION DE CETTE CONSOMMATION COMPRIS DANS LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DU SCoT

Le SCoT fixe l'objectif de diviser par 2 la consommation d'espace d'ici 2030, soit une consommation annuelle moyenne maximale de 82 hectares par an.

Les espaces de consommation foncière que le SCoT identifie sont intégralement compris au sein des enveloppes urbaines projetées et identifiées par le SCoT (Cf. DOO orientation 4) en dehors du Réseau Vert, Bleu et Jaune que le SCoT préserve (Cf. Orientations 1 et 2).

Ces enveloppes urbaines ne peuvent dépasser 20% de la surface totale du territoire. Sachant qu'au sein des enveloppes urbaines, les espaces urbanisés atteignent déjà de l'ordre de 19% de la surface du SCoT, il en résulte que les espaces urbanisables ne pourront dépasser 1% de la surface totale.

Ces 1% représentent un ordre de grandeur de 1 000 hectares, soit la projection de la moyenne de 82 hectares par an jusque 2030.

2. LES JUSTIFICATIONS DES OBJECTIFS CHIFFRES

Au regard des prévisions de croissance démographique et économique

Ces espaces correspondent à l'objectif de croissance fixé par le DOO d'accueillir 30 000 habitants et 12 000 emplois supplémentaires, dont les besoins sont estimés comme suit :

➔ Concernant les prévisions de croissance démographique :

- Le DOO fixe l'objectif, compte tenu des besoins engendrés par la baisse de la taille des ménages, le renouvellement du parc de logements et la demande en résidences secondaires, de produire d'ici 2030 au moins 42 000 logements (soit une moyenne de 3 500 par an), recentrés à au moins 60% sur Toulon Provence Méditerranée.
- Il est estimé que les espaces urbanisés pourront accueillir environ 2/3 de ces nouveaux logements (soit 28 000 logements) par des opérations de renouvellement urbain, d'optimisation de l'habitat aéré et d'urbanisation de dents creuses. Les ouvertures à l'urbanisation seront donc nécessaires pour accueillir le 1/3 supplémentaires (de l'ordre de 14 000 logements).
- Pour y répondre, les espaces urbanisables identifiés par le SCoT à dominante « habitat / équipements / mixité fonctionnelle » cumulent de l'ordre de 600 hectares, dont environ 400 hectares pour l'habitat seul. Ces 400 hectares représentent un maximum, à délimiter par les communes en fonction des contraintes locales (paysagères, environnementales, risques, ...) et des objectifs locaux de production de logements.

➔ Concernant les prévisions de développement économique :

- Le DOO fixe l'objectif, compte tenu des ambitions de développement, de positionnement métropolitain sur l'arc méditerranéen et d'accompagnement de la croissance démographique, la nécessité d'accueillir 12 000 emplois supplémentaires (soit une moyenne de 1 000 par an, Cf. PADD p.8), en privilégiant le cœur métropolitain et les centres-villes urbains et ruraux.
- Il est estimé que les espaces urbanisés pourront accueillir environ la moitié de ces nouveaux emplois (soit 6 000 emplois) par des opérations de renouvellement urbain, d'optimisation foncière et

d'urbanisation de dents creuses. Les ouvertures à l'urbanisation seront donc nécessaires pour accueillir l'autre moitié des emplois attendus.

- Pour y répondre, les espaces urbanisables identifiés par le SCoT à dominante « économie » cumulent de l'ordre de 400 hectares, dont environ 380 hectares pour les activités économiques hors tourisme. Le diagnostic met en lumière notamment :
 - Une demande pour des locaux de bureaux, que le DOO entend satisfaire prioritairement dans les centres-villes par des opérations de renouvellement urbain et par des opérations d'aménagement ou d'extension de technopoles tertiaires (Technopole de la Mer à Ollioules, Technopole du Roubaud à Hyères, site de La Baou à Sanary-sur-Mer, site de la Gare et de Camp Laurent à La Seyne-sur-Mer ...).
 - Un manque de foncier économique à destination de l'artisanat et de l'industrie, auquel le renouvellement urbain et l'optimisation foncière des zones d'activités économiques ne pourront que partiellement répondre. Les extensions urbaines à destination économique que le SCoT identifie pourront, hors extensions expressément indiquées comme tertiaires, essentiellement servir à l'accueil de ces activités.

➔ **Le plateau de Signes : un potentiel majeur pour concentrer le développement économique et maîtriser l'étalement**

Le Parc d'Activité de Signes est le seul site économique métropolitain de Provence Méditerranée offrant un potentiel foncier au-delà de 100 hectares. Il représente un site levier pour le développement économique métropolitain, départemental et régional à court, moyen et long terme, dans un contexte où de fortes pressions pèsent sur le foncier économique. Par sa taille, il doit permettre une concentration des activités économiques, évitant ainsi la dispersion des zones d'activité économique et l'étalement urbain qui y serait associé.

Ainsi, le SCoT affirme le positionnement économique de l'espace d'activités de Signes avec une prise en compte de nouvelles possibilités de capacités d'extension. Cela traduit la volonté de bénéficier du potentiel foncier exceptionnel du site pour asseoir pleinement la stratégie de développement économique du territoire, autour de l'ambition suivante :

- Elever de manière significative l'offre de foncier métropolitaine notamment en faveur d'activités de production, notamment industrielles ; cette offre apparaissant aujourd'hui insuffisamment développée pour satisfaire les besoins des entreprises, avec des risques de délocalisation en dehors de l'aire toulonnaise.
- Faire de l'espace économique de Signes un site d'appui majeur au plan régional pour le développement des Opérations d'Intérêt Régional, définies par la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur, contribuant au rayonnement économique de la Région ;
- Amplifier les effets d'une localisation stratégique de Signes à la frontière du Var et des Bouches-du-Rhône, en profitant conjointement de la dynamique économique des métropoles de Toulon et d'Aix-Marseille ;
- Renforcer les synergies entre l'aéroport, le circuit du Castellet et le parc d'activités de Signes par une offre foncière et immobilière adaptée.

L'étude des continuités écologiques a toutefois montré que l'aménagement de l'extension du Parc devra intégrer le maintien d'un corridor écologique Est – Ouest au sein de la future zone.

Au regard de la place dédiée à l'agriculture

Afin de préserver la place dédiée à l'agriculture, le SCoT préserve les espaces agricoles, cultivés ou cultivables, du réseau jaune, au titre du rôle économique, identitaire, paysager et écologique de ces espaces et au titre de l'ambition de développer l'approvisionnement alimentaire local.

Au regard de la préservation et de la mise en valeur du socle naturel, paysager et écologique

Afin de préserver et mettre en valeur le socle naturel, paysager et écologique du territoire, le SCoT préserve les espaces naturels et forestiers du réseau vert, au titre de leur fonctionnalité multiple (économie, biodiversité, paysage, loisirs, tourisme vert ...).

Au regard de la volonté d'offrir des formes urbaines diversifiées et adaptées aux contextes locaux

Provence Méditerranée offre une grande diversité d'ambiances urbaines que le SCoT entend conserver. Les projets d'aménagements et d'urbanisation, en renouvellement urbain comme en ouverture à l'urbanisation, ne doivent pas uniformiser les ambiances urbaines et viser une densification uniforme qui ne tiendrait pas compte des contextes urbains et villageois.

Une identification plus précise des enveloppes urbaines

Au regard du potentiel ouvert par le SCoT 1, il ressort que :

- Le SCoT 1 ouvrait la possibilité d'urbaniser 1 042 hectares, repérés sous forme de « pixels ». Ce potentiel ne comprenait toutefois pas les espaces de moins de 5 hectares. Le bilan du SCoT (mené en 2015) a précisément montré que la consommation d'espace, qui s'élevait à 164 hectares par an de 2003 à 2014, s'était essentiellement opérée dans des espaces de moins de 5 hectares, les « pixels » n'ayant été consommés qu'à hauteur de 10%.
- Le SCoT 2, en identifiant les enveloppes urbaines projetées, met fin à la zone de flou entre les pixels et le Réseau Vert, Jaune et Bleu.

6. ARTICULATION DU SCoT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS

INTRODUCTION

Il n'existe pas de définition juridique du rapport de compatibilité. Cependant, il est admis que le rapport de compatibilité impose que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions des documents de rangs supérieurs. Le rapport de comptabilité se situe entre le rapport de conformité et le rapport de prise en compte.

Notion de conformité	Notion de compatibilité	Note de prise en compte
• obligation positive d'identité de la norme inférieure à la norme supérieure.	• la norme inférieure ne doit ni empêcher ni contrarier l'application de la norme supérieure.	• laisse une marge d'interprétation par les acteurs des territoires au moment de l'élaboration ou révision de leur document d'urbanisme. (Possibilité de déroger, sous contrôle du juge).

L'article L.131-1 du Code de l'urbanisme définit les documents et plans ou programmes de rangs supérieurs avec lesquels le SCoT doit entretenir un rapport de compatibilité. Tous ne concernent pas le territoire du SCoT Provence Méditerranée.

Le SCoT du Provence Méditerranée doit être compatible avec :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 ;
- Le Plan de Gestion du Risque Inondation Rhône-Méditerranée ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Gapeau ;
- La Charte du territoire du Parc National de Port-Cros ;
- La Charte du Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume ;
- Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports ;
- Les dispositions particulières au littoral.

Par ailleurs, le SCoT devra être mis en compatibilité avec d'autres documents et plans ou programmes si ces derniers sont approuvés ultérieurement dans un délai de trois ans, et pour le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, lors de la première révision du schéma de cohérence territoriale qui suit son approbation.

Pour le territoire du SCoT, il s'agira du SAGE du Bassin Versant du Gapeau et des règles générales du SRADDET.

PARTIE 1 – COMPATIBILITE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES

1. LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) DU BASSIN RHONE-MEDITERRANEE

Les SDAGE ont été institués par la Loi sur l'eau du 3 Janvier 1992. Instruments de planification, ils ont pour objet de définir les **orientations fondamentales** pour une gestion équilibrée de la ressource en eau et la protection des milieux aquatiques sur le bassin, dans le respect des principes de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) et de sa transposition dans le droit français par la loi du 21 Avril 2004. **Le SDAGE (les orientations fondamentales et les objectifs de qualité et de quantité des eaux) est opposable dans un rapport de compatibilité** avec les documents d'urbanisme, dont les SCoT.

Le SDAGE du bassin Rhône Méditerranée a été approuvé par le Préfet coordinateur de Bassin le 3 Décembre 2015⁴⁰. Dans la continuité du SDAGE précédent, il fixe les grandes orientations de la politique de l'eau à l'échelle de ce bassin hydrographique pour une période de 6 ans (2016-2021). Le SDAGE caractérise l'état qualitatif et quantitatif des masses d'eau superficielles et des masses d'eau souterraines, identifie les principaux problèmes et fixe les échéances d'atteinte du bon état des eaux et des milieux humides. Afin de répondre de façon opérationnelle aux objectifs environnementaux du SDAGE et de la Directive Cadre sur l'Eau (non dégradation, atteinte du bon état des masses d'eau, suppression des émissions de substances, respect des objectifs des zones protégées), **le programme de mesures du SDAGE recense les mesures sur des masses d'eau ciblées**, dont la mise en œuvre est nécessaire à l'atteinte des objectifs.

Les orientations fondamentales du SDAGE impactant le SCoT Provence Méditerranée :

Les orientations et dispositions suivantes du SDAGE Rhône Méditerranée impactent plus particulièrement le « champ d'intervention » du SCoT Provence Méditerranée.

Orientation 0 : S'adapter aux effets du changement climatique

Afin d'anticiper les effets du changement climatique et de réduire son impact sur les ressources en eau, les acteurs en charge des documents de planification sont invités à étudier les incidences du changement climatique et à définir des stratégies et mesures d'adaptation sur le long terme, tenant compte de la vulnérabilité du territoire au changement climatique. Il s'agira notamment de mobiliser l'ensemble des acteurs afin d'affiner la connaissance et de proposer des mesures d'adaptation efficaces (adapter les nouveaux aménagements, les infrastructures et les usages).

Orientation 1 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité

Un des principaux objectifs du SDAGE est d'atteindre le bon état des masses d'eau. À ce titre il préconise la mise en œuvre d'une politique de prévention concertée, notamment en inscrivant le principe de prévention dans la conception des projets d'aménagements et dans les outils de planification par des analyses prospectives concernant l'eau (scénarios possibles, actions nécessaires à mettre en œuvre pour protéger l'eau et les milieux aquatiques) et l'intégration de règles de gestion préventives.

Orientation 2 : Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques

Le SDAGE vise la non-dégradation des milieux aquatiques et des masses d'eau. Il s'agira alors d'éviter les impacts et les atteintes à la biodiversité, au bon fonctionnement des milieux naturels et aux services écologiques rendus par ces milieux, à défaut d'en réduire la portée, et en dernier lieu de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées, ni réduites. Les SAGE et les contrats de milieux sont des outils à privilégier pour mettre en œuvre le principe de non-dégradation des milieux.

⁴⁰ <http://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/gestion/sdage2016/docs-officiels.php>

Orientation 3 : Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement

La connaissance du service de production et de distribution d'eau potable ou de traitement des eaux usées est un préalable nécessaire pour améliorer la gestion durable de ces services publics. Ainsi, le SDAGE recommande d'améliorer la connaissance et la gestion du patrimoine nécessaires aux services d'eau potable et de traitement des eaux usées, par la mise en œuvre de schémas spécifiques (Schémas de distribution d'eau potable, Schémas directeurs d'assainissement).

Orientation 4 : Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau

Pour renforcer la gouvernance locale spécifique à l'eau, le SDAGE entend conforter les structures porteuses des politiques de l'eau et de leur animation (les syndicats de bassin versant notamment), et structurer la maîtrise d'ouvrage de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations à l'échelle des bassins versants, en s'appuyant sur les évolutions du cadre législatif (compétence GEMAPI notamment). Il s'agira également de renforcer la cohérence entre les démarches d'aménagement du territoire et les politiques de gestion de l'eau.

Orientation 5 : Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé

Afin d'atteindre le bon état des masses d'eau et de lutter contre les pollutions, le SDAGE préconise de renforcer la prévention des pollutions de différentes sources :

- Les pollutions liées aux activités domestiques et industrielles : réduire les pollutions liées à ces activités en renforçant les dispositifs d'assainissement (mise en œuvre de schémas directeurs d'assainissement), en limitant le ruissellement à la source, en anticipant d'éventuelles pollutions accidentelles, en réduisant les pollutions en milieux marins) ;
- Les pollutions par les substances dangereuses : limiter les pollutions par des substances dangereuses par une amélioration de la connaissance des polluants, par la promotion de technologies plus propres et des actions systématiques de réduction ou suppression des sources de pollutions ;
- La pollution par les pesticides : viser la réduction pérenne des pollutions diffuses par les pesticides et les pollutions ponctuelles, notamment par la promotion des pratiques agricoles durables du point de vue environnemental, protéger et préserver la qualité des ressources en eau potable ;

Pour limiter le phénomène d'eutrophisation des milieux aquatiques, le SDAGE recommande de renforcer la vigilance sur les milieux et de mettre en place les mesures nécessaires pour réduire les rejets urbains et agricoles (apports en azote notamment) et améliorer la qualité physique des milieux (circulation d'eau, gestion des ripisylves) ;

Le SDAGE porte une attention particulière à la maîtrise des risques des pollutions sur la santé humaine, en garantissant un environnement aquatique de qualité, soucieux des exigences de santé publique. Il s'agira notamment de restaurer la qualité des eaux, de prévenir les risques de pollution et l'exposition des populations aux substances chimiques et de protéger la ressource en eau destinée à la consommation humaine (eau potable, eaux de baignade, production de l'aquaculture marine, etc.)

Orientation 6 : Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides

Les milieux aquatiques et littoraux et les zones humides sont des milieux complexes dont les composantes physiques et fonctionnelles sont à préserver ou à restaurer, pour maintenir leurs rôles essentiels en termes de régularisation des ressources en eau, d'autoépuration, de paysage et de biodiversité. La préservation et la gestion équilibrée de la ressource en eau doivent passer par la prise en compte de la dimension fonctionnelle des milieux en limitant de façon drastique leur artificialisation progressive. Il s'agira ainsi de prendre en compte la préservation des zones humides dans les projets d'aménagements, de mettre en œuvre les mesures pour la gestion de ces milieux et d'intégrer la gestion du patrimoine naturel (faune et flore) des milieux aquatiques. Le bon état des milieux implique de satisfaire les besoins des organismes aquatiques et à l'inverse de lutter contre les espèces envahissantes qui peuvent compromettre l'atteinte du bon état.

Orientation 7 : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir

Le SDAGE poursuit les actions initiées par le SDAGE 2010-2015 visant à résorber les déséquilibres quantitatifs actuels de la ressource en eau. Ainsi, il s'agira de garantir les approvisionnements en eau pour tous les usages en insistant également sur la mise en œuvre de mesures d'économies d'eau et de maîtrise des prélèvements. Aussi, afin

d'anticiper l'avenir, le SDAGE préconise de prendre en compte les nouvelles demandes en eau prévues à moyen terme liées notamment au changement climatique ou à la démographie croissante.

Orientation 8 : Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques

Pour limiter les risques d'inondation et de submersion marine, le SDAGE préconise de renforcer les démarches de prévention, notamment en préservant les champs d'expansion des crues, en limitant le ruissellement à la source, en entretenant les ouvrages de protection ou en respectant le bon fonctionnement des milieux aquatiques (reconquête de zones humides, de corridors écologiques, d'espaces de fonctionnalité des cours d'eau). Cette orientation s'articule avec le Plan de Gestion des Risques d'Inondation pour le bassin Rhône Méditerranée. Il s'agira également de traiter le risque d'érosion et de submersion marine en identifiant les sites à risques et en traitant la thématique dans les Stratégies Locales de Gestion des Risques d'Inondations.

Les objectifs de qualité et de quantité des eaux

La directive cadre sur l'eau fixe comme objectif le bon état des masses d'eau à l'horizon 2015. Cependant, pour des raisons techniques ou financières, les objectifs de bon état peuvent être fixés sur des échéances plus lointaines si le renvoi est motivé (le report ne peut excéder une période correspondant à deux mises à jour du SDAGE, soit 2021 ou 2027). Ainsi, le bon état d'une masse d'eau est atteint lorsque :

- Pour une masse d'eau superficielle, l'état ou le potentiel écologique et l'état chimique sont bons ou très bons ;
- Pour une masse d'eau souterraine, l'état quantitatif et l'état chimique sont bons ou très bons.

Rappel de l'état qualitatif des masses d'eau du SCoT PM

Pour les **masses d'eau superficielle**, sur le territoire du SCoT, le SDAGE Rhône Méditerranée (2016-2021) identifie 26 cours d'eau (ou portion de cours d'eau) et 1 plan d'eau (retenue de La Verne) parmi les masses d'eau superficielles. Ainsi :

- Concernant l'état écologique, 14 cours d'eau sur 26 présentent un état écologique moyen à mauvais et bénéficient d'un report d'échéance d'atteinte du bon état à 2021 ou 2027. La retenue de la Verne est en bon état écologique.
- Concernant l'état chimique, 2 cours d'eau sur 27 présentent un état chimique mauvais : l'Eygoutier et le Gapeau (partie amont), et bénéficient d'un report d'échéance d'atteinte du bon état 2027. La retenue de la Verne est en bon état chimique.

Sur le SCoT PM, 70% des cours d'eau ainsi que la retenue de La Verne présentent un risque de non atteinte des objectifs environnementaux fixés par la Directive Cadre sur l'Eau à 2021.

Pour les **masses d'eau souterraine**, dans le SDAGE 2016-2021, l'état global (quantitatif et chimique) des masses d'eau souterraines du SCoT Provence Méditerranée est classé comme bon, à l'exception de trois masses d'eau :

- Les « Alluvions du Gapeau » présentent en 2014 un état quantitatif et un état chimique médiocre et à ce titre, elles bénéficient d'un report d'échéance d'atteinte des objectifs de bon état à 2021 (état quantitatif) et 2027 (état chimique) ;
- Les « Alluvions et substratum calcaire du Muschelkalk de la plaine de l'Eygoutier » présentent en 2014 un état chimique médiocre et à ce titre, elles bénéficient d'un report d'échéance d'atteinte des objectifs de bon état à 2027 ;
- Les « Alluvions de la Gisle » (à l'extrémité est du territoire) présentent en 2014 un état quantitatif médiocre, et à ce titre, elles bénéficient d'un report d'échéance d'atteinte des objectifs de bon état à 2021.

L'état des lieux 2013 réalisé dans le cadre de la révision du SDAGE confirme ces problématiques puisque ces trois masses d'eau souterraines sont identifiées comme ayant un risque de non atteinte des objectifs environnementaux à l'horizon 2021 à cause de pressions liées à des pollutions diffuses et/ou aux prélèvements. La masse d'eau des « Alluvions du Gapeau » connaît un cumul des pressions liées à la fois aux pollutions diffuses, à des prélèvements d'eau et des intrusions salines.

Pour les **masses d'eau côtières**, le SDAGE Rhône Méditerranée en identifie 8 dans l'espace marin du SCoT Provence Méditerranée. Toutes les masses d'eau sont en bon ou très bon état écologique en juillet 2015. Seule la masse d'eau « Cap Cépet – Cap Carqueiranne » (Rade de Toulon) est évaluée avec un « bon potentiel » tout en présentant, du fait de sa configuration particulière et de l'urbanisation de son littoral, un « Risque de Non Atteinte des Objectifs Environnementaux » à l'horizon 2021 pour le volet écologique.

Les réponses du SCoT Provence Méditerranée au SDAGE

Afin de répondre aux orientations fondamentales et aux objectifs d'atteinte de bon état des masses d'eau du territoire, le SCoT Provence Méditerranée décline les orientations suivantes :

Le SCoT PM affiche comme ambition majeure de préserver l'armature écologique de Provence Méditerranée notamment en respectant les continuités écologiques, permettant ainsi de préserver l'ensemble de la trame bleue (cours d'eau et zones humides). Le DOO identifie plus particulièrement l'ensemble des continuités écologiques à préserver (réservoir de biodiversité et corridors écologiques, fonctionnels ou à restaurer). Pour préserver la fonctionnalité et la biodiversité des milieux identifiés dans le réseau vert, bleu et jaune du SCoT, les documents d'urbanisme locaux délimitent plus précisément la trame verte et bleue et définissent les dispositions et outils concourant à leur protection et, le cas échéant, à leur remise en bon état. (DOO – orientation 2).

Afin d'atteindre l'équilibre quantitatif de la ressource en eau, le SCoT fixe comme objectif (DOO – orientation 42) :

- d'améliorer la connaissance de l'état des ressources en eau sur le territoire et des besoins liés aux différents usages, afin notamment, de prévenir les effets possibles du changement climatique sur la ressource ;
- de sécuriser l'alimentation en eau en identifiant les ressources stratégiques à préserver et de mettre en œuvre les plans de gestion de la ressource en eau élaboré par le SAGE Gapeau ;
- de poursuivre les actions visant à économiser l'usage de l'eau dans les espaces et bâtiments publics, les études et travaux visant à résorber les pertes sur les réseaux d'eau et de faire la promotion d'une gestion économe de la ressource auprès de tous les usagers ;
- d'intégrer la problématique de la ressource en eau dans la planification (élaboration des documents d'urbanisme locaux, ouverture à l'urbanisation conditionnée aux capacités des ressources locales en eau à répondre aux besoins des aménagements projetés).

Concernant l'état qualitatif de la ressource en eau et des milieux aquatiques, le SCoT développe les orientations suivantes pour atteindre la bonne qualité de l'eau (DOO – orientation 42) :

- Les collectivités protègent les masses d'eau stratégiques et les captages d'eau potable notamment en délimitant précisément les zones de sauvegarde dans les documents d'urbanisme locaux et en les préservant par un zonage adapté ;
- Les collectivités poursuivent les actions engagées pour le traitement performant des eaux usées (mise aux normes des installations, établissement et mise en œuvre des schémas directeurs d'assainissement, etc.) ;
- Afin de limiter le ruissellement et d'améliorer la gestion des eaux pluviales, les collectivités élaborent des schémas directeurs de gestion des eaux pluviales, limitent l'imperméabilisation des sols et améliorent la gestion des eaux pluviales dans les nouvelles opérations d'aménagement ;
- Afin de limiter les risques de pollution de la ressource en eau, les collectivités mettent en œuvre les actions visant à limiter l'usage de pesticides et nitrates dans le traitement des espaces publics, à favoriser les pratiques agricoles respectueuses de la ressource, à limiter l'imperméabilisation du sol.

Pour limiter le risque d'inondation, le SCoT fixe les orientations (DOO – orientation 39) :

- D'améliorer la connaissance des risques d'inondations (diagnostic des zones à risques, identification des zones d'expansion des crues, connaissances sur les aléas et les risques, etc.) ;
- D'intégrer les éléments de diagnostic en matière de risques d'inondations et de submersion marine et les servitudes liées aux plans de prévention des risques inondations (PPRI) dans documents d'urbanisme locaux ;

- Valoriser les zones inondables et les zones d'expansion de crues par des aménagements (parcs et jardins notamment) si les règlements de sécurité le permettent ;
- Limiter le ruissellement et d'améliorer la gestion des eaux pluviales ;
- De préserver le fonctionnement des milieux aquatiques (préserver les espaces de fonctionnalités des zones humides et des cours d'eau, notamment les ripisylves, les zones d'expansion des crues, et de mettre en œuvre les actions nécessaires à l'entretien des milieux aquatiques ;
- Améliorer l'information de la population et la coordination des acteurs.

Face au risque de submersion marine, le Volet Littoral et Maritime du SCoT précise que le territoire littoral doit (Partie 4 « La gestion durable du trait de côte et la réduction de la vulnérabilité du territoire face aux aléas érosion/submersion et éboulement de terrain » :

- Mettre en place un observatoire permanent de l'évolution du trait de côte
- Coordonner les acteurs et les compétences
- Prendre en compte, intégrer, évaluer les différentes politiques publiques de la prévention et de la gestion des risques
- Elaborer une stratégie globale d'aménagement et de requalification du front de mer dans une vision de long terme
- Informer la population, prévoir et gérer le risque

Pour ce qui concerne **le milieu marin**, le chapitre individualisé du SCoT valant Schéma de mise en valeur de la mer assure la qualité des eaux côtières et portuaires. Il préconise aux collectivités et acteurs concernés (Partie 1 « mesures de protection du milieu marin ») :

- En lien avec le volet terrestre du DOO du SCoT, de maîtriser les apports de polluants issus des bassins versants à la mer ;
- Atteindre les objectifs de qualité propres aux eaux de baignade et aux eaux conchylicoles ;
- Optimiser la qualité des eaux dans les sites portuaires ;
- Limiter les pollutions issues des activités marines ;
- Poursuivre et coordonner les campagnes de nettoyage de déchets rejetés sur le littoral, les plages, dans les ports et en mer ;
- Maîtriser le développement des espèces marines envahissantes ;
- Mettre en place les conditions nécessaires pour le traitement des sédiments marins pollués.

En réponse au programme de mesures du SDAGE sur les masses d'eaux côtières, le chapitre individualisé préserve et restaure les espaces littoraux et le milieu marin, notamment il préconise aux collectivités de limiter les impacts des usages en mer sur le milieu marin (Partie 1 « mesures de protection du milieu marin »).

2. LE PLAN DE GESTION DU RISQUE INONDATION (PGRI) BASSIN RHONE-MEDITERRANEE ET LA STRATEGIE LOCALE DE GESTION DU RISQUE INONDATION (SLGRI)

Le PGRI Rhône Méditerranée (2016-2021) approuvé le 7 décembre 2015 par le préfet coordonnateur de bassin, s'inscrit dans la stratégie nationale de gestion des risques d'inondation arrêtée le 7 octobre 2014 et qui vise à augmenter la sécurité des populations, à réduire le coût des inondations et à raccourcir le délai de retour à la normale des territoires sinistrés notamment sur les territoires concentrant le plus d'enjeux (Territoires à Risque important d'Inondation (TRI)).

Les cinq objectifs du PGRI pour le bassin Rhône-Méditerranée

Les cinq grands objectifs pour le bassin Rhône-Méditerranée et les mesures suivantes recourent le champ d'intervention du SCoT :

- Mieux prendre en compte les risques d'inondation dans l'aménagement du territoire et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation :
 - Mieux connaître les enjeux d'un territoire pour pouvoir agir sur l'ensemble des composantes de la vulnérabilité (population, environnement, patrimoine, activités économiques, etc.) :

- recommande aux collectivités d'élaborer des diagnostics de vulnérabilité et d'intégrer les études dans les documents d'urbanisme ;
- Éviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant le développement urbain en dehors des zones à risque : maîtriser l'urbanisation en prenant en compte les risques d'inondation et de submersion marine ;
- valoriser les zones inondables et les espaces littoraux naturels : développer des activités compatibles avec le risque d'inondation dans les espaces concernés ;
- Renforcer la prise en compte du risque dans les projets d'aménagements.
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques :
 - Préserver les champs d'expansion des crues ;
 - Limiter le ruissellement en milieu urbain ;
 - Restaurer les fonctionnalités naturelles des milieux ;
 - Gérer les ripisylves ;
 - Prendre en compte l'érosion côtière du littoral, notamment en identifiant les territoires à risque et en déclinant des actions dans les stratégies locales.
- Améliorer la résilience des territoires exposés aux inondations :
 - Inciter la mise en place d'outils locaux de prévision des inondations ;
 - Améliorer la gestion de crise.
- Organiser les acteurs et les compétences pour mieux prévenir les risques d'inondation
- Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation

Les documents d'urbanisme (SCoT, PLU, cartes communales) doivent être compatibles avec les objectifs de gestion des risques d'inondation et les orientations fondamentales qui sont définis par ce plan. **Le SCoT Provence Méditerranée doit être compatible avec le PGRI Rhône-Méditerranée.**

Sur chaque **Territoire à Risques importants d'Inondation (TRI)**, une stratégie locale doit décliner le plan de gestion pour y réduire les conséquences dommageables des inondations.

Pour le **TRI Toulon-Hyères-les-Palmiers**, une stratégie locale de gestion du risque inondation (SLGRI) a été approuvée par arrêté préfectoral du 21 décembre 2016. Le périmètre proposé pour la stratégie locale dépasse le TRI Toulon-Hyères-les-Palmiers et englobe le périmètre du SAGE du Gapeau et celui du SCoT Provence Méditerranée.

Les objectifs de la SLGRI

La SLGRI reprend les grands objectifs du PGRI. A ce titre, il décline les dispositions suivantes :

- Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation
 - Prendre en compte le ruissellement dans les documents de planification ;
 - Poursuivre le programme de PPRI défini sur le périmètre de la SLGRI. Avancer sur les PPR littoraux ;
 - Améliorer la prise en compte des risques d'inondation et du ruissellement urbain dans les documents d'urbanisme ;
 - Aider à l'élaboration des schémas directeurs de gestion des eaux pluviales ;
 - Sensibiliser aux bonnes pratiques environnementales, agricoles et urbanistiques.
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques :
 - Travailler plus avant à l'identification et à la préservation des espaces stratégiques des milieux aquatiques, et en vue d'assurer un espace de bon fonctionnement aux cours d'eau ;

- Promouvoir l'entretien cohérent et différencié des cours d'eau et des réseaux pluviaux ;
 - Lutter contre les remblais illégaux ;
 - Développer dans les projets d'aménagements les actions de restauration physique, de valorisation et de mise en valeur des berges, des milieux aquatiques et des espaces littoraux naturels ;
 - Identification et diagnostic des ouvrages hydrauliques existants, et de leur devenir d'ici 2020 ;
 - Identifier les espaces de ralentissement ou de répartition des écoulements pluviaux en zones urbaines ;
 - Prendre en compte la dynamique sédimentaire et les fonctionnalités écologiques des milieux marins dans la lutte contre l'érosion côtière.
- Améliorer la résilience des territoires exposés aux inondations :
 - Améliorer l'anticipation en temps réel des crues, et promouvoir les nouveaux outils d'observation et de suivi des événements météorologiques ;
 - Optimiser et rendre opérationnel le volet inondation des PCS ;
 - Doter l'ensemble des communes du périmètre de la stratégie de DICRIM ;
 - Accompagner la planification post-crise et les plans de retour à la normale ;
 - Développer les diagnostics de vulnérabilité sur les ouvrages ;
 - Organiser les acteurs et les compétences.
 - Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation :
 - Améliorer la connaissance sur le risque de ruissellement ;
 - Promouvoir les campagnes d'information préventive et de sensibilisation des populations ;
 - Identifier les sites stratégiques pour les repères de crues, et identifier les parking ou sous-sols à risque ;
 - Améliorer la connaissance des aléas côtiers en intégrant les évolutions potentielles engendrées par les changements climatiques ;
 - Définir une hydrologie de référence.

Les réponses du SCoT Provence Méditerranée au PGRI et à la SLGRI

Afin de réduire le risque d'inondation, le SCoT fixe les orientations suivantes (DOO – orientation 39) :

- Améliorer la connaissance des risques d'inondation et de ruissellement (diagnostic des zones à risques, identification des zones d'expansion des crues, des sites stratégiques pour les repères de crues et des parkings et sous-sols à risque, connaissances sur les aléas et les risques, etc.) ;
- Intégrer les éléments de diagnostic en matière de risques d'inondation, de ruissellement et de submersion marine et les servitudes liées aux plans de prévention des risques inondations (PPRI) dans les documents d'urbanisme locaux ;
- Valoriser les zones inondables et les zones d'expansions des crues par des aménagements (parcs et jardins notamment) si les règlements de sécurité le permettent ;
- Limiter le ruissellement et améliorer la gestion des eaux pluviales (élaboration des schémas directeurs de gestion des eaux pluviales) ;
- Préserver le fonctionnement des milieux aquatiques (préserver les espaces de fonctionnalités des zones humides et des cours d'eau, notamment les ripisylves, les zones d'expansion des crues, et de mettre en œuvre les actions nécessaires à l'entretien des milieux aquatiques ;
- Améliorer l'information de la population et la coordination des acteurs (poursuivre la mise en place du volet inondation des PCS et l'établissement des DICRIM) ;
- Améliorer la coordination des différents dispositifs territoriaux (PAPI, SAGE, contrats de baie, etc.).

Dans la partie « Mettre en place ou adapter les outils d'encadrement des travaux et aménagements face aux risques littoraux », le Volet Littoral et Maritime prévoit (Mesure 37) que les collectivités compétentes élaborent une stratégie globale sur les secteurs littoraux soumis à un risque. Les documents d'urbanisme rassemblent les éléments de cette stratégie d'adaptation aux risques naturels littoraux sur des secteurs le nécessitant.

3. LE SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) DU GAPEAU

Dispositif de planification initié par la loi sur l'eau de 1992, le **SAGE** est un document de planification élaboré de manière collective, pour un périmètre hydrographique cohérent. **Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de l'eau et des milieux aquatiques et planifie, entre autres, des actions de lutte contre les inondations.**

Le bassin versant du Gapeau est identifié comme un territoire pour lequel un SAGE est nécessaire pour atteindre les objectifs de la Directive Cadre sur l'Eau dans le but de renforcer la gestion de l'eau et la gouvernance par bassin versant (OF n°4 du SDAGE). Le périmètre du SAGE Gapeau a été arrêté par arrêté préfectoral du 16 février 1999 et concerne 11 communes du SCoT: Belgentier, Collobrières, Cuers, Hyères-les-Palmiers, La Crau, La Farlède, Pierrefeu-du-Var, Signes, Solliès-Ville, Solliès-Toucas et Solliès-Pont. L'assemblée délibérante du SAGE est la Commission Locale de l'Eau (CLE), mise en place initialement en mai 2003, et dont la **composition** (après dissolution en 2011) a été de nouveau **arrêtée le 28 janvier 2013**. Le Syndicat Mixte créé depuis le 3 février 2014 par le Préfet et installé depuis mai 2014, portera la réalisation des études et travaux envisagés par la CLE dans le cadre du SAGE. **Le SAGE est approuvé en 2018**. Ce schéma devra décliner à l'échelon local les objectifs majeurs du SDAGE. Un de ces grands enjeux portera sur l'amélioration de la qualité de l'eau.

D'ores et déjà, le syndicat mixte a engagé des actions à partir de 2014 pour la gestion de l'eau:

- ✓ l'entretien des cours d'eau du bassin versant du Gapeau et des ripisylves (mise en place d'un programme pluriannuel de gestion et d'une Déclaration d'Intérêt Général en 2015) ;
- ✓ un inventaire des zones d'expansion de crues ;
- ✓ un système d'alertes crues et de surveillance des inondations optimisé ;
- ✓ la mise en place d'un PAPI (programme d'actions et de prévention des inondations) d'intention (PAPI labellisé en juillet 2016 et signé en novembre).

Le SCoT doit être compatible avec les objectifs de protection définis par le SAGE.

4. LA CHARTE DU TERRITOIRE DU PARC NATIONAL DE PORT-CROS

Premier parc marin de France, le Parc National de Port-Cros est créé en Décembre 1963 et est alors constitué d'une zone centrée autour de l'île de Port-Cros et de ses îlots. La loi du 14 Avril 2006 modernise les parcs nationaux et associe aux objectifs de protection de la biodiversité, une action de préservation du patrimoine culturel et de promotion du développement durable locale. Autour des espaces protégés des cœurs, est instituée une aire optimale d'adhésion, espace de solidarité écologique et fonctionnelle dans lequel les communes choisissent d'adhérer ou non.

La charte du Parc national de Port-Cros a été approuvée par décret en Conseil d'Etat le 30 décembre 2015. Ainsi le territoire du parc s'étend sur 5 communes littorales et deux territoires de SCoT avec l'aire d'adhésion composée des communes ayant adhéré à la charte⁴¹ : Hyères-les-Palmiers, La Garde, Le Pradet pour le territoire du SCoT Provence Méditerranée et La Croix-Valmer et Ramatuelle pour le territoire du SCoT du Golfe de Saint-Tropez. En mer, le périmètre du parc national s'étend avec l'aire maritime adjacente aux cœurs de parcs, couvrant plus de 70% de l'espace maritime du SCoT Provence Méditerranée.

La charte du Parc national de Port-Cros exprime six grandes ambitions déclinées sous forme d'objectifs et d'actions :

- Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel, culturel et paysager littoral, maritime et insulaire du parc national ;
- Préserver la biodiversité et les fonctions des milieux naturels terrestres et marins ;
- Soutenir un développement local durable, valorisant les potentialités du territoire et respectant ses capacités ;

⁴¹ Adhésion constatée par arrêté du préfet de région Provence-Alpes-Côte-D'azur en date du 1^{er} juillet 2016

- Promouvoir un aménagement durable et une mobilité apaisée ;
- Préparer l'avenir en investissant sur la recherche, l'innovation et l'éducation au développement durable et en anticipant les évolutions du territoire ;
- Développer une approche intégrée terre/mer par une coopération renforcée, une articulation des outils et une solidarité d'action entre acteurs.

Les orientations du SCoT déclinées dans le DOO et le chapitre individualisé (valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer) intègrent pleinement les ambitions de la charte du Parc, au travers des mesures résumées ci-après :

Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel, culturel et paysager littoral, maritime et insulaire du parc national

Le SCoT Provence Méditerranée identifie l'ensemble des espaces naturels terrestres, littoraux et marins, à préserver identifiés par la Charte. Ces espaces sont préservés de tout mode d'occupation du sol incompatible avec leurs vocations naturelle ou agricole. Sont toutefois autorisés sous certaines conditions (notamment la prise en compte des enjeux environnementaux et paysagers), les aménagements permettant la gestion des risques naturels, l'entretien et la valorisation économique et touristique de ces espaces, le développement des énergies renouvelables et l'exploitation des ressources naturelles. Les documents d'urbanisme locaux devront délimiter plus précisément l'ensemble de ces sites, et définir les dispositions nécessaires à leur préservation et valorisation. (DOO – orientations 1 et 2 – VLM partie 1).

Le SCoT préserve et valorise les sites d'intérêt paysagers de Provence Méditerranée. Les documents d'urbanisme locaux et les projets d'aménagements protègent ces sites paysagers identifiés dans le DOO. (DOO – orientation 28).

Afin de limiter l'impact des activités humaines sur les sites naturels et bâtis, le SCoT fixe les objectifs suivants :

- L'étalement dans le temps et dans l'espace de la fréquentation touristique (tourisme/biodiversité) (DOO – orientation 6).
- L'amélioration de l'intégration paysagère et la prise en compte des ambiances dans les projets d'aménagements qui concourent au maintien de l'identité du territoire et la valorisation du patrimoine bâti et naturel. À ce titre, le SCoT vise à limiter l'impact des nuisances induites par les activités humaines (nuisances sonores et pollutions lumineuses) susceptibles de porter atteinte aux milieux et habitats.
- Le chapitre individualisé valant SMVM définit des dispositions pour viser l'organisation des usages au sein des différents secteurs maritimes dont il identifie les vocations afin d'assurer le maintien et le développement qualitatif des activités. Il préconise notamment aux collectivités de définir une stratégie territoriale équilibrée d'accueil des navires la plaisance, plongée et croisière au mouillage (DOO VLM – Partie 2).

Préserver la biodiversité et les fonctions des milieux naturels terrestres et marins

La préservation des milieux naturels et de la biodiversité est un enjeu majeur du SCoT Provence Méditerranée, qui se concrétise par les orientations suivantes :

L'identification d'un réseau vert, bleu et jaune, permettant de préserver et valoriser les espaces naturels, forestiers et agricoles au titre de leurs caractéristiques écologiques, paysagères et économiques. Au sein de ce réseau vert, bleu et jaune, le DOO identifie plus particulièrement l'ensemble des continuités écologiques à préserver (réservoir de biodiversité et corridors écologiques, fonctionnels ou à restaurer). Pour préserver la fonctionnalité et la biodiversité de ces milieux, les documents d'urbanisme locaux délimitent plus précisément la trame verte et bleue et définissent les dispositions et outils concourant à leur protection et, le cas échéant, à leur remise en bon état.

Le SCoT vise également la préservation des milieux marins et littoraux. Le chapitre individualisé identifie et préserve les habitats marins et les corridors écologiques de l'interface terre-mer. Au même titre que les espaces du réseau vert, bleu et jaune, ils sont préservés de tout mode d'occupation et d'utilisation du sol pouvant avoir une incidence notable sur leurs caractéristiques. Le VLM développe les mesures suivantes visant à préserver les milieux marins et littoraux :

- La mise en place de mode de gestion des plages limitant l'érosion et la préservation de la biodiversité (restauration des milieux dunaires et de la végétation halophile notamment) ; (VLM-R3, partie 1)

- la mise en place d'une veille sur les impacts des activités sur les milieux et un plan d'intervention permettant de suivre le développement des espèces envahissantes ; **(VLM-R3, partie 1)**
- Une organisation des activités humaines (notamment les usages balnéaires et nautiques) permettant de limiter leurs impacts sur les milieux (protection des cétacés, préservation des habitats, récifs et fonds rocheux ainsi que des espèces patrimoniales) ; **(VLM-R3, partie 1)**
- Différentes mesures contribuant à l'amélioration des eaux côtières et de baignade (maîtrise de la pollution des activités humaines, adoption de pratiques agricoles plus respectueuses de l'environnement, amélioration de la gestion des eaux usées et pluviales, ...). **(VLM-R3, partie 1)**
- il encourage les collectivités à valoriser et à reconquérir la continuité du sentier littoral. Pour cela, le SCoT préconise la prise en compte des caractéristiques environnementales des sites et milieux concernés, la réouverture et sécurisation de certains tronçons **(VLM-R3, partie 2)**

Plusieurs orientations sont définies pour préserver les milieux et améliorer la gestion des ressources naturelles. Ainsi :

- Le maintien et le développement des activités sylvicoles permettant l'entretien et la gestion des espaces forestiers (notamment pour concourir à la gestion du risque incendie), (DOO – orientation 43)
- le maintien des espaces agricoles jouant un rôle d'espaces tampons entre les espaces urbanisés et les espaces boisés et agricoles, comme outil de gestion des interfaces ville/nature, et servant de coupure de combustible (DOO – orientation 39)
- la diminution de l'impact des infrastructures sur les continuités écologiques par le développement de solutions visant à maintenir la capacité de déplacement des espèces (DOO – orientations 1 et 2).
- la protection des sites de captage et des masses d'eau souterraines afin de pérenniser l'alimentation en eau. (DOO – orientation 42)
- la poursuite de la politique de traitement des déchets afin de satisfaire le traitement et le stockage des déchets ménagers et du BTP, de renforcer les dispositifs de collecte et de tri sélectif, de développer la valorisation des déchets verts et d'inciter à la mise en place de dispositifs de réduction des déchets à la source. (DOO – orientation 44)

Soutenir un développement local durable, valorisant les potentialités du territoire et respectant ses capacités

Le SCoT Provence Méditerranée soutient un développement local durable basé sur la promotion des ressources du territoire et le développement de nouvelles filières économiques. À ce titre :

- Le positionnement économique de Provence Méditerranée dans le développement de la recherche et des activités économiques liées à la mer est conforté. (DOO – orientation 6 et VLM – partie 2)
- Le DOO développe des orientations en faveur du développement d'un tourisme durable et l'émergence d'une nouvelle offre touristique (tourisme vert et viticole, tourisme d'excellence (tourisme d'affaires, croisières, le pécaturisme,...). Le tourisme balnéaire sera conforté et amplifié par l'accueil de grandes manifestations maritimes ou de grandes compétitions nautiques. Le SCoT prône également un étalement de la fréquentation touristique dans le temps et l'espace pour limiter les conflits d'usages (tourisme/vie quotidienne). (DOO – orientation 6, VLM – partie 2)
- Le SCoT entend pérenniser l'activité agricole dans Provence Méditerranée par la mise en place d'une politique foncière venant conforter la vocation des espaces agricoles. Il s'agira également de renforcer les filières agricoles locales (notamment la viticulture et l'horticulture) et d'accompagner le développement de nouvelles filières. La définition d'un projet alimentaire de territoire favorisera la reconquête des espaces agricoles peu valorisés, l'accompagnement des jeunes exploitants dans leur installation, et la diversification des modes de mise en marché des productions locales sur le territoire. Il s'agira également d'anticiper les effets du changement climatique sur les pratiques agricoles en travaillant à l'adaptation des variétés et des productions, en envisageant des économies sur la ressource

en eau par la mise en place de systèmes d'irrigation et en favorisant le développement des énergies renouvelables dans les exploitations. (DOO – orientations 2, 6 et 38)

- La filière de la pêche professionnelle est également confortée. Ainsi le volet littoral et maritime du SCoT préconise une gestion équilibrée des ressources (par la création de zones fonctionnelles d'intérêt halieutique), le maintien des infrastructures nécessaires aux activités (linéaires de quais suffisants) et la diversification des modes de vente (vente directe, circuits courts). (VLM partie 2)

Promouvoir un aménagement durable et une mobilité apaisée

Afin de maîtriser l'étalement urbain, le SCoT vise un modèle de développement utilisant pleinement le potentiel de renouvellement urbain et de revitalisation d'espaces en friche ou sous-valorisés (centres-villes, zones d'activités vieillissantes ...).

Par ailleurs, il développe plusieurs orientations visant l'amélioration des qualités urbaine et paysagère des projets d'aménagement. Ainsi le SCoT vise :

- une meilleure prise en compte du contexte paysager dans les projets d'aménagements. Les collectivités devront préciser les règles permettant l'intégration paysagère. (DOO – orientation 33).
- une meilleure adaptation des projets d'aménagements avec le contexte local, en prônant des formes urbaines économes en espace, en ayant une réflexion sur la qualité et l'adaptation de celles-ci aux enjeux locaux de performance énergétique (développement des énergies renouvelables, adaptation des bâtis au climat méditerranéen, ...), de nature en ville (aménagement paysager des infrastructures, besoin en espaces verts, préservation et mise en valeur des cours d'eau, ...), de cadre et de qualité de vie (amélioration des espaces publics). (DOO – orientations 1, 2, 26, 38).
- la bonne intégration paysagère et à la qualité architecturale des sites en entrées de ville (espaces d'activités existants et futurs). Les documents d'urbanisme locaux devront identifier les sites d'entrées de ville et définir les outils nécessaires à leur requalification (DOO – orientation 31).

En lien avec les Plans de Déplacement Urbain (PDU), il s'agira de mettre en place les mesures visant une meilleure desserte du territoire par une offre de transport alternative à l'usage individuel de la voiture (en préconisant le développement des modes actifs et de l'offre de transport en commun), et ainsi réduire l'empreinte carbone du territoire lié au poste de consommation transport. Une attention particulière sera portée à l'amélioration de la desserte des îles (VLM – partie 2)

En lien avec les PCAET et afin de répondre aux enjeux de la transition énergétique, le SCoT s'engage à mieux maîtriser la consommation énergétique et à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Pour cela, il agit sur les deux postes de consommation les plus importants :

- Les bâtiments, en fixant des objectifs et un cadre pour la poursuite des opérations de rénovation énergétique du parc immobilier, et en fixant des obligations de performances énergétiques pour les nouveaux projets d'aménagements. (DOO – orientation 14, 33, 37)
- Les transports, en poursuivant le développement de l'offre de transports en commun, des modes actifs et du covoiturage, par la maîtrise de l'étalement urbain et une meilleure cohérence entre transport et urbanisation. (DOO – orientation 3)

Dans la partie « Mettre en place ou adapter les outils d'encadrement des travaux et aménagements face aux risques littoraux », le VLM prévoit que les collectivités compétentes élaborent une stratégie globale sur les secteurs littoraux soumis à un risque. Les documents d'urbanisme rassemblent les éléments de cette stratégie d'adaptation aux risques naturels littoraux sur des secteurs le nécessitant.

5. LA CHARTE DU PARC NATUREL REGIONAL DE LA SAINTE-BAUME

Un Parc naturel régional est un territoire rural habité, reconnu au niveau national pour sa forte valeur patrimoniale et paysagère, mais dont l'équilibre est fragile. Il s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine. Un PNR concilie préservation et développement du territoire. Les différentes missions d'un Parc naturel régional sont : la protection et la gestion du patrimoine naturel, culturel et paysager, l'aménagement du territoire, le développement économique et social, l'accueil, l'éducation et l'information et enfin, l'expérimentation. La

Charte des Parcs naturels régionaux fixe les objectifs à atteindre, les orientations de protection, de mise en valeur et de développement pour douze ans.

Créé en décembre 2017, le parc naturel régional de la Sainte-Baume regroupe 26 communes réparties sur les départements des Bouches-du-Rhône et du Var. 8 communes du SCoT Provence Méditerranée sont intégrées : Riboux, La Cadière-d'Azur, Le Castellet, Le Beausset, Evenos, Signes, Solliès-Toucas et Belgentier.

Le SCoT doit être compatible avec la charte du PNR (art. 131.1 du CU) et le DOO transpose les dispositions pertinentes de la charte et ses délimitations cartographiques à une échelle appropriée (art. L 141.10 du CU).

La Charte du PNR de la Sainte Baume repose sur quatre ambitions déclinées en 13 orientations et 35 mesures opérationnelles (elles même déclinées en dispositions). Les deux premiers axes concernent plus particulièrement le champ d'intervention du SCoT :

Ambition 1 : Préserver le caractère de la Sainte-Baume, protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages

- Orientation 1 – Assurer la préservation et la valorisation des paysages identitaires
- Orientation 2 – Assurer la pérennité d'une nature exceptionnelle en Sainte-Baume
- Orientation 3 – Affirmer l'excellence environnementale du territoire pour la gestion de ses ressources naturelles

Ambition 2 : Orienter le territoire de la Sainte-Baume vers un aménagement exemplaire et durable

- Orientation 4 – Adopter une stratégie commune d'occupation du sol, orientée vers un aménagement économe en espace et respectueux de l'identité rurale
- Orientation 5 – Contribuer à améliorer le cadre de vie, à réduire les nuisances et l'exposition aux risques
- Orientation 6 – Contribuer à la transition énergétique dans le respect des habitats naturels

Le SCoT transpose intégralement l'ensemble des « dispositions pertinentes » (DP) de la Charte. Ces dispositions sont reprise dans le Document d'Orientations et d'Objectifs en italique et précédées de la mention « *Dans les espaces de Provence Méditerranée inclus dans le Parc Régional de la Sainte-Baume* ». En outre une cartographie, établie à l'échelle de la Charte, reprend les dispositions de la Charte sur le secteur des communes adhérentes dans le périmètre du SCoT.

6. LES DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ZONES DE BRUIT DES AERODROMES

Le Plan d'exposition au bruit (PEB), relatif à la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985, a pour objet de permettre un développement maîtrisé des communes avoisinant les aéroports sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré dans certaines zones par l'exploitation des aéroports.

Un Plan d'Exposition au Bruit est établi pour les différents types d'aéroports mentionnés à l'article L.112-5 du code de l'urbanisme (ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015). Le contenu du PEB, les effets du PEB, la procédure d'établissement et de révision du Plan sont mentionnés à l'article L.112-6 du code de l'urbanisme (ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015).

Cf. fiche PEB var.gouv.fr

Aéroport de Hyères-les-Palmiers – Le Palyvestre

L'aéroport d'Hyères-les-Palmiers « Le Palyvestre » a fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit. La révision du PEB de l'aéroport d'Hyères-les-Palmiers a été effectuée et approuvée en 2015. Il couvre une partie de la commune d'Hyères-les-Palmiers mais également une partie de la commune de la Londe-les-Maures.

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores. Quatre zones sont définies en fonction de l'intensité des nuisances sonores (valeurs d'indice évaluant la gêne due au bruit) auxquelles ces habitants pourraient être exposés. Dans ces zones, l'utilisation des sols est réglementée en application des dispositions de l'article L112-10 du code de l'urbanisme.

- Dans les **zones A et B**, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole ;
- A l'intérieur de la **zone C**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur ;
- La **zone D** ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire. Les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6.

Le SCoT Provence Méditerranée rappelle l'imposition du PEB aux documents d'urbanisme locaux valant servitude d'utilité publique.

L'aérodrome de Cuers-Pierrefeu

L'aérodrome de Cuers-Pierrefeu est constitué d'une partie civile gérée par l'association des usagers de la zone civile de l'aérodrome (AZCCP) et d'une partie militaire dirigée par l'Atelier Industriel de l'Aéronautique dépendant du Ministère de la Défense.

Le PEB en vigueur a été approuvé le 11 août 2017. Les communes du SCOT concernées sont : Pierrefeu et Cuers. Le PEB concerne également la commune de Puget-Ville (située en dehors du territoire du SCOT PM).

Le SCoT Provence Méditerranée rappelle l'imposition du PEB aux documents d'urbanisme locaux valant servitude d'utilité publique.

L'aérodrome du Castellet

L'aérodrome du Castellet est un aérodrome privé composé d'une seule piste et qui a connu de gros travaux de réhabilitation en 2001. Il est considéré comme un aéroport d'affaires international haut de gamme. Le PEB a été révisé et approuvé le 8 août 2016. Les communes du SCOT PM concernées sont : le Castellet, le Beausset et Signes. Le PEB concerne également la commune de Cuges-les-Pins dans le département des Bouches-du-Rhône.

Le SCoT Provence Méditerranée rappelle l'imposition du PEB aux documents d'urbanisme locaux valant servitude d'utilité publique.

7. LES DISPOSITIONS PARTICULIERES AU LITTORAL

Entrée en vigueur le 3 janvier 1986, la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral comprend un ensemble de mesures relatives à la protection et à l'aménagement du littoral (codifiée aux articles L.121-1 à L.121-51 du Code de l'Urbanisme). Sur le territoire du SCoT, quinze communes sont soumises à la loi Littoral, devant ainsi intégrer un certain nombre de principes qui ont notamment pour objectifs de :

- Maitriser et limiter l'urbanisation dans les zones littorales (la loi littorale interdit toute construction et installation à moins de 100 mètres du rivage en dehors des zones urbanisées. Les extensions de l'urbanisation doivent se faire en continuités avec le bâti existant, ou en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement sauf exceptions spécifiques) ;
- Évaluer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser en fonction du respect des milieux naturels et de leur fréquentation ;
- Protéger les espaces remarquables des zones littorales et les milieux nécessaires au maintien des équilibres écologiques ;
- Préserver les espaces proches du rivage et les coupures d'urbanisation ;
- Préserver et développer les activités économiques liées à la mer (pêche, tourisme, ...) ;
- Maintenir une servitude de passage le long du littoral.

Le DOO et le volet littoral et maritime du SCoT intègrent les dispositions de la loi Littoral déclinées dans le Code de l'Urbanisme. Ainsi :

- Le SCoT rappelle les conditions d'urbanisation sur les espaces littoraux. Dans les communes littorales, les zones d'extension de l'urbanisation se situent soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameau nouveau intégré à l'environnement sous certaines conditions

(dimensionnement proportionnée, réponse à des besoins économiques, touristiques, agricoles, d'habitat et de loisirs, intégration dans l'environnement, économie d'espace) ;

- Le SCoT identifie les limites des espaces proches du rivage dans le schéma illustratif de l'accueil du développement futur. Il préconise aux plans locaux d'urbanisme de préciser l'intensité d'urbanisation autorisée dans les catégories d'espaces identifiées dans le SCoT (les espaces littoraux à fort enjeux et stratégiques où les opérations d'aménagement peuvent se faire par renouvellement ou extension ; les espaces littoraux sensibles où les opérations d'urbanisme doivent être limitées et intégrées, et les espaces littoraux neutres où les extensions doivent être limitée). Les collectivités doivent préciser une délimitation des espaces proches du rivage dans les plans locaux d'urbanisme ;
- Les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques sont identifiés et préservés dans les volets terrestre et maritime du SCoT, conformément aux articles L.121-23 et R.121-4 du code de l'urbanisme. Ces espaces doivent être protégés dans les PLU (précision sur les seuls aménagements légers pouvant y être implantés, constructions et installations autorisées dans la bande des 100 mètres, régime applicable aux ensembles boisés significatifs, etc.) ;
- Conformément à l'article L.121-22 du code de l'urbanisme, Le SCoT identifie et préserve également les coupures d'urbanisation (préservées de toute forme d'urbanisation) ;
- Le volet littoral et maritime du SCoT assure l'accès à la mer et au rivage pour les différents usages maritimes en encourageant à la mise en œuvre de la servitude de passage le long du littoral et le développement de barreaux transversaux permettant l'accès au rivage. Il encourage également l'État et les collectivités à reconquérir la continuité du sentier du littoral.

PARTIE 2 – PRISE EN COMPTE DES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES

Le Code de l'urbanisme définit les documents et plans ou programmes de rangs supérieurs que le SCoT doit prendre en compte.

Là encore, tous ne concernent pas le territoire du SCoT Provence Méditerranée

Par ailleurs, certains documents de rangs supérieurs sont davantage en lien direct avec l'aménagement du territoire que d'autres.

Ainsi, le SCoT Provence Méditerranée doit prendre en compte notamment :

- Les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de PACA (en cours d'élaboration) ;
- Le Schéma Régional des Continuités Ecologiques (SRCE) de PACA ;
- Le Schéma régional Climat – Air- Energie (SRCAE) de PACA, y compris le schéma régional éolien ;
- Les programmes d'équipement de transports de l'État et des collectivités territoriales ;
- Le Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine ;
- Le Schéma Régional des Carrières (en cours d'élaboration).

1. LE SCHEMA REGIONAL DES CONTINUITES ECOLOGIQUES (SRCE) DE PACA

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) est le document de référence d'échelle régionale qui identifie la trame verte et bleue régionale. Co-piloté par l'État et la Région, le SRCE de Provence-Alpes-Côte d'Azur a été arrêté fin novembre 2014 par le préfet de région suite à son approbation par l'assemblée du Conseil régional le 17 octobre 2014. Il deviendra un volet sectoriel du futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Ce document comprend :

- Un diagnostic régional présentant les enjeux et identifiant les éléments régionaux de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques) ;
- Un atlas cartographique au 1/100 000ème représentant les différents éléments composant la trame verte et bleue et les objectifs régionaux de préservation et remise en état ;
- Un plan d'action stratégique et des indicateurs pour son suivi et sa mise en œuvre.

Le plan d'action stratégique définit 4 orientations stratégiques (déclinées en 19 actions) :

- Agir en priorité sur la consommation d'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien de corridors écologiques ;
- Maintenir du foncier naturel, agricole et forestier et développer des usages durables au regard des continuités écologiques ;
- Développer les solutions écologiques de demain en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture ;
- Restaurer, protéger et développer une trame d'interface terre-mer dont le fonctionnement semble directement lié à la création ou à la conservation de réservoirs de biodiversité littoraux ou marins.

Le SCoT développe plusieurs objectifs permettant de répondre aux enjeux de préservation et de remise en bon état des fonctionnalités écologiques identifiés à l'échelle régionale, notamment ceux formulés dans les deux premières orientations du SRCE.

Préserver les réservoirs de biodiversité et maintenir des corridors écologiques

Le SRCE constitue un cadre de référence sur lequel le SCoT Provence Méditerranée s'est appuyé pour élaborer sa trame verte et bleue. À ce titre, le DOO prend en compte le SRCE en déclinant à une échelle plus opérationnelle, les réservoirs de biodiversités et corridors identifiés à l'échelle régionale, et en l'articulant au projet global de Provence Méditerranée, notamment dans le réseau vert, bleu et jaune.

En complément de l'identification d'une trame verte et bleue plus précise, le DOO affine les objectifs de préservation et de remise en état des continuités écologiques énoncés dans le SRCE, en les spécifiant à l'échelle du territoire du SCoT Provence Méditerranée. Ainsi :

- Il prescrit aux PLU de délimiter plus précisément les espaces à préserver et valoriser (espaces à dominante naturelle, cours d'eau et zones humides, espaces agricoles, etc.), et de préciser les dispositions et outils mobilisables pour la mise en œuvre des continuités écologiques ; (DOO – orientation 2)
- Le modèle de développement de Provence Méditerranée priorise le renouvellement urbain pour limiter la consommation d'espace ; (DOO – orientation 4)
- Les projets d'aménagements et d'infrastructures prennent en compte les enjeux de biodiversité, de continuités écologiques et de renforcement de la nature en ville. (DOO – orientation 2)

Maintenir du foncier naturel, agricole et forestier et développer des usages durables au regard des continuités écologiques

Afin de protéger la vocation des espaces naturels, agricoles et forestiers et de promouvoir les pratiques favorables aux continuités écologiques, le SCoT préconise la mise en œuvre et le développement :

- D'une stratégie foncière (mobilisation d'outils fonciers (ZAP, PAEN, etc.), programmes de gestion des espaces) afin de maîtriser la consommation d'espaces et de maintenir la vocation des espaces naturels et agricoles ; (DOO - orientations 2 et 6)
- De nouveaux modes de mise en marché des productions sur le territoire (vente directe, restauration locale, etc.) ; (DOO – orientation 6)
- De pratiques agricoles favorables aux continuités écologiques (respect des ressources en eau notamment) ; (DOO – orientations 6 et 42)
- D'activités sylvicole et du pastoralisme pour participer à l'entretien des espaces forestiers et à la gestion du risque incendie ; (DOO - orientation 6 et 39)
- De la filière bois énergie et de l'usage de matériaux locaux dans les opérations d'aménagement (notamment le bois) pour répondre aux enjeux de la transition énergétique. (DOO - orientation 43)

Restaurer, protéger et développer une trame d'interface terre-mer

Les orientations du chapitre individualisé du SCoT valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer relatives aux mesures de protection du milieu marin et des espaces littoraux ainsi qu'à la protection des espaces à préserver au titre de la loi littoral (article L.121-23 du code de l'Urbanisme) répondent à l'orientation 4 du SRCE.

2. LE SCHEMA REGIONAL CLIMAT – AIR – ENERGIE (SRCAE) ET LE SCHEMA REGIONAL ÉOLIEN DE PACA

Le Schéma Régional Climat-Air-Energie, introduit par la loi Grenelle II, a vocation à définir les grandes orientations et objectifs régionaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air, d'adaptation au changement climatique, de maîtrise de la demande énergétique et de développement des énergies renouvelables. Élaboré conjointement par l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ce schéma a été approuvé par l'assemblée régionale le 28 Juin 2013 et arrêté par le préfet de région le 17 Juillet 2013.

Il deviendra un volet sectoriel du futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Les orientations suivantes concernent plus particulièrement le champ d'intervention du SCoT :

Orientations transversales

- Donner un cadre aux futurs Plans Climat Air Energie Territoriaux, ces derniers devant être compatible avec le SCoT ;
- Mieux prendre en compte les enjeux climat-air-énergie dans les documents d'urbanisme et notamment dans les SCoT (réhabilitation énergétique, potentiel de développement des énergies renouvelables, urbanisation cohérente avec la desserte en transport en commun, etc.) et dans les opérations d'aménagement ;
- Améliorer les connaissances sur les sujets climat, air, énergie (connaissance des suivi de consommation d'énergie du territoire, des impacts du changement climatique, etc.) ;
- Développer l'emploi local en lien avec les objectifs climat-air-énergie (développement de nouvelles filières notamment) ;
- Encourager des modes de vie et de consommation plus sobres en énergie et respectueux de l'environnement ;
- S'engager vers un objectif « zéro déchets » et vers une économie de la sobriété (réduction et valorisation des déchets) ;
- Sécuriser l'alimentation électrique de l'est de la région ;
- Maintenir l'attractivité touristique régionale en l'adaptant aux impacts du changement climatique (développement des transports en commun et des modes doux, réhabilitation thermique des hébergements touristiques, etc.)

Transport et urbanisme

- Structurer la forme urbaine pour limiter les besoins de déplacements et favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture individuelle;
- Développer les modes alternatifs au routier (transport en commun, modes actifs) ;
- Améliorer l'efficacité énergétique des moyens de transport (renouveler le parc de véhicules, optimiser la logistique urbaine, etc.) ;
- Encourager les pratiques de mobilité responsables (développement du télétravail, développer l'offre de co-voiturage, adapter les vitesses, assurer une régulation dynamique du trafic, etc.)

Bâtiments

- Porter une attention particulière à la qualité thermique et environnementale des nouvelles constructions et opérations d'aménagement (constructions adaptées au climat régional, respect des réglementations thermiques, etc.) ;
- Réhabiliter et réduire la consommation énergétique du parc immobilier existant ;
- Lutter contre la précarité énergétique.

Agriculture et usage des sols

- Adapter les filières agricoles et les pratiques sylvicoles aux contraintes fortes exercées par le changement climatique ;
- Réduire la consommation énergétique et les émissions de polluants de l'agriculture ;
- Valoriser les espaces forestiers par le soutien aux filières (bois énergie, bois matériau), et les entretenir pour limiter l'extension du risque incendie.

Énergies renouvelables

- Développer l'ensemble des énergies renouvelables et optimiser au maximum chaque filière (éolien terrestre et flottant, solaire, géothermie, thalassothermie, bois-énergie, réseaux de chaleur, hydroélectricité) ;

- Sécuriser l’approvisionnement électrique régional ;
- Développer et améliorer les conditions d’utilisation du bois énergie dans l’habitat et le tertiaire.

Adaptation au changement climatique

- Anticiper l’accroissement des risques naturels et l’émergence de nouveaux risques (prendre en compte les risques naturels dans les documents d’urbanisme notamment les risques d’inondation et de submersion marine) ;
- Promouvoir l’aménagement d’espaces urbains adaptés au climat futur et limitant le recours à la climatisation, via des techniques architecturales et des aménagements urbains (nature en ville, confort thermique en zone urbaine).

Qualité de l’air

- Réduire les émissions de polluants et diminuer l’exposition de la population.

Les réponses du SCoT Provence Méditerranée au SRCAE

Afin de relever le défi de la transition énergétique, le SCoT Provence Méditerranée définit plusieurs orientations qui viennent répondre aux enjeux définis dans le SRCAE et encadrer les quatre futurs PCAET qui à terme couvriront le territoire. Ainsi, le SCoT vise à :

- Accroître la connaissance locale en termes de diagnostic et d'enjeux sur la consommation énergétique, les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air et le potentiel de production d'énergie renouvelable (DOO – orientation 36)
- Accroître la sobriété énergétique du territoire et réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment en améliorant la performance énergétique du parc de bâtiments existants (habitations, commerces, bureaux, bâtiments industriels ...) et en réduisant la consommation énergétique dans les transports (maîtrise des distances, report modal, développement de l'offre en transports en commun et des modes actifs ...) (DOO – orientation 37)
- Produire davantage d'énergie renouvelable, en développant la production locale d'énergie en misant sur les principaux gisements mobilisable (bois énergie, géothermie, solaire thermique, solaire photovoltaïque, valorisation des déchets ...), avec un enjeu particulier de sécurisation de l'approvisionnement électrique du territoire (DOO – orientation 39)
- Adapter le territoire au changement climatique, en anticipant l'évolution des risques naturels prévisibles et en adaptant les pratiques du territoire à la disponibilité des ressources (DOO – orientation 39, 41, 42).

Le Schéma régional Éolien annexé au SRCAE définissait les zones préférentielles pour l'établissement d'infrastructures de production d'énergie éolienne et fixe des objectifs quantitatifs de production par zone infrarégionale. Le Tribunal Administratif de Marseille a annulé par son jugement du 19/11/2015 l'arrêté du 28/09/2012 portant approbation du schéma.

3. LE SCHEMA REGIONAL DE DEVELOPPEMENT DE L'AQUACULTURE MARINE

Le schéma de développement de l'aquaculture marine en PACA, approuvé le 10 décembre 2015 identifie des sites propices au développement de la pisciculture et la conchyliculture à terre et en mer à l'échelle de la région.

Pour le SCoT Provence Méditerranée, seul l'espace marin est concerné. Cinq sites propices au développement de l'aquaculture sont identifiés par ce schéma :

- La baie du Lazaret, site déjà exploité mais au sein duquel des extensions seraient possibles pour la pisciculture et la conchyliculture ;
- Un site au large du cap Garonne dans le golfe de Giens entre 20 m et 40 m de fond pour la pisciculture ;
- Un site au large de la partie sud-ouest de la Presqu'île de Giens entre 20 m et 40 m de fond pour la pisciculture ;
- Deux sites au large du Lavandou dans la rade de Bormes entre 20 m et 70 m de fond pour la pisciculture.

Le Volet Littoral et Maritime du SCoT pour les activités à vocation de cultures marines définit des secteurs concernés par l'implantation des activités de cultures marines dans la petite rade de Toulon.

Aucun projet n'est aujourd'hui identifié dans le territoire. Le SCoT indique que tout nouveau projet d'activités d'aquaculture devra être évalué au regard de l'environnement et des interactions avec les différents usages en mer.

4. LE SCHEMA REGIONAL DES CARRIERES

La loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) a réformé les schémas de carrières en introduisant la mise en œuvre d'un schéma à l'échelle régionale. Un décret du 15 Décembre 2015 vient préciser les contours de ce nouveau document. Le Schéma régional présentera :

- Un bilan des précédents schémas des carrières de la région ;

- Un état des lieux des ressources (y compris marines et issus du recyclage), des carrières de la région, et des besoins de logistique des ressources minérales de la région ;
- Une prospective à 12 ans des besoins régionaux en ressources minérales et des besoins extérieurs à la région qu'elle produit, ainsi qu'une réflexion sur les modes de transport des ressources, etc. ;
- Une analyse des enjeux à prendre en compte de nature sociale, technique, économique, environnementale et paysagère liés à la production, à l'approvisionnement durable et à la logistique des ressources minérales ;
- Des scénarios d'approvisionnement et une évaluation de leur effet au regard des enjeux cités ci-dessus ;
- Les dispositions prévoyant :
 - les conditions d'implantation des carrières ;
 - la mise en œuvre d'une logistique nécessaire à la gestion durable des ressources (favorisant un approvisionnement de proximité et l'usage de modes de transports écologiques) ;
 - l'identification des gisements d'intérêt régional et national ;
 - les objectifs quantitatifs de production et les mesures de suivi et de limitation des impacts des carrières ;
 - les orientations d'utilisation économe des ressources minérales, de remise en état et de réaménagement des carrières.

La planification de l'activité passant de l'échelle départementale à l'échelle régionale et à défaut de l'existence d'un schéma régional des carrières, les schémas départementaux s'appliquent jusqu'en 2020. **Le Schéma Régional des Carrières de la région PACA est en cours d'élaboration et est prévu d'être approuvé à l'horizon 2020.**

PARTIE 3 – LES DOCUMENTS QUE LE SCOT A INTEGRE DANS SES REFLEXIONS

Au-delà des documents, plans ou programmes avec lesquels le SCoT doit être compatible ou que le SCoT doit prendre en compte, d'autres démarches ont été volontairement intégrées aux réflexions menant à l'élaboration du SCoT. Ils sont décrits ci-après.

1. LES SCOT LIMITOPHES

Le territoire du SCoT Provence Méditerranée est entouré par cinq autres territoires de SCoT :

- Le SCoT Marseille Provence Métropole, approuvé le 29 juin 2012 ;
- Le SCoT du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, et de Gréasque, approuvé le 18 Décembre 2013 ;
- Le SCoT Cœur du Var, approuvé le 12 Avril 2016 ;
- Le SCoT Provence Verte, approuvé le 21 Janvier 2014, actuellement en révision ;
- Le SCoT du Golfe de Saint-Tropez, approuvé le 12 Juillet 2006, actuellement en révision, arrêté depuis le 26/09/2018.

La révision du SCoT s'est opérée dans un souci de cohérence avec les documents élaborés sur les territoires voisins. Cette cohérence a été vérifiée notamment en terme de continuités écologiques, d'usage des ressources en générale, de l'eau et des forêts en particulier, de croissance démographique et de positionnement économique.

Il en ressort que :

- Les continuités écologiques, en lien également avec le Schéma Régional des Continuités Ecologiques, ne présentent pas d'incohérences ;
- L'usage des ressources naturelles ne présentent pas non plus d'incohérences, notamment sur l'eau, en lien avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau Rhône Méditerranée et le bois via les Plans d'Approvisionnements Territoriaux.
- Les taux de croissances démographiques affichées montrent partout un ralentissement, à l'instar de ce qui s'observe dans Provence Méditerranée. Les taux affichés restent toutefois élevés dans les territoires de Provence Verte et de Cœur du Var, les plus « métropolisés » par l'aire toulonnaise. Cette poursuite de la dynamique de croissance dans le moyen Var pourrait alimenter la poursuite de l'étalement urbain au-delà du SCoT.
- Le positionnement économique des territoires voisins, notamment littoraux, occupe en partie les mêmes champs que celui de Provence Méditerranée, notamment sur l'économie maritime, portuaire, et le tourisme. Les territoires rétro-littoraux affichent également des ambitions de développement économique, dans un souci de rééquilibrage habitat – emplois, en développant des zones d'activités qui pourront se révéler attractives pour des entreprises de Provence Méditerranée cherchant de la disponibilité foncière.

A noter que le futur SRADDET (voir ci-après) donnera un cadre de cohérence à l'ensemble de ces domaines à l'échelle régionale.

2. LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE (SRADDT) DE PACA ET LES TRAVAUX DU FUTUR SRADDET

Le SRADDT

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) approuvé le 26 juin 2015, est élaboré par le Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur en concertation avec les acteurs du territoire régional. Il énonce au travers de sa Charte les orientations stratégiques portées par la Région en vue de favoriser un aménagement durable du territoire; elles s'organisent autour de 4 paris :

- Pari 1 : Accueillir et faire société ; le pari de l'égalité et des solidarités territoriales ;
- Pari 2 : Une région qui anticipe le pari de la transition écologique et énergétique ;
- Pari 3 : Une région qui innove pour créer et produire et développer l'emploi ; le pari de nouvelles voies de développement économique ;
- Pari 4 : Une région qui s'inscrit dans le monde et s'engage en Méditerranée ; le pari de l'ouverture.

La Loi NOTRe du 7 août 2015 a instauré l'obligation pour les Régions d'élaborer un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) qui remplacera le SRADDT actuel. Le Syndicat Mixte du SCoT suit la démarche d'élaboration en anticipe pleinement le futur SRADDET.

Le futur SRADDET

La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur a lancé l'élaboration de son Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) le 3 novembre 2016. Le SRADDET porte la stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif du territoire à moyen et long terme et couvre 11 domaines :

- Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional
- Désenclavement des territoires ruraux
- Habitat
- Gestion économe de l'espace
- Intermodalité et développement des transports
- Maîtrise et valorisation de l'énergie
- Lutte contre le changement climatique
- Pollution de l'air
- Protection et restauration de la biodiversité
- Prévention et gestion des déchets
- Équilibre des territoires

Ce schéma remplacera le SRADDT et intégrera notamment les schémas régionaux suivants avec lesquels le SCoT a une relation de prise en compte ou de compatibilité : SRCAE, SRCE.

Une fois ce schéma approuvé, le SCoT devra prendre en compte le rapport d'objectif et être compatible avec le fascicule des règles du SRADDET.

3. LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA) DE L'AGGLOMERATION DE TOULON

Les **Plans de Protection de l'Atmosphère** (issus de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996), visent la réduction des émissions de polluants, en définissant des objectifs et mesures réglementaires ou portées par les acteurs locaux, permettant de ramener les concentrations de polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires. Les PPA sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être. En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, il a été décidé de faire des PPA départementaux pour les Alpes-Maritimes, le Var et les Bouches-du-Rhône et un PPA d'agglomération pour Avignon.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Var a été actualisé et approuvé le 14 octobre 2013. Il développe 30 mesures ou actions concernant notamment l'industrie, l'aménagement et les déplacements, l'agriculture ou encore le chauffage résidentiel. Il s'agit essentiellement de mesures visant la réduction des émissions de polluants notamment par le développement de la connaissance et la collecte de données (mesures des émissions de polluants par exemple), d'actions de formation et de sensibilisation et des actions d'urgence. Le PPA préconise également des mesures visant à intégrer la thématique de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme (dans les EIE des SCoT et PLU) et à limiter l'impact des transports sur la qualité de l'air.

24 communes du SCoT sont concernées.

4. LA CHARTE AGRICOLE DU VAR POUR LA RECONNAISSANCE ET LA GESTION DURABLE DES TERRITOIRES DEPARTEMENTAUX A VOCATION AGRICOLE

Instaurée en 2005 et réactualisée en 2015, la Charte agricole du Var est un document cadre relatif à la gestion durable du foncier et la pérennité de l'activité agricole dans le département du Var. Son objectif premier est de stopper la consommation du foncier agricole.

Le SCoT s'inscrit dans la ligne de la charte agricole du Var et en particulier du guide méthodologique pour le maintien du potentiel de production agricole pour tout projet d'aménagement susceptible d'affecter les territoires agricoles.

5. LE PLAN DEPARTEMENTAL DE GESTION DES DECHETS DU BTP ET CHARTE POUR LA GESTION DES DECHETS DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

Le plan départemental de gestion des déchets du BTP élaboré à l'échelle départementale et approuvé le 7 juillet 2017 par délibération du conseil régional de Provence-Alpes-Côte-D'azur, oriente la gestion des déchets issus des activités du Bâtiment et des Travaux Publics et détermine les actions et les nouvelles installations prioritaires sur le département du Var, pour améliorer la valorisation de ces déchets. Le futur Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD), un des volets sectoriels du futur SRADET prévu pour 2020, se substituera aux plans départementaux de gestion des déchets du BTP.

Le plan s'articule autour des principaux objectifs suivants :

- ✓ lutter contre les décharges sauvages illégales ;
- ✓ limiter la mise en décharge au profit du recyclage et de la valorisation des déchets (viser 90% de déchets valorisés) ;
- ✓ mettre en place un réseau de traitement de façon équilibrée sur chaque territoire entre recyclage, valorisation et stockage (référence à atteindre : point de dépôt à moins de 15 km et centres de tri à moins de 25km de chaque chantier) ;
- ✓ développer le tri en amont et réduire la production de déchets à la source ;
- ✓ favoriser l'utilisation de matériaux recyclés dans les chantiers en créant des débouchés pérennes et en économisant les matériaux naturels ;
- ✓ mieux impliquer les maîtres d'ouvrages publics dans l'élimination des déchets générés par la réalisation de leurs commandes.

6. LE PLAN DE PREVENTION ET DE GESTION DES DECHETS NON DANGEREUX DU VAR

Le plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux est un document de planification territoriale qui fixe à 6 et 12 ans les objectifs de réduction et de recyclage, de mise en œuvre et de création des équipements nécessaires à la gestion des déchets non dangereux. Il s'agit également de coordonner l'ensemble des actions entreprises par les pouvoirs publics et les organismes privés pour assurer la gestion des déchets.

Le plan du département du Var a été approuvé le 7 juillet 2017 par délibération du conseil régional Sud Provence-Alpes-Côte-D'azur, désormais compétent dans la gestion des déchets. Le plan de gestion de prévention et de gestion des déchets non dangereux du Var sera caduc dès l'approbation du futur Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD), volet sectoriel du futur SRADET.

7. LE PLAN REGIONAL DE PREVENTION ET DE GESTION DES DECHETS DANGEREUX

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des déchets Dangereux de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur a été approuvé en 2014. Ce document définit les mesures nécessaires au traitement et à une meilleure gestion des déchets dangereux, présentant un risque pour la santé et l'environnement et nécessitant un traitement adapté.

Ainsi, trois axes de travail ont été retenus pour la prévention et la gestion des déchets dangereux :

- Réduire la production de déchets dangereux et réduire leur nocivité afin de minimiser les impacts environnementaux et sanitaires (mise en œuvre des principes de l'économie circulaire, promotion de pratiques agricoles moins utilisatrices de produits phytosanitaires, etc.) ;
- Améliorer la collecte et le captage des déchets dangereux diffus (sensibiliser les acteurs aux bonnes pratiques, développer le réseau des points de collecte, etc.) ;
- Favoriser la valorisation matière des déchets dangereux (création de nouvelles filières de valorisation).

Le futur Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD), volet sectoriel du futur SRADDET se substituera au plan régional de prévention et de gestion des déchets dangereux.

8. LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CARRIERES DU VAR

Le Schéma Départemental des Carrières est un outil de décision pour une utilisation rationnelle des gisements minéraux et la préservation de l'environnement. Il définit les conditions générales d'implantation des carrières dans le département. Il prend en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux du département et des départements voisins, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites. Les autorisations d'exploitation de carrières délivrées en application du présent titre doivent être compatibles avec ce schéma. Le schéma départemental des Carrières du Var en vigueur a été approuvé par le Préfet le 7 Mars 2011 (La planification de l'activité des carrières passant de l'échelle départementale à l'échelle régionale, le schéma départemental sera caduc dès l'approbation du futur Schéma Régional des Carrières, prévu à l'horizon 2020.

9. LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES

En application de la loi du 31 décembre 1992, relative à la lutte contre le bruit, les infrastructures de transports terrestres de chaque département sont recensées et classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent (classement approuvé par le préfet après l'avis des communes concernées). Le classement sonore des infrastructures peut servir de base à la mise en œuvre par les collectivités d'actions visant à prévenir, réduire ou supprimer les bruits susceptibles de nuire à la santé des populations (notamment les riverains des infrastructures de transports terrestres) et à l'environnement.

Doivent être classées :

- Les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour ;
- Les voies ferrées dont le trafic est supérieur à 100 trains par jour ;
- Les voies de bus en site propre comptant un trafic moyen de plus de 100 bus par jour.

Ces infrastructures de transports terrestres sont classées selon le niveau de bruit engendré. Des secteurs affectés par le bruit sont délimités de part et d'autre des infrastructures classées, dans une largeur maximale de 300 mètres. Ces zones couvrent l'ensemble du territoire où une isolation acoustique renforcée des nouvelles constructions est nécessaire.

10. LES PLANS DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est un document cartographiant le bruit des routes, voies ferrées, aéroports et industries dans l'objectif de mieux prévenir, traiter, réduire et préserver les zones « calmes ». Il identifie les points noirs de bruit, les zones calmes à préserver et les actions qui seront engagées pour diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores.

Les PPBE de la métropole TPM, de la CA SSB, de la CC VDG et de la CC MPM identifient 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 en cours de finalisation. Le PPBE du réseau

routier national a déjà été approuvé. Le PPBE des routes départementales doit également être réalisé par le Conseil départemental du Var. Les CSB des voies communales (RD) de deuxième génération ont été approuvées et publiées en Octobre 2015 devant servir à l'établissement d'un PPBE. Le PPBE2 des voies ferrées a été approuvé le 17 octobre 2016.

11. LE SCHEMA DIRECTEUR TERRITORIAL D'AMENAGEMENT NUMERIQUE (SDTAN) DU VAR

Instauré par la loi relative à la lutte contre la fracture numérique du 17 décembre 2009, le SDTAN est un outil permettant aux collectivités de développer un projet d'aménagement numérique sur leur territoire. Il s'agit notamment de répondre à l'objectif fixé par le programme national Très haut Débit de 2010, de couvrir le territoire national en « très haut débit » d'ici à 2025. À ce titre, le SDTAN permet de mettre en cohérence les initiatives publiques et leur bonne articulation avec les investissements du secteur privé afin de réduire la fracture numérique et d'investir dans les zones moins denses. La stratégie qui en résulte se traduit en besoins d'infrastructures et de réseaux à mettre en œuvre.

Élaboré à l'échelle départementale, le SDTAN a été approuvé le 18 décembre 2014. Il développe la stratégie d'aménagement numérique du département à long terme, visant un projet 100% « très haut débit » sous 6 ou 7 ans et des solutions intermédiaires de montée en débit.

12. LA STRATEGIE DE COHERENCE REGIONALE D'AMENAGEMENT NUMERIQUE (SCORAN) DE PACA

La stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique de la région Provence-Alpes Côte d'Azur (SCoRAN) adopté en décembre 2011, fixe les grandes orientations souhaitées par les acteurs régionaux, afin de garantir que chaque territoire soit couvert par un schéma directeur territorial d'aménagement numérique. Il ambitionne le déploiement du Très Haut Débit pour tous en 2030.

13. SCHEMA D'ORIENTATIONS POUR UNE UTILISATION RAISONNEE ET SOLIDAIRE DE LA RESSOURCE EN EAU (SOURCE)

L'élaboration du **Schéma d'Orientations pour une Utilisation Raisonnée et Solidaire de la Ressource en Eau (SOURCE)** a été initiée depuis 2009 en partenariat avec l'Etat et l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse. Cette initiative a été élaborée en vue d'anticiper les éventuels impacts à venir sur les ressources en eau de la région PACA. Le SOURCE est composé d'un diagnostic, d'un rapport prospectif et d'une stratégie déclinée sur des zooms territoriaux, il a été validé en 2014. Ces deux objectifs majeurs sont :

- Garantir durablement l'accès à l'eau pour tous en Provence-Alpes Côte d'Azur ;
- Définir les conditions d'une gouvernance régionale de l'eau.

14. SCHEMA DEPARTEMENTAL DES RESSOURCES ET DE L'ALIMENTATION EN EAU DU VAR

Le **Schéma départemental des ressources et de l'alimentation en eau du Var** datant de 2006 a été réactualisé en 2012. Ce schéma présente un état des lieux de l'alimentation en eau potable dans le département, liste les points sensibles à l'échelle du département et les priorités d'action par territoire, réactualise l'enveloppe des dépenses à réaliser par les collectivités et la Société du Canal de Provence.

15. LES PROGRAMMES D'ACTIONS ET DE PREVENTION DES INONDATIONS (PAPI)

Les Programmes d'Actions et de Prévention des Inondations (PAPI), outils de contractualisation entre l'État et les collectivités lancés en 2002, permettent la mise en œuvre d'une gestion globale et intégrée des risques d'inondation en vue de réduire leurs conséquences dommageables sur la santé humaine, les biens, les activités

économiques et l'environnement. Les opérations des PAPI visent à la fois l'amélioration de la connaissance et de la culture du risque, à réduire la vulnérabilité du territoire et à protéger les zones habitées.

Sur le territoire Provence Méditerranée, plusieurs PAPI sont portées sur le territoire :

- PAPI d'intention du bassin versant du Gapeau, porté par le Syndicat Mixte du bassin versant du Gapeau, labellisé en juillet 2016 et signé en décembre 2016. Vers un PAPI complet en 2019.
- PAPI des petits côtiers toulonnais, porté par la métropole de Toulon Provence Méditerranée labellisé en 2018.
- PAPI complet Maravenne-Pansard-Batailler porté par la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures, labellisé fin 2017.

16. LES CONTRATS DE BAIE

L'objectif principal des contrats de baie est la reconquête de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques à l'échelle d'une masse d'eau dite homogène. C'est une démarche globale et concertée engageant l'ensemble des acteurs (maîtres d'ouvrage et partenaires financiers) sur un programme d'actions de 5 à 6 ans.

Les trois contrats de baie mis en œuvre ou en cours sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée ont servi de cadre de référence, tant au SCoT qu'au Volet Littoral et Maritime :

- Le **contrat de baie de la rade de Toulon** (Piloté et animé par la Métropole Toulon Provence Méditerranée). Le contrat de baie n°2 (2013-2018) a été signé le 11 octobre 2013.
- Le **contrat de baie des Iles d'Or 2016-2021** (Piloté et animé par la métropole Toulon Provence Méditerranée).
- Le **contrat de baie de la métropole marseillaise 2015-2020** validé en juillet 2015 (Piloté et animé par la métropole marseillaise et la ville de Marseille). L'extrémité ouest du territoire Provence Méditerranée est concernée par ce contrat de baie. Son périmètre inclue la baie de Saint-Cyr-les-Lecques, en toute logique avec la connexion de cette baie avec la baie de La Ciotat.

17. DOCUMENTS D'OBJECTIFS NATURA 2000

Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres ou marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces animales et végétales présentes, et de leurs habitats. Ce réseau contribue à l'objectif européen de mettre un terme à l'appauvrissement de la biodiversité.

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

Pour chaque site Natura 2000, un document d'objectifs (DOCOB) présente un état des lieux et définit des objectifs de gestion et les modalités de leur mise en œuvre ainsi que les dispositions financières d'accompagnement.

Douze sites Natura 2000 sont recensés dans Provence Méditerranée parmi lesquels 2 sont terrestres et maritimes et 5 sont exclusivement ou majoritairement maritimes (Source : INPN - Inventaire National du Patrimoine Naturel, 2016) :

- Massif de la Sainte-Baume
- Mont Caume, Mont Faron et Forêt domaniale des Morières
- Falaises du Mont Caume
- Plaine et massif des Maures
- Salins d'Hyères et des Pesquiers
- La Pointe Fauconnière (terrestre et maritime)
- Le Cap Sicié (terrestre et maritime)
- La Rade D'Hyères (maritime)
- Les îles d'Hyères (maritime)
- La Lagune du Brusac (maritime)

- Les Embiez – cap Sicié (maritime)
- La Baie de la Ciotat (maritime)

Tous les documents sont téléchargeables sur le portail du Commissariat Général au Développement Durable : www.side.developpement-durable.gouv.fr

18. DOCUMENT STRATEGIQUE DE FAÇADE (DSF)

La Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) et sa déclinaison au niveau de la façade, le document stratégique de façade (DSF), répondent aux objectifs des directives cadres européennes « Planification de l'espace maritime » et "stratégie pour le milieu marin". Il s'agit notamment d'atteindre des objectifs environnementaux en termes de qualité des eaux et milieux marins et de mettre en œuvre une planification de l'espace maritime, afin de faire cohabiter les différents usages en tenant compte des enjeux de protection de l'environnement, de prévention des risques littoraux, de valorisation du potentiel des activités économiques liées à la mer et au littoral et d'utilisation durable des ressources maritimes.

Les documents stratégiques de façade précisent et complètent les orientations de la stratégie nationale de la mer et du littoral au regard des spécificités de chacune des façades métropolitaines délimitées.

Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le préfet maritime de la Méditerranée sont chargés conjointement d'en assurer l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre, en concertation avec le Conseil maritime de façade.

Le contenu d'un document stratégique de façade est fixé par un décret en Conseil d'Etat. Il est révisé tous les six ans à l'initiative des préfets coordonnateurs. Il est composé :

- D'un rapport définissant les orientations et les mesures destinées à leur mise en œuvre, la vocation de zones déterminées ;
- Le Plan d'actions pour le milieu marin (PAMM), volet environnemental du document stratégique ;
- Des annexes et documents graphiques.

Le document stratégique de façade Méditerranée est actuellement en projet (adoption prévue pour 2019).

19. LES PROGRAMMES D'EQUIPEMENTS DE TRANSPORTS DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET LE CONTRAT DE PLAN ETAT REGION 2015-2020

Elargissement A57

Dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier, VINCI Autoroutes conduit les travaux d'élargissement à 2x3 voies de l'A57 à l'Est de Toulon, entre l'échangeur de Saint-Jean-du-Var (Benoît Malon) et Pierre Ronde. L'objectif est de décongestionner l'accès Est de la ville et de fluidifier la traversée de l'agglomération.

Echangeur Ollioules Sanary

L'échangeur sera construit entre la barrière de péage de Bandol et l'échangeur de la Seyne-sur-Mer/ Six-Fours-les-Plages (n°13). Les objectifs sont les suivants :

- Améliorer la desserte des communes d'Ollioules et de Sanary-sur-Mer en provenance de Bandol et de Toulon
- Fluidifier le trafic de l'échangeur La Seyne-sur-Mer (N°13) notamment aux heures de pointe
- Sécuriser et apporter plus de confort aux utilisateurs de l'autoroute A50 de la RD 11 et des voiries locales : un programme d'amélioration du cadre de vie des riverains est prévu grâce à la mise en place de protections acoustiques et la préservation de la ressource en eau.

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Par décision ministérielle du 07 mai 2014, l'État a défini une zone préférentielle de passage de la future ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur. L'inscription du projet au contrat de plan État région 2015-2020 servira de cadre à la poursuite des études et des acquisitions nécessaires à la réalisation du projet.

Des études et des travaux ferroviaires sont aujourd'hui inscrits au Contrat de Plan Etat Région 2015 – 2020, notamment la création de voies à quai supplémentaires dans certaines gares et la création d'une halte à Sainte-Musse au niveau de l'hôpital. En parallèle, des études seront menées sur les aménagements de la 3ème voie entre La Seyne sur Mer et La Pauline. Un scénario incluant une halte à l'Escaillon au niveau du parc de covoiturage sera étudié.

<https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>

20. LES PLANS ET PROGRAMMES LOCAUX

Les programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU) et les plans climat air énergie territoriaux (PCAET) ont été pris en compte dans la démarche de révision du SCoT selon leur état d'avancement décrit ci-après.

EPCI	PLH	PCAET
Vallée du Gapeau	Exécutoire depuis 2013. Modification approuvée pour 2017-2019	A lancer
Sud Sainte-Baume	En cours d'élaboration	A lancer
Méditerranée Porte des Maures	Finalisé, en attente de passage en CRHH pour devenir exécutoire	Prescrit (délibération en date du 24/01/2018)

La métropole Toulon Provence Méditerranée a lancé l'élaboration de son PCAET, en remplacement du PCET existant et a approuvé la révision du PDU le 16 décembre 2016. 5 grandes orientations ont été définies dans ce dernier :

- Une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile.
- Un nouveau partage de la voirie et une circulation automobile maîtrisée.
- Un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des PMR.
- Une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture affirmé.
- Une mobilité repensée en période estivale et vers les grandes portes d'entrées maritimes et aériennes.

La communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume a délibéré le lancement de l'élaboration du PDU le 06 Avril 2016 avec les objectifs principaux suivants :

- Le développement de la desserte en TC des zones d'activités et en particulier celle de Signes
- L'optimisation de l'intermodalité à travers une meilleure organisation du covoiturage, la valorisation du rôle des gares TER dans le système de transports et la connexion avec les réseaux de transports des territoires voisins
- L'amélioration de la desserte en transport en commun des communes du haut pays
- Le développement d'un réseau structuré et cohérent de sentiers pédestres, cyclables voire équestres sur le territoire de l'agglomération.

21. SERVITUDES RADIOELECTRIQUES CONTRE LES OBSTACLES

Les communes d'Hyères et de Carqueiranne sont sous servitudes de protection contre les obstacles applicables autour du centre radioélectrique du Palyvestre.

7. DETERMINATION DE LA CAPACITE D'ACCUEIL DU LITTORAL

INTRODUCTION

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

Dans le cadre du SCoT Provence Méditerranée, le littoral joue un rôle majeur dans l'organisation et la structure urbaine de l'aire toulonnaise. Bien au-delà de sa vocation et son attrait touristique, il s'agit d'un littoral support d'une grande agglomération et de villes balnéaires, comptant plus de 550 000 habitants. En 2015, près de 80% de la population permanente du SCoT Provence Méditerranée habitaient sur les 15 communes littorales. Par ailleurs, ces communes littorales, et notamment autour de la Rade de Toulon, concentre l'essentiel de l'activité économique et accueille la majorité des grands équipements structurants du territoire.

DETERMINATION DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL SPATIALE

1. IDENTIFICATION DES ESPACES ET MILIEUX À FORTE VALEUR ECOLOGIQUE, PAYSAGERE ET CULTURELLE, NOTAMMENT CEUX MENTIONNES À L'ARTICLE L121-21 ET L121-22

L'identification des espaces remarquables et des coupures d'urbanisation permet de préserver l'exceptionnelle richesse écologique, paysagère et culturelle du littoral de l'aire toulonnaise.

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

Au-delà des espaces remarquables et coupures d'urbanisation, d'autres espaces agro naturels littoraux et des corridors écologiques, participant également au grand cadre paysager ou constituant des espaces de solidarités écologiques, seront à préserver par le SCoT.

2. IDENTIFICATION DES ESPACES ET MILIEUX NECESSAIRES AU MAINTIEN ET AU DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES AGRICOLES, PASTORALES, FORESTIERES ET MARITIMES

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

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

Concernant les activités maritimes, le chapitre individualisé Littoral du SCoT définit les espaces et milieux dédiés aux différentes activités maritimes et la vocation dominante des principaux bassins maritimes du SCoT.

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

3. ANALYSE DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

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

DETERMINATION DE LA CAPACITÉ DES MILIEUX ET RESSOURCES

1. ANALYSE DE LA DISPONIBILITÉ DE LA RESSOURCE EN EAU ET ALIMENTATION EN EAU POTABLE

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

2. ANALYSE DE LA DISPONIBILITÉ DE LA RESSOURCE EN GRANULATS

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

3. ANALYSE DES CONDITIONS DE FREQUENTATION PAR LE PUBLIC DES ESPACES NATURELS, DU RIVAGE ET DES EQUIPEMENTS QUI Y SONT LIES

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

ANALYSE DES RESEAUX, INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

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

1. ANALYSE DES RESEAUX DE TRANSPORTS, VOIRIES, STATIONNEMENT, DEPLACEMENT

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

2. ANALYSE DES RESEAUX ET EQUIPEMENTS D'ASSAINISSEMENT

Les dimensionnements actuels et les performances des stations d'épuration Amphitria et d'Amphora qui permettent de traiter une grande partie des effluents de l'agglomération toulonnaise, et les mises en conformité

des stations d'épuration et les nouveaux dimensionnements prévus de la stations d'épuration littorales de Bormes-les -Mimosas doivent permettre d'accueillir la croissance démographique et économique, notamment saisonnière, dans des conditions écologiques satisfaisantes.

3. ANALYSE DES EQUIPEMENTS LIES À LA GESTION DES DECHETS

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

4. ANALYSE DES SERVICES ET DES EQUIPEMENTS PUBLICS

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

RESULTATS DE LA DETERMINATION DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL GLOBALE DU LITTORAL

La capacité d'accueil spatiale se traduit par une capacité d'environ 320 hectares sur les 15 communes littorales, soit 0,3% de la superficie totale du territoire et 0,65% du territoire des communes littorales, situées essentiellement sur des espaces agricoles, dont plus de 50% correspondent à des surfaces qui ne sont plus cultivées. Globalement, le territoire est très contraint d'un point de vue spatial du fait de l'exceptionnelle richesse patrimoniale écologique et agro-naturel du littoral, du dynamisme de l'activité et de l'économie agricole de certaines communes littorales et dans une moindre mesure par les contraintes liées aux risques.

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

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

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

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

Ainsi, les résultats de l'estimation de la capacité d'accueil montrent que les 15 communes littorales sont en mesure d'accueillir une grande partie des 30 000 habitants supplémentaires attendus sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée à l'horizon 2030. Toutefois, le SCoT préconise un mode de développement par renouvellement urbain et une optimisation des futurs espaces d'extension pour assurer un développement durable du littoral de l'aire toulonnaise.

8. EXPOSE DES MOTIFS DE CHANGEMENTS

1. INTRODUCTION

L'article R141-4 du Code l'urbanisme stipule qu' « en cas de révision, de modification, ou de mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés. ».

L'exposé des motifs de changements apportés doit être compris comme l'analyse de l'ensemble des évolutions du document, du rapport de présentation au document d'orientations et d'objectifs en passant par le projet d'aménagement et de développement durables.

2. MOTIFS DE LA MISE EN REVISION DU SCoT

Approuvé en 2009, le SCoT Provence Méditerranée est mis en révision le 14 juin 2013, pour les motifs suivants :

- réaliser le « volet littoral et maritime » du SCoT ;
 - mieux connaître les usages du littoral, terrestre et marin.
 - Identifier les intérêts en présence et les concilier.
 - Appréhender les problèmes d'environnement, leur interaction et le moyen de mettre en place des protections adaptées.
 - Répondre à l'objectif d'une gestion intégrée des zones côtières, que nous assignent le droit européen et l'Etat français.
 - Harmoniser et mettre en cohérence les différentes politiques s'exerçant dans cet espace (contrat de baie, Natura 2000 en mer, aires marines protégées, démarches portuaires ...) Loin d'être concurrentes, ces démarches pour la plupart « sectorielle » soit au regard d leurs objectifs soit au regard de leur champ géographique, vont s'intégrer dans le volet littoral et maritime du SCoT qui est un document de planification générale.
 - Disposer d'un cadre de référence pour les décideurs publics non seulement en ce qui concerne les décisions d'urbanisme (PLU – Permis de construire), mais aussi celles relatives aux usages du domaine public maritime, terrestre et marin (création de ports, concessions de plages, etc ...).
 - Clarifier l'application des dispositions de la loi Littoral, notamment en ce qui concerne les espaces marins à préserver (L 121-23, ex L 146-6).
 - Mettre en place une stratégie de gestion des espaces compris dans le périmètre sur la base d'une vision globale et commune entre les acteurs publics concernés et en concertation avec les acteurs privés.
- couvrir l'intégralité du périmètre du SCoT en incluant la commune de Cuers ;
- adapter le contenu du SCoT aux nouvelles exigences légales ;
- en tant que de besoin, mettre le SCoT en compatibilité avec les documents nés ou révisés postérieurement à son approbation ;
- prendre en compte le nouvel environnement normatif ou non des SCoT ;
- vérifier la cohérence avec les documents élaborés sur les territoires voisins ;
- tirer les enseignements de l'application des orientations du SCoT aux documents qui doivent leur être compatibles ;
- réaliser l'analyse de l'application du SCoT exigé par l'article par l'article L 143-28.

3. LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES ET CONTEXTUELLES

3.1. EVOLUTIONS DU CODE DE L'URBANISME

Les évolutions réglementaires qui impactent le contenu des SCoT sont nombreuses depuis 2009 : loi Grenelle II, ALUR, Avenir de l'Agriculture, de l'Alimentation et de la Forêt, Egalité et Citoyenneté ...

L'ensemble des pièces du SCoT sont impactées :

- **Le Rapport de présentation** voit son contenu s'élargir, notamment sur l'identification des espaces où les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation, l'analyse de la consommation d'espace passée, de nouveaux thèmes à traiter dans le diagnostic (continuités écologiques, préservation du potentiel agronomique...);
- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables** est élargi à de nombreux domaines : implantation commerciale, équipements structurants, tourisme, culture, communications électroniques, qualité paysagère, protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, lutte contre l'étalement urbain, préservation et de remise en bon état des continuités écologiques, temps de déplacement.
- **Enfin le Document d'Orientation Général est renommé Document d'Orientations et d'Objectifs** et s'élargi lui aussi à de nombreux domaines, dans la continuité du PADD. Il doit notamment fixer des objectifs chiffrés en termes de production de logements et en termes de consommation économe de l'espace.

3.2. EVOLUTIONS CONTEXTUELLES

3.2.1. *Les intercommunalités*

Le contexte institutionnel a fortement évolué. En 2009, le SCoT est constitué de 31 communes, regroupées comme suit :

- Une Communauté d'Agglomération : Toulon Provence Méditerranée.
- Deux Communautés de Communes : Sud Sainte Baume et Vallée du Gapeau.
- Sept communes sans intercommunalité.

En 2018, le SCoT est constitué de 32 communes (les 31 de 2009, plus la commune de Cuers) et 4 intercommunalités (il n'y a plus de communes « isolées »), regroupées comme suit :

- Une Métropole : Toulon Provence Méditerranée, sur le même périmètre que l'ancienne Communauté d'Agglomération.
- Une Communauté d'Agglomération : Sud Sainte Baume, qui inclue les 7 communes de l'ancienne Communauté de Communes, plus les communes de Bandol et de Sanary.
- Deux Communautés de Communes : Vallée du Gapeau (périmètre inchangé depuis 2009) et Méditerranée Porte des Maures, qui regroupe les communes isolées de l'est, plus la commune de Cuers.

3.2.2. *Les outils dédiés aux politiques publiques de l'habitat, des déplacements, du climat, de l'air et de l'énergie*

Ce nouveau contexte institutionnel a des incidences importantes sur le SCoT en termes de compétences des EPCI. Sans faire la liste de l'ensemble des compétences de chaque EPCI, on notera que :

- Les 4 EPCI doivent se doter d'un Programme Local de l'Habitat compatible avec le SCoT.
- Les 4 EPCI doivent se doter d'un Plan Climat Air Energie compatible avec le SCoT.
- Toulon Provence Méditerranée et Sud Sainte Baume doivent disposer d'un Plan de Déplacement Urbain compatible avec le SCoT.

3.2.3. *Les documents d'urbanisme locaux*

Enfin, en terme de document d'urbanisme, il est à noter que :

- les anciens Plans d'Occupation des Sols ont tous disparu et que, en dehors de Riboux, les communes sont ou seront couvertes par un Plan Local d'Urbanisme.
- En tant que Métropole, Toulon Provence Méditerranée doit élaborer son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

4. LES AUTRES POINTS D'APPUI POUR LA REVISION DU SCoT

Outre les évolutions décrites ci-avant, la révision du SCoT s'est appuyée sur les points suivants :

- **Le bilan du SCoT** : Réalisé en 2015, l'analyse des résultats de l'application du SCoT tire, conformément à l'article L122-13 du Code de l'Urbanisme, le bilan du SCoT six ans après son approbation. Le document est consultable sur le site Internet du SCoT à l'adresse suivante : http://www.scot-pm.com/fileadmin/documents/Scot-PM_telechargements/bilan_du_SCOT_1/delib_analyse.pdf
- **La mise à jour du diagnostic** et les enjeux territoriaux qui en découlent (voir ci-après).
- **La mise à jour de l'état initial de l'environnement** et les enjeux environnementaux qui en découlent (voir ci-après).

5. LES CHANGEMENTS APPORTÉS AU RAPPORT DE PRESENTATION

5.1. EXPLICATION DES CHOIX

L'explication des choix, pièce centrale d'un SCoT, est mise à jour dans le SCoT 2 afin de pleinement expliquer et justifier les choix opérés dans le PADD et le DOO, sur base de l'analyse des enjeux issus du diagnostic et de l'état initial de l'environnement.

L'évolution de cette pièce du rapport de présentation est donc étroitement liée à l'évolution du contenu du diagnostic, du PADD et du DOO, tel qu'exposé ci-après.

5.2. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Le diagnostic a été entièrement remis à jour.

Le SCoT 1 structurait le diagnostic en deux grandes parties, selon le sommaire suivant :

Partie 1 : le contexte de Provence Méditerranée

- 1- une métropole méditerranéenne
- 2- un territoire contrasté : grands espaces de nature et espaces à forte intensité d'occupation humaine
- 3- croissance, démographie et vieillissement

Partie 2 : les 8 constats de Provence Méditerranée

1. Les impasses du développement extensif
2. Des centralités trop faibles ou mal organisées
3. Le mode de développement basé sur l'automobile : un facteur aggravant la crise du système de transport
4. La défaillance de l'offre en logements
5. Une économie handicapée par l'absence de stratégie de développement
6. Le déficit de rayonnement de Provence Méditerranée
7. Le littoral : une absence de stratégie globale de préservation et de développement
8. Des évolutions sociales à mieux anticiper

Cette structuration a été revue. Notamment, il s'est avéré que la distinction entre « contexte » et « grands constats » entraînait certaines redondances. Le SCoT 2 propose une structuration plus simple en 10 grands constats, développés comme suit :

- Constat n°1 : Un territoire qui s'affirme dans le chapelet des grandes aires urbaines de l'arc méditerranéen
- Constat n°2: Une localisation des emplois et des équipements concentrée dans le cœur métropolitain et les centres-villes
- Constat n°3 : Une croissance démographique et un parc de logements qui se recentre sur la métropole
- Constat n°4 : La part modale des transports en commun et des modes actifs progresse en cœur métropolitain
- Constat n°5 : Un patrimoine écologique et paysager d'exception
- Constat n°6 : Un mode de développement plus économe en espace
- Constat n°7 : Le tourisme, des enjeux de territoire transversaux
- Constat n°8 : L'agriculture, un secteur fortement identitaire, entre excellence et fragilité
- Constat n°9 : Des ressources à préserver et valoriser, un territoire soumis aux risques naturels et technologiques, un potentiel d'énergie renouvelable à valoriser
- Constat n°10 – Un cadre de vie de grande qualité, des espaces urbains qui se rénovent, des marges de progrès sur les entrées de ville

Les évolutions majeures des constats du diagnostic peuvent être analysées comme suit :

Reprise des éléments du diagnostic du SCoT 1	Remarques au regard des évolutions constatées dans le diagnostic du SCoT 2
<p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une métropole méditerranéenne ; • un territoire contrasté : grands espaces de nature et espaces à forte intensité d'occupation humaine ; • croissance, démographie et vieillissement 	<p>Le contexte a partiellement évolué.</p> <p>Provence Méditerranée reste une métropole méditerranéenne importante. Démographiquement, elle se positionne toujours comme, la 3^{ème} de la région PACA et de l'arc méditerranéen français. Economiquement, le territoire est dynamique, mais les emplois de « cadres supérieurs » restent à un taux significativement plus bas que celui des autres métropoles de même taille. Toutefois, par rapport à 2009, on observe un effet de rattrapage important en ce domaine. Le même effet de rattrapage est constaté sur les grands équipements de santé, culture, sport, enseignement supérieur.</p> <p>Le territoire reste contrasté, avec une agglomération morphologique dense autour de Toulon et de sa rade, des grands massifs forestiers à l'est (Massif des Maures) et à l'ouest (massif de la Sainte Baume), des villages périurbains dans les plaines agricoles, un littoral (en dehors de l'agglomération de Toulon) relativement préservé.</p> <p>Concernant le contexte social au sens large, la croissance démographique s'est depuis 2009 largement apaisé, avec un taux de croissance proche 0,1% par an entre 2006 et 2025, avec une légère reprise depuis 2015 à 0,4% / an, notamment dans TPM et les grandes villes, en particulier à Toulon. La dynamique de vieillissement se poursuit.</p>
<p>Les impasses du développement extensif</p>	<p>Le constat de 2009 était relativement alarmant : près de 350 ha étaient urbanisés chaque année depuis les années 1970. Ce sera un des grands paris du SCoT 1 : diviser la consommation d'espace par 3, de 2010 à 2020. A mi-parcours (2014), le pari est quasi emporté, la consommation d'espace étant déjà divisée par 2,6.</p> <p>Le SCoT 2 poursuivra cette tendance vertueuse.</p>
<p>Des centralités trop faibles ou mal organisées</p>	<p>Le constat de la faiblesse des centres-villes doit aujourd'hui être nuancé. Ils concentrent encore près d'un emploi sur deux, de nombreux services, des équipements ... mais la population y est vieillissante, économiquement plus fragile, et les dynamiques de déconcentration continuent de profiter aux zones périphériques.</p> <p>Depuis 2009, de nombreuses actions de réhabilitation des centres ont été mise en place dans la plupart des communes, mais leur avenir reste toutefois un des grands enjeux du SCoT 2.</p>
<p>Le mode de développement basé sur l'automobile : un facteur aggravant la crise du système de transport</p>	<p>L'automobile reste dominante, y compris pour les déplacements domicile-travail et domicile-école. Mais on observe des dynamiques encourageantes : l'essor de la fréquentation des transports en commune (notamment TER et réseau Mistral de TPM), le développement du covoiturage, le recentrage des logements et de la population sur TPM, qui accroît le potentiel de transfert modal. Poursuivre et amplifier ces dynamiques restent prioritaire.</p>

<p>La défaillance de l'offre en logements</p>	<p>En 2009, on constate un double déséquilibre : quantitatif (la production est faible, ce qui entraîne des prix élevés, des situations de mal-logements et une périurbanisation accrue) et territoriale (TPM n'accueille que 40% des logements construits à l'échelle du SCoT, alors qu'elle concentre 80 de la population).</p> <p>Le SCoT pose alors les jalons pour corriger ces déséquilibres, et les dynamiques observées vont dans le bon sens. Le SCoT projetait la production d'au moins 2 900 logements par an, 3 100 ont été construits. Il projetait un recentrage à au moins 60% dans TPM, il a eu lieu à 70%.</p> <p>La question du logement reste toutefois centrale. Les parcours résidentiels sont de plus en plus complexes, mouvants, entraînant des besoins en constantes évolutions. Le marché de la production neuve n'apporte pas toujours les réponses les plus adaptées (en taille, en nombre) et le parc public reste insuffisant. Le parc ancien est vieillissant, souvent mal adapté aux attentes contemporaines. Les prix restent élevés et les migrations résidentielles vers le moyen var restent soutenues.</p>
<p>Une économie handicapée par l'absence de stratégie de développement</p>	<p>Un constat qu'il faut aujourd'hui revoir. La stratégie économique est aujourd'hui claire et affirmée autour de grandes filières économiques telles que l'économie maritime et portuaire, le tourisme, le numérique, le bien-être ...</p> <p>Il s'agit aujourd'hui plutôt de conforter la dynamique en marche, de poursuivre le développement des grands espaces-leviers tel que la rade de Toulon ou le technopôle de la Mer.</p> <p>Il reste un enjeu important sur le rôle de des centres-villes d'une part et des zones d'activité économique d'autre part dans l'accueil des entreprises, notamment tertiaires (bureaux, commerces, ...).</p>
<p>Le déficit de rayonnement de Provence Méditerranée</p>	<p>Cf. le constat sur « une métropole méditerranéennes ».</p>
<p>Le littoral : une absence de stratégie globale de préservation et de développement</p>	<p>Le Volet Littoral et Maritime du SCoT (valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer) est la réponse que le SCoT 2 apporte à ce constat du SCoT 1.</p>
<p>Des évolutions sociales à mieux anticiper</p>	<p>Un constat qui reste d'actualité, d'autant que les modes de vie évoluent vite, notamment sous l'effet du vieillissement et de la révolution numérique (e-commerce, e-learning, coworking, télétravail, impact sur les déplacements type développement du co-voiturage ...).</p>

5.3. CAPACITE DE DENSIFICATION

Pièce nouvelle demandée aux SCoT, elle répond à l'article L141-3 :

« Il [le rapport de présentation du SCoT] identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 151-4. »

Pour rappel, l'article L151-4 stipule que :

Il [le rapport de présentation du PLU] analyse [...] la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent

la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. »

Cette nouvelle pièce développe les propos suivants :

- La densification et la mutation des espaces urbanisés doivent se faire au service d'une planification maîtrisée du territoire. Le SCoT vise dans ses orientations un recentrage du développement sur les enveloppes urbaines, comprenant les espaces déjà urbanisés, au sein desquels doivent s'analyser la capacité de densification et de mutation, et les espaces urbanisables (extensions futures) ;
- Dans ce cadre, le SCoT définit :
 - les espaces urbanisés du territoire ;
 - les orientations s'appliquant aux PLU dans la formalisation de leur analyse, permettant de quantifier et de mobiliser le potentiel de renouvellement urbain et de mutation au sein des espaces urbanisés ;
 - Les espaces de densification et de mutation repérés à l'échelle du SCoT dont les PLU doivent à minima tenir compte.

5.4. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale du SCoT 1 est réadaptée au SCoT 2, tant dans l'identification des enjeux environnementaux que dans le contenu du PADD et du DOO. Elle tient compte des évolutions du Code de l'Urbanisme et du contenu de l'article R141-2 rédigé comme suit :

« Au titre de l'évaluation environnementale, le rapport de présentation :

1° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;

2° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

3° Explique les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du schéma au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national ;

4° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement ;

5° Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du schéma prévue à l'article L. 143-28. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du schéma sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

6° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

L'esprit général des démarches d'évaluation environnementales des SCoT 1 et 2 ne présentent pas de différences majeures.

5.5. ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

Conformément à l'article L141-3 stipulant que le rapport de présentation « décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles [L. 131-1](#) et [L. 131-2](#), avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte, cette pièce du Rapport de Présentation est mise à jour en tenant compte de l'évolution des documents.

Concernant les documents avec lesquels le SCoT doit être compatible :

SCoT 1	SCoT 2
	Le Plan d'actions pour le milieu marin (PAMM) Méditerranée occidentale (pour le Volet Littoral et Maritime)
Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée de 1996	Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2016 - 2021
	Le Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI) Bassin Rhône-Méditerranée et la Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation (SLGRI)
Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Gapeau (en cours d'élaboration)	Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Gapeau
	La Charte du territoire du Parc National de Port-Cros
	La Charte du Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume
	Le futur fascicule des règles du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)
Les Plans d'Exposition aux bruit (PEB) / les Plans de Gênes Sonore (PGS)	Les dispositions particulières aux zones de bruits des aérodromes
	Les dispositions particulières au littoral

Concernant les documents que le SCoT doit prendre en compte :

SCoT 1	SCoT 2
	Le futur rapport d'objectif du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET); le Schéma Régional des Continuités Ecologiques (SRCE); le Schéma Régional Climat Air Energie (y compris le Schéma Régional Eolien) (SRCAE) ;
Le Plan régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)	Intégré dans le SRCAE
Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)	(voir « document que le SCoT a intégré dans ses réflexions »)
	Les programmes d'équipements de transports de l'Etat et des collectivités territoriales

	Le Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine
Le Schéma Départemental des Carrières (SDC)	(voir « document que le SCoT a intégré dans ses réflexions »)
	Le Schéma Régional des Carrières
Le Plan Départemental de Gestion des Déchets Ménagers et Assimilés et des déchets de l'assainissement du Var	(voir « document que le SCoT a intégré dans ses réflexions »)
Programmes d'action pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates	Pas listé
Directives Régionale d'Aménagement des forêts domaniales	Pas listé
Le Schéma Régional d'Aménagement des forêts des collectivités	Pas listé

Concernant les documents que le SCoT intègre dans ses réflexions :

SCoT 1	SCoT 2
Le Schéma Départemental des Ressources et de l'Alimentation en Eau du Var	Schéma départemental des ressources et de l'alimentation en eau du Var
Le Contrat de Baie de la Rade de Toulon n°1	Le Contrat de Baie de la Rade de Toulon n°2 (2013-2018)
	Le contrat de baie des Iles d'Or 2016-2021
	Le contrat de baie de la métropole marseillaise 2015-2020
Le Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP du Var	Le Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP
Le Contrat de Plan Etat-Région 2007-2013	Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020
Le Schéma Départemental des Déplacements 2008-2014	Pas reconduit
Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de TPM	L'ensemble des documents sectoriels (PDU, PLH) de Provence Méditerranée ont été intégrés dans la réflexion
La Déclaration d'Utilité Publique pour un transport en commun en site propre (21/12/2000)	Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique est en cours d'élaboration.
	Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire de PACA
	Les SCoT limitrophes
	Documents d'Objectifs NATURA 2000
	Les Programmes d'Actions et de Prévention des Inondations
	Schéma départemental de la mer et du littoral varois
	Document stratégique de façade
	Stratégie départementale de gestion du Domaine Public Maritime naturel (DPMn)
	Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages
	Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML)
	Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération de Toulon
	Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement

	La charte agricole du Var pour la reconnaissance et la gestion durable des territoires départementaux à vocation agricole
	Le Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux du Var
	Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets Dangereux
	Le Schéma Départemental des Carrières du Var
	Le Classement sonore des infrastructures terrestres
	le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique du Var
	Stratégie de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique (SCORAN,)
	Schéma d'Orientations pour une Utilisation Raisonnée et Solidaire de la ressource de Eau (SOURCE)

6. LES CHANGEMENTS APPORTES AU PADD ET AU DOO

6.1. ENCADRER ET STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT POUR MENAGER LE TERRITOIRE

Rappel des objectifs et orientations SCoT 1		Objectifs et orientations SCoT 2	
		Ce qui est maintenu	Ce qui est ajouté / ce qui change
Préserver et valoriser le capital naturel et agricole : le réseau vert, bleu et jaune de Provence Méditerranée	<p>L'identification des espaces à préserver : le réseau Vert, Bleu et Jaune, comprenant les espaces naturels et agricoles à préserver et les espaces disposant de caractéristiques particulières (coupures agro-naturelles, sites d'intérêt paysager spécifique, espaces caractéristiques du littoral).</p> <p>Les orientations concernant la délimitation, la préservation et la valorisation des espaces du réseau Vert, Jaune et Bleu.</p>	<p>Les orientations concernant la délimitation, la préservation et la valorisation des espaces du réseau Vert, Jaune et Bleu.</p>	<p>L'identification, au sein du réseau Vert, Jaune et Bleu, des espaces de continuités écologiques (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques fonctionnels, corridors écologiques à restaurer).</p> <p>La description plus précise des espaces agricoles à préserver.</p> <p>Les orientations concernant la gestion, la restauration et la mise en valeur des espaces de des espaces naturels, forestiers et agricoles à préserver et les espaces disposant de caractéristiques particulières.</p> <p>Ajout de 2 espaces remarquables : Le Plan de La Garde et du Pradet et le site de la Terre Promise et les falaises de Massacan, à La Garde.</p>
Organiser et maîtriser le développement de Provence Méditerranée	Privilégier une localisation du développement dans les espaces bien desservis par les transports collectifs.	Privilégier une localisation du développement dans les espaces bien desservis par les transports collectifs.	Définition plus précise des « espaces bien desservis par les transports collectifs »

	<p>Recentrer et intensifier le développement dans la rade de Toulon et les pôles majeurs.</p> <p>Renforcer le niveau de service des pôles intercommunaux, communaux et de proximité</p> <p> limiter la consommation d'espace :</p> <ul style="list-style-type: none"> • privilégier le renouvellement urbain ; • considérer certains espaces d'habitat aéré comme un potentiel de renouvellement urbain ; • maîtriser les extensions de l'urbanisation (identification des « Pixels ») ; promouvoir des formes urbaines économes en espaces. <p>Les orientations relatives aux communes littorales prévoient la possibilité de créer des Hameaux Nouveaux Intégrés à l'Environnement à Bandol (Colle de Rene), Hyères (Sainte-Eulalie) et au Lavandou (Saint-Clair et Cavalière).</p> <p>Le DOO identifie également trois catégories d'espaces littoraux : les espaces à forts enjeux et stratégiques (enjeux de développement) ; les espaces littoraux sensibles et les espaces neutres.</p>	<p>Recentrer et intensifier le développement dans la rade de Toulon et les pôles majeurs.</p> <p>Renforcer le niveau de service des pôles intercommunaux, communaux et de proximité.</p> <p>Les orientations relatives aux communes littorales sont maintenues, mais certains sites évoluent. Les motifs d'évolutions sont exposés dans la partie portant sur l'explication des choix.</p>	<p>Le SCoT identifie un « cœur métropolitain » qui rassemble les pôles majeurs. Il vise le recentrage sur les centres-villes urbains et ruraux.</p> <p> limiter la consommation d'espace : le système des « pixels évolue vers l'identification et description, sur le modèle du réseau Vert, Jaune et Bleu, des « enveloppes urbaines », incluant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des espaces urbanisés au sein desquels le SCoT repère des espaces potentiels de renouvellement urbain et de mutation et précise les critères communs d'identification de ce potentiel à l'échelle des PLU(i). • des espaces urbanisables, présentant un potentiel d'extension d'urbanisation à justifier à l'échelle de chaque PLU(i). • définir et mettre en œuvre une politique foncière <p>Concernant les éventuels Hameaux Nouveaux intégrés à l'Environnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sont maintenus : Colle de Rene à Bandol et Sainte-Eulalie à Hyères ; • sont supprimés : les sites de Saint-Clair et de Cavalière au Lavandou ; • est ajouté : le site des Ginouviers à La Londe-les-Maures. <p>Concernant les espaces littoraux à fort enjeux et stratégiques :</p>
--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> • sont maintenus : le front de mer à Bandol, Bois sacré à La Seyne, la Font des Horts et Port saint-Pierre à Hyères, les Bormettes à La Londe-les-Maures ; • sont supprimés : le site l'ex-BAN de Saint-Mandrier et Arromanche à Hyères ; • est ajouté : Pin-Rolland et Port Pin Rolland à St Mandrier-sur-Mer, l'interface ville / mer au Mourillon à Toulon le et le site de Cap Péno à Carqueiranne. <p>Concernant les espaces littoraux sensibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sont maintenus : la Lecque, Les Vauves, La Gardière, Le Gaou, en dehors de l'ancien laboratoire du Brusca, Fabregas à La Seyne, l'AVAP de Tamaris, les espaces urbanisés de la corniche du Cap Brun à Toulon, les villages de cabaniers de San Peyre et du Pin de Galle Les espaces urbanisés de la presqu'île de Giens sauf la plaine de la Badine, les espaces bâtis sous pinède de La Capte, les espaces couverts par le périmètre de l'AVAP de Porquerolles à l'exclusion de la ZAC Ste Agathe, le village de Port Cros, situé en cœur de Parc National, le village du Levant, le hameau de Cabasson, les espaces urbanisés inclus à l'intérieur du site inscrit du Cap Bénat. • sont supprimés : la propriété Juvénale à Saint-Mandrier, devenue propriété du conservatoire du littoral (intégrée comme telle au Réseau Vert, Bleu et
--	--	--	---

			<p>Jaune) ; les espaces urbanisés de la pointe de Pipady à Toulon et le Camp du Domaine.</p> <ul style="list-style-type: none">• est ajouté : Les quartiers littoraux des Bonnettes, du Collet Redon et des Oursinières.
--	--	--	--

6.2. AFFICHER LES AXES DE DEVELOPPEMENT

Rappel des objectifs et orientations SCoT 1		Objectifs et orientations SCoT 2	
		Ce qui est maintenu	Ce qui est ajouté / ce qui change
<p>Affirmer une ambition métropolitaine</p>	<p>Le grand projet rade : un projet urbain et économique d'envergure métropolitaine</p> <p>Affirmer le rayonnement de l'enseignement supérieur et de la recherche : mieux localiser les établissements de formation supérieurs et améliorer la qualité et le fonctionnement des sites d'activités</p> <p>Conforter l'attractivité touristique : diversifier l'activité touristique, assurer un bon niveau d'hébergement et mieux répartir les équipements, améliorer le fonctionnement des espaces touristiques et mieux répartir la fréquentation touristique dans le temps et dans l'espace</p> <p>Consolider le développement et le rayonnement culturel</p>	<p>La philosophie générale est conservée : affirmer la place de Provence Méditerranée dans le chapelet des grandes aires urbaines de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes.</p>	<p>L'ambition métropolitaine est aujourd'hui affirmée, notamment dans les domaines de l'économie maritime, de la culture, de l'enseignement supérieur et de la recherche et du tourisme.</p> <p>L'objectif est de poursuivre et d'amplifier cette dynamique. Le propos du SCoT 2 s'inscrit dans la dynamique du SCoT 1, mais se restructure en s'inscrivant dans le cadre du Schéma Régional de Développement Economique, de Développement, d'Innovation et de d'Internationalisation de PACA.</p> <p>Le SCoT met ainsi l'accent sur l'économie maritime (Défense, industrie marines, économie portuaires), le tourisme, l'économie numérique, la santé, le bien-être et la silver-économie, les sports mécaniques et la mobilité intelligente, l'agriculture et la sylviculture.</p> <p>Le propos du SCoT sur l'ambition de développement culturel est confirmé et élargit à l'ensemble des grands équipements liés aux domaines du sport, de la santé et de l'enseignement.</p>

	Conforter la grande accessibilité		Les ambitions liées à la grande accessibilité sont confirmées et élargit à l'ensemble des grandes portes d'entrées du territoire.
Elaborer une stratégie de développement économique	<p>Affirmer l'armature des espaces économiques : définition du niveau de rayonnement des sites ; définition des vocations dominantes, favoriser les complémentarités entre les espaces d'activités économiques.</p> <p>Améliorer la qualité des zones d'activités : appliquer de nouvelles exigences de qualité, optimiser l'utilisation de l'espace.</p> <p>Déterminer la localisation préférentielle des activités : le Pôle Mer PACA et les autres activités de haute-technologie ou d'innovation ; localiser efficacement l'offre tertiaire ; adapter la logistique aux besoins de l'économie locale ; pour une armature commerciale équilibrée ; accompagner le développement des activités de santé ; assurer et pérenniser l'approvisionnement en matériaux de Provence Méditerranée.</p> <p>Pérenniser la capacité productive agricole : 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</p>	<p>L'objectif de qualité des zones économique est conservé, mais replacé dans les orientations relatives au cadre de vie</p> <p>L'objectif d'énoncer des localisations préférentielles par type d'activités est conservé</p> <p>Les orientations sur les grandes polarités commerciales périphériques : pas de nouvelle polarité commerciale, pas d'étalement ni de dispersion des grands commerces.</p> <p>L'objectif de pérenniser la capacité productive agricole est conservé, mais remonté dans les objectifs de l'ambition métropolitaine.</p>	<p>Le propos est largement restructuré, au regard des problématiques que sont 1/ le devenir des centres-villes 2/ le développement des activités tertiaires dans les zones d'activités économique et 3/ la nécessité de planifier un développement urbain vers plus de mixité fonctionnelle.</p> <p>Dans ce cadre, le SCoT 2 affiche les orientations suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Implanter les activités compatibles avec l'habitat dans les centres-villes, les quartiers de gares et les pôles tertiaires, maîtriser le développement le long des axes routiers. 2. Localiser les commerces dans les centres-villes et des polarités commerciales périphériques. Le SCoT 2 est plus précis dans la localisation des 5 grandes polarités commerciales périphériques du territoire. 3. Identifier les espaces dédiés à des activités particulières et/ou incompatibles avec l'habitat. 4. Développer les outils d'observation du développement économique. 5. Développer des schémas de développement économique.

	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.		
Répondre aux besoins en logements	<p>Produire un nombre suffisant de logements, principalement en cœur d'agglomération : un objectif annuel de 2 900 logements par an, dont 2 320 résidences principales ; une localisation à 60% dans TPM.</p> <p>Produire une offre de logements adaptés à la solvabilité et au profil des ménages, notamment des actifs : accroître et mieux répartir l'offre de logements sociaux, adapter la localisation des logements aux besoins des habitants.</p>	<p>L'objectif de recentrage à au moins 60% sur TPM est maintenu.</p> <p>Les grands objectifs de la politique de l'habitat consacre toujours l'objectif d'une production de logements varié, adapté à l'ensemble des besoins, dans l'objectif de reconstituer les parcours résidentiels et de retenir, voire d'attirer, les actifs et les familles dans le territoire.</p>	<p>Le SCoT 2 ajuste l'objectif de production de logements aux besoins, induit par la diminution de la taille des ménages, la volonté de renouer avec une croissance démographique maîtrisée (le territoire a connu une stagnation démographique durant la décennie écoulée) et en cohérence avec les ambitions de développement économique. L'objectif passe de 2 900 logements par an à 3 500 logements par an.</p> <p>En revanche, le territoire étant à présent constitué de 4 EPCI compétents en matière de PLH, le SCoT fixe des orientations générales en matière d'habitat et renvoie aux PLH le soin de préciser localement les objectifs chiffrés de production, ainsi que les objectifs de production de logements sociaux.</p> <p>Le SCoT précise ses orientations en termes d'amélioration et de réhabilitation du parc.</p>
Promouvoir une offre de transports en commun collectifs performantes	Offrir un système de transports collectifs métropolitain performant : développer et faciliter l'usage du train ; 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 ;	Le SCoT vise toujours à développer un réseau de transports collectifs métropolitain performant sur base des 3 réseaux que sont le TER, les autocars interurbain et le réseau Mistral de TPM. Il fixe toujours un objectif d'accroître l'intermodalité.	Le SCoT définit plus clairement les réseaux projetés et les ambitions associées, notamment en terme de cadencement ou de % de la population à desservir.

	<p>compléter les axes structurants de transports collectifs par une desserte de proximité ; assurer l'intermodalité.</p> <p>Adapter l'offre de stationnement aux différentes pratiques de la ville.</p> <p>Définir un véritable maillage des modes doux de déplacements.</p> <p>Les orientations relatives à l'amélioration de la desserte des principaux espaces de développement économique et touristique : améliorer la desserte en transports collectifs des principaux sites touristiques ; améliorer la desserte du Parc d'activité de Signes ; la desserte des espaces de développement de pôle Ouest et de l'espace économique de La Baou ; la desserte des espaces du pôle Est.</p>	<p>Cette orientation, au vu de la diversité des contextes, est renvoyée vers les PDU.</p> <p>L'objectif de doter le territoire d'un maillage complet d'infrastructures dédiées aux modes actifs est maintenu.</p>	<p>Sur le TER, il exprime clairement la volonté de mettre en œuvre un « RER toulonnais »</p> <p>La politique de l'intermodalité est beaucoup plus développée et détaillée, notamment sur le rôle des gares.</p> <p>Le SCoT fixe les objectifs pour le futur réseau urbain de Sud-Sainte-Baume.</p> <p>Deux nouveaux sujets sont abordés : le covoiturage et le développement des mobilités propres.</p> <p>Le SCoT 2 établi un schéma de principes d'un grand réseau cyclable à l'échelle de Provence Méditerranée, en posant comme objectif que chaque territoire se dote, sur base de ce schéma de principe, de son propre schéma cyclable.</p> <p>La description plus précise du réseau projeté permet d'inclure les espaces économiques dans les espaces devant être desservis par les transports en commun.</p>
--	---	---	--

	<p>La desserte des espaces de développement de l'entrée Ouest d'Hyères et la requalification de la voie Olbia.</p> <p>Achever le réseau autoroutier</p> <p>Améliorer le réseau de voiries locales : les principes généraux de l'amélioration du réseau de voirie locale ; les principaux projets.</p> <p>Réduire et mieux organiser les flux de transports de marchandises.</p>	<p>Ces objectifs sont maintenus et mis à jour.</p> <p>Ces objectifs sont maintenus et mis à jour.</p> <p>Ces objectifs sont maintenus et mis à jour.</p>	
--	---	--	--

6.3. PROMOUVOIR UN CADRE DE QUALITE

Rappel des objectifs et orientations SCoT 1		Objectifs et orientations SCoT 2	
		Ce qui est maintenu	Ce qui est ajouté / ce qui change
<p>Apaiser la ville</p>	<p>Promouvoir une ville plus douce et accueillante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • développer l'usage des modes doux • améliorer la qualité des espaces publics 	<p>L'objectif d'amélioration des espaces publics est conservé.</p>	<p>Le développement des « modes doux » est traité dans les orientations relatives aux déplacements.</p> <p>L'objectif d'amélioration des espaces publics est développé, en poursuivant les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des espaces publics qui (re)donnent une place majeure aux modes actifs, à la flânerie, aux personnes à mobilité réduite, aux enfants. • Des espaces publics qui embellissent le cadre de vie, protègent et développent

	Diminuer l'exposition aux nuisances et aux pollutions.	Objectif conservé.	<p>la nature en ville, luttent contre les effets d'îlots de chaleur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des espaces publics qui intègrent les ouvrages de lutte contre l'inondation, le ruissellement et la collecte des déchets. • Ajout d'orientations sur la qualité de • l'interface terre-mer.
Entretien d'une qualité paysagère au sein des espaces urbains	Préserver les sites d'intérêt bâtis d'intérêt paysager spécifique qui constituent en partie le patrimoine bâti de Provence Méditerranée	Objectif conservé.	<p>Listes des espaces complétés (village de Belgentier et anciennes bastides agricoles).</p> <p>Objectif complété en proposant une définition des entrées de villes et d'agglomération et en demandant aux PLU d'identifier clairement les espaces d'entrées de ville.</p> <p>Objectif complété par des orientations spécifiques aux opérations de renouvellement urbain.</p>
	Améliorer la qualité des entrées de ville et d'agglomération	Objectif conservé.	
	Favoriser l'intégration des réseaux secs aériens	Objectif conservé.	
	Améliorer la qualité des projets d'aménagements en s'inspirant du contexte paysager existant	Objectif conservé.	
	Aménager une armature de parcs et jardins	Objectif conservé.	

<p>Concevoir un mode de développement qui compose avec risques naturels et technologiques</p>	<p>Prendre en compte les risques naturels : le risque incendie, le risque inondation, prendre en compte le risque de mouvement de terrain, limiter l'érosion du trait de côte.</p> <p>Prendre en compte les risques technologiques</p>	<p>Objectif conservé</p> <p>Objectif conservé</p>	<p>Les objectifs sont complétés, notamment au regard des évolutions importantes concernant le risque inondation (SLGRI, TRI, SDAGE, SAGE ...)</p> <p>Les risques naturels littoraux sont traités dans le Volet Littoral et Maritime.</p>
<p>Gérer durablement les ressources du territoire et minimiser les impacts de l'activité humaine</p>	<p>Promouvoir des opérations d'aménagement environnementales.</p> <p>Une métropole attentive à ses ressources en eau.</p> <p>Préserver la qualité des milieux aquatiques et des eaux de baignades.</p> <p>Une métropole économe en énergie.</p>	<p>Objectif conservé</p> <p>Objectif conservé</p>	<p>Les objectifs sont complétés, notamment au regard des évolutions importantes concernant la ressource en eau (SDAGE, SAGE ...).</p> <p>Ces orientations sont traitées et développées dans le Volet littoral et maritime.</p> <p>Les objectifs en lien avec l'énergie font l'objet d'une grande orientation spécifique, liées aux orientations portant sur la cadre de vie. La nouvelle trame est la suivante :</p> <p>« Orientations relatives à la transition énergétique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accroître la connaissance

	<p>Une métropole qui assume de manière durable sa production de déchets.</p> <p>Assurer et pérenniser l’approvisionnement en matériaux de Provence Méditerranée.</p>	<p>Objectif conservé</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accroître la sobriété énergétique et réduire les émissions de GES du territoire <ul style="list-style-type: none"> ○ Réduire la consommation énergétique des bâtiments ○ Réduire la consommation énergétique et les émissions de GES des transports • Développer la production d’énergies renouvelables <ul style="list-style-type: none"> ○ Accroître la production locale d’électricité ○ Développer des solutions de substitution à l’électricité pour la production de chaleur et de source de rafraîchissement. <p>Les objectifs sont complétés et développés, avec notamment l’objectif de mise en place des filières de valorisation structurées dans une optique d’économie circulaire et des principes de localisation et de conditions d’implantations des équipements liés à la gestion des déchets.</p>
--	--	--------------------------	--

7. MODIFICATIONS SPECIFIQUES INDUITE PAR L'ENTREE DE LA COMMUNE DE CUERS DANS LE PERIMETRE DU SCoT

L'intégration de la commune de Cuers a nécessité des modifications du SCoT concernant :

- L'identification du réseau Vert, Bleu et Jaune :
 - Réseau vert : Le versant occidental du massif des Barres de Cuers (Pilon de Saint Clément, Collet de la Mayon...), le Vallon de la Foux et le massif de la Peyranne, pour son intérêt écologique et paysager participant au grand cadre naturel de la Haute Vallée du Gapeau ;
 - Réseau jaune : La plaine viticole de Plan de Saint-Martin aux Veys, située entre la voie ferrée à l'est, les espaces collinaires de la barre de Cuers au nord, le ruisseau du Meige Pan et les buttes de l'Adrech des Défens et du Puy au sud. Les espaces agricoles de l'Allamande, situés sur les piémonts est de la barre de Cuers. Les espaces viticoles de la plaine de Cuers-Pierrefeu, situés entre la voie ferrée à l'ouest, la chaîne de la Bouisse et des Pousselons et le mont Redon au sud, les espaces urbanisés de Pierrefeu-du-Var et les piémonts du massif des Maures et le Réal Martin à l'est, et l'A57.
 - Coupure agro-naturelle : Les espaces agricoles de la dépression permienne entre Cuers et Pierrefeu (I)
 - Sites d'intérêt paysager spécifique : Les Barres de Cuers, qui dominent la plaine agricole et forment un majestueux belvédère marquant fortement l'identité paysagère des lieux (22).
- Dans l'organisation multipolaire du territoire : identification de Cuers comme « pôle intercommunal ».
- Dans les orientations relatives au transport :
 - rôle de la gare de Cuers comme « gare de bassin » (au même titre que Sollies-Pont : organisation du rabattement voiture) ;
 - ligne de Car à Haut Niveau de Service de Cuers à TPM en passant par Sollies-Pont et La Farlède ;
 - le principe d'un aménagement cyclable de Cuers à Pierrefeu et de Cuers à Sollies-Pont ;
 - la reconfiguration de l'échangeur de Cuers-Sud ;
 - l'aire de covoiturage de Cuers-les Défens à agrandir.

8. MODIFICATION INDUITE PAR L'ÉLABORATION DU « VOLET LITTORAL ET MARITIME » VALANT SCHEMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER

Le « Volet Littoral et Maritime » du SCoT, valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer est un ajout majeur du SCoT 2 par rapport au SCoT 1.

Fruit d'une démarche volontaire des élus du SCoT, il vise à (délibération du 7 décembre 2012, reprise dans la délibération du 14 juin 2013) :

- Mieux connaître les usages du littoral, terrestre et marin.
- Identifier les intérêts en présence et les concilier.
- Appréhender les problèmes d'environnement, leur interaction et le moyen de mettre en place des protections adaptées.
- Répondre à l'objectif d'une gestion intégrée des zones côtières.
- Harmoniser et mettre en cohérence les différentes politiques s'exerçant dans cet espace (contrats de baie, NATURA 2000 en mer, aires marines protégées, démarches portuaires ...). Loin d'être concurrentes, ces démarches pour la plupart « sectorielles » soit au regard de leurs objectifs soit au regard de leur champ géographique, vont d'intégrer dans le volet littoral et maritime du SCoT qui est un document de planification générale.
- Disposer d'un cadre de référence pour les différents décideurs publics non seulement en ce qui concerne les décisions d'urbanisme (PLU, permis de construire), mais aussi celles relatives aux usages du domaine public maritime, terrestre et marin (création de port, concessions de plages, etc.)
- Clarifier l'application des dispositions de la loi Littoral, notamment en ce qui concerne les espaces marins à préserver.
- Mettre en place une stratégie de gestion des espaces compris dans le périmètre sur la base d'une vision globale et commune entre les acteurs publics concernés et en concertation avec les acteurs privés.

Dans le cadre donné par les articles R 141-9 et L 141-25 du Code de l'Urbanisme, ainsi que les dispositions prévues par le décret n°86-1252 du 5 décembre 1986, le « Volet Littoral et Maritime » du SCoT se compose des pièces suivantes :

- Le « Rapport », comprenant :
 - Les conditions de l'utilisation de l'espace marin.
 - L'évaluation environnementale.
 - L'explication des mesures et orientations retenues.
 - Les mesures et orientations.
- Les documents graphiques
 - Les caractéristiques du milieu marin.
 - L'utilisation des espaces maritimes et terrestres.
 - La vocation des différents secteurs.
 - Les espaces bénéficiant d'une protection particulière.
 - L'emplacement des équipements existants et prévus.
- Les annexes
 - Caractérisation des aléas naturels littoraux, évaluation des enjeux et prospection des sols sableux sous-marins.
 - Note sur la qualité des eaux.
 - Liste des études réalisées.
 - Liste des plages.
 - Définition des espaces à préserver au titre de la loi littoral.

9. DESCRIPTION DES CONDITIONS D'UTILISATION DE L'ESPACE MARIN ET TERRESTRE DU LITTORAL, PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE CE MILIEU ET EXPLICATIONS DES ORIENTATIONS RETENUES, DE PROTECTION ET D'EQUIPEMENTS

Le rapport de présentation est complété, au titre de l'article R141-5 du Code de l'Urbanisme, au sein du « Rapport » du Chapitre Individualisé Valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer dit « Volet Littoral et Maritime » par les deux documents suivants :

- R1 « Description de la situation existante : Contexte et constats, perspectives d'évolution du milieu, conditions de l'utilisation de l'espace marin et littoral » ;
- R2 « Définition et justification des orientations retenues en matière de développement, de protection et d'équipement ».