

- 8 -

PROJET D'AMENAGEMENT  
ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE : UN TERRITOIRE QUI S'IMPOSE DANS SON ENVIRONNEMENT REGIONAL ET QUI TIRE PARTI DE SES ATOUTS « POUR VIVRE ET TRAVAILLER DIFFEREMMENT EN PROVENCE VERTE-VERDON, AUJOURD'HUI ET DEMAIN »</b> .....	<b>797</b>
<b>I. AFFIRMER L'EQUILIBRE DES CENTRALITES</b> .....	<b>801</b>
<b>I.1. UNE ARMATURE URBAINE CLAIRE ET ASSUMEE</b> .....	<b>801</b>
<b>I.2. MIEUX SE DEPLACER, ETRE MIEUX RELIES</b> .....	<b>805</b>
<i>I.2.1. Interconnecter les transports avec le territoire régional</i> .....	<i>805</i>
<i>I.2.2. Promouvoir un système de transport hiérarchisé sur l'armature territoriale</i> .....	<i>806</i>
<i>I.2.3. Remettre les déplacements au cœur des politiques d'aménagement</i> .....	<i>807</i>
<i>I.2.4. Déployer l'infrastructure numérique</i> .....	<i>807</i>
<b>II. AMENAGER LE TERRITOIRE PAR UN DEVELOPPEMENT URBAIN RAISONNE</b> .....	<b>808</b>
<b>II.1. REAFFIRMER LE CARACTERE STRUCTURANT DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES DANS LE PROJET DE DEVELOPPEMENT</b> ..	<b>808</b>
<i>II.1.1. Consolider la Trame Verte et Bleue du territoire en limitant les impacts de l'urbanisation sur les ressources et les espaces naturels</i> .....	<i>808</i>
<i>II.1.2. Préserver et valoriser l'enveloppe foncière agricole</i> .....	<i>808</i>
<b>II.2. ACCROITRE LA MAITRISE DE L'URBANISATION</b> .....	<b>809</b>
<i>II.2.1. Cibler le développement et viser une réduction de la consommation d'espace</i> .....	<i>809</i>
<i>II.2.2. Privilégier une urbanisation plus compacte</i> .....	<i>809</i>
<i>II.2.3. Accroître la qualité des projets et des aménagements</i> .....	<i>810</i>
<b>III. METTRE EN ŒUVRE UN DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL AU SERVICE D'UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, SOLIDAIRE ET DURABLE</b> .....	<b>810</b>
<b>III.1. MAITRISE LES CONDITIONS D'ACCUEIL DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE</b> .....	<b>810</b>
<i>III.1.1. S'appuyer sur l'armature urbaine pour répartir la croissance démographique</i> .....	<i>811</i>
<i>III.1.2. Apporter une réponse adaptée aux besoins en logements</i> .....	<i>811</i>
<i>III.1.3. Structurer les équipements et services du territoire dans une logique de cohésion et de complémentarité territoriale</i> .....	<i>812</i>
<b>IV. REALISER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AMBITIEUX</b> .....	<b>813</b>
<b>IV.1. DEVELOPPER UN TOURISME MOTEUR ECONOMIQUE ET RESPONSABLE</b> .....	<b>814</b>
<i>IV.1.1. Valoriser le cadre de vie, le patrimoine et l'environnement</i> .....	<i>814</i>
<i>IV.1.2. Structurer l'action touristique</i> .....	<i>814</i>
<b>IV.2. FAVORISER LA DIVERSITE DES ACTIVITES ET PRODUCTIONS AGRICOLES ET SYLVICOLES, RENFORCER LEUR COMPETITIVITE</b> .	<b>815</b>
<i>IV.2.1. Accompagner le développement de la filière bois</i> .....	<i>815</i>
<i>IV.2.2. Conforter et diversifier l'activité économique agricole</i> .....	<i>815</i>
<b>IV.3. VALORISER LES SOURCES D'ENERGIES RENOUVELABLES</b> .....	<b>816</b>
<b>IV.4. PROFITER DE L'EFFET LEVIER DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE EN TERMES D'ECONOMIE RESIDENTIELLE</b> .....	<b>816</b>
<b>IV.5. CIBLER LE DEVELOPPEMENT DE LA FORMATION AUTOUR DES FILIERES LOCALES</b> .....	<b>816</b>

<b>IV.6. TIRER PARTI DU POSITIONNEMENT GEOGRAPHIQUE PERIURBAIN DE PROVENCE VERTE-VERDON.....</b>	<b>817</b>
<b>IV.7. RENFORCER LES ESPACES ECONOMIQUES DU TERRITOIRE.....</b>	<b>817</b>
<i>IV.7.1. Anticiper le besoin en nouveaux espaces économiques.....</i>	<i>817</i>
<i>IV.7.2. Renforcer et hiérarchiser le réseau des zones d'activités économiques.....</i>	<i>817</i>
<b>IV.8. ACCOMPAGNER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ATTRACTIF ET COMPETITIF.....</b>	<b>818</b>
<b>IV.9. TENDRE A L'EQUILIBRE DU TERRITOIRE PAR UNE GEOGRAPHIE DES COMMERCES A L'ECHELLE DES BESOINS.....</b>	<b>819</b>
<i>IV.9.1. Des implantations commerciales en renforcement de l'armature urbaine.....</i>	<i>819</i>
<i>IV.9.2. Des implantations commerciales bien intégrées à la ville.....</i>	<i>819</i>
<b>V. RESPECTER ET VALORISER LES RESSOURCES EXCEPTIONNELLES DE PROVENCE VERTE-VERDON, OFFRIR AUX POPULATIONS UN ENVIRONNEMENT SAIN.....</b>	<b>820</b>
<b>V.1. LE MAINTIEN D'UNE TRAME VERTE ET BLEUE FONCTIONNELLE ET BIEN CONSERVEE.....</b>	<b>820</b>
<b>V.2. LE MAINTIEN ET LA VALORISATION DE LA QUALITE DES PAYSAGES.....</b>	<b>821</b>
<b>V.3. L'AMELIORATION DU BILAN ENERGETIQUE DU TERRITOIRE.....</b>	<b>821</b>
<b>V.4. L'AGRICULTURE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT ET FACTEUR D'IDENTITE PAYSAGERE.....</b>	<b>821</b>
<b>V.5. LA PRESERVATION DES RESSOURCES.....</b>	<b>822</b>
<i>V.5.1. La ressource en eau.....</i>	<i>822</i>
<i>V.5.2. La ressource en granulats.....</i>	<i>822</i>
<b>V.6. LA REDUCTION DES RISQUES ET DES NUISANCES.....</b>	<b>823</b>
<i>V.6.1. Limiter le risque incendie.....</i>	<i>823</i>
<i>V.6.2. Anticiper sur le risque inondation.....</i>	<i>823</i>
<i>V.6.3. Tendre au traitement performant des eaux usées.....</i>	<i>823</i>
<i>V.6.4. Améliorer la gestion des eaux pluviales.....</i>	<i>824</i>
<i>V.6.5. Optimiser la gestion des déchets dans une logique de prévention et de proximité.....</i>	<i>824</i>
<i>V.6.6. Réduire la vulnérabilité du territoire au changement climatique.....</i>	<i>824</i>
<i>V.6.7. Réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores.....</i>	<i>825</i>
<i>V.6.8. La prévention de la pollution des sols.....</i>	<i>825</i>
<b>VI. CONCLUSION DU PADD.....</b>	<b>825</b>

### **Cadre réglementaire**

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) en tant qu'élément constitutif du SCoT est défini ainsi par l'article L122-2-1 du Code de l'urbanisme :

« Le projet d'aménagement et de développement durable fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. »

Et Article L141-4 du Code de l'urbanisme :

« Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.

Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale prend en compte la charte de développement du pays. »

## PREAMBULE : UN TERRITOIRE QUI S'IMPOSE DANS SON ENVIRONNEMENT REGIONAL ET QUI TIRE PARTI DE SES ATOUTS « POUR VIVRE ET TRAVAILLER DIFFEREMMENT EN PROVENCE VERTE-VERDON, AUJOURD'HUI ET DEMAIN »

Le territoire de la Provence Verte-Verdon est en constante évolution depuis 30 ans. Il a connu une longue histoire agricole qui se poursuit encore, des épisodes industriels et de nombreuses vagues de migrations qui l'ont enrichi de savoir-faire et de compétences nouvelles. Ce territoire, aujourd'hui « **périurbain** », dépend pour beaucoup des décisions et actions qui lui sont extérieures. Aussi, a-t-il choisi d'élaborer un projet qui lui est propre et qui a pour but de « **Vivre et travailler différemment en Provence Verte-Verdon, aujourd'hui et demain** ».

Ce choix d'une inversion des regards, d'une inversion des tendances, est celui d'une prise en main de ses potentiels afin de se structurer autour d'un projet de développement partagé et concerté. Ce choix permet d'envisager une position plus enviable que celui de « *territoire à la marge de ...* ».

Ce Projet d'Aménagement et de Développement Durable a pour ambition de donner à la Provence Verte-Verdon un véritable rôle à l'échelle régionale, d'en faire un partenaire des grandes agglomérations voisines.

La position géographique de la Provence Verte-Verdon au voisinage direct des agglomérations urbaines d'Aix-en-Provence, Marseille, Aubagne, Toulon, du CEA Cadarache et ITER (Saint-Paul-les-Durance, 13) et de Manosque entraîne des enjeux forts à l'échelle régionale. Ces enjeux concernent :

- L'économie, fortement dépendante des bassins d'emplois et de vie voisins ;
- La pression démographique subie par ce territoire depuis 30 ans et ses conséquences sur les migrations journalières domicile/travail, la prédominance de l'habitat individuel et diffus, la pression sur les milieux naturels et agricoles ;
- Les potentiels énergétiques suscitant une multitude de projets.

La Provence Verte-Verdon est **un espace d'expansion résidentielle des territoires urbains voisins**. La Provence Verte-Verdon entend ne plus subir la croissance démographique mais en faire un atout par l'anticipation et la maîtrise des impacts qu'elle induit :

- Par une organisation du territoire, cohérente et équilibrée, anticipant l'accueil de la population nouvelle. L'objectif soutenable de croissance démographique est plus modéré qu'une évolution au fil de l'eau ;
- Par la prise en compte du levier que représente la croissance de la population en termes d'emplois et des compétences humaines qui s'installent, des marchés qui se créent et par l'atteinte de seuils démographiques qui permettent de se doter de nouveaux équipements;

- Par l'organisation des formes de dépendance déjà en œuvre, en particulier du point de vue des migrations domicile/travail, donc des déplacements, et par le développement d'une offre de transports adaptée.

La Provence Verte-Verdon est voulue comme **un espace de développement économique** sur les axes Italie/Espagne et couloir rhodanien, centrales entre les métropoles d'Aix-Marseille et de Nice et connectée à l'axe Durancien et aux Alpes.

La Provence Verte-Verdon entend tirer profit de cette position géographique au travers de :

- Son positionnement privilégié et sa bonne accessibilité qui permettent l'implantation d'entreprises ayant des marchés à l'est et à l'ouest de PACA. La proximité d'Aix-en-Provence, porte d'entrée régionale des flux économiques, doit être vue comme un atout, tout comme le développement de l'activité portée par ITER.
- La valorisation de ses qualités intrinsèques au-delà de son foncier et de son positionnement géographique : avec le renforcement de l'économie agricole, le potentiel de développement touristique, la capacité de contribuer significativement au développement des énergies renouvelables à l'échelle régionale, et la volonté de tirer profit du développement de filières issues des pôles de compétitivité et d'excellence régionaux.

La Provence Verte-Verdon est **un espace emblématique de la Provence** connue internationalement. Elle entend valoriser ses potentiels en :

- Mettant en scène le patrimoine architectural, urbain, culturel, industriel, agricole et naturel de ses villes et villages ;
- S'inscrivant dans les étapes et monuments de la Provence, aux frontières de grands vecteurs d'attraction touristique de niveau national et international (Gorges du Verdon, Pays d'Aix et Ste Victoire, Calanques, Côte d'Azur...);
- Préservant et mettant en valeur ses ressources et compétences humaines, ses espaces naturels, forestiers, agricoles et ses ressources naturelles.

Ce PADD tient compte de la Charte de développement du Pays de la Provence Verte de décembre 2004, de la Charte du PNR de la Sainte Baume, de la Charte du PNR du Verdon. Les périmètres du Pays et du SCoT, arrêtés en 2003, sont identiques. Le SCoT a été approuvé le 21 janvier 2014 au terme d'une forte implication des élus et d'une forte mobilisation des partenaires publics, privés et socio-professionnels du territoire.

Le SCoT a connu des modifications de son périmètre après son approbation.

En juillet 2014 :

- création de la Communauté de communes de Provence Verdon issue de la fusion des Communautés de communes de Provence d'Argens en Verdon (déjà incluse au périmètre de SCoT) et de la Communauté de communes de Verdon Mont Major. Ce qui a ajouté au

périmètre de SCoT les communes de Rians, d'Artigues, de Saint Julien le Montagnier, de Ginasservis, La Verdière ;

- sortie de la Communauté de communes Comté de Provence de Saint Antonin du Var pour rejoindre le SCoT de la Dracénie;

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017 :

- Création de la Communauté d'Agglomération Provence Verte par fusion des communautés de communes du Comté de Provence, de Sainte Baume Mont Aurélien, du Val d'Issole.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 le périmètre du SCoT comprend 43 communes réparties en 2 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (cf Carte) :

- La Communauté d'agglomération Provence Verte
- La Communauté de communes Provence Verdon

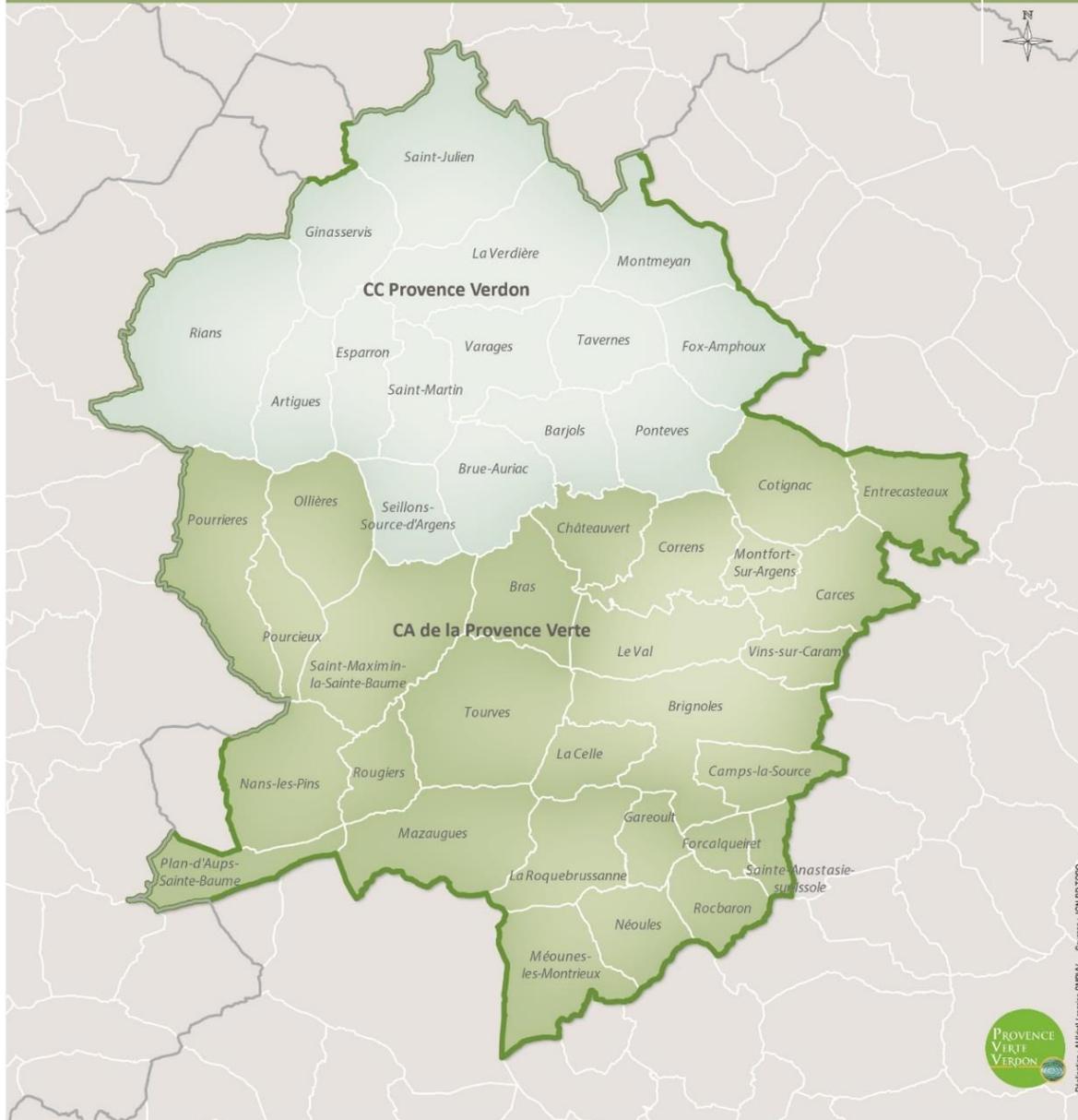


Figure 1 : Périmètre du SCoT Provence Verte Verdon

L'ambition du Pays est de : « **Construire un territoire vivant autour de l'excellence de ses produits, de la qualité du son cadre de vie, de la préservation et la valorisation de ses ressources et l'anticipation des besoins à venir.** »

Pour atteindre cette finalité, cinq axes stratégiques ont été définis :

- Affirmer l'équilibre des centralités
- Aménager le territoire par un développement urbain raisonné
- Mettre en œuvre un développement résidentiel au service d'un territoire dynamique, solidaire et durable
- Procéder à un développement économique ambitieux
- Respecter et valoriser les ressources exceptionnelles de Provence Verte-Verdon et offrir aux populations un environnement sain

## I. AFFIRMER L'EQUILIBRE DES CENTRALITES

La vitesse du développement de la Provence Verte-Verdon résulte de l'arrivée massive d'une population cherchant d'abord une implantation résidentielle. Cette pression démographique s'est faite au gré des possibilités d'urbanisation, souvent en partant des frontières avec les grands territoires voisins et remontant les axes routiers reliant la Provence Verte-Verdon aux bassins de vie et d'emplois voisins.

Cette logique de développement s'est faite sans anticipation et choix collectifs de localisation et sans que le niveau d'emplois et de services suive cette croissance. Elle a conduit à une dilution des centralités et à l'affaiblissement des logiques de proximité, sous l'impact du « tout automobile ».

La Provence Verte-Verdon ambitionne d'organiser son développement au service d'une armature claire et assumée avec la perspective pour chaque habitant et usager du territoire d'être mieux relié et de mieux se déplacer.

### I.1. UNE ARMATURE URBAINE CLAIRE ET ASSUMEE

Le SCoT constate que les communes n'ont pas toutes le même rôle dans le fonctionnement interne du territoire ni même dans les liens qui les unissent aux territoires voisins. Ceci tient à leur localisation géographique tout autant qu'à leur rayonnement. Ce rayonnement est fonction du niveau des équipements et services publics et privés au sein des communes (économiques, administratifs, et commerciaux, de loisirs, culturels ...) et fonction également de leur taille, de leur accessibilité... Ces équipements et services constituent autant de motifs de déplacement de la population.

Il s'agit de conforter l'armature urbaine de la Provence Verte-Verdon au travers des bassins de vie existants :

- pour rééquilibrer le développement de son territoire sans logique de subordination d'une commune à une autre. Ce qui est poursuivi est la sortie d'une logique concurrentielle ou d'un

fonctionnement opportuniste des communes pour orienter le territoire, dans son ensemble, vers une logique de complémentarité des politiques publiques et des investissements publics et/ou privés.

- Pour renforcer l'autonomie des bassins de vie par une implantation des services et équipements adaptés aux besoins de proximité afin d'améliorer la qualité de vie et de limiter les déplacements.

**La Provence Verte-Verdon est constituée de 6 bassins de vie** qui sont à conforter du point de vue de l'emploi, du commerce et des équipements. Ces bassins de vie sont ceux dans lesquels les habitants font l'essentiel de leurs déplacements quotidiens. L'armature urbaine de la Provence Verte-Verdon se construit sur les bassins de vie de Brignoles, de Saint Maximin, du Val d'Issole, de Carcès, de Barjols, de Rians.

Au sein de chaque bassin de vie, chaque commune a un rôle à jouer en fonction de sa taille démographique, de son offre de services, de commerces, d'équipements, de son niveau d'emplois et de son potentiel de développement :

- Les communes de **Brignoles et de St-Maximin** sont à la fois centrales dans leur bassin de vie et dans toute la Provence Verte-Verdon. Leurs niveaux d'équipements, de commerces, d'emplois leur confèrent le **statut de villes-centres**.
- Les communes de **Barjols, Carcès, Rians, et Garéoult-Rocbaron** relaient l'ensemble du développement du territoire à l'échelle de leur bassin de vie dont elles sont le centre d'attraction. Elles ont le **statut de villes-relais**.
- Les communes de **Camps la Source, La Celle, Pourrières, Tourves, Le Val** ont le **statut de communes d'appui au développement**.
- **Les autres communes** bouclant le maillage du territoire et disposant d'une offre de proximité quotidienne garante de la qualité de vie ont le statut de « **bourgs** ». Certains de ces bourgs appartiennent à deux bassins en raison de la proximité avec 2 villes-centres ou de 2 communes relais.

**La logique d'implantation de la croissance démographique** tiendra compte à la fois du poids démographique de chaque bassin dans l'ensemble de la Provence Verte-Verdon et du poids de chaque commune dans son bassin de vie.

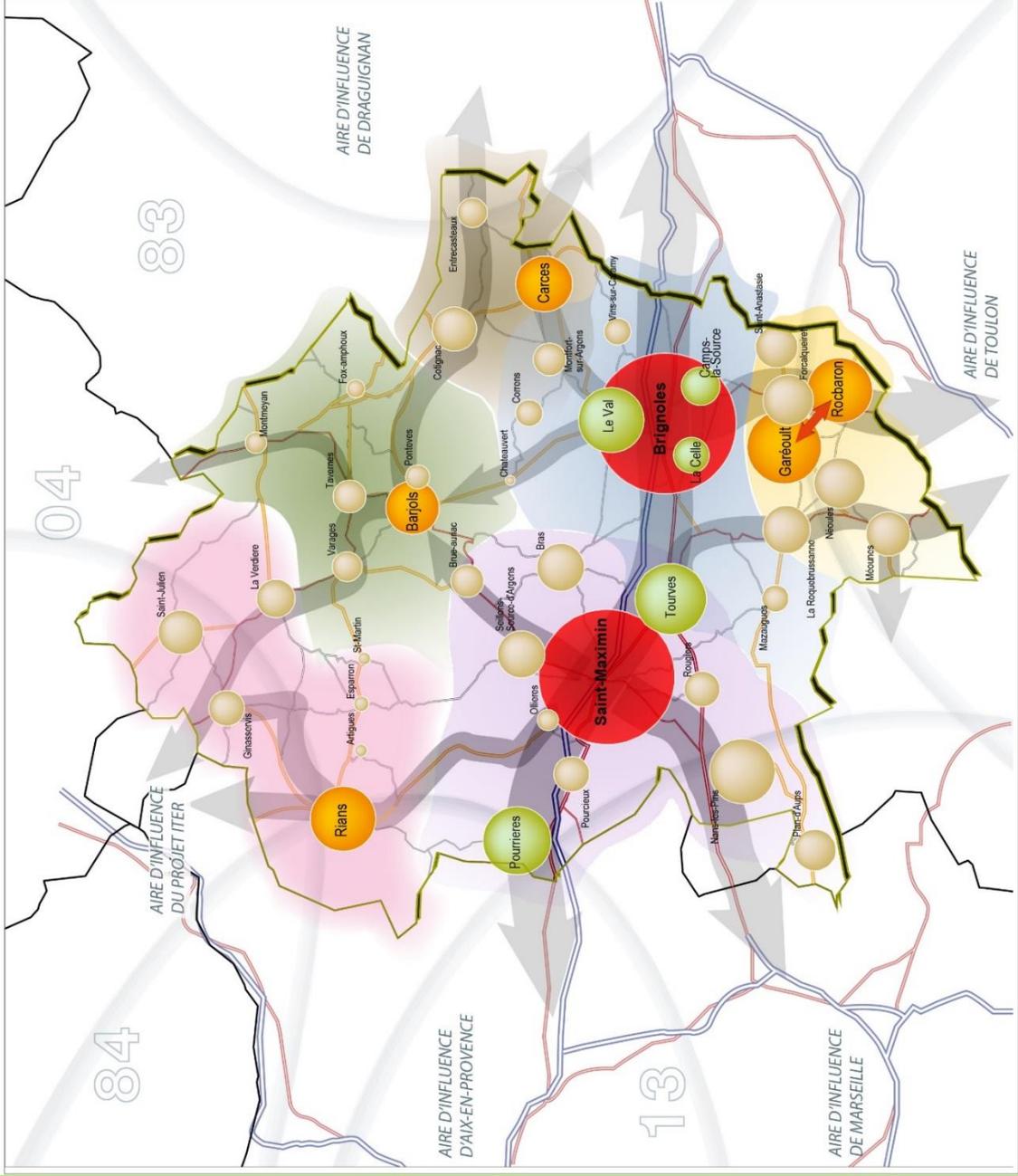
**L'ambition du SCoT est de renforcer les niveaux de centralités** et les fonctions associées. Les objectifs de renforcement de la trame urbaine sont les suivants :

- **Fortifier le développement de la Provence Verte-Verdon** en privilégiant dans Brignoles et St-Maximin la localisation des équipements structurants de rayonnement Pays et des activités économiques dont l'influence dépasse l'échelle de la Provence Verte-Verdon. Ceci dans un souci de complémentarité et d'équilibre entre ces deux communes ;
- **Asseoir le rôle des communes-relais** de Carcès, Barjols, Rians et du binôme **Garéoult-Rocbaron** par le maintien et l'implantation d'équipements, de commerces, de services et d'activités économiques dont la zone de chalandise correspond à leur bassin de vie ;
- **Faire participer les communes d'appui au développement**, plus activement que les bourgs du fait de leur localisation sur les axes centraux A8/RDN7 et RD43 ou de leur proximité aux villes

centres participent aux objectifs de production de logements dont le logement locatif social, de production de foncier économique et commercial ;

- **Permettre un développement équilibré des bourgs** pour pérenniser voire atteindre un niveau suffisant de services de proximité.

# Armature urbaine du SCoT Provence Verte Verdon 2020-2040



## Armature urbaine et liaisons stratégiques

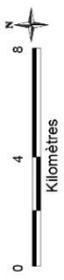
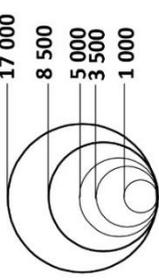
- Polarités**
- Ville-centre
  - Ville-relais
  - Commune d'appuis au développement
  - Bourg

- Bassins de vie majeurs**
- de Brignoles
  - de Saint Maximin - La Sainte Baume

- Bassins de vie secondaires**
- de l'Issole
  - de Rians
  - de Barjols
  - de Carcès

- Liaisons**
- Axes stratégiques primaires
  - Développement conjoint
  - Autoroute
  - Route régionale
  - Route principale
  - Route structurante

Population communale projetée en 2020 / Prospective démographique à prolonger sur 2030



Date: novembre 2017 Auteur: AUI(dat) reprise SMPPV Sources: BDCARTO du Var, SMPPV, INSEE

Figure 2 : l'Armature urbaine de la Provence Verte Verdon

## I.2. MIEUX SE DEPLACER, ETRE MIEUX RELIES

La voiture individuelle constitue un outil indispensable pour se déplacer en Provence Verte-Verdon. L'urbanisme éclaté et diffus, le réseau de voirie performant et le faible coût des hydrocarbures a profité au développement de ce mode de transport jusqu'à le rendre hégémonique. Mais aujourd'hui, l'augmentation régulière du coût des carburants montre les limites de ce système. Ce phénomène se traduit dans les faits par :

- Une augmentation de la vulnérabilité financière des ménages due à la part consacrée au budget déplacement ;
- Un coût économique dû aux localisations d'activités qui pénalise le territoire en matière de déplacements des salariés et des marchandises ;
- Une augmentation de la pression sur les infrastructures et donc sur les coûts d'investissement portés par les collectivités.

Le secteur des transports est le principal émetteur de gaz à effet de serre sur le territoire de la Provence Verte-Verdon et consommateur d'énergie du fait de la part prépondérante des véhicules particuliers dans les déplacements quotidiens et de l'importance du trafic de marchandises.

Du point de vue des déplacements, l'objectif du SCoT est :

- de réduire la part des déplacements dans les émissions de gaz à effet de serre afin de contribuer significativement à l'amélioration du bilan énergétique du territoire,
- d'offrir au plus grand nombre une alternative crédible au « tout automobile ».

Pour cela, le SCoT poursuivra la stratégie suivante :

- Conforter et valoriser la position géographique de la Provence Verte-Verdon aux portes des métropoles de Marseille, Aix, Toulon, et d'ITER en améliorant l'interconnexion avec les centres économiques et décisionnels depuis Brignoles, St-Maximin et les villes-relais de Rians et Garéoult-Rocbaron ;
- Promouvoir un système de mobilités structuré autour de l'armature territoriale en accompagnement du rééquilibrage emplois/logements ;
- Mettre les déplacements au cœur des politiques d'aménagement par l'organisation des déplacements de proximité ;
- Accompagner le déploiement de la couverture numérique pour rendre le territoire compétitif et assurer une qualité de service à la population et limiter les déplacements.

### I.2.1. Interconnecter les transports avec le territoire régional

Le SCoT fixe comme orientation de valoriser sa position géographique centrale à la Région Provence Alpes Côte d'Azur et d'améliorer les connexions avec les territoires voisins notamment depuis les villes centres de son territoire que sont Brignoles et St-Maximin. Ceci se concrétise par :

- Le renforcement des infrastructures routières et autoroutières :
  - La réalisation de l'échangeur A8 complet de Pourrières,
  - La desserte autoroutière de zones économiques proches de l'A8 et particulièrement celle de Nicopolis,
  - Les déviations des centres villes et villages les cas échéant, ...

- L'amélioration des axes reliant Rians à Cadarache et ITER, notamment la RD3-RD11
- La modernisation des infrastructures de transport favorisant l'auto-partage :
  - par le déploiement d'aires de covoiturage à proximité des principaux nœuds routiers et autoroutiers et des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).
  - par la mise en œuvre d'outils de partage tels que plateforme Internet, taxis collectifs...
  - par des aménagements urbains adaptés tels que parkings-relais connectant le réseau de voiries primaires de la Provence Verte-Verdon aux bassins de vie et d'emplois voisins ;
- Le développement de lignes de transport en commun express à haut niveau de fréquence (« RER routier ») pour les trajets de longues distances vers Aix-en-Provence, Marseille, Aubagne, Toulon, Manosque, ITER, Draguignan, Le Luc et par une meilleure interconnexion et coordination avec les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) ayant une responsabilité dans le territoire de Provence Verte-Verdon et/ou sur les territoires voisins ;
- L'organisation de l'activité logistique en identifiant des zones d'activités préférentielles pour ce type d'activités en lien direct avec les échangeurs autoroutiers ;
- Maintenir le potentiel de transport collectif que représente la ligne ferrée Carnoules-Gardanne avec la possibilité de mettre en place des pôles d'échanges multimodaux (PEM) dans les communes desservies par cet axe.

### 1.2.2. Promouvoir un système de transport hiérarchisé sur l'armature territoriale

Le SCoT fixe comme orientation d'organiser, de hiérarchiser et de structurer les déplacements à l'intérieur et entre les bassins de vie du territoire en jouant sur l'offre et la demande en transport par :

- Un système de transport en commun hiérarchisé qui vise à :
  - Structurer les villes-centres et les communes-relais en pôles d'échanges multimodaux,
  - Organiser les lignes à haut niveau de fréquence à partir de ces pôles d'échanges multimodaux pour desservir les pôles d'emplois limitrophes et pour améliorer les liaisons internes aux bassins de vie et entre les bassins de vie de la partie centrale et du Sud de la Provence Verte-Verdon (St-Maximin, Brignoles, Garéoult-Rocbaron) ;
  - Renforcer les connexions entre les bassins de vie de la partie Nord et leur ville-centre de référence (Brignoles pour Carcès et Barjols, St-Maximin pour Rians, Brignoles pour Garéoult-Rocbaron) à partir de ces pôles d'échanges multimodaux par un système de rabattement en transport collectif (ligne régulière, transport à la demande, ...) et/ou covoiturage ;
- Un maillage routier sécurisé, de qualité, adapté aux modes de déplacements alternatifs
  - Définir une hiérarchisation des axes routiers en maintenant l'effort de sécurisation et en facilitant l'usage des modes de déplacements doux
  - Faire du maillage routier une vitrine de la qualité de vie du territoire pour les habitants et pour sa valorisation économique-touristique, notamment par :
    - des coupures d'urbanisation entre villages
    - des aménagements routiers insérés dans le paysage
    - des aménagements routiers d'entrées de ville et de villages en insertion paysagère, assurant la transition ville/campagne

### I.2.3. Remettre les déplacements au cœur des politiques d'aménagement

- Le SCoT vise à organiser le territoire par bassins de vie et à limiter les distances de déplacement. Ceci consiste à :
  - Pallier aux déficits en terme d'offre de services par le renforcement des équipements, activités et commerces à l'intérieur des bassins de vie ;
  - Privilégier un développement urbain à plus forte densité dans et autour des villes-centre, des communes-relais et de leurs pôles d'échanges multimodaux ;
  - Organiser et améliorer la desserte en transports en commun des principaux pôles attractifs du territoire, actuels et futurs tels que les zones d'emplois, les grands équipements, les zones commerciales, etc ;
  - Subordonner l'ouverture à l'urbanisation de certains sites d'extensions et de certaines zones d'activités économiques à la desserte en transports en commun ;
  - Promouvoir, par l'intermédiaire d'associations, le développement de Plans de Déplacements InterEntreprises (PDIE) dans les zones d'activités existantes et en projet ;
  
- Promouvoir la ville des courtes distances pour organiser les déplacements de proximité :
  - Offrir un nouveau partage de l'espace public dans les centres au profit des modes alternatifs à la voiture par des espaces dédiés aux deux roues et aux piétons, par l'instauration de zones de circulation particulières (Zone 30, zone de rencontre,...) afin de garantir la sécurité de tous les usagers ;
  - Développer l'accessibilité en modes doux vers les équipements publics, les zones commerciales, les zones d'emplois et les pôles d'échanges multimodaux ;
  - Organiser le stationnement des deux roues dans les centres, aux abords des équipements publics, des zones commerciales, des zones d'emplois et des pôles d'échanges multimodaux.

### I.2.4. Déployer l'infrastructure numérique

**Faciliter et accompagner le déploiement d'un réseau d'information et de communication efficace et performant :**

- Pour améliorer la compétitivité des entreprises et le développement des services à la population ;
- En priorisant la mise en œuvre des éléments de l'infrastructure numérique sur les axes de développement économique du territoire et sur les villes centres et relais de l'armature urbaine ;
- Permettre une réduction de la « fracture numérique » sur tout le territoire.

## II. AMENAGER LE TERRITOIRE PAR UN DEVELOPPEMENT URBAIN RAISONNE

L'urbanisation rapide de la Provence Verte-Verdon ces quarante dernières années s'est faite trop souvent au gré des opportunités foncières et de la pression de la demande principalement issue des territoires limitrophes.

Elle a conduit à une consommation rapide des espaces naturels et agricoles les plus proches des villes et villages en aboutissant à un mitage des terroirs de la Provence Verte-Verdon, à une dégradation de ses paysages d'interfaces et à la production d'une forme urbaine trop largement dominée par le modèle de la maison individuelle.

La réponse de la Provence Verte-Verdon vise à une inflexion nette de ce mode de développement en articulant deux ambitions : celle d'un équilibre renforcé et durable entre espaces urbanisés et non urbanisés et celle d'une forte progression de la maîtrise du mode d'urbanisation.

### II.1. REAFFIRMER LE CARACTERE STRUCTURANT DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES DANS LE PROJET DE DEVELOPPEMENT

#### II.1.1. Consolider la Trame Verte et Bleue du territoire en limitant les impacts de l'urbanisation sur les ressources et les espaces naturels

- Préserver la biodiversité en limitant la consommation et la fragmentation des espaces naturels et agricoles et en assurant le maintien et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- Contribuer à la qualité des paysages et du cadre de vie en favorisant les interconnexions entre maillage vert et maillage urbain (développement de la nature en ville).

#### II.1.2. Préserver et valoriser l'enveloppe foncière agricole

Affirmer une volonté de reconquête agricole en accroissant les terres agricoles et « agricolables », a minima conserver l'enveloppe foncière agricole constatée sur la base du mode d'occupation des sols agricoles (MOSA) de 2014.

L'atteinte de cet objectif est conditionnée aux principes suivants :

- 1- L'évitement des terres agricoles,
- 2- La réduction des impacts de l'urbanisation sur les terres agricoles par la mise en œuvre des orientations visant l'urbanisation qui sont au Document d'Orientations et d'Objectifs du présent SCoT,
- 3- A titre exceptionnel, **sur justification de la commune** dans les cas où une terre agricole est projetée d'être ouverte à l'urbanisation, un principe de compensation préalable à cette perte de surface agricole sera mis en œuvre ;

- Favoriser l'accès au foncier des agriculteurs ainsi que le maintien et/ou le développement des espaces productifs ;
- Encadrer les aménagements et constructions liés ou non à l'activité agricole afin de limiter le mitage agricole ;
- Eviter les concurrences quant à l'usage du sol entre activités agricoles et activités liées aux énergies renouvelables.

## II.2. ACCROITRE LA MAITRISE DE L'URBANISATION

### II.2.1. Cibler le développement et viser une réduction de la consommation d'espace

Le développement urbain de la Provence Verte-Verdon articulera renouvellement urbain et développement par extension dans des sites repérés et choisis par les communes en fonction de critères d'urbanisation préférentiels précisés dans le Document d'Orientations et d'Objectifs. Ce développement est d'autant plus prioritaire dans les espaces bien desservis ou potentiellement bien desservis par les transports en commun.

Dans les enveloppes d'urbanisation future définies le SCoT se donne comme orientations :

- De diminuer la surface de foncier dédiée à l'habitat et aux équipements structurants par une densification de l'urbanisation et des formes urbaines économes d'espace,
- De contenir la surface dédiée aux zones commerciales afin de conforter les équilibres de l'armature urbaine et de répondre aux besoins de la croissance démographique par bassin de vie,
- D'augmenter la surface de foncier dédiée aux activités économiques pour créer les conditions de développement d'une activité économique endogène et équilibrée sur le territoire.
- De conserver la proportion de foncier dédiée à la production d'énergie issue de sources renouvelables et produites sur Provence Verte-Verdon

Au final, le SCoT vise une réduction importante du rythme de consommation du foncier à l'horizon 2030. Ces objectifs chiffrés seront définis au Document d'Orientations et d'Objectifs.

### II.2.2. Privilégier une urbanisation plus compacte

L'urbanisation souhaitée par la Provence Verte-Verdon optimise le potentiel foncier dans et hors enveloppe urbaine :

- En favorisant le renouvellement urbain qui consiste à refaire la ville sur la ville par la densification du tissu existant (dents creuses, remembrements fonciers), la réhabilitation, la mobilisation du parc de logements vacants, le changement d'usage ;
- En orientant le développement nouveau dans la continuité des tissus urbains existants, à proximité ou sur les axes les plus à même d'être desservis par les transports en commun ;
- En lien avec la poursuite des orientations relatives à la Trame Verte et Bleue ;
- En optimisant le potentiel d'accueil des sites d'extension urbaine par une densité adaptée.

### II.2.3. Accroître la qualité des projets et des aménagements

Les projets urbains qui seront développés par les communes anticiperont :

- La maîtrise foncière ;
- L'inscription du site dans le projet urbain de la commune ;
- L'organisation des déplacements et la mixité fonctionnelle ;
- La qualité architecturale, paysagère et environnementale ;
- Le caractère patrimonial du contexte urbain et les entrées de villes et villages.

## III. METTRE EN ŒUVRE UN DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL AU SERVICE D'UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, SOLIDAIRE ET DURABLE

Le développement de la Provence Verte-Verdon a été engendré par une croissance démographique très forte, sous influence des grands territoires voisins mais aussi d'origines plus lointaines que la région PACA. Cette poussée résidentielle ne s'est pas accompagnée d'un développement économique équivalent.

Le futur développement de la Provence Verte-Verdon doit mieux articuler évolution démographique et croissance économique.

Celui-ci doit tirer un meilleur parti de ses richesses naturelles et de sa capacité d'innovation, faire du développement résidentiel un levier pour l'implantation et la création d'emplois renforçant l'offre de services à la population et la qualité de vie de la Provence Verte-Verdon, profiter de sa situation géographique privilégiée à portée des trois grandes agglomérations de PACA et monter en gamme l'ensemble de ses espaces économiques.

### III.1. MAITRISER LES CONDITIONS D'ACCUEIL DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

Compte tenu de la forte croissance démographique qu'a connue la Provence Verte-Verdon ces vingt dernières années et des mutations spatiales et sociétales qu'elle a générées, le SCoT vise à organiser le développement du territoire, à le structurer afin de lui permettre de gérer dans les meilleures conditions **un plafond démographique soutenable à l'horizon 2040**.

Eu égard à la proximité de Provence Verte-Verdon avec deux grandes aires urbaines - d'Aix-Marseille et Toulon - sur les trois que compte la Région PACA, la croissance démographique est une donnée inévitable. Ne pas prendre en compte cette pression contracterait l'offre de logements et pèserait sur

le parcours résidentiel et la solvabilité des ménages déjà présents dans le territoire. Cependant, le niveau de population présenté correspond à un maximum, celui d'une croissance démographique qui s'infléchit comparée à celle connue depuis 30 ans.

### III.1.1. S'appuyer sur l'armature urbaine pour répartir la croissance démographique

**Le SCoT souhaite répartir l'accueil de la population nouvelle dans le but de renforcer les villes-centre, les communes d'appui au développement ainsi que les communes-relais dans leurs rôles de centralités vis-à-vis des communes de leurs bassins de vie.**

Le SCoT entend rééquilibrer la répartition spatiale de l'offre de logements, dont les logements sociaux, sur les villes-centre et communes-relais au plus proche des zones d'emplois, des commerces, des équipements et services et des axes de communication qui ont les meilleures caractéristiques pour développer une politique de transport en commun.

Le Documents d'Orientations et d'Objectifs définira les objectifs de production de logements en tenant compte de l'objectif de renforcement de l'armature urbaine.

### III.1.2. Apporter une réponse adaptée aux besoins en logements

#### Répondre quantitativement aux besoins de logement de la population

L'objectif est d'adapter la production annuelle de logement aux besoins liés au desserrement des ménages, au vieillissement de la population ainsi qu'aux besoins liés à la croissance démographique, essentiellement due à l'arrivée d'actifs.

#### Adapter la production aux besoins et reconstruire le parcours résidentiel

Le SCoT a pour priorité la reconstitution des éléments manquants d'un parcours résidentiel complet en développant une offre adaptée à la demande des jeunes, jeunes couples, jeunes familles, des personnes âgées indépendantes à revenus modestes, des familles monoparentales, etc.

Le SCoT souhaite orienter la production de logements pour :

- permettre une diversification de l'offre ;
- améliorer la mixité sociale à toutes les échelles du territoire ;
- permettre aux ménages à revenus modestes d'accéder à la propriété ;
- soutenir la production de logements locatifs aux loyers encadrés.

Le SCoT prend en compte les besoins en logements des personnes âgées dépendantes, des situations d'urgence et des gens du voyage sédentarisés ou non.

### III.1.3. Structurer les équipements et services du territoire dans une logique de cohésion et de complémentarité territoriale

La croissance démographique doit aller de pair avec le développement d'une offre de services adaptée pour, à la fois, conforter les centralités et éviter les inégalités territoriales en termes de services de proximité.

#### Développer une offre de services et d'équipements à la localisation pertinente

Le SCoT entend permettre le développement d'une offre d'équipements et de services adaptée aux besoins des habitants afin de renforcer son attractivité, en particulier pour les jeunes, les actifs et les familles. L'offre d'équipements et de services est un vecteur de solidarité envers les publics en situation de fragilité.

Dans une logique de cohésion territoriale et de complémentarité, l'accessibilité de cette offre en chacune des parties du territoire s'appuie sur l'armature urbaine :

- Les villes-centre de Brignoles et St-Maximin bénéficieront préférentiellement des équipements et services de rayonnement Pays et/ou au-delà, c'est-à-dire ayant vocation au rayonnement communautaire et/ou surpa-communautaire ;
- Les communes-relais de Barjols, Carcès, Rians, Garéoult-Rocbaron seront confortées dans leur offre d'équipements, de services intermédiaires ;
- Les communes d'appui au développement sont Camps-la-Source, La Celle, Le Val, Tourves et Pourrières. Ces communes, du fait de leur localisation sur la colonne vertébrale A8/RDN7 et/ou de leur proximité aux villes centres de Brignoles et St Maximin accompagnent un développement privilégié de cette partie du territoire dans les objectifs de production de logements pour actifs, de production de foncier économique et/ou commercial ;
- Dans les bourgs, est visé le maintien et/ou le développement d'une offre de services de proximité.

#### Développer une offre de services et d'équipements adaptée à la diversité des besoins

Le SCoT poursuit l'objectif d'attirer et de maintenir les jeunes, les actifs et les familles en Provence Verte-Verdon par une réponse adaptée à leurs besoins qui consiste à :

- Conforter la politique d'offre des services d'accueil de la petite enfance ;
- Structurer l'offre en équipements sportifs et de loisirs par une politique d'anticipation des besoins, voire de mutualisation des moyens ;
- Anticiper et étendre les offres en formation initiale et continue en fonction de la stratégie de développement économique de Provence Verte-Verdon ;
- Faciliter l'accès à l'enseignement supérieur, à la formation et aux services de l'emploi par des politiques de déplacements et d'infrastructures complémentaires et adaptées aux besoins.

La santé est considérée comme composante indispensable à la politique de solidarité territoriale. Il est prioritaire de lutter contre les inégalités d'accès aux soins. Il est poursuivi de :

- Conforter les services hospitaliers à Brignoles en tant que base de l'organisation sanitaire du territoire ;
- Soutenir l'offre sanitaire de proximité dans les différents bassins de vie du territoire ;
- Adapter les conditions sanitaires et d'accueils aux enjeux du vieillissement de la population et du handicap.

L'offre culturelle et patrimoniale est considérée comme un élément de cohésion territoriale et de développement économique. La pierre angulaire de l'offre patrimoniale est le Pays d'Art et d'Histoire dont les collectivités encouragent les orientations et les accompagnent par :

- La prise en compte de l'offre culturelle et patrimoniale comme une constituante identitaire pour les habitants tout autant qu'une ressource économique propre au territoire et valorisable, notamment sur le plan touristique ;
- L'implantation concertée d'équipements culturels et patrimoniaux structurants destinés aux habitants comme aux visiteurs extérieurs ;
- La structuration et la professionnalisation de l'offre culturelle et patrimoniale sur le territoire.

Il est considéré comme incontournable, dans le cadre d'un objectif de solidarité territoriale, de maintenir partout sur le territoire du SCoT les conditions d'accès aux services publics postaux, d'accès au droit et à la sécurité.

## IV. REALISER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AMBITIEUX

**Le SCoT de la Provence Verte-Verdon ambitionne de favoriser un développement économique** qui permette d'améliorer l'offre d'emploi et la diversité des activités au sein de son territoire. Pour cela, **il est visé**, en lien avec les prévisions démographiques, **un objectif de création nette d'emplois** au même rythme que la croissance du nombre d'actifs envisagée dans les prévisions démographiques.

Cet objectif qui sera exprimé dans le Document d'Orientations et d'Objectifs ne pourra être atteint qu'en valorisant au mieux les nombreux potentiels économiques du territoire et en tirant partie des potentialités des territoires proches, comme le CEA de Cadarache mais également les zones d'activités économiques ou les dynamiques démographiques et résidentielles...

Ce développement doit naturellement s'accompagner d'une structuration des principales filières économiques actuelles et potentielles du territoire, c'est-à-dire par l'accompagnement du développement économique par la création de locaux, d'espaces économiques de qualité, la création de formations adaptées et dotées de moyens.

Par ailleurs, la structuration du territoire autour de l'armature urbaine vise également à optimiser l'efficacité économique.

## IV.1. DEVELOPPER UN TOURISME MOTEUR ECONOMIQUE ET RESPONSABLE

La position stratégique de la Provence Verte-Verdon, aux portes de tous les grands sites touristiques provençaux, et ses qualités propres, du point de vue paysager, patrimonial, des variétés des activités et des possibilités de proposer une offre en toutes saisons, mettent en avant le tourisme comme un axe stratégique de développement économique de la Provence Verte-Verdon.

### IV.1.1 Valoriser le cadre de vie, le patrimoine et l'environnement

Le tourisme est un élément de la dynamique économique du territoire qui doit également permettre de valoriser la qualité de vie, le patrimoine, l'environnement de la Provence Verte-Verdon en minimisant son empreinte écologique et ce, autour de 5 axes privilégiés :

- Développer la filière pleine nature,
- Favoriser les accès à l'eau pour la pratique d'activités nautiques dans le respect des milieux et des usages en ciblant les plans d'eaux et lieux de baignades existant lacs de Carcès, Vins sur Caramy, Montmeyan et Saint-Julien le Montagnier plage sur le Verdon,
- Développer un volet patrimonial en utilisant les actions menées par le Pays d'Art et d'Histoire,
- Valoriser les activités et savoir-faire artisanaux et industriels,
- Développer les activités oenotouristiques et agrotouristiques.

### IV.1.2. Structurer l'action touristique

L'objectif est d'accroître et de pérenniser l'activité touristique tout au long de l'année et sur l'ensemble du territoire de la Provence Verte-Verdon. Le tourisme devra mettre en synergie les compétences publiques et privées ainsi que les infrastructures et actions de développement. Pour cela, le SCoT vise à :

- Encourager la création de sites touristiques structurants et permettre l'implantation de nouvelles activités touristiques,
- Augmenter et diversifier l'offre d'hébergements touristiques, en particulier hôtels, campings et hébergements de groupe,
- Coordonner les démarches de qualité et de classement, optimiser la communication sur la destination Provence Verte-Verdon et harmoniser les compétences des acteurs publics et privés,

## IV.2. FAVORISER LA DIVERSITE DES ACTIVITES ET PRODUCTIONS AGRICOLES ET SYLVICOLES, RENFORCER LEUR COMPETITIVITE

Les pistes de développement de l'agriculture et de la sylviculture passent par le maintien du savoir-faire local mais aussi par la diversification de pratiques nouvelles ou la recherche de nouveaux marchés.

### IV.2.1. Accompagner le développement de la filière bois

Le SCoT vise à développer un ensemble de compétences issues de l'exploitation du bois en structurant et diversifiant ses débouchés économiques, ainsi que l'emploi et la formation qui en découlent tout en promouvant une sylviculture raisonnée. Le SCoT souhaite :

- Développer le Bois énergie ;
- Favoriser le développement d'autres filières de valorisation du bois local (isolation bois, bois de construction, d'œuvre ou d'industrie, castanéiculture...) en tenant compte des capacités de production des espaces forestiers ;
- Promouvoir une gestion durable de la forêt.

Par ailleurs, le SCoT accompagne la gestion et la valorisation de la forêt dans un souci de multifonctionnalité de ces espaces (la fonction d'accueil du public pourra notamment être développée) et dans un but de limitation des risques aux personnes et aux biens.

### IV.2.2. Conforter et diversifier l'activité économique agricole

Le SCoT veut conforter le dynamisme des filières agricoles en place, dont la viticulture. Mais il entend également diversifier et développer les productions destinées à un approvisionnement local en Provence Verte-Verdon et dans les agglomérations voisines, en développant par exemple le maraîchage et en renforçant les circuits courts.

Le développement de l'agritourisme, notamment d'une offre oenotouristique, sera également une opportunité pour le territoire.

Seront poursuivis le développement des filières d'éco matériaux, d'éco-construction, de valorisation de la biomasse, en profitant de la proximité de la ressource et des débouchés liés à la dynamique démographique forte de la Région PACA et d'initier ou d'accompagner le développement de petites filières de niches de production agricoles anciennes (pois chiche de Rougiers, coing de Cotignac, prune de Brignoles, Courge de Rians, Châtaigne de Camps...)

L'adaptation des productions en fonction de la ressource en eau et le développement de nouvelles sources d'irrigation devront permettre de pérenniser l'agriculture du territoire.

Enfin, les productions respectueuses de l'environnement devront être soutenues, agriculture raisonnée comme agriculture biologique.

### IV.3. VALORISER LES SOURCES D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

La Provence Verte-Verdon recèle un potentiel très important en matière de production d'énergies renouvelables. Ce potentiel existe sur une grande diversité de segments ce qui permet d'envisager un mix énergétique varié.

Cette capacité énergétique potentielle, source de développement économique, donne à la Provence Verte-Verdon un rôle très important face à l'enjeu de la sécurisation énergétique de la région PACA et lui permet de contribuer significativement à l'amélioration de ses performances environnementales.

Le développement de ce potentiel énergétique passera par celui des filières de production telles que la biomasse, le photovoltaïque au sol (hors terres agricoles) et en toiture, le solaire thermique et l'éolien.

### IV.4. PROFITER DE L'EFFET LEVIER DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE EN TERMES D'ÉCONOMIE RESIDENTIELLE

Le SCoT ambitionne d'améliorer la réponse aux besoins de commerces et services des habitants actuels et futurs. Cette croissance de l'économie résidentielle, à la fois par le rattrapage des déficits actuels et par l'accompagnement du développement futur, permettra une création d'emplois locaux et le renforcement de chaque bassin de vie.

Les secteurs qui porteront cette croissance sont entre autres le commerce, les services à la personne, la santé, la formation, l'éducation et le BTP.

Par ailleurs, ces activités contribueront à (et peuvent s'appuyer sur) l'attractivité touristique de la Provence Verte-Verdon.

### IV.5. CIBLER LE DÉVELOPPEMENT DE LA FORMATION AUTOUR DES FILIÈRES LOCALES

En ce qui concerne la formation initiale et continue, l'existence d'un bassin de main d'œuvre adapté et de qualité passera par la montée en gamme qualitative et quantitative de l'offre locale de formation et par sa structuration.

Cette offre de formation doit s'organiser prioritairement autour des filières et des productions précédemment identifiées.

## IV.6. TIRER PARTI DU POSITIONNEMENT GEOGRAPHIQUE PERIURBAIN DE PROVENCE VERTE-VERDON

La localisation centrale et stratégique de la Provence Verte-Verdon au sein de la Région PACA doit lui permettre de tirer parti d'un développement logistique plus soucieux de l'environnement et complémentaire avec les projets existants en particulier le long de l'A8 et des nœuds routiers.

## IV.7. RENFORCER LES ESPACES ECONOMIQUES DU TERRITOIRE

Le développement économique de la Provence Verte-Verdon passera par le renforcement et l'amélioration des espaces existants, le développement de nouveaux espaces et l'affichage pour l'ensemble de ces espaces de vocations dominantes et ce dans une armature hiérarchisée des espaces économiques.

Schématiquement sept types d'espaces vont être support de développement économique :

1. Les zones urbaines mixtes déjà existantes et en particulier les centres-villes ;
2. Les zones commerciales, leurs extensions futures et celles qui seront créées ;
3. Les zones d'activités artisanales et économiques actuelles, leurs extensions futures et celles qui seront créées ;
4. Les zones d'équipements et de services (pôles administratifs, lycées, collèges, hôpitaux...) dans leur configuration actuelle et projetée ;
5. Les zones de production d'énergie renouvelable en cours d'installation et projetées ;
6. Les espaces agricoles ;
7. Les espaces naturels supports d'attractivité touristique ou aux ressources valorisables.

### IV.7.1. Anticiper le besoin en nouveaux espaces économiques

L'objectif de création nette d'emplois par an trouvera un support spatial dans la confortation et le développement des entreprises, services et équipements déjà présents sur la Provence Verte-Verdon mais également dans l'implantation de nouvelles unités. Pour contribuer à atteindre cet objectif, **la part des espaces nouvellement urbanisés dévolus à l'accueil d'activités économiques devra s'accroître très significativement sur la durée du SCoT.**

### IV.7.2. Renforcer et hiérarchiser le réseau des zones d'activités économiques

Le SCoT définit trois niveaux de Zones d'Activités Economique (ZAE), selon leur rôle dans la progression de l'attractivité économique du territoire et la satisfaction des besoins locaux en espaces économiques dédiés :

- Les ZAE d'intérêt « Pays ». Ces zones participent de l'identité du territoire et doivent être exemplaires. Elles ont vocation à accueillir une part importante du développement économique. Elles sont localisées au sein des bassins de vie de Brignoles et de St-Maximin et le long des voiries primaires de l'A8, la RDN7, la RD43 ;
- Les ZAE Relais sont de 2 types : elles accueillent des activités économiques présentes ou développent une spécialisation dédiée telle que la transformation des ressources naturelles spécifiques, l'éco-construction, l'agriculture... Elles sont localisées le long des voiries primaires ;

- Les ZAE de Proximité concernent toutes les autres zones d'activités économiques. Elles ont pour vocation principale l'accueil d'activités présentes et artisanales. Elles peuvent être localisées dans toutes les communes sur des axes de circulation pouvant être desservis par les transports en commun.

Les ZAE d'intérêt Pays et Relais sont orientées afin d'être le support d'un développement de filières structurantes ou de spécialisation forte pour le territoire. Les extensions et nouveaux espaces économiques devront contribuer fortement sur le moyen et le long terme à :

- Faciliter l'accueil de nouvelles activités économiques porteuses de développement en Provence Verte-Verdon ;
- Anticiper l'avenir du foncier économique du territoire ;
- Rééquilibrer le ratio emplois/actifs.

Les communes ou EPCI au regard de leurs compétences respectives sont encouragés à requalifier et réaménager leurs espaces économiques afin de redonner attractivité et compétitivité aux ZAE existantes et d'optimiser l'aménagement des projets d'extension ou de création de nouveaux sites économiques.

De plus, tout projet devra s'inscrire dans une approche d'aménagement durable au travers de certification ou de labellisation pour favoriser les qualités urbaines et paysagères des fonciers d'activités économiques et privilégier l'économie de l'espace.

#### IV.8. ACCOMPAGNER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ATTRACTIF ET COMPETITIF

Les collectivités impulseront une stratégie de développement économique pour rendre le territoire du SCoT attractif et compétitif. Les objectifs sont de :

- Soutenir la création, l'accueil et le développement d'entreprises par une politique immobilière adaptée ;
- Faciliter la mise en place de services aux salariés et aux entreprises ;
- Affirmer l'entité économique du territoire du SCoT par une politique de marketing et d'ingénierie territoriale.

## IV.9. TENDRE A L'EQUILIBRE DU TERRITOIRE PAR UNE GEOGRAPHIE DES COMMERCES A L'ECHELLE DES BESOINS

La localisation préférentielle des commerces est définie selon deux principes exposés ci-dessous.

### IV.9.1. Des implantations commerciales en renforcement de l'armature urbaine

L'objectif poursuivi est de limiter l'évasion commerciale en dehors du territoire du SCoT afin d'offrir aux habitants l'offre commerciale nécessaire, de réduire les déplacements et de développer l'économie de la Provence Verte-Verdon.

Pour ce faire, il s'agit d'élever les niveaux qualitatifs et quantitatifs de l'offre commerciale des deux villes-centres Brignoles et St-Maximin, dans le respect d'un principe de complémentarité entre ces deux polarités.

Les politiques publiques conforteront l'attractivité commerciale des villes-relais de Barjols, Carcès, Rians, Rocbaron et des communes d'appui par une offre adaptée à l'échelle de leur bassin de vie respectif.

Enfin, dans les autres communes du SCoT les politiques publiques viseront le maintien d'une offre commerciale de proximité avec pour objectif de limiter les déplacements pour l'achat de produits de première nécessité.

### IV.9.2. Des implantations commerciales bien intégrées à la ville

Pour atteindre l'équilibre commercial du territoire, le SCoT différencie le développement commercial selon qu'il s'agit des centres villes et centres villages, des centres de quartiers, des zones de mixité urbaine ou des pôles commerciaux périphériques.

Ainsi, chacun de ces secteurs urbains doit disposer de capacités variables à accueillir les différents types d'équipements commerciaux selon leurs spécificités : comportements d'achat des consommateurs, nature des flux générés et portée de leur rayonnement.

Selon les secteurs urbains, les orientations d'aménagements rechercheront la qualité architecturale, paysagère, et l'optimisation du foncier existant, ainsi que la mise en place d'une mixité fonctionnelle et d'une limitation des déplacements.

## V. RESPECTER ET VALORISER LES RESSOURCES EXCEPTIONNELLES DE PROVENCE VERTE-VERDON, OFFRIR AUX POPULATIONS UN ENVIRONNEMENT SAIN

Les ressources naturelles de la Provence Verte-Verdon sont les constituantes primordiales et centrales de sa qualité de vie. En tant que telles, ces ressources participent de l'attractivité du territoire et de son rayonnement. Aussi l'environnement, loin de constituer une contrainte en Provence Verte-Verdon, représente un réel facteur de développement pour le territoire.

Le projet de développement de la Provence Verte-Verdon, s'il vise à produire de la valeur ajoutée sur la base de ses potentialités, se fonde également sur le choix assumé et délibéré de minimiser les impacts du développement sur ces ressources.

### V.1. LE MAINTIEN D'UNE TRAME VERTE ET BLEUE FONCTIONNELLE ET BIEN CONSERVEE

Les grandes orientations pour la conservation de la Trame Verte et Bleue sont :

- **La préservation des Cœurs de Nature** : ces espaces reconnus pour leur intérêt en termes de biodiversité sont capitaux. Ils doivent être préservés dans les documents d'urbanisme et dans la mise en œuvre des opérations d'aménagement ;
- **Le maintien de la fonctionnalité des corridors écologiques terrestres et aquatiques** : bien que les échanges entre les grands espaces naturels du territoire soient nombreux et se fassent de façon diffuse, de grands corridors d'intérêt supra-territorial sont identifiés et devront être précisés. Afin de maintenir la fonctionnalité de ces corridors, plusieurs points de fragilité ont été identifiés et devront être préservés. De plus, des points de rupture ont été localisés et devront dans la mesure du possible être restaurés.

Concernant la Trame Bleue, des efforts sur le maintien de la fonctionnalité des cours d'eau et de leur ripisylve sont à engager ;

- **Le renforcement du rôle écologique des zones d'extension** : ces espaces à l'interface des Cœurs de Nature et des espaces relais boisés jouent un rôle particulier pour préserver les secteurs de plus forte biodiversité. Ils doivent bénéficier d'une politique d'aménagement du territoire adaptée. Ce sont les lieux préférentiels pour mettre en place des actions de restauration des milieux ;
- **La préservation de la qualité naturelle des zones relais** : ces espaces qui prédominent sur le territoire contribuent au bon fonctionnement de la Trame Verte et Bleue. Les activités agricoles et forestières qui y prennent place influencent la qualité de ces espaces et leur potentiel en faveur de la biodiversité ;
- Plus indirectement, afin de renforcer la qualité et la diversité des paysages et d'améliorer le cadre de vie, il sera favorisé également le **développement des interconnexions avec le maillage vert et bleu urbain (incitation au développement de la nature en ville)**.

## V.2. LE MAINTIEN ET LA VALORISATION DE LA QUALITE DES PAYSAGES

Les objectifs suivants sont poursuivis :

- Respecter l'harmonie et les identités paysagères du territoire en organisant l'accueil et le développement dans les documents d'urbanisme et dans les aménagements ;
- Maintenir voir accroître la SAU
- Préserver la qualité des paysages agricoles et de leurs composantes ;
- Assurer la gestion, la diversification et la mise en valeur économique de la forêt ;
- Affirmer la place de l'eau dans le paysage ;
- Concilier développement touristique et préservation du patrimoine.

## V.3. L'AMELIORATION DU BILAN ENERGETIQUE DU TERRITOIRE

Compte tenu du contexte local sera poursuivie la mise en place de dispositifs et/ou d'actions en faveur de l'efficacité énergétique du territoire.

Pour cela, l'enjeu majeur sera d'établir une cohérence entre les pratiques en matière d'urbanisme et d'aménagement et les objectifs en termes énergétiques et climatiques.

La diversification du mix énergétique du territoire comme objectif amène à :

- Développer les filières d'énergies potentiellement exploitables sur le SCoT telles que le bois-énergie, le solaire thermique, le solaire photovoltaïque et l'éolien ;
- Définir un cadre de conditions d'implantation des installations de production notamment pour la préservation des espaces agricoles et naturels.

## V.4. L'AGRICULTURE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT ET FACTEUR D'IDENTITE PAYSAGERE

En dehors de sa fonction productive l'agriculture est un facteur prépondérant de la construction des paysages du territoire. De surcroît elle joue un rôle d'entretien et de valorisation des espaces y compris naturels. Pour réduire son impact sur l'environnement et mettre en avant son rôle, le SCoT se donne comme objectif de :

- Conforter la fonctionnalité écologique de l'agriculture dans le cadre de la Trame Verte et Bleue (TVB) ;
- Renforcer le rôle de l'agriculture dans la prévention des risques naturels ;
- Soutenir des pratiques culturelles respectueuses de l'environnement pour limiter l'impact sur les paysages et les milieux ;
- Identifier et préserver le patrimoine agricole et rural de qualité.

## V.5. LA PRESERVATION DES RESSOURCES

### V.5.1. La ressource en eau

La protection et la mise en valeur du réseau hydrographique, dense et peu anthropisé à ce jour, consiste à assurer la fonctionnalité des cours d'eau et à préserver les zones humides.

Il est objectivé de préserver les ressources d'alimentation en eau potable et pour cela :

- Fixer, en compatibilité avec l'orientation générale inscrite dans le SDAGE, que l'usage prioritaire des ressources en eau souterraine « majeures » (identifiées par le SDAGE) est l'alimentation en eau potable ;
- Assurer la préservation à long terme de la ressource en eau souterraine considérée comme stratégique, notamment celle des contreforts nord de la Ste-Baume, par une gestion concertée ;
- Gérer la retenue de Ste-Suzanne (Lac de la Provence Verte-Verdon, à Carcès) pour tendre à un partage des usages ;
- Gérer l'alimentation et anticiper les besoins en eau potable des communes de Provence Verte-Verdon ;
- Tendre vers une gestion économe de la ressource en eau par tous les types d'usagers.

### V.5.2. La ressource en granulats

En réponse aux besoins induits par le développement de la Provence Verte-Verdon et afin de minimiser les impacts sur l'environnement, le SCoT fixe comme objectifs de :

- Prioriser l'utilisation de matériaux issus du recyclage des matériaux inertes ;
- Favoriser la diversification et l'utilisation de matériaux issus de ressources renouvelables et gérés durablement, afin de minimiser la pression sur les ressources non renouvelables ;
- Minimiser les impacts consécutifs à l'exploitation des ressources sur les milieux naturels, agricoles et urbains ;
- Conserver les capacités de production du territoire en relation avec le projet de développement :
  - En privilégiant la proximité de la ressource, donc issue préférentiellement de Provence Verte-Verdon ;
  - En anticipant sur les besoins à venir compte tenu des perspectives démographiques ;
  - En se référant au Schéma Départemental des Carrières.

## V.6. LA REDUCTION DES RISQUES ET DES NUISANCES

Les risques principaux sont les incendies et les inondations. Ils concernent la majorité des communes du territoire même si l'acuité de la menace n'est pas la même selon les communes.

Le Plan Particulier d'Intervention du CEA de Cadarache s'applique sur quelques communes au nord du territoire dont Rians et Ginasservis. Il sera à prendre en compte.

La prise en compte des risques est primordiale dans les documents d'urbanisme communaux pour la sécurisation des biens et des personnes dans les zones déjà urbanisées, comme pour l'anticipation dans les zones d'urbanisation future.

### V.6.1. Limiter le risque incendie

Vis-à-vis du risque incendie, au-delà des éléments de gestion de la forêt qui concourent déjà à le réduire, les objectifs sont les suivants :

- Stopper le mitage urbain des espaces boisés et mieux gérer les interfaces urbain/forêt ;
- Mettre en place les aménagements de sécurité le cas échéant ;
- Réaliser ou réactualiser les documents de planification et de gestion des risques puis les articuler entre eux (ex. : PIDAF, plan de massif, charte forestière) ;
- Déterminer les espaces forestiers sujets à reconquête agricole pour utiliser l'activité agricole et son occupation du sol comme des espaces tampon à l'interface urbain/forêt.

### V.6.2. Anticiper sur le risque inondation

Concernant le risque inondation, les objectifs sont les suivants :

- Améliorer la connaissance du risque ;
- Prendre en compte les risques inondations dans l'aménagement du territoire et le développement urbain ;
- Mettre en place des mesures visant à limiter ou à ne pas aggraver le risque telles que la préservation des Zones d'Expansion des Crues, la limitation de l'imperméabilisation des sols ;
- Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens ;
- Développer une culture du risque par l'information des populations et l'organisation des secours.

### V.6.3. Tendre au traitement performant des eaux usées

L'objectif est d'assurer un traitement performant des pollutions liées aux rejets d'eaux usées, ce qui revient à :

- Assurer la cohérence entre les schémas directeurs d'assainissement des eaux usées et les documents d'urbanisme ;
- Améliorer les performances de l'assainissement collectif des eaux usées ;
- Accompagner l'amélioration de la qualité de l'assainissement non collectif.

#### V.6.4. Améliorer la gestion des eaux pluviales

L'objectif est d'améliorer la gestion des eaux pluviales, donc à :

- Planifier la gestion des eaux pluviales par des documents de référence cohérents avec les projets d'extension urbaine des communes ;
- Conditionner l'ouverture à l'urbanisation à des capacités de gestion des eaux pluviales suffisantes et prendre en compte les impacts des eaux pluviales sur la qualité des milieux récepteurs ;
- Favoriser une gestion des eaux pluviales à la source.

#### V.6.5. Optimiser la gestion des déchets dans une logique de prévention et de proximité

L'objectif global en matière de déchets est de passer d'une logique d'élimination à une logique de prévention et de gestion intégrée et optimisée sur le territoire en privilégiant un principe de proximité. Ceci dans une optique économique (maîtrise des coûts), environnementale (limitation des impacts sur le milieu, économie de matières premières, diminution des GES...) et de santé publique.

Ainsi la hiérarchie des modes de gestion des déchets doit-elle être la suivante : prévention, réemploi, recyclage et valorisation organique, autre valorisation notamment énergétique, élimination.

Aussi, le projet du SCoT et ses orientations, les collectivités locales et leurs actions et les documents d'urbanisme locaux doivent contribuer à :

- Réduire la production des déchets à la source en participant à l'objectif national de réduction de la production de déchets ménagers et assimilés par habitant
- Réduire la part des déchets ultimes par valorisation, recyclage et réemploi des déchets en participant à l'objectif de diminution des quantités de déchets incinérées ou stockées et prévoir les moyens et infrastructures nécessaires afin de limiter la quantité de déchets incinérés ou stockés à horizon 2025.
- Augmenter le taux de recyclage matière et organique des déchets ménagers et assimilés.
- Optimiser l'utilisation des infrastructures de collecte, d'élimination et de stockages existants
- Envisager la création des infrastructures liées à leur valorisation, à leur conditionnement et à leur élimination
- Mettre en cohérence la problématique des déchets avec les autres problématiques environnementales
- Coordonner les documents et interventions en la matière sur Provence Verte-Verdon avec les documents de référence au niveau départemental

#### V.6.6. Réduire la vulnérabilité du territoire au changement climatique

A travers l'ensemble de son projet d'aménagement et de développement durable et ses orientations et objectifs, le SCOT participera à l'adaptation du territoire au changement climatique en proposant des principes d'aménagement visant à limiter :

- La vulnérabilité des milieux : incendies, inondations, ressource en eau...
- La vulnérabilité des activités : agriculture, urbanisme et infrastructure...
- La vulnérabilité des populations : précarité énergétique, pollution de l'air...

### V.6.7. Réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores

La pollution atmosphérique de Provence Verte-Verdon a pour source principale le secteur des transports du fait d'un réseau routier très fréquenté, notamment avec la présence de l'A8 où s'effectue la majorité des trafics. Par ailleurs, la fréquentation sur les infrastructures routières et ferroviaires est à l'origine de nombreuses nuisances sonores qui participent à la dégradation de l'ambiance acoustique.

La réduction de la pollution de l'air et des nuisances consistera à agir pour une réduction des déplacements et l'intégration de ces problématiques dans les documents d'urbanisme et les aménagements futurs.

### V.6.8. La prévention de la pollution des sols

La pollution des sols intervient principalement en zones urbanisées, le long des axes de communication fréquentés ou sur des sites d'activités industrielles utilisant des produits à haut risque environnemental.

La prévention de la pollution des sols consistera à améliorer la connaissance des sites à risques du territoire et à intégrer ces préoccupations dans les documents d'urbanisme et les futurs aménagements.

## Conclusion du PADD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable sera décliné dans les orientations et objectifs définis au DOO du SCoT. Ces orientations et objectifs seront mises en œuvre, entre autres, dans les politiques publiques portées par les collectivités dans un principe de compatibilité.