

Toulon le 10 juin 2009

**Remarques de la Fédération MART
Sur le Scot Provence Méditerranée
mis à l'enquête publique**

Rapport de présentation.

Ce document important (plus de 350 pages) semble complet sur les sujets analysés en rapport avec le document d'urbanisme qu'il veut être. S'agissant d'un état des lieux permettant un constat et dans beaucoup de cas devant permettre des prolongations de tendances, il nous paraît contenir beaucoup de données obsolètes :

- Démographie il est fait référence au RGP de 1999 (déjà 10 ans) des données du RGP de 2006 sont disponibles depuis quelques temps. Pour les prolongations de tendances les données sont prises entre 1990 et 1999, soit avec un recul de 20 ans (projections des actifs retraités). Ceci nous fait douter du réalisme de ces projections.
- Pour les emplois, l'interrogation des employeurs importants aurait permis d'avoir des chiffres plus à jour (Base navale 15000 en 2006) .
- L'évolution de l'occupation du sol est faite entre 1972 et 2003, elle aurait pu être mesurée jusqu'en 2007 grâce à GEOPORTAIL ou GOOGLE.
- L'évolution des surfaces commerciales est faite entre 1992 et 2002 la commission départementale d'urbanisme commercial devrait pouvoir donner des renseignements beaucoup plus récents.
- Les chiffres des logements sociaux sont ceux de 2005, les bailleurs sociaux ont surement des chiffres plus à jour.
- La pollution de l'air, élément majeur du cadre de vie est traitée sommairement avec des chiffres obsolètes : oxyde d'azote en 2001, NOX en 1999, etc..
- Pour les déchets, il est noté que le plan départemental de gestion des déchets BTP étant en cours de révision (il date de 2003) et qu'il n'y a pas de solutions préconisées dans le schéma départemental des déchets ménagers, alors le Scot n'indique rien !! C'est inadmissible alors que l'on connaît les problèmes depuis un certain temps : 2^{ème} tube à Toulon, 2^{ème} unité de traitement des déchets ménagers.
- Dans le cadre du changement climatique n'évoque pas le problème de l'élévation du niveau de la mer (300 km de côtes)
- Sur les eaux pluviales il est dit qu'il n'y a aucun bilan et une gestion défectueuse, pour autant ces constatations ne sont pas reprises dans le PADD et le DOG
- Le contrat de baie de Toulon est mal traité et on ne parle pas des bassins versants du Las et de l'Eygoutier, mal traité. N'est pas cité le contrat de baie des Îles d'Or
- Sur l'érosion du littoral, le constat est optimiste et ne correspond pas à la réalité, il s'arrête d'ailleurs en 1998 (il y a 11 ans). Exemples de zones à forte

érosion : Pointe de Carqueiranne, littoral cap Brun et sentier des douaniers, Jonquet A la Seyne, Coudoulières à St.Mandrier, etc..

- Ne donne aucune précision sur les surfaces artificialisée le long des 300 km de côtes et des 14 communes littorales avec 323 hectares artificialisés.
- A propos des incidences du Scot sur la consommation d'espace, sur le cadre de vie, sur l'agriculture, sur les espaces naturels, les extensions apparaissent sur des cartes avec des « pixels » (10 hectares) Ces représentations cartographiques sont beaucoup trop sommaires pour indiquer les atteintes directes et indirectes.
- Sur les capacités d'accueil il est possible de dire beaucoup de choses : en premier lieu les capacités résiduelles des POS et PLU ne sont pas données, ainsi que les possibilités de densification des zones urbaines. Il n'est pas pris en compte la population estivale qui dans certaines communes littorales double ou triple la population normale.
- Le calcul des 1050 hectares nécessaires pour le développement futur ne prend en compte que des terrains de plus de 5 hectares or faire « la ville sur la ville » suppose aussi l'utilisation de petits terrains . Ainsi dans le tableau de recensement de ces terrains on ne trouve pas la ville de Toulon.
- L'adéquation entre les ressources et la capacité d'accueil n'est pas faite quantitativement pour l'eau, les déchets , l'électricité, les logements.
- En terme d'agriculture, l'impact des terres maraîchères péri urbaines n'est pas fait, pourtant c'est important car rapprochant les lieux de consommation des lieux de production.

En conclusion, pour le rapport de présentation, nous dirons que les 8 constats fait sur le territoire du Scot expriment bien la réalité et que beaucoup de données sont obsolètes et faussent donc les prolongations de tendances.

P.A.D.D

Le PADD doit répondre aux défis permettant de corriger les constats fait dans le rapport de présentation et surtout se placer dans une optique de développement durable. Ce n'est pas le cas, en particulier pour ce qui concerne le littoral, les économies d'énergie et les transports.

- Pour le littoral il faut signaler l'absence du « bleu » dans les réseaux vert bleu et jaune. Le volet maritime est repoussé à l'établissement ultérieur d'un Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM). Pour un Scot côtier cela est quelque peu « gênant ». En ce qui concerne l'application de la loi littoral, le Scot omet de nombreux « espaces remarquables », donne une mauvaise et incomplète définition des « espaces proches du rivage, ne définit pas les zones en continuité avec les agglomérations et villages existants. Il ne définit pas cartographiquement les « coupures d'urbanisation » et ne montre pas leur disparition par grignotage périphérique.
- Pour les transports il n'insiste pas sur les rapports entre transports collectifs et économie d'énergie. Pour les TER n'explicite pas le positionnement de nouvelles gares et les liaisons inter modales entre système de transport. Il ne prend pas en compte la LGV avec 2 hypothèses : l'une passant à Toulon, l'autre n'y passant pas ; dans le 2^{ème} cas il faudrait en tirer les effets pour l'ambition métropolitaine.

En conclusion le PADD n'affirme pas d'ambitions fortes en terme de littoral et transport, se contentant d'aligner des objectifs valables mais semblant totalement irréalistes si l'on considère les tendances actuelles et surtout en ne donnant aucun exemples d'applications.

Le document d'Orientations Générales (DOG)

Orientation 1 : Ménager le territoire

- Réaffirme le réseau « vert, bleu et jaune » mais toujours orphelin du « bleu » ce qui empêche toute approche terre/mer ce qui ne permet pas d'orienter valablement les 14 communes côtières du Scot.
- N'identifie pas les bassins versants en tant qu'entité, ce qui ne permet pas de promouvoir une politique cohérente de l'amont vers l'aval.
- Evoque superficiellement l'agriculture péri urbaine maraichère ce qui empêche de voir les avantages de rapprocher les lieux de consommation des lieux de production.
- Minimise l'impact des sites d'extension (pixels sur la cartographie) évitant ainsi de parler de leurs effets directs et secondaires sur l'agriculture et les espaces naturels.
- Utilise une cartographie très imprécise.

Orientation 2 : Afficher les axes de développement de l'aire toulonnaise

- S'appuie sur des développements traditionnels : la Défense, qui a tendance à décliner. Peut être faudrait il envisager ses possibles transformations dans les prochaines décennies
- Le « Grand Projet Rade » semble une addition de coups partis : l'axe des gares à Toulon, la BAN à St .Mandrier, la baie du Lazaret(serait-ce les 200 tonnes de poissons des aquaculteurs ?) les espaces portuaires, les centres villes ...C'est un projet creux, sans ambition. Un projet nouveau est cité avec l'implantation, à Ollioules du Pôle mer et d'une cité de la mer en bordure d'autoroute !
- En ce qui concerne l'université, le seuil de 10000 étudiants est difficile à atteindre, la liaison entre la Garde et Toulon permettant des implantations universitaires dans Toulon, n'est pas prête d'être faite, les élus ont laissés partir un « master de biologie marine » de la Seyne à Lyon, etc....
- Les transports de marchandises sont oubliés dans ce Scot, en particulier avec le développement de plateformes logistiques qui sont des éléments clé du développement économique sur un territoire très contraignant. Il est bien noté une plateforme à la Farlède, mais rien à l'ouest de Toulon. L'axe des gares défini comme la centralité métropolitaine mériterait un développement important et l'affirmation d'une politique foncière volontariste.
- Le développement touristique ne s'appuie sur aucune proposition d'équipements moteurs ou de vocation s'appuyant , par exemple sur le patrimoine.
- Parle d'un TCSP pour le transport collectif lourd allant du Pradet à St.Mandrier, alors que le PDU ^parle explicitement d'un tramway.

Orientation 3 : Apaiser la ville.

- Une suite d'objectifs sur les quels on ne peut qu'être d'accord

- Peu de propositions en terme d'économie d'énergie : bâtiments publics en HQE , récupération des eaux de toiture (1m2 de toiture= 10litres d'eau) , économie sur l'éclairage public, etc.
- Sur le bruit, aurait du être proposer des commissions mixtes élus , comités de quartier, professionnels pour réduire le bruit dans les quartiers (cela existe à la Seyne.
- Sur le patrimoine mise en valeur du patrimoine bâti (Vauban à Toulon...) et maritime, etc....

Conclusion sur le DOG

Il propose un schéma multipolaire reproduisant ce qui existe aujourd'hui, 3 pôles sur l'aire toulonnaise et un pôle à Hyères. Nous nous demandons pourquoi Six Fours(plus de 30000 habitants) n'est pas intégré dans le pôle ouest ? Cela a des conséquences au niveau de la 1^{ère} ligne de TCSP qui va à port Pin Roland bien desservi par les navettes maritimes et non à Six Fours.

Aucune explications n'est donnée sur le pourquoi et les caractéristique s des pôles secondaires.

Nous aimerions avoir des explications sur les très forts développements à Ollioules dans le secteur de la Cagnarde et dans la vallée du Gapeau au nord de Sollies Pont.

Conclusion générale

Son mérite : être le premier document d'urbanisme à l'échelle de ce territoire, donc un document dont on attend beaucoup, surtout sur un territoire aussi sensible.

Malheureusement nous sommes obligé de constater qu'il y a une rupture entre le rapport de présentation et les autres documents : PADD et DOG . Les constats dans le rapport de présentation, malgré ses imperfections, expriment la réalité, nous aurions voulu que dans le PADD et le DOG on retrouve des corrections à ces constats. Nous ne les retrouvons que très partiellement, avec une série d'objectifs valables en soit mais sans réelles propositions d'applications.

Le Scot reporte à plus tard et dans un autre contexte le volet maritime, cela ne peut s'accepter sur un territoire avec 300 km de côtes et où 14 communes du Scot sont des communes littorales.

Jean Ecochard Président de la Fédération MART