

SCOT PROVENCE VERTE

 **Projet d'Aménagement  
et de Développement  
Durable**

# Sommaire

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, AUJOURD'HUI ET DEMAIN ».....	610
<b>I. AFFIRMER L'EQUILIBRE DES CENTRALITES .....</b>	<b>613</b>
I.1. Une armature urbaine claire et assumée.....	613
I.2. Mieux se déplacer, être mieux reliés .....	616
I.2.1. Transports : vers une interconnexion partagée avec le grand territoire .....	617
I.2.2. Promouvoir un système de transport hiérarchisé et structuré autour de l'armature territoriale .....	617
I.2.3. Remettre les déplacements au cœur des politiques d'aménagement .....	618
I.2.4. Déployer l'infrastructure numérique .....	618
<b>II. MENAGER LE TERRITOIRE PAR UN DEVELOPPEMENT URBAIN RAISONNE .....</b>	<b>619</b>
II.1. Réaffirmer le caractère structurant des espaces naturels et agricoles dans le projet de développement .....	619
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.....	619
II.1.2. Préserver et valoriser l'enveloppe foncière agricole .....	619
II.2. Accroître la maîtrise de l'urbanisation .....	620
II.2.1. Cibler le développement et viser une réduction de la consommation d'espace.....	620
II.2.2. Privilégier une urbanisation plus compacte .....	620
II.2.3. Accroître la qualité des projets et des aménagements.....	620
<b>III. UN DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL AU SERVICE D'UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, SOLIDAIRE ET DURABLE .....</b>	<b>621</b>
III.1. Maîtriser les conditions d'accueil de la croissance démographique.....	621
III.1.1. S'appuyer sur l'armature urbaine pour répartir la croissance démographique .....	621
III.1.2. Apporter une réponse adaptée aux besoins en logements .....	622
III.1.3. Structurer les équipements et services du territoire dans une logique de cohésion et de complémentarité territoriale .....	622

<b>IV. UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AMBITIEUX .....</b>	<b>625</b>
IV.1. Développer un tourisme moteur économique et responsable .....	625
IV.1.1 Valoriser le cadre de vie, le patrimoine et l'environnement .....	625
IV.1.2. Structurer l'action touristique.....	626
IV.2. Favoriser la diversité des activités et productions agricoles et sylvicoles, renforcer leur compétitivité .....	626
IV.2.1. Accompagner le développement de la filière bois .....	626
IV.2.2. Conforter et diversifier l'activité économique agricole .....	626
IV.3. Valoriser les sources d'énergies renouvelables .....	627
IV.4. Profiter de l'effet levier de la croissance démographique du territoire en termes d'économie résidentielle.....	627
IV.5. Cibler le développement de la formation autour des filières locales.....	628
IV.6. Tirer parti du positionnement géographique périurbain de Provence Verte.....	628
IV.7. Renforcer les espaces économiques du territoire .....	628
IV.7.1. Anticiper le besoin en nouveaux espaces économiques .....	628
IV.7.2. Renforcer et hiérarchiser le réseau des zones d'activités économiques.....	629
IV.8. Accompagner un développement économique attractif et compétitif.....	629
IV.9. Tendre à l'équilibre du territoire par une géographie des commerces à l'échelle des besoins .....	630
IV.9.1. Des implantations commerciales en renforcement de l'armature urbaine .....	630
IV.9.2. Des implantations commerciales bien intégrées à la ville .....	630
<b>V. RESPECTER ET VALORISER LES RESSOURCES EXCEPTIONNELLES DE PROVENCE VERTE, OFFRIR AUX POPULATIONS UN ENVIRONNEMENT SAIN .....</b>	<b>631</b>
V.1. Le maintien d'une Trame Verte et Bleue fonctionnelle et encore bien conservée.....	631
V.2. Le maintien et la valorisation de la qualité des paysages.....	632
V.3. L'amélioration du bilan énergétique du territoire.....	632
V.4. L'agriculture respectueuse de l'environnement et facteur d'identité paysagère.....	633
V.5. La préservation des ressources.....	633
V.5.1. La ressource en eau.....	633

V.5.2. La ressource en granulats .....	633
V.6. La réduction des risques et des nuisances.....	634
V.6.1. Limiter le risque incendie.....	634
V.6.2. Anticiper sur le risque inondation.....	634
V.6.3. Tendre au traitement performant des eaux usées .....	634
V.6.4. Améliorer la gestion des eaux pluviales.....	635
V.6.5. Optimiser la gestion des déchets dans une logique de prévention et de proximité .....	635
V.6.6. Réduire la vulnérabilité du territoire au changement climatique .....	636
V.6.7. Réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores.....	636
V.6.8. La prévention de la pollution des sols.....	636

### **Cadre réglementaire**

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) en tant qu'élément constitutif du SCoT est défini ainsi par l'article L122-1-3 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 protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.*

*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, AUJOURD'HUI ET DEMAIN »**

Le territoire de la Provence Verte 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, 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 un véritable rôle à l'échelle régionale, d'en faire un partenaire des grandes agglomérations voisines.

La position géographique de la Provence Verte au voisinage direct des agglomérations urbaines et continues d'Aix-en-Provence, Marseille, Aubagne, Toulon, entraîne à ce territoire 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 inflation de projets.

La Provence Verte est **un espace d'expansion résidentielle des territoires urbains voisins**. La Provence Verte 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 de compétences humaines qui s'installent, de 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 est voulue comme **un espace de développement économique** entre Marseille et Nice. Elle entend en tirer profit au travers de :

- Son positionnement privilégié et de sa bonne accessibilité qui permettent l'implantation d'entreprises ayant des marchés à l'est et à l'ouest de PACA. En usant de la proximité d'Aix-en-Provence, une porte d'entrée régionale des flux économiques, comme d'un atout.
- 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 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 (Verdon, Pays d'Aix, Provence Marseillaise, Provence Méditerranéenne, Côte d'Azur...);
- Préservant et mettant en valeur ses ressources et compétences humaines, ses espaces naturels, forestiers, agricoles et ses ressources naturelles.

Ce PADD a été élaboré en tenant compte de la **Charte de développement du Pays** de la Provence Verte, dont le périmètre, reconnu par le Préfet le 15 avril 2003, est identique à celui du SCoT reconnu en 2003 également. Grâce au travail de plus de 120 personnes (élus, socioprofessionnels, associations), cette Charte a été élaborée de mars 2003 à mai 2004, validée par les communautés de communes et par le conseil de développement en juin/juillet 2004.

Le conseil de développement du Pays, suite à sa forte mobilisation lors de l'élaboration de la Charte, s'est structuré officiellement, avec l'élection d'un Président, le 22 juin 2004. En septembre 2004, il s'est constitué en association loi 1901 et a réuni plusieurs commissions de travail pour réfléchir à l'élaboration du Contrat de Pays. Les élus du syndicat mixte et des communautés de communes ont également été sollicités pour construire le programme d'actions du Pays.

Le 15 décembre 2004, le Préfet de Région a reconnu le périmètre définitif du Pays de la Provence Verte.

L'ambition du Pays est de : « Construire un territoire vivant autour de l'excellence de ses produits et de la qualité du cadre de vie pour préserver ses ressources et anticiper les évolutions à venir. »

Pour atteindre cette finalité, trois orientations stratégiques ont été définies :

- maîtriser l'évolution des espaces
- tirer parti de la croissance démographique pour améliorer la qualité de vie
- renforcer le tissu économique local par la diversification.



## I. AFFIRMER L'EQUILIBRE DES CENTRALITES

La vitesse du développement de la Provence Verte 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 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 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 ASSUMÉE

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 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 est constituée de 5 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 se construit sur :

- Le bassin de vie de Brignoles
- Le bassin de vie de St-Maximin
- Le bassin de vie du Val d'Issole
- Le bassin de vie de Carcès
- Le bassin de vie de Barjols.

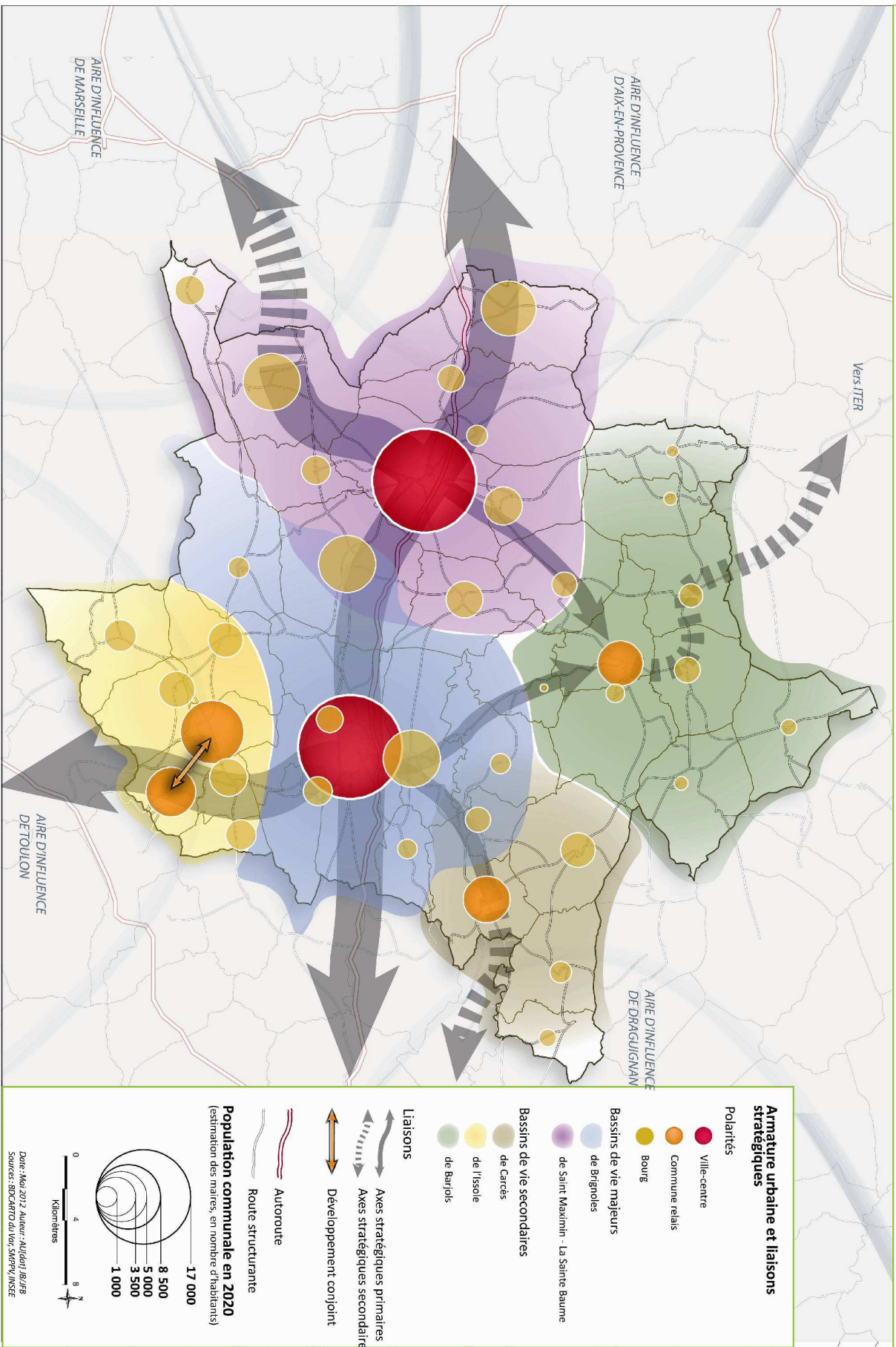
Au sein de chaque bassin de vie, chaque commune a un rôle à jouer en fonction de sa taille démographique, de son offre de services, de commerces, d'équipements, de son niveau d'emplois et de son potentiel de développement :

- Les communes de Brignoles et de St-Maximin sont à la fois centrales dans leur bassin de vie et dans toute la Provence Verte. Leur niveau d'équipements, de commerces, d'emplois leur confère le statut de villes-centres.
- Les communes de Barjols, Carcès, et le duo 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 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.

**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 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** 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. Ceci dans un souci de complémentarité et d'équilibre entre ces deux communes ;
- **Asseoir le rôle des communes-relais** de Carcès, Barjols et du binôme Rocbaron/Garéoult 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 ;
- **Permettre un développement équilibré des bourgs** pour pérenniser voire atteindre un niveau suffisant de services de proximité.



## I.2. MIEUX SE DÉPLACER, ÊTRE MIEUX RELIES

La voiture individuelle constitue un outil indispensable pour se déplacer en Provence Verte. 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 de l'essence montre les limites de ce système. Ce phénomène se traduit dans les faits par :

- Une augmentation de la vulnérabilité financière des ménages du fait de la part consacrée au budget déplacement ;
- Un coût économique en matière de localisation d'activités pénalisant pour le territoire en matière de déplacements des salariés et de transport de 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 (56% des émissions) et consommateur d'énergie (43% des consommations) 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, valoriser la position de la Provence Verte aux portes des métropoles de Marseille, Aix et Toulon en améliorant l'interconnexion avec les centres économiques et décisionnels depuis Brignoles et St-Maximin
- Promouvoir un système de transport structuré autour de l'armature territoriale en accompagnement du rééquilibrage emplois/logements
- Replacer les déplacements au cœur des politiques d'aménagement par l'organisation des déplacements de proximité (modes actifs,...).
- 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.

Figure 1 : l'Armature urbaine de la Provence Verte

### I.2.1. Transports : vers une interconnexion partagée avec le grand territoire

Le SCoT fixe comme orientation de valoriser sa position géographique aux portes d'Aix-Marseille-Toulon et d'améliorer la connexion avec ses voisins notamment depuis Brignoles et St-Maximin par :

- L'achèvement des infrastructures routières et autoroutières :
  - La réalisation de l'échangeur A8 complet de Pourrières
  - Les déviations de Barjols, Ollières, Méounes ...
- La modernisation des infrastructures de transport par le déploiement d'aires de covoiturage à proximité des principaux nœuds routiers et autoroutiers et des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM). Le SCoT souhaite favoriser les usages de la voiture à plusieurs plutôt que celui de la voiture en solo par la mise en œuvre d'outils de partage tels que plateforme Internet, taxis collectifs... et d'aménagements urbains adaptés tels que parkings-relais connectant le réseau de voiries primaires de la Provence Verte 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, 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 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 ;
- L'anticipation d'une possible réouverture de la ligne ferrée Carnoules-Gardanne avec la mise en place de pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour ou à proximité des gares de Brignoles et St-Maximin.

### I.2.2. Promouvoir un système de transport hiérarchisé et structuré autour de l'armature territoriale

Le SCoT fixe comme orientation d'organiser 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'échange 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 (St-Maximin, Brignoles, Rocbaron-Garéoult) ;
  - Renforcer les connexions entre les bassins de vie de la partie Nord et leur ville-centre de référence (Brignoles pour Carcès, St-Maximin pour Barjols) à partir de ces pôles d'échange 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 déplacement 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 la desserte en transports en commun à l'ouverture à l'urbanisation de certains sites d'extensions et de certaines zones d'activités économiques ;
  - 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. MENAGER LE TERRITOIRE PAR UN DEVELOPPEMENT URBAIN RAISONNE

L'urbanisation rapide de la Provence Verte 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, 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 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. RÉAFFIRMER LE CARACTÈRE STRUCTURANT DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES DANS LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT

#### 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 lisibilité à long terme pour les terres agricoles en se fixant comme objectif de maintenir une enveloppe foncière agricole au moins équivalente à l'actuelle (sur la base des zonages agricoles des PLU)

Cet objectif sera atteint :

- par la définition stricte et contingentée de sites de développement urbain par les communes dans l'enveloppe foncière maximale définie à l'échelle intercommunale ;
- par la mise en œuvre, **à titre dérogatoire, dans les cas exceptionnels et dûment justifiés** où une zone agricole serait déclassée, d'une compensation préalable à la perte de surface agricole ;
- Favoriser l'accès au foncier des agriculteurs et ainsi le maintien ou le développement des espaces productifs ;
- Encadrer les aménagements et constructions liés à l'activité agricole afin de limiter le mitage agricole ;

- Eviter les concurrences quant à l'usage du sol entre activités agricoles et énergies renouvelables.

## II.2. ACCROÎTRE LA MAÎTRISE 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 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 l'enveloppe de ces sites d'urbanisation future définie à l'échelle des intercommunalités, le SCoT se donne comme orientations :

- De diminuer la surface de foncier dédiée à l'habitat 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 par bassin de vie de la croissance démographique,
- D'augmenter la surface de foncier dédiée aux activités économiques pour créer les conditions de développement d'une activité économique endogène.
- De conserver la proportion de foncier dédiée à la production d'énergie issue de sources renouvelables et produite sur Provence Verte

**Au total, le SCoT fixe à 1 000 hectares la consommation globale d'espace par l'urbanisation durant la décennie suivant son approbation, soit en moyenne 100 hectares par an.**

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

Le mode d'urbanisation souhaité par la Provence Verte 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. UN DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL AU SERVICE D'UN TERRITOIRE DYNAMIQUE, SOLIDAIRE ET DURABLE

Le développement de la Provence Verte 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 même si, récemment, le nombre d'emplois a pu croître un peu plus vite que celui des actifs.

Le futur développement de la Provence Verte 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'emploi renforçant l'offre de services à la population et la qualité de vie de la Provence Verte, 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 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 de 126 000 habitants en 2024. Ceci correspond à un rythme de croissance maximum annuel de 1 800 habitants et de 1 000 logements par an dans les dix ans** suivant l'approbation du SCoT.

Eu égard à la proximité de Provence verte 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 et 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 SCoT définira par EPCI les objectifs de production de logements en tenant compte de cet 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

Le SCoT entend adapter la production de logements pour les besoins locaux et pour les besoins liés à la croissance démographique et à l'accueil de nouveaux actifs. **L'objectif maximal de production est de 1 000 logements par an. Cet objectif** doit répondre :

- D'une part aux besoins locaux de desserrement des ménages et à ceux liés au vieillissement de la population. Ces besoins sont estimés à 240 logements annuels ;
- D'autre part aux besoins liés la croissance démographique, essentiellement liée à l'arrivée des actifs. Ces besoins sont estimés à 760 logements annuels.

#### 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.

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.

### 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 ;
- Les communes-relais de Barjols, Carcès, Garéoult/Rocbaron seront confortées dans leur offre d'équipements, de services intermédiaires ;
- Dans les bourgs, le SCoT incite au maintien ou au développement d'une offre de services de proximité voire à sa création le cas échéant.

### 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 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 ;
- 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.

Le SCoT considère que la santé est une composante indispensable à la politique de solidarité territoriale. Il lui est prioritaire de lutter contre les inégalités d'accès aux soins. Le SCoT se positionne pour :

- 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.

Le SCoT souhaite faire de l'offre culturelle et patrimoniale 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 le SCoT encourage les orientations et les accompagne 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.

Le SCoT estime incontournable, dans une politique de solidarité territoriale, de maintenir partout sur son territoire les conditions d'accès aux services publics postaux, d'accès au droit et à la sécurité.

## IV. UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AMBITIEUX

**Le SCoT de la Provence Verte ambitionne de favoriser un développement économique** qui permette d'améliorer l'offre en emploi et la diversité des activités au sein de son territoire. Pour cela, **il vise**, en lien avec les prévisions démographiques, **un objectif de création nette d'emplois** au même niveau que la croissance du nombre d'actifs envisagée dans les prévisions démographiques, c'est-à-dire **700 emplois par an en moyenne pendant les dix ans qui suivront l'approbation du SCoT**.

Cet objectif ambitieux ne pourra être atteint qu'en valorisant au mieux les nombreux potentiels économiques de la Provence Verte. Ce développement doit naturellement s'accompagner d'une structuration des principales filières économiques actuelles et potentielles du territoire, mais également d'une mise à disposition de locaux et d'espaces économiques de qualité et de la création de formations adaptées. 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, 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.

#### 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 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 tels que le Lac de la Provence Verte à Carcès,
- 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. Le tourisme devra mettre en synergie les compétences publiques et privées et les infrastructures et actions de développement. Pour cela, le SCoT souhaite :

- 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 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 permettre de 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 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 oenotourisme, sera également une opportunité pour le territoire.

Par ailleurs, il conviendra de développer des filières d'éco matériaux et la 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...)

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 : l'agriculture raisonnée, mais également l'agriculture biologique.

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

La Provence Verte recèle un potentiel très important en matière de production d'énergies renouvelables. Ce potentiel existe sur une grande diversité de segments qui permet d'envisager un mix énergétique varié. La production d'énergies renouvelables pourrait théoriquement atteindre 40% de la consommation d'énergie locale à dix ans.

Cette capacité énergétique potentielle, source de développement économique, donne à la Provence Verte 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.

## IV.5. CIBLER LE DEVELOPPEMENT DE LA FORMATION AUTOUR DES FILIERES 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

Le SCoT souhaite tirer parti de la localisation centrale et stratégique de la Provence Verte au sein de la Région PACA en développant une offre de logistique plus soucieuse de l'environnement et complémentaire avec 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 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 de 700 emplois par an trouvera un support spatial dans la confortation et le développement des entreprises, services et équipements déjà présents sur la Provence Verte 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 va s'accroître d'environ 225 hectares sur la durée du SCoT, soit le quart des surfaces urbanisables dans les dix ans après l'approbation 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 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 de 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.

Le SCoT souhaite que les ZAE d'intérêt Pays et Relais soient le support d'un développement de filières structurantes ou de spécialisation forte pour le territoire.

Les extensions et nouveaux espaces économiques contribueront fortement sur le moyen et long terme à :

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

Le SCoT encourage les communes ou EPCI compétents 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

Le SCoT envisage aussi d'impulser auprès des collectivités une stratégie de développement économique pour rendre la Provence Verte attractive et compétitive en la matière. 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 de la Provence Verte par une politique de marketing et d'ingénierie territoriale.

## IV.9. TENDRE À L'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE PAR UNE GÉOGRAPHIE DES COMMERCES À L'ÉCHELLE DES BESOINS

Le SCoT définit la localisation préférentielle des commerces, selon deux principes exposés ci-dessous :

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

Le SCoT poursuit l'objectif de limiter l'évasion commerciale en dehors de la Provence Verte dans un souci d'offrir à ses résidents l'offre commerciale nécessaire, de réduire les déplacements et de développer l'économie de la Provence Verte.

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

Par ailleurs, le SCoT souhaite conforter l'attractivité commerciale des villes-relais Barjols, Carcès, et le duo-pôle Garéoult-Rocbaron par une offre adaptée à l'échelle de leur bassin de vie respectif.

Enfin, le SCoT fixe comme objectif le maintien d'une offre commerciale de proximité dans les autres communes de Provence verte limitant ainsi les déplacements pour les 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 villages, des centres de quartiers, des zones de mixité urbaine ou des pôles commerciaux périphériques dont les ZACOM.

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, le SCoT déclinera les orientations d'aménagements recherchées en matière de qualité architecturale, paysagère, d'optimisation du foncier existant, d'une recherche de mixité fonctionnelle et de déplacements.

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

Les ressources naturelles de la Provence Verte 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, représente un réel facteur de développement pour le territoire.

Le projet de développement de la Provence Verte, 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 ENCORE 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, le SCOT favorisera 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

Le SCoT poursuit en la matière les objectifs suivants :

- 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 ;
- Stabiliser la SAU et maintenir 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

Vus le contexte local et la volonté de mettre en place un scénario d'efficacité énergétique ambitieux, les objectifs soutenable par le territoire en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont les suivants :

- Réduire de 20% des émissions de GES à l'échelle du territoire dans les 10 ans à venir par rapport à 2008. Ceci implique de réduire de 30% les émissions de GES par habitant dans les 10 ans, par rapport à 1990 ;
- Diminuer les consommations d'énergie, globalement, sur le territoire de 5% par rapport à 2008, dans les dix ans à venir.

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.

Le SCoT fait le choix de tendre à un objectif de 40% d'énergie consommée issues d'énergies renouvelables, ce qui permettra de répondre aux objectifs départementaux, régionaux et nationaux en la matière.

Cet objectif de diversification du mix énergétique du territoire amène le SCoT à :

- Développer les filières d'énergies potentiellement exploitables en Provence Verte 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

Le SCoT souhaite protéger et mettre en valeur le réseau hydrographique dense et peu anthropisé à ce jour en assurant la fonctionnalité des cours d'eau et en préservant les zones humides.

Le SCoT vise la préservation des ressources d'alimentation en eau potable et pour cela :

- Fixer, en compatibilité avec l'orientation générale inscrite dans le SDAGE 2010-2015, 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, à Carcès) pour tendre à un partage des usages ;
- Gérer l'alimentation et anticiper les besoins en eau potable des communes de la Provence verte ;
- 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 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 ;
  - 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, notamment incendies et inondations, concernent la majorité des communes du territoire. Cependant, l'acuité de la menace n'est pas la même selon les communes. Une prise en compte est primordiale dans les documents d'urbanisme 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, le SCoT poursuit les objectifs 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, le SCoT vise les objectifs 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

Le SCoT poursuit l'objectif 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. Le SCoT vise 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 SCOT, à travers son projet, les collectivités locales et documents d'urbanisme locaux doivent contribuer à :

- Réduire la production des déchets à la source en participant à l'objectif national de réduction de 7% de la production de déchets ménagers et assimilés par habitant à horizon 2014 et en poursuivant cet effort au-delà de cette date
- Réduire la part des déchets ultimes par valorisation, recyclage et réemploi des déchets en participant à l'objectif de diminution de 15% des quantités de déchets incinérées ou stockées et prévoir les moyens et infrastructures nécessaires afin de limiter à 60% la quantité de déchets incinérés ou stockés à horizon 2023.
- Tendre vers un taux de recyclage matière et organique des déchets ménagers et assimilés égal à 45% en 2015 (contre 27% aujourd'hui sur la Provence Verte).
- 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 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, le SCOT favorisera 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 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.