



# Atelier national Territoires en mutations exposés aux risques

## Carnet de suivi - Vallée de l'Argens

Version post Atelier 1 du 29-30 Janvier 2014

Ce carnet de suivi retrace le développement de l'Atelier sur le site de la vallée de l'Argens et restitue l'intégralité de la démarche et des esquisses élaborées avec les acteurs lors des différentes séances d'atelier.



# La démarche Atelier



## 20 sites Atelier national

- Atelier Littoral 2006-2007 / 2009-2010
- Atelier Montagne 2008-2009
- Atelier Xynthia 2010
- Atelier national "Territoires économiques" 2011-2012
- 5 nouveaux sites-pilotes Atelier national "Territoires en mutation exposés aux risques"

**Atelier « Littoral »** sur les stratégies d'aménagement des territoires littoraux en 2006 sur 3 sites: la ria d'Etel, le Touquet/Berk/Montreuil-sur-Mer, Sables d'Olonne/St Gilles-Croix-de-Vie puis en 2008 sur 5 sites : le Coutançais, la baie de Morlaix, la côte Vermeille, les Albères et le bas Vallespir, la presqu'île de Guérande et la Brière, Antibes.

**Atelier « Montagne »** consacré aux territoires contraints de moyenne montagne en 2007 sur 3 sites: la station des Rousses dans le Jura, la

communauté de commune du Haut-Allier en Lozère et les vallées des Gaves dans les Hautes-Pyrénées.

**Atelier « Territoires économiques »** sur la problématique de l'urbanisme commercial en 2011 sur 8 sites : Lons-Le-Saunier (Jura), Lorient (Morbihan), Châlons-en-Champagne (Marne), Metz (Moselle), Cahors (Lot), Kingersheim-Wittenheim (Haut-Rhin), de Saint Germain-en-Laye à Orgeval (Yvelines) et le Parisis (Val d'Oise).

Depuis 2006, la démarche Atelier pilotée par la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN - Ministère de l'Egalité des Territoires et du Logement) explore de nouvelles approches de projet et de partenariat avec les collectivités locales sur des territoires à enjeux complexes et/ou de grandes dimensions :

- des territoires « en tension » où les enjeux de développement et de protection entrent en conflit comme sur le littoral ;
- des territoires « en déprise », en manque de projet et d'ingénierie et où l'intercommunalité est plus difficile comme sur certains territoires ruraux ou de montagne ;
- des territoires « en constitution ou en mutation » où les enjeux s'entrecroisent de façon complexe comme dans les périphéries urbaines ou les entrées de ville (consommation d'espace, gestion difficile des limites avec les espaces agricoles, manque de transports et de services, etc.) ;
- des thématiques plus ciblées comme le développement économique et la prise en compte des risques dans l'aménagement.

A partir d'une intervention simultanée sur plusieurs sites pilotes volontaires et par la mobilisation d'une équipe de concepteurs et d'experts pluridisciplinaires de haut niveau, la démarche Atelier permet de développer une approche comparative, de faire émerger des stratégies de territoires et des modes de gouvernance de projet pour alimenter tant les réflexions locales que les réflexions nationales (adaptations législatives ou réglementaires, évolution des méthodes).

La démarche Atelier est une démarche de projet, elle repose sur un certain nombre de principes fondamentaux :

- **une réflexion qui part des atouts du territoire**, de ses spécificités, des projets des collectivités locales et d'une stratégie d'ensemble à faire valoir.

- **une mise au débat et une validation continue de cette réflexion sous forme d'ateliers organisés sur site** : le projet stratégique est construit en séance avec les élus.

- **la représentation spatiale et cartographique comme outil de pédagogie**, de dialogue et de transversalité, comme moyen interactif et itératif de co-élaboration de la stratégie de territoire.

- **une approche par le projet et non par les outils ou la règle** : l'Atelier constitue un espace de liberté permettant de décloisonner les disciplines et d'aborder l'ensemble des questions urbaines et territoriales sans anticiper sur les outils, procédures ou « contraintes » juridiques ou réglementaires. Ces derniers seront questionnés dans un second temps pour servir la stratégie de territoire partagée. Pour autant, cela ne signifie pas faire abstraction des règles et contraintes existantes qui seront intégrées et confrontées pendant l'élaboration du projet.

- **une déclinaison en actions stratégiques** : l'Atelier fonde son intervention sur l'élaboration d'une stratégie ambitieuse et partagée, qui

se décline en actions dans le cadre d'une feuille de route définie en fin d'Atelier.

- **une approche comparative** : la même équipe-projet travaille simultanément sur l'ensemble des sites sélectionnés. Cela permet de tirer des enseignements croisés sur les dynamiques territoriales à partir de chaque site et d'alimenter la réflexion nationale.

- **La mobilisation d'une « équipe-projet » pluridisciplinaire, externe aux services de l'Etat pour chaque session d'Atelier.**

Composée d'experts de haut niveau (paysagistes, environnementalistes, économistes, hydrologues, sociologues, etc.), l'équipe-projet est conduite par un concepteur (architecte, paysagiste ayant des compétences en urbanisme), elle se mobilise pour faire émerger une stratégie d'aménagement et de management d'un territoire. Cette équipe réunit des compétences choisies pour répondre aux problématiques traitées. Elle apporte un regard neuf, élargi, extérieur et dégagé du jeu d'acteurs local ce qui permet un débat ouvert entre les acteurs locaux, les services de l'Etat et les élus. Elle contribue au renouvellement des méthodes de projet et aux formes de partenariat.



La maquette, un outil de dialogue et de co-construction



Séance d'atelier avec les élus



Séance de travail de l'équipe-projet



Visites de site avec les élus et techniciens

# La démarche Atelier national « Territoires en mutation exposés aux risques »

## Les attendus

- A partir d'une approche de terrain, identifier les territoires de projet et accompagner les stratégies innovantes pour faire du risque un atout pour le projet d'aménagement

- Autour d'un projet commun, faire se rencontrer des champs disciplinaires, partager des cultures de projet différentes aux différentes échelles de territoires pour dépasser l'approche exclusivement technique de la prise en compte des risques dans l'aménagement

- Concevoir des évolutions futures (sobriété, mobilité, attractivité,...) pour sortir du « coup par coup » et préparer le territoire à des vocations futures

- Faire vivre la mémoire du risque et innover dans la gouvernance de projet intégrant les risques : « préparer les habitants, les usagers,.../préparer l'espace »

- Interroger et faire évoluer les outils de mise en œuvre (réglementaires, opérationnels, de gestion, de gouvernances) et les pratiques des acteurs

- Faire émerger des stratégies territoriales innovantes au niveau national, susceptibles de faire école

Suite à une première expérience réussie à Cahors et pour prendre en considération tous ces enjeux et trouver des solutions d'avenir, la DGALN (Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature) a souhaité co-piloter avec la DGPR (Direction générale de la prévention des risques) une nouvelle session de l'Atelier national sur des « territoires en mutations exposés aux risques ».

Cette thématique, volontairement large, permettra de co-construire et de tester des stratégies de territoires innovantes, sur des sites en recherche d'équilibre entre développement et réduction des risques.

**Cette thématique se prête ainsi à différentes typologies de sites et de territoires** (ruraux, périurbains, urbains) **et de risques** (naturels, miniers et technologiques), illustrant sur le long terme la diversité des mutations territoriales :

- recomposition et renouvellement urbain de villes par la mutation d'anciens sites industriels ou économiques ;
- reconquête des délaissés (routiers, ferroviaires, fluviaux...);
- requalification des espaces périphériques en lien avec des territoires ouverts naturels ou agricoles;
- restructuration ou recyclage de tissus industriels en déclin en cherchant à préserver la vocation industrielle ;
- création de nouvelles polarités : gares, pôles multimodaux, économiques et de loisirs...



Retour d'expérience sur le site de Cahors Atelier national "Territoires économiques" 2012-2013

Parmi les 8 sites retenus en 2012 dans l'Atelier national « Territoires Economiques », **le cas de la zone commerciale de la route de Toulouse à Cahors, était particulier par sa situation en fond de vallée encaissée et inondable.**

En 1996, puis à nouveau en 2004, des crues torrentielles laissent derrière elles un secteur dévasté. Très vite, un Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) est établi limitant tout renouvellement et développement des enseignes commerciales. Les tensions entre élus, acteurs économiques et services de l'Etat, garants de l'application de la réglementation, se sont accentuées à la suite des inondations de Juin 2010.

L'équipe-projet menée par Yannick Beltrando et David Mangin, a élargi le regard par une réflexion à l'échelle de l'agglomération pour co-construire une vision d'ensemble qui a permis de s'accorder sur les équilibres et potentialités des



Dommages - Crue de juillet 2010

différents secteurs commerciaux. Il apparaît que cette zone reste, malgré les risques, « le » secteur attractif dans un territoire où le développement commercial est fortement contraint du fait de la topographie marquée.

Sur la Route de Toulouse, un travail de longue haleine commence pour réduire le risque tout en proposant un projet urbain ambitieux : pérennisation de la mixité fonctionnelle du site, relocalisation des activités sans lien avec le centre-ville, développement des mobilités douces et requalification de l'espace public, qualité paysagère... **Le projet de composition urbaine agit également sur l'aléa par des aménagements hydrauliques (recalibrage du lit mineur, bras de décharge...) et permet de réduire la vulnérabilité du secteur.**

L'équipe-projet a su rassurer l'ensemble des partenaires en répondant à leurs attentes et intentions. **Ses propositions fiables et réalisables sur le volet hydraulique ont permis de faire converger les différentes visions et d'engager les acteurs dans un processus de projet.** C'est autour du projet de recomposition urbaine que l'équipe-projet, chef d'orchestre, a su réunir les acteurs et a su dépasser les aspects purement techniques de la résolution hydraulique.

La suite est en cours : montage opérationnel et financier, travail avec l'ensemble des commerçants impactés, mobilisation de fonds pour les travaux...



Inondations du Bartassec - Crue de 1996



Séance de travail en atelier avec les élus du Grand Cahors



Maquette de la vallée du Bartassec (Agence Anioji-Beltrando)

## Autour du thème de l'Atelier national « Territoires en mutation exposés aux risques »

### **Faire du risque un atout pour le projet**

Pour beaucoup de décideurs, les plans de prévention des risques (PPR) condamnent les perspectives de développement en gelant toute urbanisation ou aménagement des zones soumises à un risque. Or, le PPR définit les règles de constructibilité ou d'inconstructibilité dans les secteurs soumis à des risques et n'est pas destiné à orienter la stratégie d'aménagement des territoires des collectivités.

Parallèlement, les risques naturels ou technologiques restent moins explorés que d'autres dimensions environnementales de l'aménagement comme la mobilité. Perçue comme « technique », la question de la réduction de la vulnérabilité aux risques reste l'affaire d'experts qui interviennent souvent de manière sectorielle et déconnectée de tout projet.

**Dans le cadre d'une approche globale, la démarche Atelier propose de faire du risque un élément fort de la stratégie du territoire en mutation et d'élaborer des réponses urbaines et sociale - et non pas uniquement techniques - intégrant des objectifs de réduction de la vulnérabilité.**

### **Réparer et préparer le territoire à des vocations futures**

L'évolution des territoires vers un développement plus durable est une priorité : économiser l'énergie et les déplacements, lutter contre l'érosion de la biodiversité, valoriser les ressources locales, préserver des terres agricoles,...

Sur les territoires en mutation, soumis à une pression immobilière forte et à des risques naturels ou technologiques, la construction d'une vision stratégique de long terme nécessite une approche particulièrement intégrée, décloisonnée, non sectorielle et partenariale. La question est de savoir comment concilier l'héritage du passé avec un projet futur de territoire afin de rendre ces territoires plus résilients.

La résilience d'un territoire se définit comme sa capacité à s'adapter, à s'organiser et à réagir pour surmonter rapidement une perturbation prévisible tout en maintenant une dynamique de développement.

Cet objectif de résilience est stratégique car il contribue à renforcer l'attractivité économique, sociale et culturelle d'une région, d'un pays, d'un site.

Aménager de façon durable, c'est également anticiper pour sortir du « coup par coup » en recherchant un équilibre entre préservation et développement afin de guider la transformation du territoire dans ses usages présents et futurs. C'est également optimiser les ressources et atouts locaux dans l'élaboration d'une stratégie face aux risques (logique parcellaire, culture constructive traditionnelle, valorisation des patrimoines culturels et naturels, gestion écologique, ...), renforcer une culture partagée et innover dans la gouvernance face aux risques.

# Les sites pilotes de l'Atelier national

Un appel à candidatures national lancé auprès des services de l'Etat et des collectivités a permis de retenir 5 territoires volontaires pour s'engager dans la démarche :

## Loire moyenne, Tours/St-Pierre-des-Corps (Indre-et-Loire)

Le vaste territoire des communes de Tours et St-Pierre-des-Corps, confronté aux crues lentes de la Loire, territoire « protégé » par les anciennes digues de protection et fortement contraint dans son développement.

*Comment relever les défis du renouvellement urbain derrière les digues fragilisées de la Loire ?*



Photographie historique quai de la Loire, site de Tours St Pierre des Corps

## Val de Fensch (Moselle) et Vallée de l'Orne (Meurthe et Moselle)

Un territoire en questionnement, confronté à des risques multiples (sites et sols pollués, risques miniers, inondation).

*Comment repenser le fonctionnement de deux vallées, fortement marquées par la fin de l'activité sidérurgique et minière, autour d'une attractivité économique à redéfinir, d'un patrimoine industriel et d'espaces naturels à relier à leur territoire ?*



Cité minière, Val de Fensch - Vallée de l'Orne

## Vallée de l'Argens (Var)

La Basse Vallée de l'Argens (Le Muy, Roquebrune-sur-Argens, Puget-sur-Argens, Fréjus et Saint-Raphaël) récemment confrontée aux crues torrentielles dévastatrices de juin 2010)

*Comment accompagner la mise en œuvre des travaux post-crue et bâtir un projet agricole et urbain résilient qui tire profit de sa position au cœur d'un vaste territoire dynamique et attractif ?*



Crue de l'Argens de Juin 2010

## Vallée de l'Oise, entre Creil et Compiègne (Oise)

La vallée de l'Oise entre Creil et de Compiègne présentant des enjeux forts de développement économique, industriel et urbain en zone inondable.

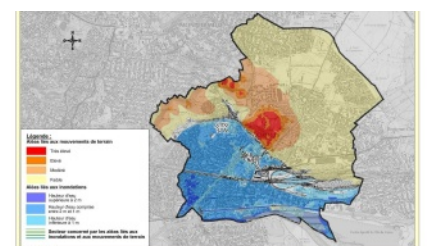
*Comment réinvestir les berges, adapter l'offre de logements aux risques, innover pour recycler des friches ferroviaires, économiques et industrielles stratégiques ?*



Vallée de l'Oise

## Les bords de Marne en Ile-de-France

*Comment densifier et renouveler un secteur urbain situé en grande couronne de l'agglomération parisienne, autour d'une gare du Grand Paris Express exposée au risque d'inondation, dans un objectif de reconquête de la Marne et de mixité des usages ?*



Cartes des aléas sur Chelles

# Déroulement de l'Atelier national « Territoires en mutation exposés aux risques »

## L'Atelier se déroule de novembre 2013 à décembre 2014

La démarche s'organise autour de 3 ateliers sur site, composés de visites de terrain, d'échanges techniques et de séances de travail avec les élus, les services de l'Etat et l'équipe-projet. Cette séquence de co-construction Etat/élus constitue le cœur des ateliers, lieu d'échanges de construction et de validation collective du projet de territoire.

La journée de lancement et le séminaire de restitution permettent de partager les enjeux que la thématique soulève et de croiser les expériences vécues et les différentes stratégies de territoire adoptées sur chacun des sites.

## Calendrier prévisionnel

### Journée de lancement national

**13 novembre 2013 à Paris**

Réunit pour la première fois les acteurs locaux, le ministère et l'équipe-projet pour :

- échanger sur les enjeux des services de l'Etat (DREAL/DDT) et des élus des différents sites
- apporter une base commune de compréhension de la thématique "Territoires en mutation exposés aux risques " à partir de l'intervention de professionnels et d'experts
- mieux faire comprendre la démarche par le témoignage d'acteurs de l'Atelier national

### Atelier 1 sur site

**Premières impressions et pistes de réflexion**

**Novembre – décembre 2013 / Janvier 2014**

**2 à 3 jours de visites et d'échanges sur site**

- Visite du site et de son territoire élargi avec les élus
- Rencontres techniques et échanges d'informations (projets en cours, études, cartographies...)
- Echanges avec les élus autour des premières impressions et lectures de territoires de l'équipe-projet, mise en évidence des enjeux et des valeurs du territoire (paysages, identité, ressources locales, qualités spatiales, ...)

### Atelier 2 sur site

**Premières approches stratégiques**

**Mi-2014**

**1 à 2 jours sur site**

Travail collectif avec les élus autour d'hypothèses d'évolutions spatiales du territoire et re-questionnements des projets en cours

### Atelier 3 sur site

**Finalisation de la stratégie**

**4ème trimestre 2014**

**1 à 2 jours sur site**

Travail collectif avec les élus d'approfondissement de la stratégie de territoire et échanges autour de zooms architecturaux et urbains sur des secteurs-clé. Elaboration de la feuille de route.

### Séminaire national de restitution

**Fin 2014 à Paris**

Réunit l'ensemble des acteurs des 5 sites, élargi aux élus et services de l'Etat intéressés par la thématique et aux professionnels de l'urbanisme pour :

- présenter de manière croisée le cheminement collectif et le travail effectué sur les différents sites
- mettre en évidence des enseignements sur la méthode et sur les différentes problématiques abordées
- tirer les enseignements au niveau national



Pour conduire les débats, coordonner les ateliers sur site et de la mission confiée au groupement Obras, une équipe « Atelier national 2013 » a été constituée :

**Pour la DGALN**, Cristina GARCEZ et Marie-Laure HERAULT, coordonnent les démarches Atelier et une équipe de 4 chefs de projet :

- Isabel DIAZ, référente Atelier sur le site de la vallée de l'Oise entre Creil et Compiègne
- David LABOREY, référent Atelier sur le site de Tours/Saint Pierre-des-Corps
- Alexis PALMIER, référent Atelier sur le site de la vallée de l'Argens
- Grégory ROOSE, référent Atelier sur le site des vallées de Lorraine

**Pour la DGPR**, Thierry Hubert, coordinateur de la démarche Atelier national « Territoires en mutation exposés aux risques » en association avec les différents bureaux du service des Risques naturels et hydrauliques et Risques technologiques concernés.

Une boîte de messagerie commune « Atelier national « Territoires en mutations exposés aux risques » est à votre disposition:

[an2013-territoiresrisques@developpement-durable.gouv.fr](mailto:an2013-territoiresrisques@developpement-durable.gouv.fr)

#### **Adresse / Contacts DGALN**

Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement

DHUP/Bureau des stratégies territoriales (AD1)

Arche sud- 92055 La Défense cedex

Téléphone : 01 40 81 96 76

#### **Adresse / Contacts DGPR**

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

Direction Générale de la Prévention des Risques

Arche nord- 92055 La Défense cedex

# Présentation de l'équipe-projet

## OBRAS, architecture-urbanisme-paysage (mandataire)

Après dix années de travail associés, Frédéric Bonnet et Marc Bigarnet fondent « Obras » en 2003, agence localisée à Paris, puis en 2004 « Obras Studio » à Lyon. Le concours European 3 (1994), qui a donné suite au Parc de la Ereta, est leur premier travail commun.

L'agence opère à toutes les échelles, c'est ce qui fait sa spécificité:

- Sur des projets territoriaux de grande ampleur tout d'abord où elle intervient sur la planification « durable » (PLU d'Anglet au pays basque) et en matière de positionnement stratégique de grands territoires : réflexion sur les 40 km de Seine Aval pour l'EPAMSA en 2009, le développement rural dans les parcs naturels régionaux du Nord Pas-de-Calais, et, plus récemment, une étude transversale sur le pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine pour l'agence d'urbanisme de la région du Havre.
- Sur de la conception urbaine, des quartiers (ZAC) à l'îlot, avec notamment le développement de nouveaux quartiers métropolitains, pour certains situés en zone inondables (200 hectares au bord de la Loire à Rezé pour Nantes Métropole, quartier Bac d'Asnières à Clichy-la-Garenne) et autour de pôles gares (pôle gare de la Folie à Nanterre, pôle gare de Epône-Mezières). Un important projet de renouvellement urbain est en cours pour le Grand Toulouse, dans le quartier des Izards à Toulouse (1500 logements, espaces publics, suivi urbain).
- Sur des projets de paysage à grande échelle tels que sur l'île du Ramier et sur Labège à Toulouse.

L'agence réalise enfin des projets de maîtrise d'œuvre d'espaces publics à Saint-Etienne (place de la mairie et Doria), à Bordeaux (place Saint-Michel) et sur les bords du lac à Montreux ainsi que divers projets de maîtrises d'œuvre de bâtiments.

*Collaborations nombreuses avec Alphaville : Nanterre, 2010 ; PACA Genève, 2009 ; Pays de Gex, 2010 ; Saint Etienne, 2008.*

### Frédéric Bonnet

Enseignant à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marne la Vallée et professeur invité à l'Accademia di architettura di Mendrisio (Suisse), Frédéric Bonnet est architecte-conseil de l'Etat de la Haute Vienne et président du corps des architectes-conseils. Il est engagé sur les problématiques urbaines, publie de nombreux articles, notamment au sein du comité de rédaction d'Urbanisme (jusqu'en 2012) et en tant que co-fondateur de la revue « tous Urbains » diffusées par les Presses universitaires de France.

Frédéric Bonnet est également lauréat du palmarès des jeunes urbanistes (2005) et a reçu la médaille de l'Académie d'architecture de Paris pour l'ensemble de ses travaux sur l'urbanisme (2008).



Frédéric Bonnet, Agence OBRAS

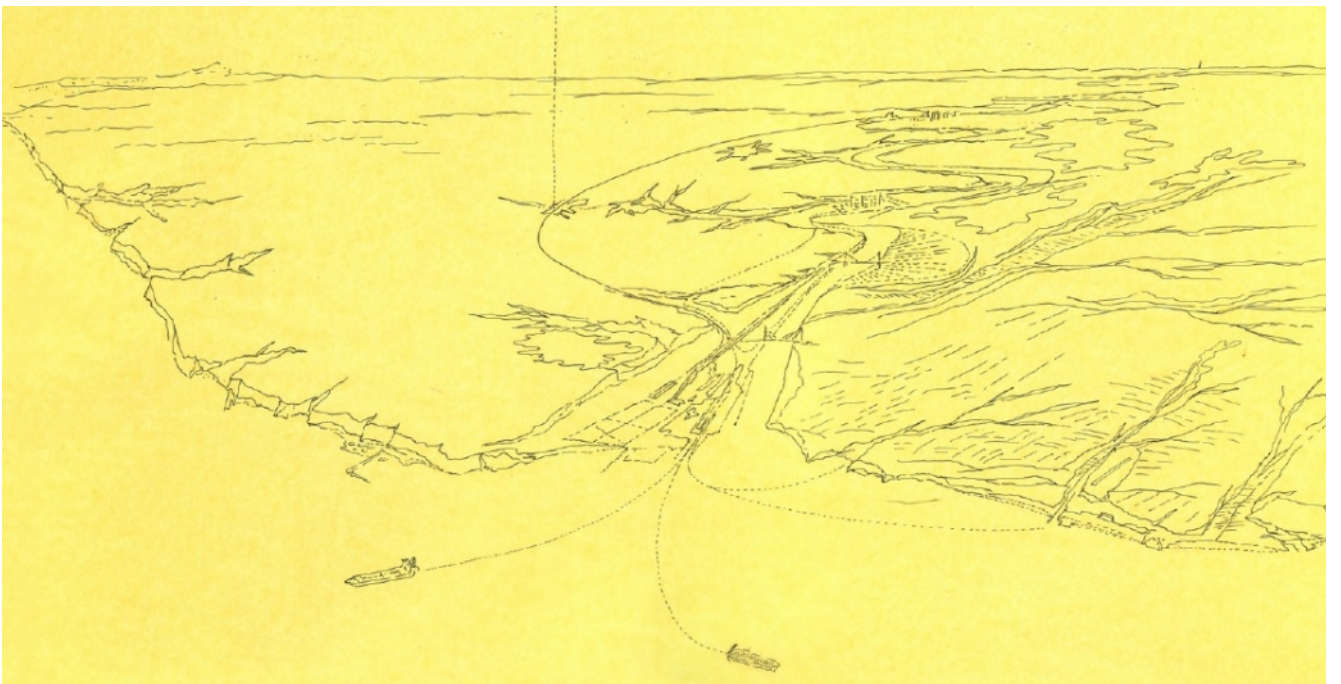


Inondabilité sur le projet urbain de Rezé





Parc de la Ereta



Esquisse de l'estuaire de la Seine

## Alphaville, programmation territoriale et urbaine (co-traitant)

Alphaville, lauréate du palmarès des jeunes urbanistes 2007, est une agence d'urbanisme oeuvrant dans le domaine de la programmation urbaine, du projet territorial et de la prospective. Son approche des missions d'aménagement, d'urbanisme et de développement urbain est singulière puisque l'agence se concentre autant sur le contenu et sa définition (programme) que sur sa formalisation (traduction spatiale).

Cette singularité est avant tout liée à une pratique de l'urbanisme enrichie par la diversité des profils qui composent l'agence : urbaniste, architecte, sociologue, paysagiste, spécialiste du développement durable.

Son approche de la programmation urbaine est systémique et aborde de manière intégrée l'ensemble des questions liées au développement urbain : structure géographique, gestion du territoire, ville mobile, ville habitée, ville active, ville équipée. L'agence est également en mesure de formaliser son approche originale sur la définition des contenus et des stratégies programmatiques, la programmation urbaine étant considérée comme une discipline de conception du projet urbain.

*Collaborations nombreuses avec Magéo et Obras*

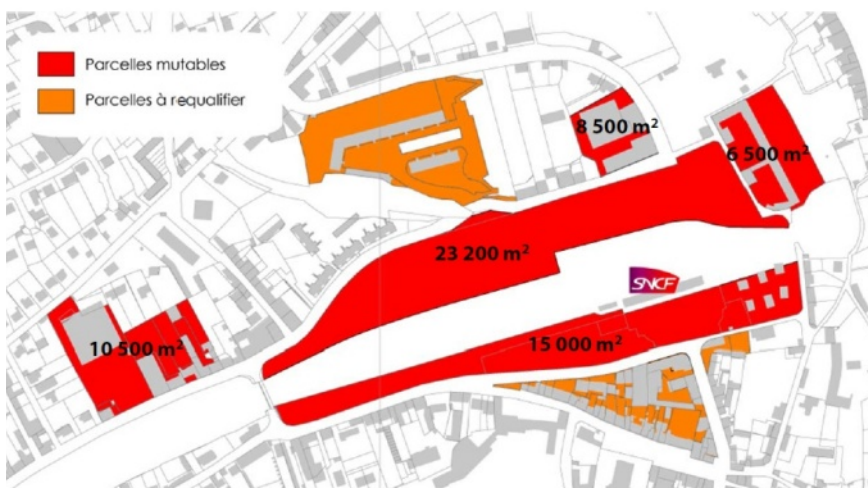
### François Monjal

Directeur de la l'agence Alphaville depuis 15 ans, François Monjal, urbaniste de formation, a souhaité mettre au service des élus une équipe de généralistes ouverts à la nouveauté, curieux, qui s'intéressent à des sujets connexes de l'urbanisme, explorent des mondes différents, sortent des sentiers battus. Ses divers apports personnel dans le cadre de l'atelier littoral et de l'atelier Territoires économiques ont été cruciaux car ils ont permis de penser le positionnement stratégiques de grands territoires sous l'angle de l'excellence économique au travers de la valorisation des ressources naturelles, des filières et des savoir-faire locaux.

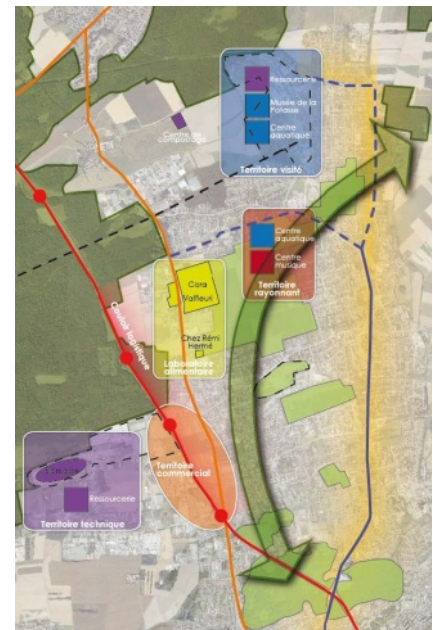
François Monjal est par ailleurs professeur associé à l'université de Marne la Vallée (département Génie Urbain) et a participé à de nombreux évènements dans le cadre des éco-cités, et à plusieurs ouvrages, ateliers de création urbaine et de rencontres nationales (club ville aménagement en 2002, 2009, 2010 ; les «Rez-de-chaussée de la Ville» en 2011).



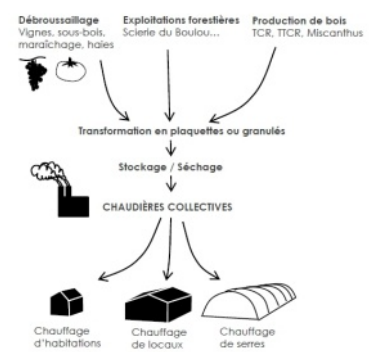
François Monjal, Alphaville



Mutabilité du site de la gare de Morlaix



Kingersheim-Wittenheim (Eq. Beltrando)



## MAGEO, géomorphologie, environnement, risques (co-traitant)

MAGEO, créé il y a près de 70 ans, regroupe plus de 45 collaborateurs de formations, d'expériences et d'origines diverses, recoupant l'ensemble des métiers du génie urbain.

Le bureau d'étude MAGEO développe l'activité d'assistance en aménagement urbain et de bureau d'études Voiries, Assainissement et Réseaux Divers, initialement en secteur de logements puis en zones d'activités ou mixtes pour de la requalification d'espaces urbains et industriels et pour l'ingénierie routière.

Les opérations réalisées sont de tailles diverses (de 1 à 150 hectares) intégrées dans le tissu urbain existant ou rattachées à l'espace urbain avec des missions allant de quelques mois à plus de 10 ans.

Sur de grands territoires, le bureau d'études techniques a su développer une expertise technique au service d'études stratégiques (plan bleu pour Lille Métropole, en association avec Alfred Peters, Port de Lille avec Studio 12 – B. Secchi, P. Vigano) et de projets de maîtrise d'œuvre urbaine caractérisés par la multiplication de contraintes physiques, au côté de concepteurs de renom (Reichen et Robert pour la ZAC de l'Union à Roubaix-Tourcoing, Agence JAM pour la ZAC Seine Gare à Vitry-sur-Seine).

*Collaborations croisées avec Alphaville (Halluin, en cours), Franck Boutté (Angers, 2011) et avec RR&A (Lille, en cours)*

### Jean-François Morel

Ingénieur de formation topographe, titulaire d'un DESS en aménagement, Jean-François Morel est le directeur de MAGEO et assure l'encadrement du bureau d'études techniques. Enseignant à l'Université des Sciences et Techniques de Lille au niveau master (aménagement et construction durable), il est particulièrement sensibilisé sur les problèmes de l'eau et sur les questions techniques et réglementaires de sa gestion dans les projets urbains et périurbains. Il assure au sein de l'équipe une mission d'expert pour la recherche et la mise en œuvre de solutions innovantes dans une perspective de développement durable et de gestion des risques.



Quartier de l'Union - Roubaix-Tourcoing (Ag. Reichen-Robert)



Port de Lille (Secchi-Vigano)



Plan bleu - Lille Métropole (Alfred Peters)

**Franck Boutté Consultants, spécialiste aménagement, environnement et développement durable (sous-traitant)**

L'agence Franck Boutté associe ingénieurs, architectes et urbanistes, formés aux questions environnementales, à la maîtrise des ambiances et du confort, et au développement durable. Cette pluridisciplinarité permet d'intégrer les préoccupations environnementales très en amont dès les premiers choix dans les projets, dans une relation très étroite avec l'équipe de conception.

L'objectif est de combiner la qualité architecturale et urbaine avec haute performance à toutes les échelles: du projet urbain au quartier, du bâtiment à l'architecture intérieure.

En complément de l'expertise environnementale, l'agence effectue des missions d'assistance technique et programmation, conception, ingénierie, maîtrise d'œuvre et conseil. Ce regard transversal et une grande implication dans les projets permettent d'assumer une cohérence forte et globale entre la conception architecturale et urbaine et les choix techniques au travers d'un véritable parti environnemental.

L'agence a multiplié les collaborations avec de nombreux architectes et urbanistes, sur des sites de grande ampleur, tels qu'EuroRennes, l'Île de Nantes, Bordeaux Euratlantiques.

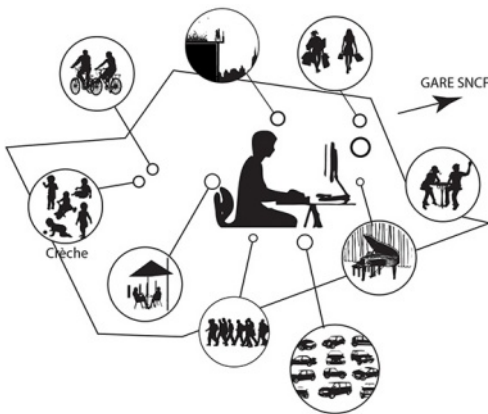
*Collaborations avec RR&A et Magéo (Angers, 2011, Casablanca, en cours)*

**Florian Dupont**

Urbaniste consultant, formé à l'approche environnementale de l'urbanisme (AEU) par l'ADEME et professionnel accrédité Leed (certification de bâtiments durable), Florian Dupont est chef de projet à l'agence Franck Boutté depuis 2012. Il est intervenu d'abord chez BURGEAP puis à l'agence F. Boutté en tant qu'expert en développement durable sur des projets urbains de grande envergure, du côté de la maîtrise d'ouvrage (parc des Expositions de Toulouse ; éco-quartier de l'Île Saint Denis) ou de la maîtrise d'œuvre, tel que dans le cadre des études pré-opérationnelles du quartier des Groves à Nanterre aux côtés de Güller – Güller, architectes-urbanistes.

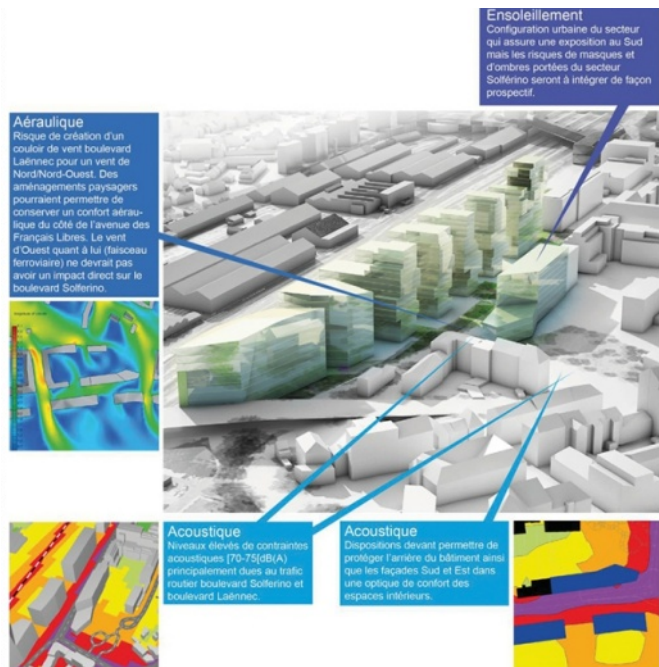


Florian Dupont, Agence F. Boutté



Réflexion autour des usages

Etude d'ambiance urbaine EuroRennes - Projet FGpu



## **RR&A MOBILITE, mobilité déplacement (sous-traitant)**

RR&A est une société active en France et en Suisse, qui regroupe des ingénieurs, urbanistes, aménagistes et géographes spécialisés dans :

- les plans de déplacements urbains (PDU) et régionaux,
- les transports publics (planification, études opérationnelles, insertion),
- l'intermodalité, les pôles d'échange, les parcs relais (P+R),
- la desserte de sites et d'équipements, les plans de mobilités d'entreprises,
- la gestion de la circulation routière, la simulation dynamique,
- le stationnement,
- le développement des mobilités douces (piétons et vélos),
- la modération de la circulation, l'aménagement des espaces publics.

Plutôt que la spécialisation pure, l'équipe s'attache à développer une forte compétence transversale : la maîtrise de tous les modes de déplacement et des interactions entre la mobilité et les autres composantes du territoire (aménagement du territoire, urbanisme, économie, impacts sociaux et environnementaux, etc.) sont essentiels pour eux afin de réaliser des projets de qualité.

*Collaborations avec Franck Boutté - Magéo (Angers, 2011, Casablanca, en cours et Lille, en cours avec Magéo)*

### **Samuel Maillot**

Ingénieur de formation géomètre, ayant été formé à l'urbanisme au sein du mastère de l'ENPC, Samuel Maillot a co-fondé l'agence RR&A en 1998. Il y mène divers projets dédiés à la mobilité, tels que des expertises déplacements dans le cadre de projets urbains, des études de circulation et d'insertion de transports collectifs (bus TCSP, tramway, tram-train), études multi-modales et de promotion des modes doux dans l'espace public.

## **BURGEAP, expertise « Sites et sols pollués » (sous-traitant)**

BURGEAP a pour vocation de développer les métiers de l'aménagement et de l'éco-construction au service des villes et territoires durables, et d'accompagner les industriels pour le meilleur respect des enjeux environnementaux.

BURGEAP offre une prestation d'ingénierie globale : conseil, formation, assistance à maîtrise d'ouvrage, conception, maîtrise d'œuvre, réalisations clé en main dans les domaines d'expertise suivants :

- Environnement industriel
- Villes et territoires
- Bâtiment-Energie et climat
- Déconstruction

BURGEAP possède en France une vingtaine d'implantations réparties sur le territoire national ce qui assure à ces 300 collaborateurs une proximité avec les clients, prescripteurs et l'administration.

### **Caroline Abid**

Ingénieur issue de l'école Centrale à Paris, de formation en chimie appliquée et génie des procédés industriels, Caroline Abid est experte en environnement et responsable pour l'Ile-de-France des sites et sols pollués. Elle s'est spécialisée depuis près de 10 ans au sein de l'agence dans les diagnostics et suivis environnementaux, la maîtrise d'œuvre et l'assistance à maîtrise d'ouvrage en vue de travaux de dépollution, les dossiers d'installations classées, les évaluations quantitatives de risques sanitaires (notamment en amont des programmes de constructions sur d'anciens sites industriels, ou en lien avec l'activité maraîchère) ainsi que les plans de gestion (comparaisons technico-économiques de divers solutions de réhabilitation et définition des seuils de réhabilitation).



# La vallée de l'Argens

## Présentation du site et des problématiques

Dossier présenté par:

- la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA
  - la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var
- soutenu par Georges GINESTA, président de la communauté d'agglomération Var-Estérel-Méditerranée.





# 1. Le territoire

## Son identité

### L'aire d'étude

Le site d'étude est constitué par la basse vallée de l'Argens, un territoire qui regroupe cinq communes – Le Muy, Roquebrune-sur-Argens, Puget-sur-Argens, Fréjus et Saint-Raphaël – à l'exutoire d'un important bassin versant de près de 3000 km<sup>2</sup> couvrant l'ensemble de l'arrière pays varois. Il est composé de l'embouchure du fleuve et de ses abords, qui forment un delta enchâssé entre d'une part le massif

des Maures et le rocher de Roquebrune au sud, et d'autre part le massif de l'Estérel au nord.

Ce site s'inscrit dans un système plus large:  
– Il englobe vers l'ouest l'agglomération de Draguignan dans la vallée de la Nartuby ainsi que l'Arc Sud (communes des Arcs-sur-Argens, de Vidauban et du Muy) qui constitue l'un des principaux noeud d'infrastructures du département. L'axe

Draguignan/Les Arcs-sur-Argens/Fréjus est le support d'échanges importants, d'autant que Les Arcs-sur-Argens accueille le parc des Bréguières, base logistique stratégique, structurante pour l'activité économique varoise.  
– Il fonctionne également étroitement vers l'est avec la conurbation voisine niçoise au travers d'échanges pendulaires et commerciaux supportés essentiellement par l'autoroute A8.



Localisation de la basse vallée de l'Argens

### Situation, contexte géographique

Les questions liées à l'eau sont un enjeu prépondérant. L'Argens est un fleuve qui s'étend sur la quasi-totalité du département du Var. Il draine un territoire de près de la moitié du département.

Il reste l'une des sources principales d'alimentation et d'irrigation notamment avec le barrage de Carcès qui alimente Toulon. Il traverse 7 cantons et 21 communes en y développant localement depuis des siècles des activités liées à l'eau, notamment les activités forestières et agricoles.

Bien que de débit moyen relativement faible, il fut flottable dans sa partie basse au XIX<sup>ème</sup> siècle pour maintenir un accès vers la mer, il reste connu

pour être sujet à de grands débordements et forme ainsi des zones de marécages laissant des sédiments de bonnes valeurs agricoles.

Le climat est de type méditerranéen, avec des printemps doux et humides, des étés chauds et secs, des automnes pluvieux et des hivers doux (quelques jours de gelées par an). La variabilité du relief contribue aux multiples micro-climats. Les fortes sécheresses alternent avec des épisodes venteux et orageux marqués.

Les reliefs cantonnent l'occupation humaine (activités, habitat, agriculture) à la plaine alluviale et aux piémonts. Les zones urbaines se concentrent principalement le long

du littoral et dans les plaines à dominante agricole. Depuis les années 1990, environ 200 hectares de zones agricoles et 285 hectares de zones naturelles ont été artificialisées par l'urbanisation dans la basse vallée de l'Argens.

## Contexte administratif

Le site qui fait partie de l'arrondissement de Draguignan, qui couvre le tiers nord-est du département du Var est composé des cantons de Saint-Raphaël, de Fréjus et du Muy.

Avant le processus de réforme territoriale, le territoire était administrativement très morcelé, notamment découpé en deux intercommunalités (la communauté d'agglomération de Fréjus - Saint-Raphaël et la communauté de communes Pays- Mer - Estérel comprenant les communes de Puget-sur-Argens et Roquebrune-sur-Argens). La commune du Muy faisant partie de la communauté d'agglomération de la Dracénie.

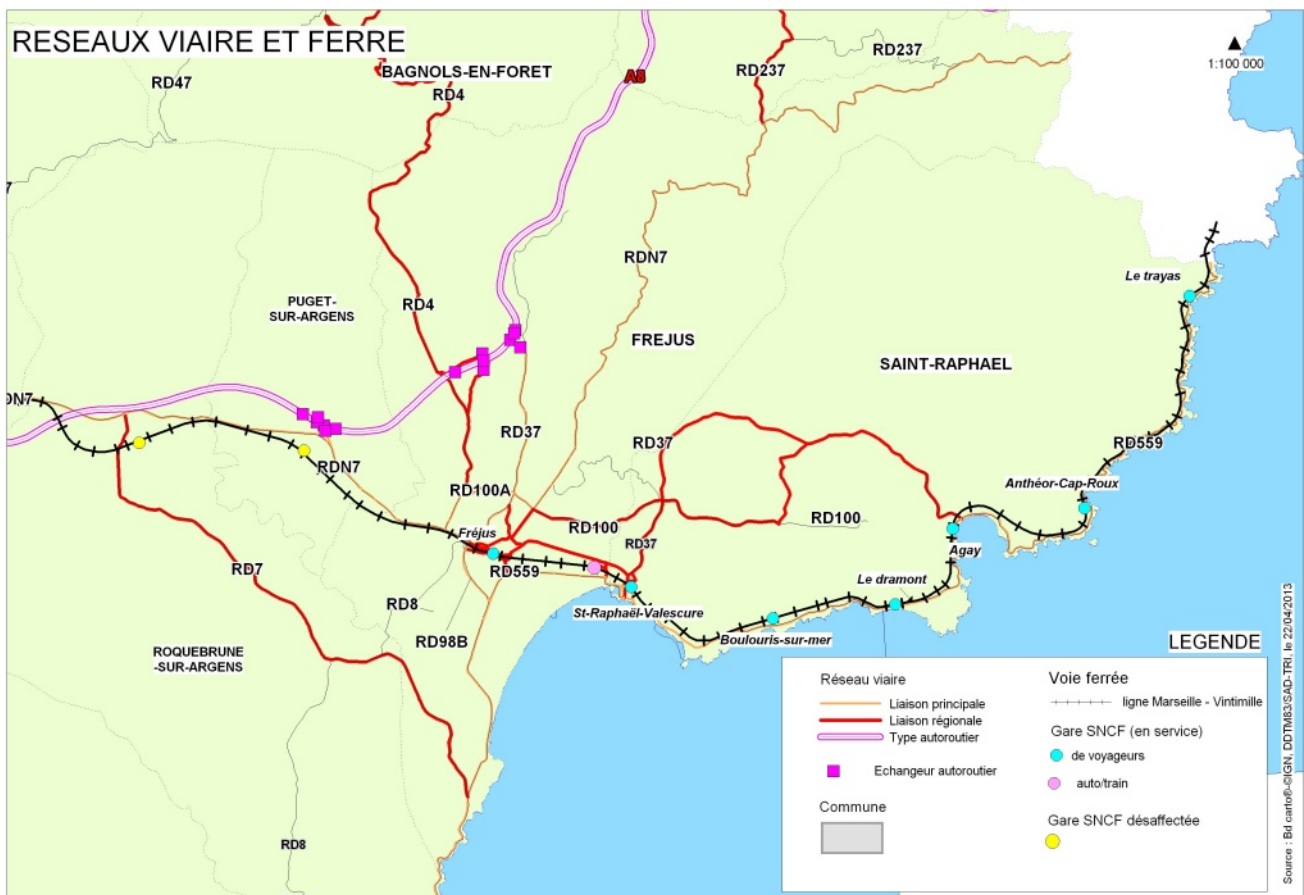
La réforme de l'intercommunalité a abouti en décembre 2012 à la création de la communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée (CAVEM) englobant les communes de Fréjus, Saint- Raphaël, Puget-sur-Argens, Roquebrune-sur-Argens, et les Adrets-de-l'Estérel.



Le nouveau territoire de SCoT

Cette nouvelle structure intercommunale est dotée des compétences en matière de transports et d'aménagement (en particulier chargée du SCoT). Depuis 2000, des études de SCoT ont déjà été entreprises sur un périmètre

quasi identique (exception faite de la commune de Bagnols-en-Forêt qui rejoindra le SCoT du Pays de Fayence en 2014). Cet ancien SCoT, dit SCoT Var Est, a été arrêté à deux reprises en 2002 puis 2007 mais n'a jamais été approuvé (cf. chapitre suivant).



## Fonctionnement du territoire

L'Est Var est installé dans un couloir d'échange majeur d'axe Est / Ouest qui relie les grandes métropoles azuréennes par le centre Var (Aix en Provence – Fréjus – Cannes - Nice) via des infrastructures autoroutières et ferrées de qualité, la plaine de l'Argens est en effet marquée par le passage de grandes infrastructures de transport (A8, RDN7 et ligne ferrée Paris-Nice). Cet axe est un lien majeur autour duquel s'organise le développement urbain et économique. Par ailleurs, l'aire d'étude se situe non loin de pôles d'échanges entre littoral et arrière-

pays (jonction des autoroutes A8/A57 au Luc, accès à Draguignan depuis Le Muy par RD25, desserte du littoral par la RD559 depuis Fréjus). La desserte interne Nord/Sud est plus difficile entre les communes du territoire principalement drainées par des axes routiers souvent très empruntés (D4 vers Bagnols-en-Forêt, D4, D7 et D8 sur Roquebrune, D559 sur le littoral). L'attractivité du littoral se traduit par un afflux estival important qui génère la saturation des principales voies de communication.

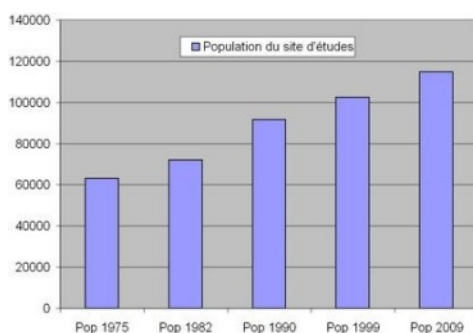
Le territoire est traversé par la ligne de chemin de fer Marseille-Vintimille. La desserte locale est assurée par 7 gares/haltes, dont 6 sont situées sur la commune de Saint-Raphaël. En 2011, la fréquentation des 7 gares représente environ 1,4 millions de voyageurs. La gare de Saint Raphaël Valescure (seconde gare du département) pèse pour 86 % dans ce volume. La fréquentation de certaines gares est fortement soumise à la période estivale (juin à septembre)

## Contexte démographique

Le territoire bénéficie d'une forte attractivité du fait de son cadre de vie, d'un bon ensoleillement et de la renommée de la « Côte d'Azur » et du Var. La progression de la population permanente est constante, atteignant aujourd'hui les 115 000 habitants (soit environ 11% de la population départementale). Près de 95 000 habitants sont recensés sur les seules communes littorales (Fréjus, St-Raphaël et Roquebrune-sur-Argens). Ce sont pourtant les deux communes de la vallée de l'Argens (Puget sur Argens et Le Muy) qui connaissent la plus forte augmentation relative durant ces dernières décennies.

Le gain global de population est largement tributaire des apports migratoires (proches de 90%). Le

	Pop 2009
Fréjus	52 203
Le Muy	8 983
Puget-sur-Argens	6 722
Roquebrune-sur-Argens	12 708
Saint-Raphaël	34 269
Total	114 885



vieillesse de la population est très marqué: la part des retraités dans la population est passée de 30 à 38% sur les 10 dernières années, les plus fortes progressions de population se situent dans la tranche des 75 ans et + (données INSEE 2009).

Ces données suggèrent que l'apport migratoire est, plus que dans le reste du département, alimenté par une population de seniors. Au cours de la dernière décennie, le nombre d'emplois a crû plus vite que le nombre d'actifs résidents (près de 39 000 emplois en 2009 soit environ +30% en 10 ans alors que le nombre des actifs augmentait de 15%, source INSEE). Il attire de ce fait de nombreux actifs issus de périmètres voisins.

## Habitat

L'habitat sur le site est hétérogène :  
– une frange littorale où se concentrent habitat groupé, logements collectifs et pavillonnaires,  
– le cœur d'agglomération très dense composé d'immeubles collectifs, de maisons de ville fortement imbriquées, ainsi que l'essentiel des commerces et services de proximité (80% des logements),  
– des noyaux villageois qui répondent aux besoins de proximité,  
– des zones semi-rurales où se côtoient l'habitat dispersé ancien et les nouveaux quartiers pavillonnaires.

Géographiquement, l'extension de l'habitat montre une poussée des espaces bâtis depuis les cœurs urbains jusqu'aux portes des espaces naturels avec une consommation accrue des espaces dans la plaine de l'Argens et autour des villages de l'arrière-pays. Le constat nécessite de mieux maîtriser les extensions, d'économiser les derniers espaces disponibles sur le territoire.

Le rythme de croissance du parc de logements est soutenu: il s'est construit près de 700 constructions neuves par an autour de la basse vallée de l'Argens entre 1999 et 2009 avec une réelle progression du

logement collectif (qui représente 3/4 du parc nouveau). La production de logement (+10%) reste inférieure à celle du département (+13%). La tension du marché foncier et de l'immobilier a favorisé une urbanisation de bon standing et la croissance des activités économiques de la sphère résidentielle. Le nombre de résidences secondaires s'est stabilisé autour de 30 000 unités depuis 1999, mais représente encore 40% du parc total de logements. La présence de population est, de fait, marquée par la saisonnalité et le tourisme, ce qui rejaille sur l'activité économique.

Le plan local de l'habitat de l'agglomération de Fréjus St-Raphaël souligne que la structure du parc de logement privilégie l'accueil de certains types de ménages à l'exclusion d'autres, sur la base d'un marché du logement sélectif qui ne permet pas à des ménages aux

revenus moyens de rester dans l'agglomération (c'est le cas pour les familles d'actifs avec enfants) ou qui génèrent des conditions de logements inadaptés (taux d'effort importants). La proportion de logements sociaux est mesurée par l'INSEE à 8 % en 2009.

Aujourd'hui il manque près de 10 000 logements sociaux sur l'ensemble des 5 communes (sur la base des données 2012 avec application de 20%), Le Muy et Saint-Raphaël ont été déclarées en carence.

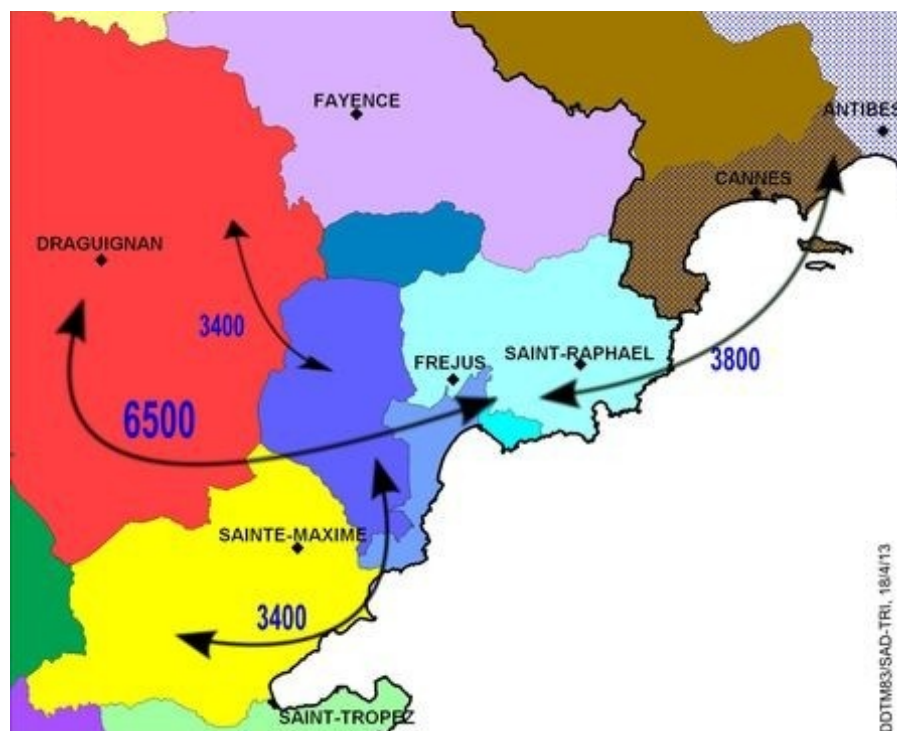
### La population et sa mobilité

(selon l'enquête déplacement villes moyennes – enquête mobilité Var réalisée entre novembre 2011 et avril 2012)

Sur plus de 320 000 déplacements réalisés quotidiennement au sein des communes de Fréjus/Saint-Raphaël, Roquebrune-sur-Argens et Puget-sur-Argens (hors déplacements externes), 60% se révèlent être des déplacements internes aux communes.

L'agglomération de Fréjus - Saint-Raphaël constitue un pôle d'attraction pour les résidents de la communauté d'agglomération de Draguignan (la réciproque n'est pas vraie) en particulier pour les déplacements au motif travail (6500 déplacements par jour double sens (source EDVM CAD 2007).

Les flux entre le bassin de Roquebrune sur Argens et Puget sur Argens vers la CAD (3400 déplacements pour des motifs divers) et entre Fréjus - Saint-Raphaël et Antibes (3800) marquent les enjeux résidentiels de ce site.



Principaux flux de mobilité extérieurs au territoire

### Sensibilités paysagères

La multiplicité des paysages est une conséquence de la diversité géologique et topographique. Elle s'organise en 4 grandes entités:

- les massifs boisés dont les enjeux sont une maîtrise de l'urbanisation, du risque incendie et de la fréquentation touristique;
- la plaine de l'Argens avec pour objectif le maintien des terroirs agricoles et la réduction du risque inondation;
- la façade littorale avec sa corniche sauvage et ses coupures d'urbanisation à préserver et à aménager de manière qualitative;
- des coeurs urbains de caractère

mêlant dynamisme démographique et patrimoine historique. Situé au contact des Alpes Maritimes, le territoire joue un rôle de porte d'entrée dans le département du Var. Ses caractéristiques environnementales le démarquent et participent à son attractivité : linéaire côtier remarquable, reliefs identitaires (Estérel et Maures), vallées alluviales ouvertes de l'Argens et du Reyran. Une grande partie est concernée par des protections dans un cadre réglementaire (sites classés des massifs de l'Estérel et des Maures, divers sites inscrits ou ZPPAUP sur Fréjus, monuments historiques

protégés, propriétés du conservatoire du littoral et quelques sites remarquables).

La structure paysagère est complexe et multiple, d'un grand intérêt par la présence d'une zone humide située sur la seule véritable ouverture fluviale sur la côte varoise. L'urbanisation relativement récente se raccorde en périphérie de la zone: au sud, au débouché des étangs et celui du Fournel, au nord vers les voiries principales (A8 et D7). Le bâti initial est réparti en bordure des zones basses, sur des petites éminences autour d'une silhouette

dominée par le clocher. Les routes évitent la zone centrale mais elles constituent une stimulation pour le développement des zones d'activités, artisanales et touristiques notamment par la proximité des échangeurs. Les enjeux actuels en matière de paysages portent sur l'érosion des plages, l'extension du

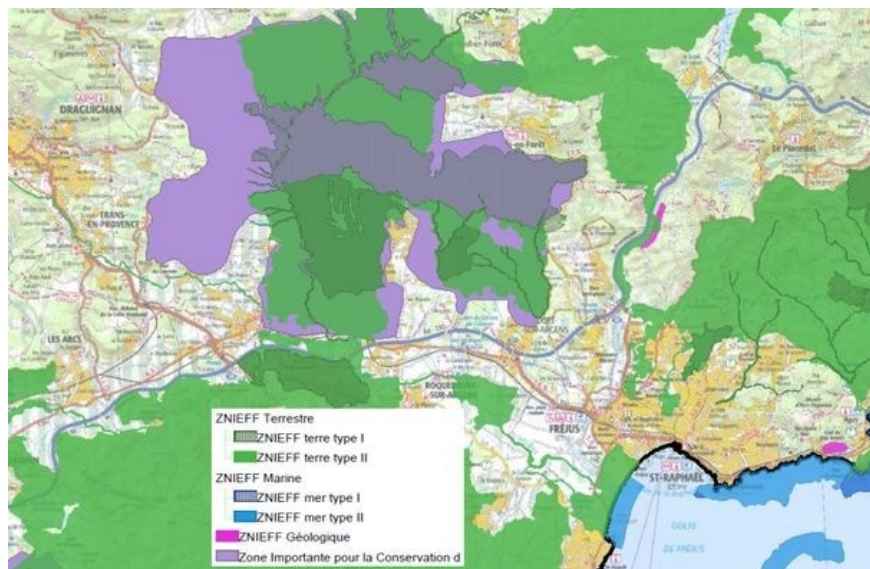
bâti liée aux pressions à la fois urbaines, touristiques et immobilières. La maîtrise de l'eau et des zones humides et les risques de cabanisation, de sédentarisation de l'habitat léger s'ajoutent aux enjeux sur lesquels les actions sont nécessaires dans le délai le plus court.

### Enjeux environnementaux

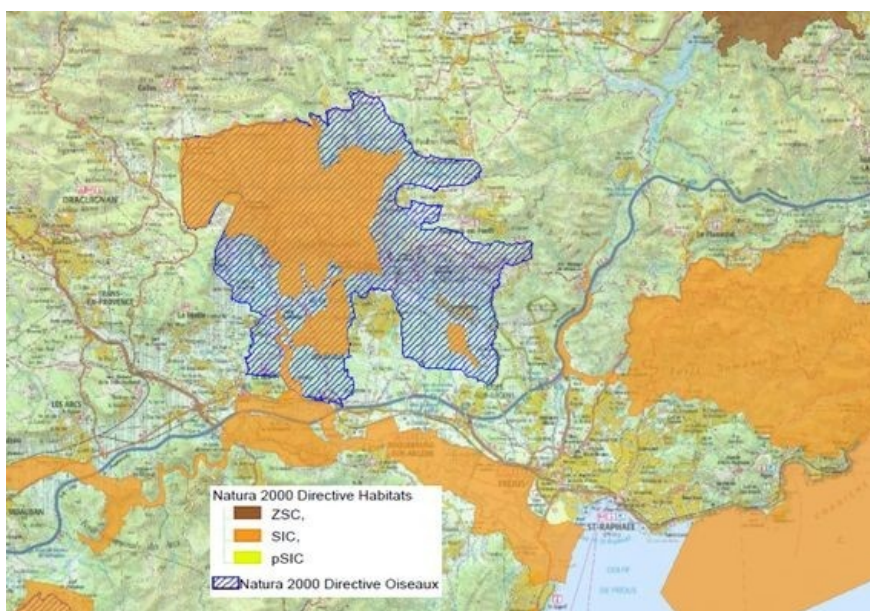
Le territoire est aussi largement concerné par des protections réglementaires environnementales au titre notamment de la protection de la biodiversité. On y retrouve de très nombreuses ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique).

Une grande richesse écologique, justifie la présence d'un réseau Natura 2000 significatif. Parmi les espèces emblématiques concernées par les protections diverses, on compte par exemple la tortue d'Hermann ou encore l'aigle de Bonelli. Cinq sites d'intérêt communautaire (SIC) sont éligibles au réseau Natura 2000. On relève également la présence d'une ZICO (zone importante pour la conservation des oiseaux) de plus de 4500 ha. En outre, le territoire est presque entièrement couvert par des plans d'actions nationaux en faveur d'espèces menacées.

Les communes de Saint-Raphaël, Fréjus et Roquebrune-sur-Argens bénéficient des protections prévues au titre de la loi Littoral.



ZNIEFF répertoriées



ZICO répertoriées

### L'occupation agricole diversifiée sur le site

Le site de la basse vallée de l'Argens est principalement occupé par l'agriculture et principalement par la viticulture, le maraîchage, l'horticulture et les pépinières. La grande majorité des terrains est exploitée par des agriculteurs

professionnels. Une étude conduite en 2007 par le bureau d'étude TERCIA sur le site a identifié 2 900 ha de terres agricoles potentielles.

Néanmoins, une grande proportion de terrains ne sont pas mis en valeur

,voire supportent des activités n'ayant a priori pas leur place en zone agricole, telles que le BTP, les campings, les gens du voyage, l'entretien de bateaux...

Un grand nombre de parcelles agricoles sont mises en valeur par des non professionnels (700 ha soit 24% de l'espace agricole identifié par le bureau d'étude TERCIA).

Enfin, une forte proportion de terrains agricoles ne sont pas exploités (490 ha soit 17 % des terres agricoles potentielles du site).

Le site est donc sous-exploité par l'agriculture et partiellement occupé par des activités non agricoles.

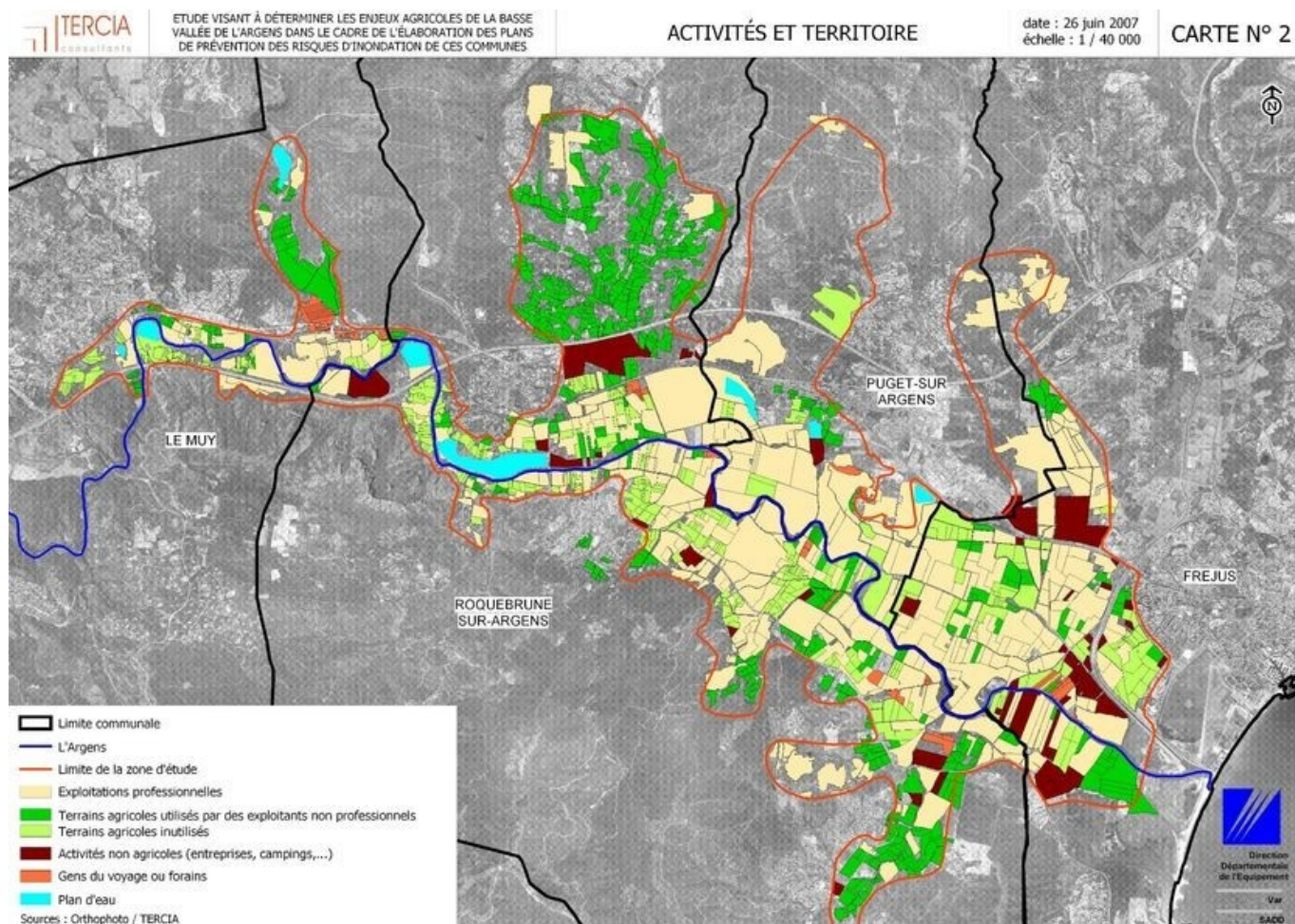
Parmi les 2 900 ha de terres agricoles identifiées, 1700 ha sont cultivées par 155 exploitants professionnels. Ces exploitations agricoles professionnelles sont hétérogènes.

Elles varient tout d'abord par leur taille et quant aux types de cultures

pratiquées. L'enquête TERCIA 2007 montre qu'un grand nombre de cultures différentes étaient pratiquées sur le territoire. L'élevage est présent également sur le secteur principalement autour d'activités équinés (élevage, dressage, entraînement, loisir...).

L'étude TERCIA a montré que de nombreuses serres verre, chapelles et serres tunnels étaient situées en zone inondable. En 2007, on y dénombrait 43 serres verre et chapelle, ainsi que 58 abris tunnel. La surface qu'ils couvraient représentaient 2 % de la surface agricole potentielle. Ces serres étaient pour la plus grande part situées sur la commune de Fréjus, à

l'est de la plaine. Ces serres ont été partiellement détruites lors des crues de 2010 et 2011, fragilisant fortement les exploitations agricoles et conduisant à l'abandon de certaines infrastructures. On peut donc considérer aujourd'hui que leur nombre est moins élevé, et que la vocation de certaines a évolué.



Occupation des sols dans la vallée agricole (Source Etude TERCIA 2007)

# L'aménagement du territoire

## Le projet de SCoT

Un SCoT « Var Est » a été arrêté sur un périmètre qui a fait l'objet d'une redéfinition dans le cadre des nouvelles intercommunalités arrêtées en 2012. Aussi il n'est pas validé mais ses principes d'orientation peuvent être soulignés autour de la recherche d'un développement urbain maîtrisé qui passe notamment par la maîtrise foncière, et des modèles urbains innovants accessibles à la mixité sociale et aux densités plus importantes.

Le diagnostic faisait ressortir des potentiels majeurs de ce territoire en terme d'activités et de fonciers, autour d'une dynamique économique à conserver notamment en diversifiant les activités locales et en développant les circuits de distribution courts.

Le projet d'aménagement et de développement durable du SCoT proposait en particulier de se tourner vers une maîtrise foncière garante d'une consommation ralentie et durable de l'espace consommable.

Le scénario retenu ambitionnait d'agir sur toutes les dimensions à la fois :

– L'organisation du développement économique associé au développement du potentiel d'accueil pour les actifs comme préalables indispensables pour faire perdurer la dynamique endogène du territoire.

– La maîtrise foncière permettant d'assurer une mixité sociale dans les futures opérations habitat et de rationaliser les opérations de développement économiques.

– La proposition de nouveaux modèles urbains (densité, hauteur, habitat intermédiaire) pour optimiser le foncier tout en prenant en compte une exigence des réalisations.

Toutefois, dans un avis rendu en 2008 sur le projet de SCoT arrêté, les services de l'État faisaient apparaître de nombreuses insuffisances, et principalement :

– une prise en compte des risques inondation et feux de forêt insuffisante ;

– un manque de précision quant à la prise en considération de la loi littoral ;

– un projet d'aménagement insuffisamment explicité et justifié.

Le syndicat mixte chargé du SCoT n'a pas donné suite à ces observations et compte tenu de leur ancienneté, les études de SCoT doivent aujourd'hui être reprises dans leur intégralité. Il s'agit donc d'une opportunité pour marquer une rupture avec les modes d'aménagement qui ont prévalu et accompagner le besoin de vision stratégique.

# Des projets structurants

## Les mobilités et déplacements - Le Plan de Déplacements Urbains de la CAVEM

L'élaboration du plan de déplacements urbains volontaire a été engagée en avril 2012 par le Syndicat mixte intercommunal de transport « Argens-Estérel ». Cette étude a pour objet de déterminer les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains. La présentation du pré-diagnostic a eu lieu en octobre 2012 et en janvier 2013, suite à la réorganisation territoriale des collectivités, la communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée (CAVEM) a étendu le périmètre de l'étude à une commune supplémentaire.

Cette étude devra répondre aux importants enjeux urbains du territoire, notamment : la saturation de la RDN7, le développement du covoiturage, le transport des marchandises et l'organisation des livraisons, l'accessibilité piétonne aux gares, le devenir de la gare auto-train située à Fréjus et des gares désaffectées de Puget sur Argens et de Roquebrune sur Argens, le stationnement des deux-roues motorisés, la politique locale de

stationnement qui constitue un des leviers les plus puissants pour favoriser le succès d'une politique de déplacement et encore l'évolution du réseau de transport collectif urbain.

Par ailleurs, le PDU est également un moment privilégié pour développer certains projets dans une vision stratégique de l'organisation des déplacements au sein du territoire avec le projet de création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Celui-ci s'inscrit dans le cadre de la requalification de la façade littorale de la ville de Saint-Raphaël dont les incidences, au-delà de la seule frange littorale nécessite de repenser les circulations et les équipements publics. Il a vocation en reliant les deux ports de la ville (le vieux port et Santa Lucia), de répondre à la fois au besoin de qualité de desserte TC des équipements publics ou privés situés sur la bande littorale (casino, palais de congrès, activité nautique, restaurant, port (1563 bateaux dont 30% pavillon étranger)) de Santa Lucia et de contribuer à diminuer l'usage voiture particulière en particulier, d'autant qu'il dessert la gare SNCF, situé à proximité de la gare routière.

Si la ville de Saint Raphaël souhaite favoriser par ce projet l'usage de "la promenade" pour les personnes âgées et les très jeunes (le BHNS assurant le "retour"), un prolongement de cette ligne vers des quartiers plus denses de Fréjus par exemple pourrait renforcer sa fonction de « transport collectifs en site propre », pour devenir l'axe structurant ou majeur du réseau de transport urbain du PTU.

## Le Plan Climat Energie Territorial (PCET)

Depuis 2011, dans le cadre d'un appel à projet national, l'EPCI dans son ancien périmètre, a affiché sa volonté et a été retenu pour élaborer son plan climat énergie territoriale (PCET). Les travaux ont commencé avec un travail de divers ateliers de concertation locale autour de trois grands thèmes: l'environnement, le monde économique et transports et le social, habitat et aménagement du territoire.

Les diagnostics ainsi réalisés ont été présentés lors d'une réunion publique en mars dernier et doivent faire l'objet de proposition de plan d'actions un fois revus en fonction du nouveau périmètre de l'intercommunalité. Ils confirment que le territoire se

trouve déjà face à des vulnérabilités visibles avec une biodiversité particulièrement sensible ( forts impacts sur les zones humides et les milieux marins) et des pressions importantes liées notamment aux risques et à la ressource en eau.

Quelques orientations stratégiques ont été retenues:

– la nécessité d'agir avec un climat qui change et des émissions de gaz à effet de serre qui évoluent

– une réponse aux engagements internationaux et nationaux

– des enjeux énergétiques et climatiques forts sur le territoire.

– dans le secteur des transports, avec l'articulation du PDU et du PCET à l'échelle de l'ensemble du territoire, des offres d'intermodalité avec réduction de l'usage de la voiture personnelle et la structuration du transport de marchandise en ville.

– dans le secteur résidentiel, l'innovation et l'amélioration des performances énergétiques bâtiments (publics, résidences principales et secondaires, entreprises...).

– la mobilisation des professionnels du tourisme conjuguée à une réflexion sur le tourisme durable devrait sensibiliser ceux-ci autour de pratiques et de comportements mieux adaptés.



# Des projets structurants

## La ligne nouvelle ferroviaire (ex LGV Paca)

Après l'arrêt anticipé de la concertation menée par RFF fin 2011, le projet de LGV PACA rebaptisé « ligne nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur » a été recentré sur l'objectif d'amélioration des transports du quotidien (par opposition à la seule grande vitesse) et sur un repositionnement des élus au centre du dispositif.

Les objectifs du projet ont été réaffirmés : il doit favoriser le développement économique de la

Région PACA (en ouvrant la France vers l'Italie et l'Europe) et doit répondre aux besoins de mobilité de l'Est de la Région Paca qui est enclavée et soumise à la congestion de ses réseaux routiers et ferrés.

La première phase (qui doit être mise en service pour 2025) pourrait donner lieu à la décongestion du nœud de Marseille Saint Charles et à la création d'une ligne nouvelle depuis la Siagne jusqu'à Nice (1ère partie de la section Est Var-Nice).

L'Est du département du Var est directement concerné par ce phasage et l'arrivée de la future gare ligne nouvelle Est Var nécessite(ra) de repenser la desserte en transport collectif du secteur concerné et pose en particulier la question des futures relations entre Draguignan et Est Var.



Projet de ligne nouvelle ferroviaire (ex LGV Paca)

## Le PAPI (Plan d'Actions de Protection contre les Inondations)

Un PAPI d'intention est en cours d'élaboration suite aux inondations de juin 2010 (cf ci après).

## L'Aménagement Foncier Agricole et Forestière (AFAF)

La redistribution parcellaire entre les propriétaires suite aux inondations de 2010-2011 permettra aux communes d'avoir l'emprise foncière sur les berges afin de réaliser des aménagements hydrauliques, et d'améliorer les conditions d'exploitation.

Dans la partie inondable de la base vallée de l'Argens, aucune autre activité que l'agriculture n'est possible. Le travail sera réalisé en étudiant les types de productions agricoles et les zones d'aléas tolérables ou acceptables.

Le secteur d'étude retenu était historiquement occupé par des vergers et de la vigne, cultures résistantes aux courants et à la submersion temporaire. Il l'est aujourd'hui par de la vigne, du maraîchage et de l'horticulture, plus sensibles aux débordements. La mise en oeuvre de l'AFAF se fait à

l'initiative du Conseil général. Elle est constituée d'élus, d'exploitants agricoles, de propriétaires fonciers, d'un représentant du Conseil général, de personnes qualifiées et d'un délégué du directeur départemental des finances publiques. Un arrêté du Conseil Général constituant la CIAF a été pris le 6 février 2013.

## 2. Le traitement des risques

### Le risque inondation

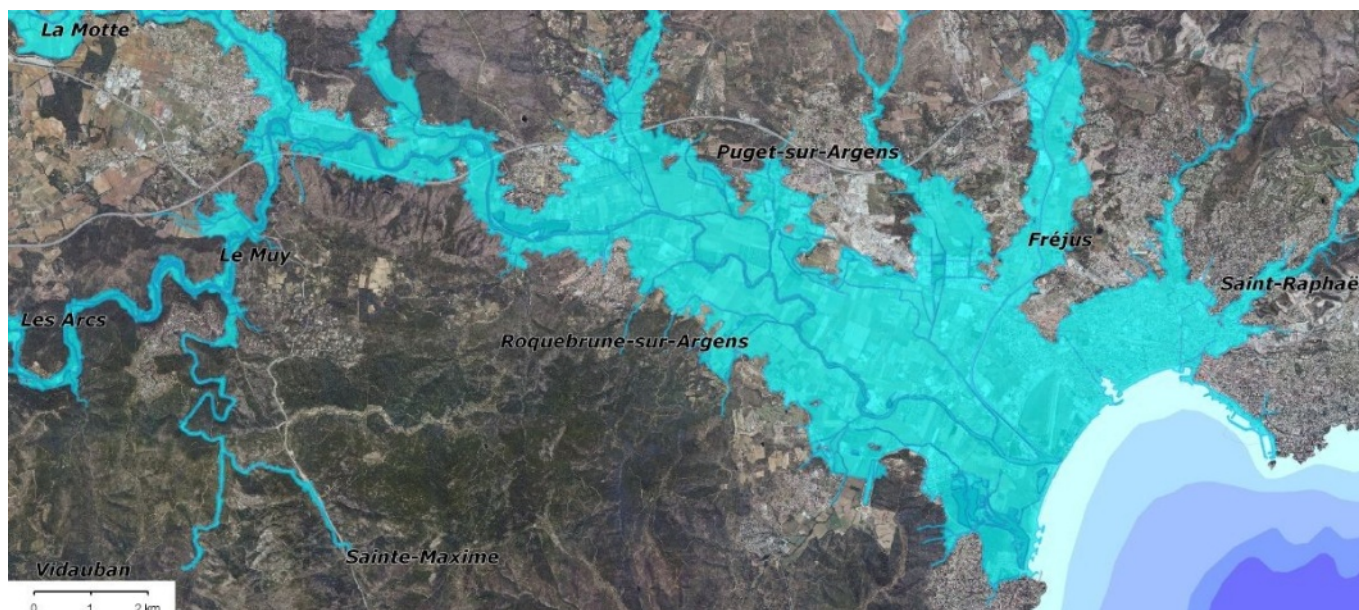
Les crues de juin 2010 ont servi de révélateur de l'étendue du territoire inondable et de sa vulnérabilité. Le niveau de la crue de juin 2010 est supérieur à la centennale pour l'Argens.

Par contre ses affluents dans la basse vallée ont été beaucoup moins sollicités que lors de la crue de novembre 2011 où leurs crues ont été proche d'une centennale. D'ailleurs en

novembre 2011 le REYRAN, le dernier affluent en rive gauche, et qui est endigué, a connu une crue forte qui a révélé la fragilité de son système de digues. A l'embouchure une bande de terre d'environ 400m de largeur est exposée à la submersion marine.

Dans le cadre de la directive européenne, la BVA fait partie du territoire à risques importants inondations (TRI VAR EST) défini en

décembre 2012 sur un périmètre plus large de 15 communes vers le nord et l'ouest. Il est ainsi identifié comme concerné par des risques de submersions marines et d'inondation par débordements de cours d'eau.



Extrait de l'atlas des zones inondables

## Les Plans de prévention du risque d'inondation

Suite aux événements de juin 2010, le préfet a prescrit, le 8 septembre 2010, l'élaboration de PPRI sur les 13 communes les plus touchées. Des mesures ont été rendues immédiatement applicables par arrêté du préfet du 1 mars 2012. Les cartes d'aléas ont été élaborées par interpolation des relevés de plus hautes eaux. Une modélisation hydraulique a été lancée par la suite et la concertation avec le grand public a été ouverte à l'automne 2012 : réunions publiques, site internet, cahier de doléance, et nouvelles réunions publiques en mars et mai 2013.

L'enquête publique est prévue en juin (sept communes) et septembre (les 7 dernières).

La basse plaine de l'Argens ayant une forme de cuvette le lit majeur occupe la totalité de la plaine, les aléas y sont forts (hauteurs d'eaux comprises entre 1 et 2m) et le zonage du PPRI est rouge sur la quasi totalité de son emprise. La question de la compatibilité de l'exploitation agricole avec les règles du PPRI devient centrale. La plaine agricole était par le passé, plantée de vignes et d'arbres fruitiers qui ont laissé leur place à des cultures maraîchères sous serres dont certaines ont montré leur vulnérabilité. La profession a cherché à montrer que certaines installations permettent de limiter les dégâts aux installations. Aussi le règlement autorise l'édification de serres multi-chapelles plastique avec effacement des parois latérales.



Photos d'installations à Roquebrune sur Argens



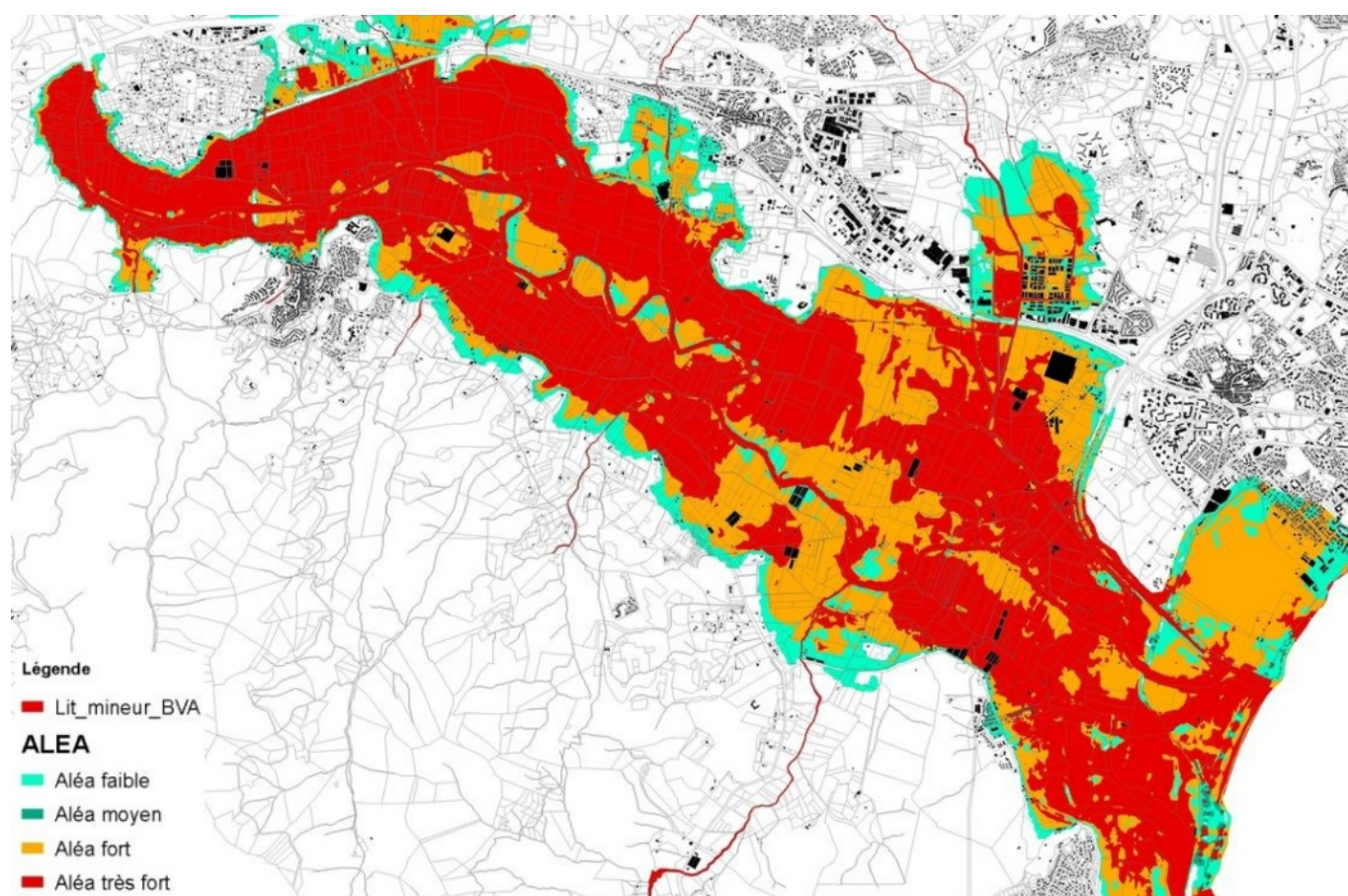
Le règlement admet l'extension des installations existantes notamment pour permettre la réduction de la vulnérabilité. La création d'installations nouvelles est admise dans des zones d'aléa modéré qui sont très limitées dans la basse plaine. D'ailleurs les possibilités de construire sont aussi encadrées par la loi littoral.

Au voisinage de l'embouchure certains secteurs sont exposés à la fois aux crues de l'Argens, à la rupture des

digues du Reyran et enfin à la submersion marine. Le zonage du PPRI prend en compte les trois phénomènes. Des travaux de réparation d'urgence des digues du Reyran ont été réalisés par la commune de Fréjus, d'autres sont prévus. Le niveau de sûreté des digues visé correspond à celui des digues « résistant à la crue de référence » dont le concept a émergé dans la « doctrine PPRI Rhône » et qui permet

d'envisager certaines adaptations en matière de prescription dans les zones protégées par celles-ci. C'est parmi ces zones que l'on trouve dans le SCOT arrêté des zones de développement potentiels.

En terme de prescription sur les existants, le projet de PPRI prévoit l'obligation de réaliser un diagnostic de vulnérabilité pour toutes les activités agricoles, industrielles, artisanales ou commerciales.



Carte d'aléas de la basse vallée de l'Argens (Source DDTM83)

## Le programme d'actions de prévention des inondations d'intention de l'Argens (PAPI)

Un PAPI d'intention porté (provisoirement) par le département du Var a fait l'objet d'un avis favorable de la commission mixte inondation en décembre 2012.

Ce PAPI rebondit sur certaines dispositions du PPRI et prévoit des actions de réduction de la vulnérabilité des installations agricoles en partenariat avec la chambre d'agriculture d'une part, et la CCI du Var pour les établissements commerciaux d'autre part. En

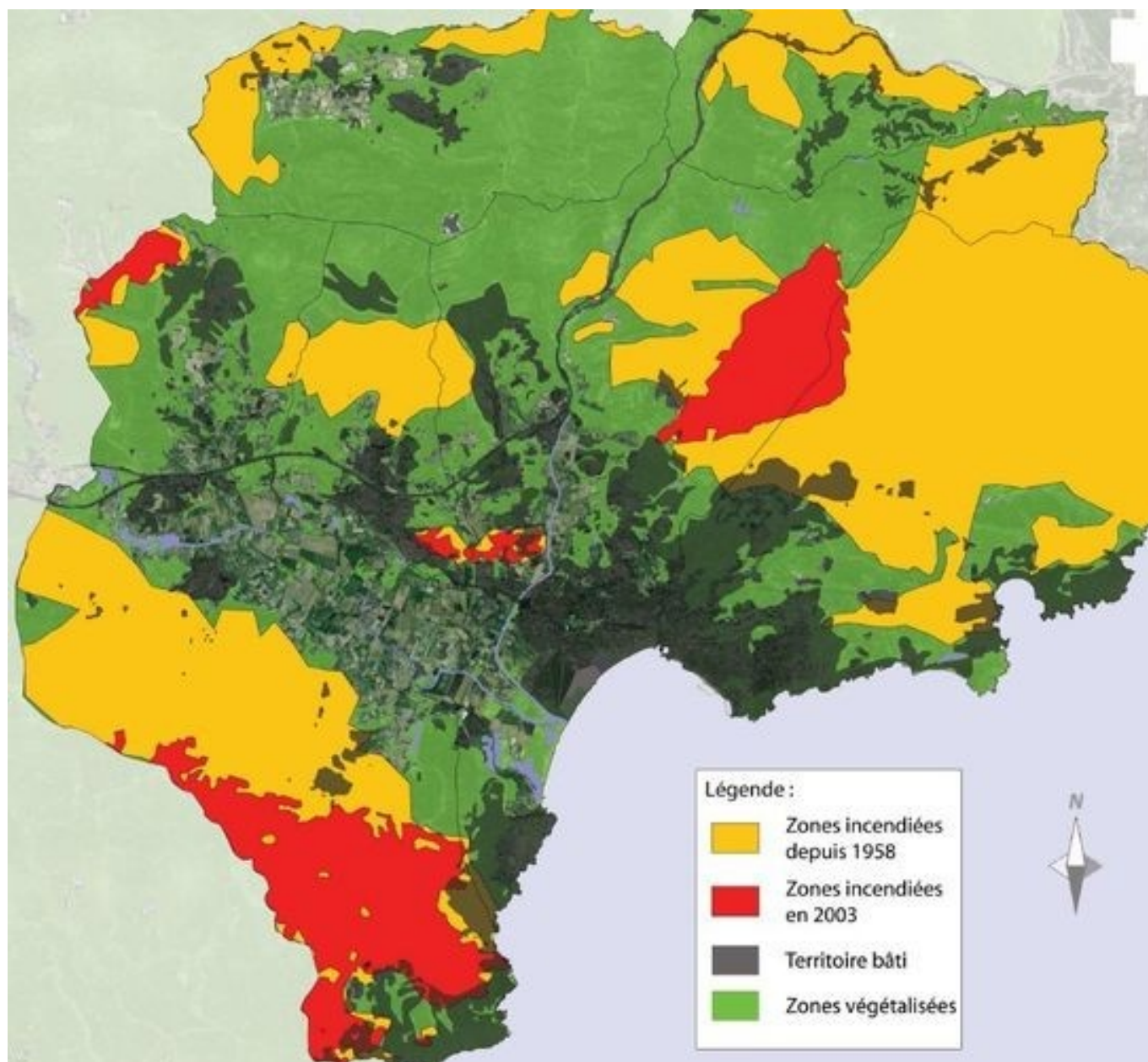
extension d'une action de réduction de la vulnérabilité des biens à usage d'habitation prévue initialement que sur des propriétaires volontaires une « OAH risques » est en cours de montage en partenariat avec les EPCI ayant une délégation de compétence en matière de logement. Plus généralement le PAPI prévoit bien des actions sur les 6 axes classiques des PAPI : de la connaissance du risque à la gestion des ouvrages de protection

hydrauliques en passant par le ralentissement dynamique des écoulements.

Une des questions majeure en termes d'aménagement hydraulique est de vérifier la faisabilité d'aménagements qui auraient pour effet de réduire les inondations les plus fréquentes (l'Argens est débordant dès la crue décennale) et de réduire les effets des crues plus importantes. Des études sont par contre largement avancées pour assurer une protection de la zone d'activités des Paluds à Fréjus.

# Les plans de prévention des risques incendie de forêts (PPRIF)

Les grands incendies qui ont touché les deux massifs (Maures et Estérel) notamment les derniers à l'été 2003 ont confirmé sur l'ensemble des reliefs, le risque feu de forêt très important. Le Préfet a ainsi lancé la démarche d'élaboration d'un plan de prévention des risques incendies de forêts sur trois des communes de la zone. Fréjus et Saint-Raphaël disposent de PPRIF approuvés alors que Roquebrune-sur-Argens s'appuie encore sur une carte d'aléas. A titre d'exemple, sur la commune de Fréjus on constate entre 1973 et 2003 une moyenne annuelle de 31 ha brûlés par an par 1000 ha boisés (12 sur l'ensemble du Var).



Localisation des zones soumises au risque incendie de forêts

# 3. Un dynamisme à organiser

## Les ambitions déçues

Dans l'étude préalable à l'élaboration d'un SDAU (schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) datée de 1972, les élus de sept communes du secteur – à savoir le Muy, Puget-sur-Argens, Roquebrune-sur-Argens, Bagnols-en-Forêt, Les Adrets-de-l'Estérel, Saint-Raphaël et Fréjus – dressaient un bilan de l'aménagement urbain sans concessions dans les termes suivants:

*« Il était une époque où la Grand'ruie du village desservait toutes les maisons d'une même commune. C'était là notre plus important ouvrage technique qui nous reliait au monde et par où s'en allait le produit de nos terres.*

*En ce temps là, les récoltes étaient notre grand souci en même temps que notre seule richesse économique.*

*L'économie a grandi, s'est diversifiée, est devenue complexe. Notre vie ne dépend plus seulement de la terre, mais aussi d'activités nouvelles : le tourisme, l'industrie, le commerce.*

*Les populations ont augmenté et les villes se sont développées très rapidement dans la vallée de l'Argens. Mais cette croissance s'est faite un peu au hasard. La population augmentant, il a fallu la loger, assez souvent dans des immeubles collectifs là où le terrain n'était pas trop cher : c'est le cas pour les H.L.M.*

*Or l'espace à bâtir commence à manquer et le prix du terrain dans certaines zones devient prohibitif.*

*Quand le tourisme s'est engouffré dans notre région, les hôtels et les campings lui ont fait bon accueil. Mais le réseau routier, payé par et pour les habitants à l'année, n'a guère progressé, car le budget de nos programmes n'est pas à la taille de ces besoins énormes. [...] Nous payons en ennuis et en difficultés cette méthode fractionnée qui, au fil des âges, a modelé la ville, au coup par coup, suivant les besoins les plus pressants.*

*L'agglomération où nous vivons avec ses erreurs et ses outrances, n'a donc pas été enfantée suivant un plan préétabli. Quand il a fallu vivre, chacun s'est aménagé son petit univers et le pouvoir local a répondu aux demandes de l'ensemble. »*

*Livre blanc SDAU – 1972*

Depuis la rédaction de ces lignes, la population du territoire a doublé. Les difficultés énoncées à l'époque restent d'actualité. Pertes de repères de l'espace agricole, artificialisation des sols, asphyxie du réseau routier,... à ces problématiques que l'on retrouve aujourd'hui avec une intensité décuplée, s'ajoutent les menaces liées aux risques naturels ainsi que les considérations telles que la perte de biodiversité et autres dépenses énergétiques. Et la stratégie d'aménagement que les élus appelaient de leur vœux reste à ce jour à définir.

## L'occupation anarchique de la plaine alluviale

L'intervention du paysagiste conseil de la DDTM en octobre 2011 avait conduit à qualifier la basse vallée de l'Argens dans les termes suivants :

*« Aujourd'hui, à l'écart et abandonnée par la ville, la vallée est pourtant partout fortement anthropisée, la ville y est omniprésente. Cependant elle ne s'y expose pas par une présence positive et bienfaitrice qui reconnaîtrait et valoriserait les aménités produites, et y développerait un sentiment d'urbanité. Elle y impose partout une présence négative, une occupation dégradante et hasardeuse par tout ce que la ville ne souhaite pas en son centre et expulse à sa périphérie en entretenant elle-même la situation qu'elle dénonce.*

*Ainsi, ce territoire qui n'est pas assumé par les collectivités, n'est pas défini dans ses règles et ses usages et n'est pas entretenu. Les agriculteurs volontaires qui poursuivent leur projet ont du mal à résister seuls et sans projet d'ensemble, à l'image négative dominante imposée par l'omniprésence des friches, de la cabanisation, des décharges, des campings ou des dépotoirs...*

*Ainsi naturellement, au danger de crues qui pèse sur la vallée et y entretient un sentiment négatif, se superpose une série d'occupations illégales, d'activités précaires et d'usages détournés qui renforcent et entretiennent cette impression négative et la relégation de ce territoire naturel et agricole pourtant exemplaire, tant par sa dimension, sa visibilité et la qualité des paysages qu'il révèle, que par la biodiversité qu'il recèle et la qualité agronomique de ses sols.*

*Si depuis longtemps, la plaine est le jardin de la ville, désormais elle n'en est plus le beau jardin de devant, le jardin fruitier, alimentaire de plaisirs et d'agrément, il est le jardin de derrière, où la bas au fond, on stocke, on accumule et on oublie ce qu'on ne veut pas voir.*

*Il n'y a pas de jardin sans jardinier, il n'y a pas de jardin sans projet... Ce jardin n'est désormais plus une campagne entreprenante, c'est une banlieue soumise et en attente d'une crue ou de débordements, de la ville ou de l'Argens, on ne sait plus très bien... »*

# 4 Un projet de territoire

## Les questionnements et les attentes vis-à-vis de la démarche

### Pour les élus

Les élus ont composé une première partie de leurs questionnements dans le cadre de l'élaboration du SCOT et notamment à partir des constats du diagnostic. Ils ont ainsi défini des orientations à mettre en oeuvre.

Le diagnostic envisageait une forte augmentation de la population résidente sur le territoire (de l'ordre de 15 000 d'ici 2020) avec la création d'environ 7 000 logements nouveaux dans ce même délai.

De même le maintien d'un étalement urbain, similaire à celui mené depuis les dernières décennies, serait de nature à augmenter l'ensemble des risques de saturation, de disparition des activités agricoles, des contraintes de déplacements, de consommation des espaces et des paysages... et le tout à court terme (20 ans maximum). Les capacités résiduelles sont de l'ordre de 17 000 logements. L'attractivité serait ainsi fortement réduite pour le développement d'une économie diversifiée nécessaire à un équilibre de ce site sans doute au bénéfice des territoires voisins du pays de Fayence et de la Dracénie. La pression foncière déjà importante se trouverait renforcer par l'abandon des terres exploitées.

Le scénario au fil de l'eau confirme donc une véritable urgence à traiter l'urbanisation selon un autre principe et d'autres orientations adaptées aux contraintes et à traiter l'organisation des activités agricoles autour de regroupements des bâtiments dans des zones à risques moindres.

Les analyses produites au cours de l'atelier seraient pour cela un apport complémentaire dans les orientations à définir et l'aide aux décisions.

### Pour l'État

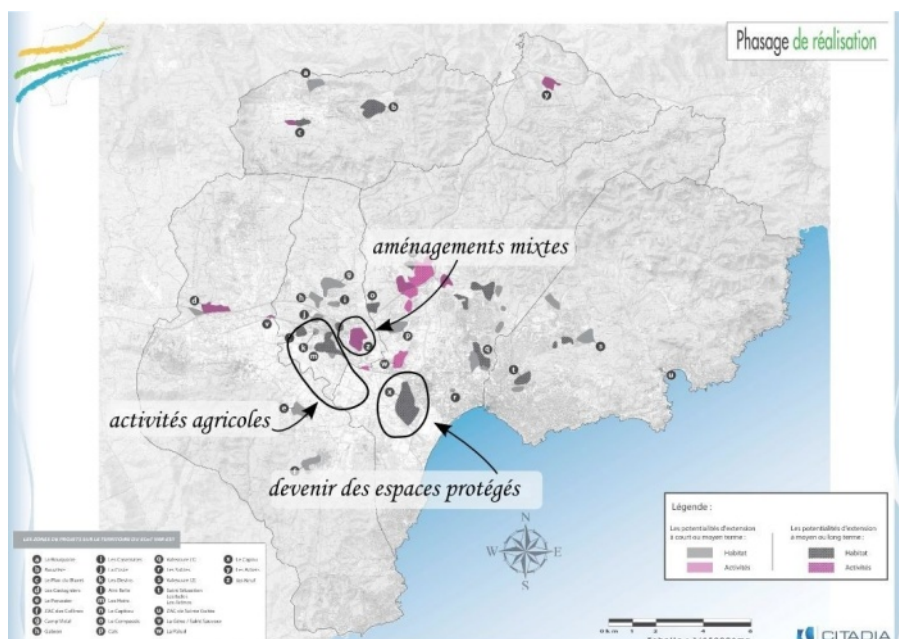
Il s'agit de promouvoir un projet de territoire. C'est le moment d'énoncer un projet commun (synergies, opportunités) et de dépasser les nombreuses études thématiques et de les inscrire dans un projet de territoire. La responsabilité de l'État est d'impulser cette vision, de l'inscrire dans un contexte élargi.

L'Etat a fortement « poussé » pour la mise en oeuvre des analyses sur le PAPI, le PDU, le PCET et l'AFAP aujourd'hui prise en compte localement avec la participation active des services.

Comment composer avec les couches de contraintes voire s'appuyer sur les différentes contraintes et protections réglementaires pour construire ce projet?

Le rappel du degré d'exposition aux risques, la fragilité de l'agriculture, la perspective de la construction d'une nouvelle voie ferrée offrent l'opportunité d'interroger à nouveau le devenir de ce territoire.

Tout se passe comme si aucune perspective ne pouvait être tracée pour la plaine agricole, pourtant le site présente d'excellentes potentialités agronomiques avec des sols profonds et plats, constitués d'alluvions calcaires propices à tout type de cultures. De plus, le secteur est desservi par le réseau de la Société du canal de Provence (SCP), permettant l'irrigation.



## La contribution à la richesse nationale et à l'accueil de population .

Quelles cultures, pour quels débouchés, avec quelles plus values ?

Des terres sont en friche, dans l'attente de jours meilleurs. Peut-être en exploitation agricole, ou en aménagement immobilier, ou bien à court terme en accueillant des remblais, ou bien un habitat précaire ou encore une activité de loisir ?

Des agriculteurs sont à cran, en témoignent les récentes manifestations conduites par les jeunes agriculteurs: pourquoi trouve-t-on des moyens pour protéger des zones d'activités ou d'habitat et pas pour eux ?

Face à l'absence de perspectives quelles suites et quel contenu offrir aux projets d'aménagement foncier, au PAPI qui s'éternise ?

La mise en orbite d'un projet commun pour la plaine agricole ferait sens et repositionne le jeu d'acteurs

Il y a manifestement quelques pistes qui méritent d'être explorées:

La suffisance alimentaire d'une population voisine de 2 millions d'habitants entre Var et Alpes Maritimes et une population largement supérieure en été. Un français consomme en moyenne environ 150 kg de fruits et légumes par an (source Ctifl).

Comment assurer des débouchés de consommation et de distribution de produits locaux :

labels, appellations circuits courts, maîtrise des circuits de distribution, qualité, culture bio

Réconcilier la ville avec son jardin , parcours de découverte , circuits 2 roues , circuits pédestres

Quelles dispositions imaginer pour concilier agriculture et résilience des exploitations agricoles?

La question résidera dans l'imagination des possibles et des méthodes susceptibles de faire émerger un « projet ».

Fort de ses atouts en termes de paysages, de la proximité de la mer, ce territoire a accueilli environ 60 000 habitants en 40 ans. Au regard des projections de l'INSEE le département du VAR devrait accueillir de l'ordre de 200 000 habitants à l'horizon 2030. Quelle part de cette croissance le territoire est il en mesure d'absorber ?

Avec ses infrastructures routières, le projet de ligne nouvelle, le territoire dispose d'atouts permettant d'organiser un projet urbain plus sobre en énergie. De nouvelles opportunités se dégageront en termes de déplacements ferrés, une densité de population favorisera le développement de transports urbains.

La conciliation d'un tel projet avec le risque inondation devra examiner dans quelle conditions on peut mettre à profit un réseau de gares existantes, désaffectées ou non, ou à créer sur le réseau ferroviaire classique. Quel poids de population et quelles dessertes secondaires peuvent renforcer le projet de gare LGV au Muy , quels bénéfices en terme de vitesse pour les trains régionaux ?

Au niveau de Fréjus, quel devenir pour les espaces protégés des digues du Reyran, alors que le SCOT en a classé en secteur de développement ?

Quelle anticipation de l'élévation du niveau marin, au regard du réchauffement climatique alors que les quais du nouveau port de Fréjus sont calés à un niveau inférieur de celui pris en référence pour le PPR ?

Doit-on densifier des zones urbanisées et inondables et si oui, dans quelles conditions ?

Le département des Alpes Maritimes voisin développe un dynamisme économique (Sophia Antipolis notamment ) qui déborde sur le département du Var; en témoignent les déplacements domicile travail entre l'est Var et les Alpes Maritimes. Or certaines des conditions favorables au développement des Alpes Maritimes se trouvent aussi sur ce territoire: climat, ensoleillement, qualités des paysages, dessertes routières. Il s'agira donc de déterminer les actions à engager afin de compléter le panel d'atouts. A titre d'illustration on peut imaginer qu'une vision stratégique affichée et un avancement résolu ainsi qu'une certaine densification sont de nature à favoriser une diversité de services et d'offre culturelle.

A mi-chemin entre le pôle d'Aix-Marseille et celui des Alpes Maritimes le développement de ce territoire ne se pose pas en concurrence mais bien complémentarité.

« Alors territoire en mutation exposé aux risques ou territoire à risque exposé aux mutations » s'interroge T. Laverne, paysagiste conseil de la DDTM du Var ?

Le risque, le territoire s'en est accommodé au point de le mépriser parfois au prix de quelques catastrophes ( Malpasset , juin 2010). Les mutations, nous les constatons : elles révèlent ce que les hommes n'ont pas voulu anticiper, corriger: déclin de l'agriculture, éclatement de l'espace, colonisation des terrains plats, rejet des résidus dans les espaces « inutiles ». Quand ces derniers seront remplis le phénomène se poursuivra à la périphérie de notre territoire avec de temps en temps des conflits dont on ne sait pas si on saura les gérer.

Le type de questions soulevées nécessite une première analyse à l'échelle du macro territoire.

Dans un deuxième temps, une approche plus ciblée sur certains espaces serviront d'illustration pour le reste du territoire sur lequel les méthodes d'approche pourront être reproduites.

A titre d'illustration on peut citer :

- une problématique de maintien et développement des activités agricoles sur un tronçon de la vallée de l'Argens ;

- la détermination du devenir des espaces protégés par les digues du Reyran, identifiés dans le SCOT comme zone de projet ;

- une problématique d'aménagement mixte entre Puget sur Argens et Fréjus.



# Atelier 1 - 29-30 Janvier 2014

## Objectifs de ce premier atelier

- Prendre connaissance du territoire et notamment recenser et localiser les projets, leurs états d'avancement et identifier les marges de manoeuvre.
- Alimenter l'équipe-projet par une première visite de site et par des échanges avec les élus et les acteurs techniques.
- Mettre au débat les premières impressions de l'équipe-projet, son analyse sensible et son expertise sur le territoire de projet.
- Proposer des pistes de réflexion pour engager une dynamique de projet





# Visite de site du 29/01/14

**Objectifs de la visite : permettre à l'équipe de parcourir ce vaste territoire, rencontrer les expertises locales, se faire**

**présenter les enjeux et comprendre les attentes des acteurs de ce territoire.**

## Participants

### Equipe projet

OBRAS (mandataire) :

Frédéric Bonnet

Jenny Reuillard

Arthur Poiret

Alphaville

François Monjal

Delphine Negrier

Mageo

Carole Delattre

Vincent Maheut

Franck Boutté

Maeva Balay

RR&A Samuel Maillot

Burgeap

Marie Voguet

### Services de l'Etat

DGALN ( DHUP/AD<sub>1</sub> )

Cristina Garcez (excusée), chef du bureau des stratégies territoriales, coordinatrice de l' Atelier national

Grégory Roose, adjoint au chef du bureau des stratégies territoriales

Alexis Palmier, chef de projets, référent Atelier Argens

### DGPR

Thierry Hubert, adjoint au chef du service risques naturels et hydrauliques

Jean-Philippe Lalande, chef de la mission de coordination du plan national "Dignes et submersions marines"

### CEREMA

Christophe Moulin

Gwenael Jouannic

### DDTM du Var

Jean-Michel MAURIN, Directeur de la DDTM 83

Albert GRENIER, adjoint au DDTM 83

Michel KAUFFMANN, Chef du Service Aménagement Durable

Didier BAUDINO Adjoint au Chef du Service Aménagement Durable

Françoise RISTERUCCI, Architecte conseil de la DDTM

Thierry LAVERNE, Paysagiste conseil de la DDTM

+

François Dufond, Samuel Dijoux ,

Clémentine Voisin, Godefroy Coquelet,

Franck Ambrogio

### DREAL PACA

Yannick GRUFFAZ, Chargé de mission

inondations

Michel MOURLOT, Chargé de mission Aménagement

### Elus et représentants locaux

Paul HEIM, Conseiller Municipal de Roquebrune/Argens, Vice-président de la CA en charge de la protection/sécurité

Jacques MORENON, 1er adj. Au maire de Puget/Argens, Vice-président de la CA en charge de la collecte/valorisation des déchets

Gilles REGIS, conseiller municipal de Puget/Argens

Services techniques partenaires

Rolland BERTORA, DGS de la ville de Saint Raphaël

Robert ICARD, DGS de la ville de Fréjus

Rémi MOREAU, DGS de la ville de Puget/Argens

Frédéric HARIVEL, DGS adjoint de la ville de Puget/Argens

Michel DURBANO, DGS de la ville de Roquebrune /Argens

Pendant la journée, quelques interventions techniques de :

- Marc VINCENT, hydrologue, chargé de mission du PAPI au CG du Var : présentation du PAPI, attentes vis-à-vis de la démarche, pistes de réflexions,...

- Laurence RODRIGUEZ, chargée de mission projet foncier agricole au CG83 : Présentation des objectifs de l'AFAF Vallée de l'Argens, du calendrier, attentes vis-à-vis de la démarche,...

- Max LEFEVRE, SAFER - Directeur opérationnel et développement : rôle de la SAFER, évolutions de la vallée de l'Argens, projet de remembrement foncier et agricole, attentes vis-à-vis de la démarche,...

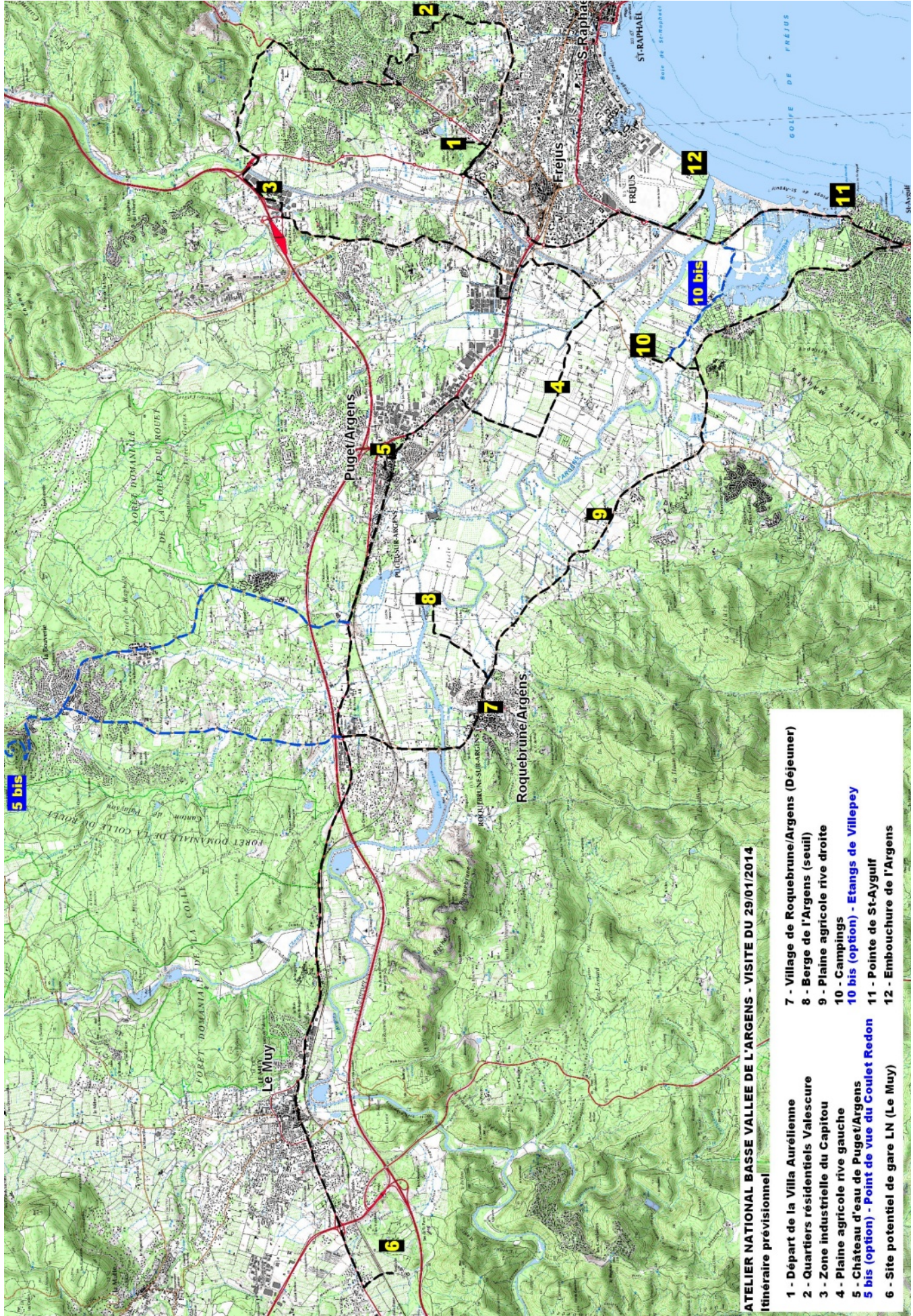
- Paul SERRE, haut fonctionnaire de l'Etat à la retraite : présentation d'un historique des projets Etat dans la vallée de l'Argens et à proximité (Sophia Estérel).

- Stéphanie VINCON, chargée de mission de la CCA du Var sur les capacités agricoles, les modes de productions de la vallée de l'Argens,...

En fin de journée à la villa Aurélienne, rencontre et témoignages de membres de l'association VIVA (Vivre installé au Val d'Argens) invités par le Dr Louis REYMONDON, secrétaire général de l'association VIVA : plusieurs agriculteurs, gérant de camping, ... sur les attentes des occupants de la vallée de l'Argens, premières réflexions, enjeux de ce site,...

# Parcours de la visite de site du 29/01/14

En raison des conditions météorologiques, certains arrêts prévus n'ont pu être réalisés.



# 30 Janvier : Atelier avec les élus

à la Villa Aurélienne - Fréjus

## Participants

### Equipe projet

OBRAS (mandataire) : Frédéric Bonnet, Jenny Reuillard, Arthur Poiret  
Alphaville : François Monjal, Delphine Negrier  
Mageo : Carole Delattre  
Franck Boutté : Maeva Balay  
RR&A: Samuel Maillot  
Burgeap : Marie Voguet

### Sous-préfet de Draguignan

Stanislas CAZELLES

### Services de l'Etat

DGALN (DHUP/AD1)  
Cristina Garcez (excusée), chef du bureau des stratégies territoriales, coordination Atelier national  
Grégory Roose, adjoint au chef du bureau des stratégies territoriales  
Alexis Palmier, chef de projets, référent Atelier Argens

### DGPR

Thierry Hubert, adjoint au chef du service risques naturels et hydrauliques  
Jean-Philippe Lalande, chef de la mission de coordination du plan national "Digues et submersions marines"

### CEREMA

Christophe Moulin / Gwenaël Jouannic

### DDTM du Var

Michel Kauffmann, Didier Baudino,  
François Dufond, Samuel Dijoux,  
Clémentine Voisin

### DREAL PACA

Yannick GRUFFAZ, Chargé de mission inondations - PAPI  
Michel MOURLOT, Chargé de mission Aménagement

Yann BERTACCHINI, adjoint au maire de Fréjus accueille cet Atelier à la villa Aurélienne. Le sous-préfet de Draguignan, Stanislas Cazelles, introduit et anime la séance, complété par Th. Hubert de la DGPR et Alexis Palmier de la DGALN.

*Comment accompagner la mise en oeuvre des travaux post crue et bâtir un projet agricole et urbain qui tire profit de sa position au coeur d'un vaste territoire dynamique et attractif ?*

L'objectif de cette première séance d'Atelier était d'échanger « à chaud » sur le ressenti de l'équipe-projet et les attentes, visions des élus et principaux acteurs du territoire. Il ne s'agit en aucun cas de restitution mais d'un dialogue constructif autour de l'avenir de la vallée. Il s'agit de poser le débat, de partager des constats, d'échanger sur les valeurs du territoire et apporter des pistes de réflexion. Il s'agit aussi de construire un projet qui prenne en compte l'aléa inondation qui s'est vivement révélé en 2010 et plusieurs fois depuis. A partir de l'aléa de référence fixé en rapport avec les événements passés, l'objectif est de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens dans la zone inondable en intégrant le risque dans le projet afin que le territoire puisse vivre avec les inondations.

La discussion s'est faite autour d'une grande table réunissant les élus, l'équipe-projet et les représentants de l'Etat. Les plans et calques préparés par l'équipe-projet illustrent ces éléments de synthèse des échanges et les pistes de travail à retenir pour la prochaine séance d'Atelier sur site.

### Elus et représentants locaux

Yann BERTACCHINI, adjoint au maire de Fréjus

Paul HEIM, conseiller municipal de Roquebrune/Argens, vice-président de la CA en charge de la protection/sécurité

Paul BOUDOUBE, maire de Puget sur Argens, Vice-présid. CA en charge du développement économique  
Gilles REGIS, conseiller municipal de Puget/Argens

Sylvain SENES, adjoint au maire du Muy

Elsa DI MEO, conseillère régionale; présidente de la commission du développement soutenable, de l'environnement, de l'énergie et du climat; conseillère municipale de Fréjus

### Services techniques des collectivités partenaires

Robert ICARD, DGS de la ville de Fréjus  
Rémi MOREAU, DGS de la ville de Puget/Argens  
Frédéric HARIVEL, DGS adjoint de la ville de Puget/Argens  
Michel DURBANO, DGS de la ville de Roquebrune /Argens  
Eric BEHAGUE, DGS Adj. Ville de Roquebrune sur Argens  
Fabrice FIQUET-ALBIN, Directeur des services techniques de la CAVEM  
Nathalie BENIT, Mairie de Roquebrune sur Argens  
Véronique CORNEL, DST Mairie de Roquebrune sur Argens  
Frédérique GORJUX, Responsable du service Environnement - Mairie du Muy  
Philippe RASMUS, Mairie de Fréjus  
Luc FONTAINE, Ingénieur - Ville de Fréjus  
Yves JACOB, Responsable du Service Environnement - Ville de Fréjus  
Linda KEBAILI, Chargé de mission - Ville de Fréjus

Claudine FENNIRA, Région PACA - Chargé de mission Risques  
Nancy SPINOUSA, Région PACA - Chef du service Risques

Marc Vincent, hydrologue, chargé de mission du PAPI au CG du Var  
Laurence Rodriguez, chargé de mission Projet foncier agricole, CG du Var

# Principaux éléments des échanges et débats de l'Atelier avec les élus

## Quelques principes d'intervention rappelés par Fr. Bonnet en introduction

- Ne pas se substituer aux projets/aux études en cours mais jouer un rôle d'ensemblier entre ces démarches. Il s'agira de mettre l'accent sur des intérêts communs et des enjeux partagés et transversaux.
- Ne pas minorer le risque et sa réglementation, mais la remettre dans une perspective de projet.
- Travailler avec la contrainte et innover.

## Quelques éléments de stratégie de projet pour la vallée de l'Argens

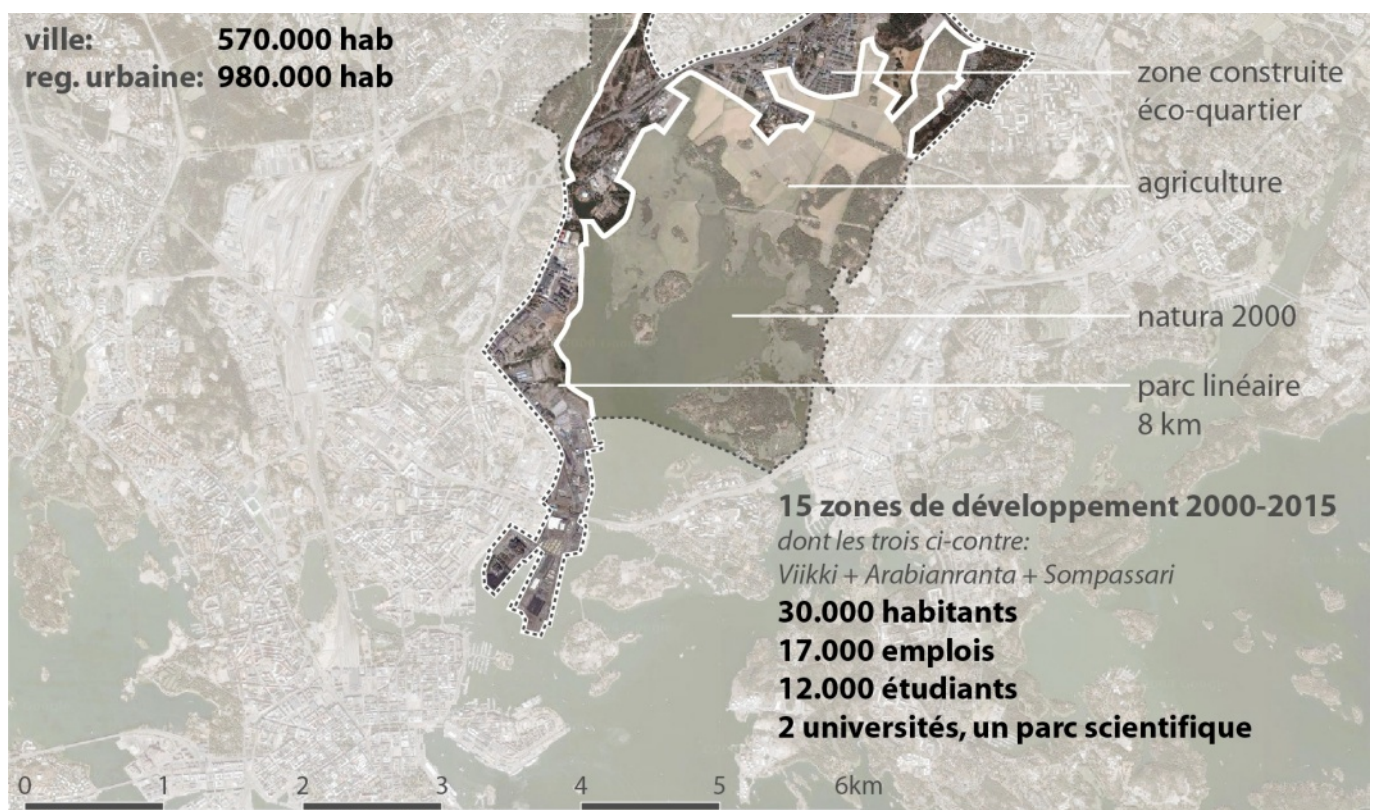
### Exemple d'un quartier de développement à Helsinki en Finlande.

Un contexte très différent de la vallée de l'Argens. Néanmoins, un projet de territoire exemplaire dans la prise en compte de l'enjeu environnemental qui a permis de faire aboutir un projet d'ensemble conciliant développement et préservation des atouts du site :

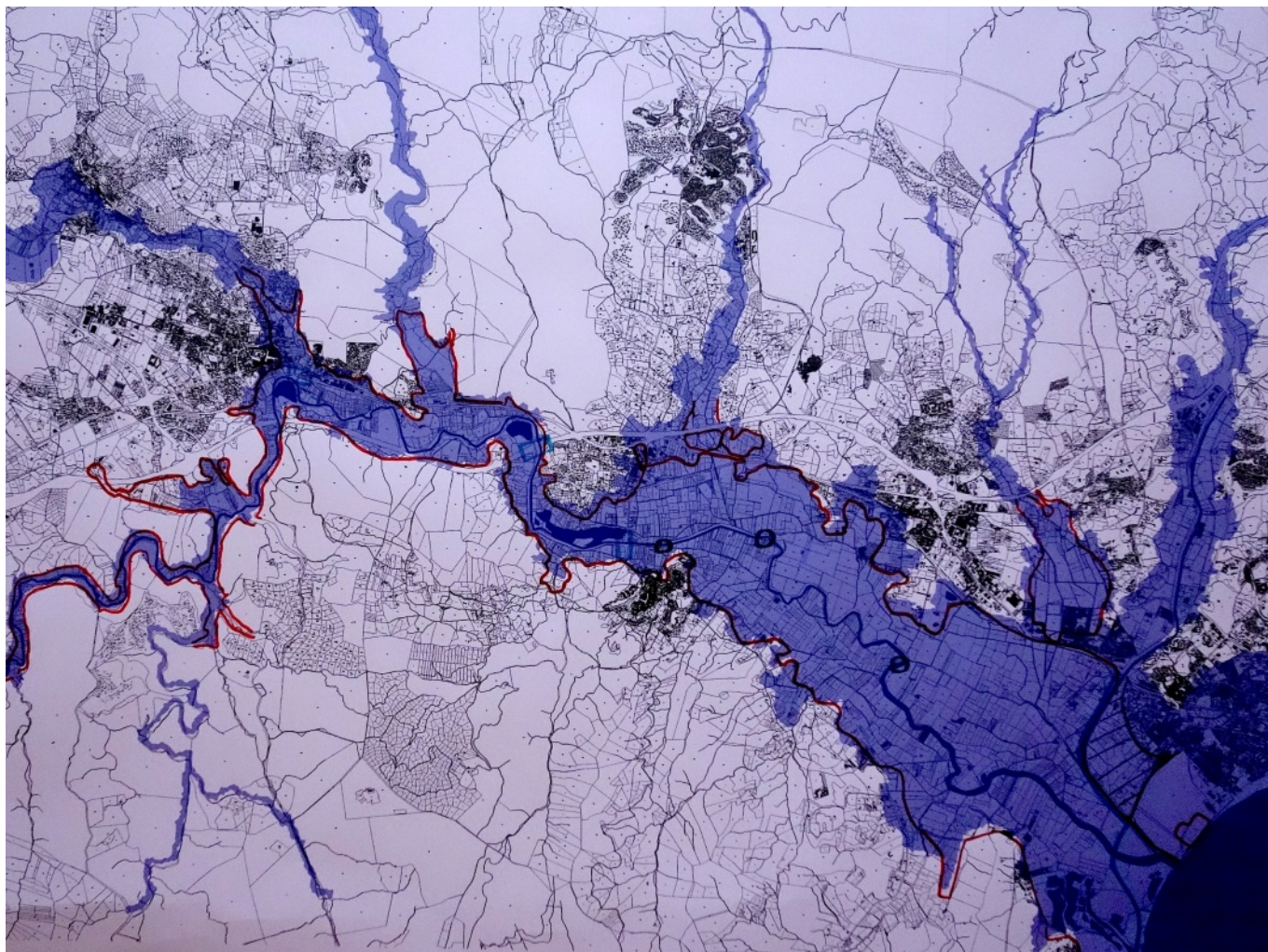
- 30 000 nouveaux habitants,
- 1 000ha de Natura 2000.



Vue sur le parc



# Inverser le regard sur cette vallée : le risque est une chance



Aléa inondation et délimitation de la crue 2010

**pour la vallée** et pour l'ensemble du territoire, pas un problème (même si elle a des problèmes)

**- La vallée conserve un caractère unique, une qualité paysagère exceptionnelle :**

- la vallée de l'Argens
- l'écrin des massifs (Forêt domaniale de l'Estérel, les Maures et le rocher de Roquebrune, protégés par un classement et des PRRIF en vigueur (Fréjus - Saint-Raphaël) et en cours d'élaboration (Roquebrune))
- le littoral et la mer.

Les communes alentours se distinguent ainsi de celles de la Côte d'Azur. Ailleurs sur la côte, on ne peut que constater une urbanisation extrêmement forte qui a fait perdre le rapport aux ressources naturelles, à la

géographie complètement estompée.

Grâce à cet aléa naturel, à ces crues récurrentes, la vallée a été plutôt préservée de la pression foncière et d'une urbanisation excessive.

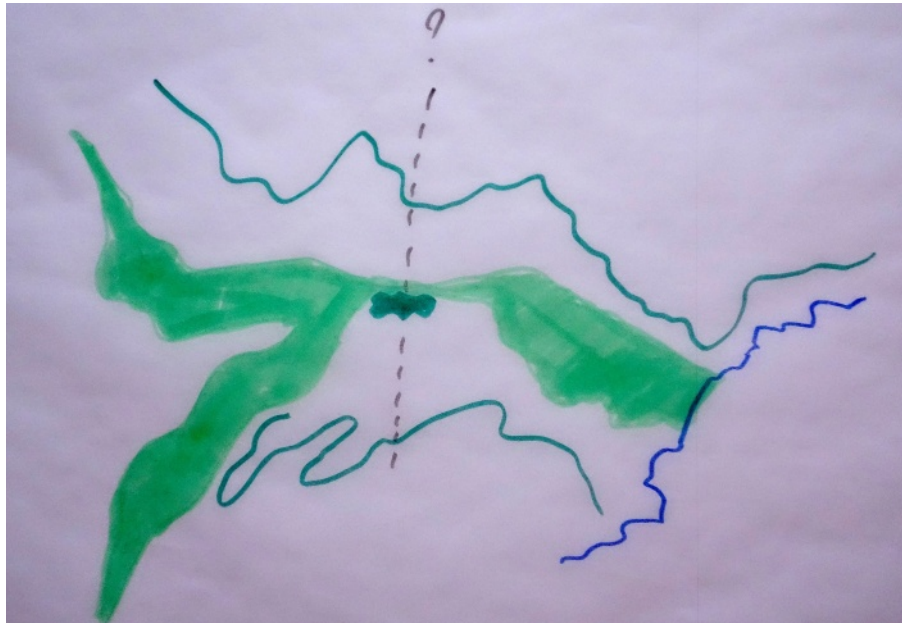
**- Une vallée non urbanisée mais occupée, un paysage entretenu** par l'agriculture qui participe de l'attractivité du territoire avec une qualité d'ensemble et un paysage unique, caractéristique du territoire :

C'est une chance que ce phénomène naturel, qui est à l'origine de difficultés évidentes, nous lègue des sols de qualité et en surface exploitable dans un territoire urbain attractif (terre agricole la plus riche, après la plaine du Pô, en Europe et l'une des plus grandes surfaces agricoles disponible du Sud de la France d'après les agriculteurs rencontrés)

**- Le risque d'inondation, historique est assumé :**

l'inondation de la vallée est récurrente et les agriculteurs en ont conscience,... Le projet hydraulique reste néanmoins nécessaire pour minorer les effets des crues.

- **le fonctionnement de la vallée est complexe** d'un point de vue sociologique, hydraulique, paysager,... avec une « articulation » au niveau du rocher de Roquebrune:
- 2 stratégies hydrauliques en amont et en aval de la confluence avec la Naturby
- avec une géographie, une vallée, un paysage qui évoluent: de vallées resserrées à une plaine ouverte,.
- avec une pression foncière et immobilière qui augmente fortement à l'est: la pression urbaine remonte la vallée et s'exerce progressivement vers l'arrière pays (forte pression de l'immobilier touristique sur le littoral)



Articulation de la vallée autour du rocher de Roquebrune

**mais sociologiquement et fonctionnellement, un destin commun.** Les futurs développements autour de la ligne nouvelle LGV au Muy modifieront les équilibres Est-Ouest.

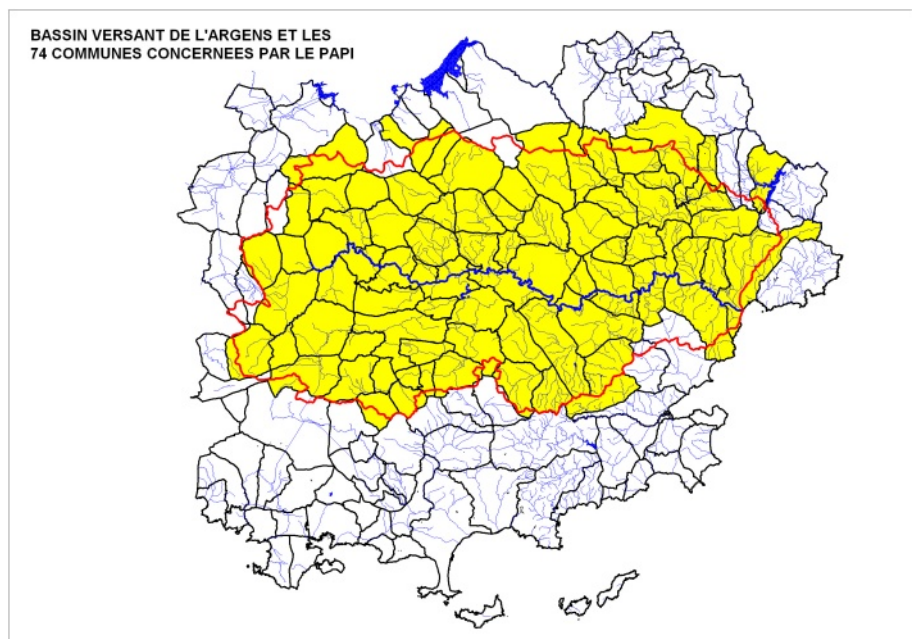
## Pistes de travail

### 1. La vallée inondable de l'Argens, une opportunité?

- le risque dépasse les frontières administratives : il faut être inventif/créatif/ambitieux. Cela nécessitera **une gouvernance adaptée, un projet intercommunal et un mécanisme de solidarité**: le destin de la plaine est commun.

- **l'inondabilité et le fort potentiel agricole nécessitent d'assumer la « non urbanisation » de ce territoire.** Cela permettra de stabiliser le territoire, de pérenniser l'agriculture et de se développer autour de cette vallée et tirer profit des qualités d'usages, d'une diversité de fonctions à développer autour de cette vallée.

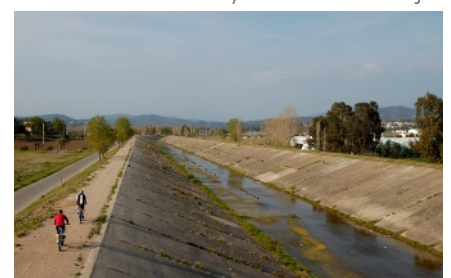
- **la vallée restera inondable.** Les dispositifs d'endiguement mis en place sur le Reyran, ou de recouvrement du lit sur le Paillon à Nice ne sauraient être mis en oeuvre sur l'Argens. L'aménagement hydraulique et l'entretien du lit, en cours d'étude par



Travaux de couverture du Paillon à Nice en 1881



Canal du Reyran en amont de Fréjus



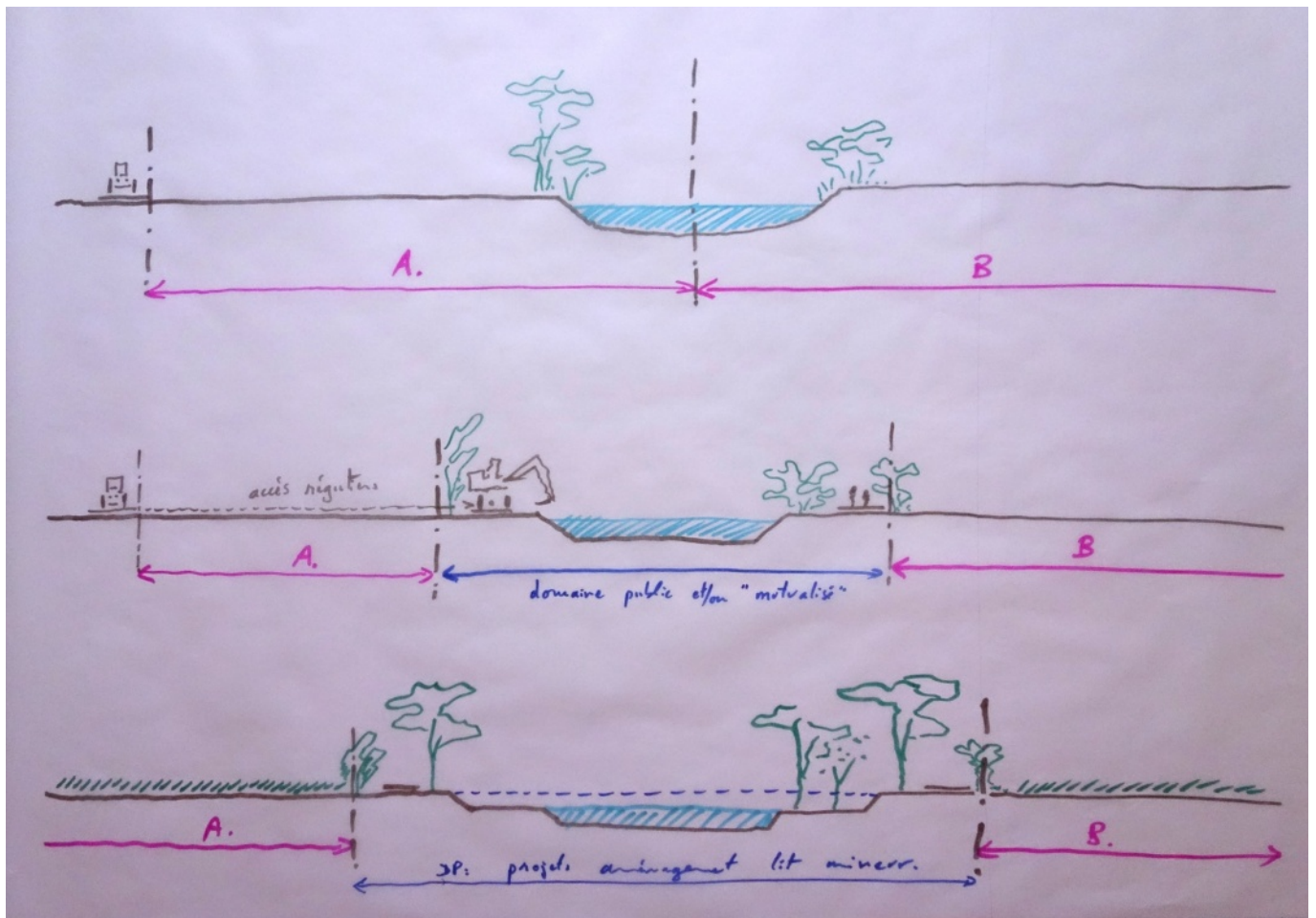
## 2. L'agriculture a toute sa place dans la vallée de l'Argens

- une première impression d'une mutation et d'un mitage de l'agriculture
- une agriculture productive, de qualité, avec des installations agricoles de bonne taille et structurée, en adéquation avec la qualité de la terre et des cultures.
- une vallée agricole fragile avec un risque de basculement vers une mutation massive liée aux inondations successives depuis 2010 et aux inconnues sur l'avenir de la vallée.



Localisation des friches agricoles

– La domanialité de la rivière Argens partagée entre agriculteurs apparaît comme une singularité et une partie de l'explication de son manque d'entretien.



Réflexion sur les berges de l'Argens et les questions de domanialité pour permettre d'engager des travaux sur le lit de la rivière et envisager des aménagements plus urbains

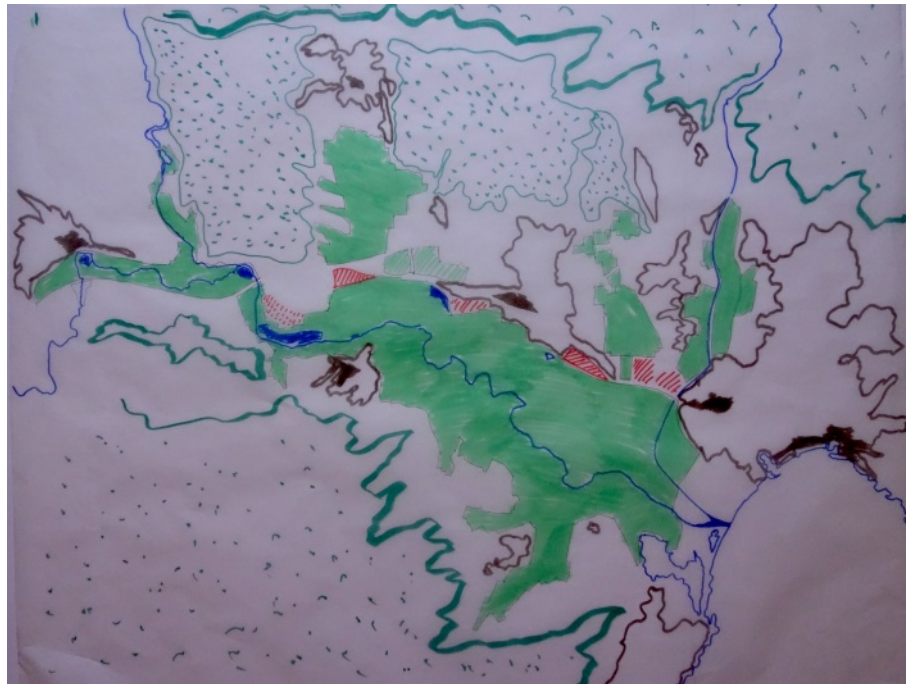
### 3. L'urbain et l'articulation des échelles. Quels développements, mutations anticiper ?

Sur cette vallée, encore quelques espaces « stratégiques », de logique d'agglomération, ont été répertoriés :

- les quelques espaces hors aléa d'inondation/feux de forêts,

- les accroches à une desserte ferroviaire ou routière: la ligne nouvelle ferroviaire permettra une libération du faisceau ferroviaire et une réorganisation sur une desserte TER plus pratique et rapide sur un axe est-ouest interrégional. Il s'agit d'anticiper cette transition et son impact sur le territoire diffus en développant de « nouvelles adresses emblématiques », des lieux d'urbanité/d'intensité appuyés par une intention publique autour des gares TER.

- les sites économiques actuels, parfois vieillissants seront les territoires de mutation de demain, à réactiver éventuellement par une accessibilité renforcée.



Localisation des espaces stratégiques de la vallée, de logique d'agglomération

Entre ces lieux, des liens, des chemins, des accès sont à développer à toutes les échelles en lien avec les qualités, les occupations, les intérêts locaux à valoriser et à amplifier: entre les massifs forestiers, de part et d'autre de la vallée/le long des berges de l'Argens/ entre les coteaux urbanisés, les zones pavillonnaires, les zones d'activités et les centres urbains...

Recherche de connections, de cheminements, de modes de desserte alternatifs pour relier ces polarités urbaines à renforcer



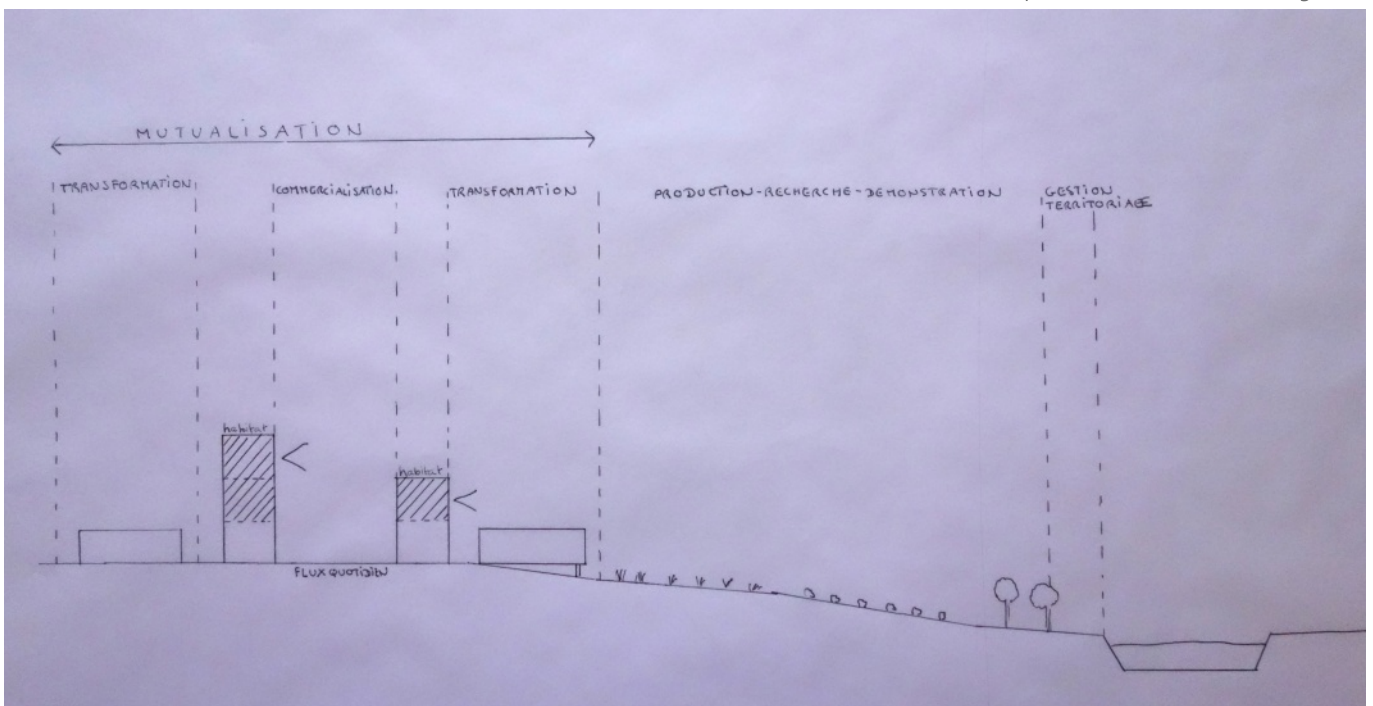




Schémas de localisations et de mise en relation des "adresses" de la vallée de l'Argens:

- en amont, la future localisation de la plateforme de la ligne nouvelle ferroviaire du Muy
- entourées, les gares existantes à renforcer dans l'optique d'un cadencement TER (densification, rattachement, services,...)
- en vert, les points de vue sur la vallée
- les étoiles roses représentent des attraits patrimoniaux et touristiques
- en jaune, les relations/traversées intéressantes,
- en rouge, orange et pointillés noirs: les infrastructures autoroutières, routières et ferroviaires

Coupe de principe précisant les liens et relations d'interdépendance / de synergie à amplifier entre les polarités urbaines accessibles par la route et le fer et la vallée agricole.



# Les questions agricoles, hydrauliques et urbaines

**apparaissent étroitement liées :** par exemple, la maintenance des berges, l'efficacité et la résilience de l'outil agricole, mais aussi la desserte et les liaisons douces par les berges,...

Le remembrement foncier agricole (AFAF) et le projet hydraulique (PAPI), tous deux portés par le Conseil Général du Var doivent être menés de front et pourraient intégrer également un volet aménagement plus « urbain », un réseau de lieux pour les agriculteurs, les touristes, les habitants,... en rendant la vallée plus perméable (accessible, diversifiée dans ses usages,...) :

- **par une action sur le développement d'une forme de tourisme adapté à cette vallée**, tirant profit de ses spécificités (vallée agricole, entre villes, bord de mer et massifs,...). Par exemple via les campings ouverts sur la vallée, diversifier les usages, fonctions, accessibilité de cette vallée, tout en participant à la qualité de cette vallée.
- **par une appropriation publique des berges ?** par la mutualisation du linéaire des berges (quelle gouvernance ?) et/ou un travail sur l'épaisseur des berges qui deviendraient promenade publique (quelle domanialité?).
- **par une porosité de la vallée** (piste, promenades) sous forme de cheminements transversaux, pistes... accès aux berges, aux champs, aux campings ?
- **par une valorisation des systèmes de ressuyage, des dispositifs hydrauliques** existants ou à créer?

## Vers un projet de « Parc agricole » intégrant des services, aménités, ...

et valorisant ce paysage entretenu par l'agriculture, ce lieu spécifique. L'agriculture est ici au «cœur» de la ville et non pas périphérique. Cette position stratégique et atypique peut être valorisée : lien entre les villes/villages/géographies/vues/...

**Vers un élargissement du périmètre de réflexion :** des 4 communes de la basse vallée agricole, prendre la dimension des enjeux de vallée, de Draguignan à Fréjus avec un zoom spécifique sur la basse vallée.

### Quelques références proposées par Alphaville

Il s'agit de rechercher des pistes de synergies entre les qualités intrinsèques des lieux, ses occupations et les attentes touristiques,... pour développer un adressage de cette vallée à valeur touristique, environnementale et d'usage. Vers un projet éco-touristique/les déambulations, les attentes à susciter ?

**La nature et le site devient support de développement d'autres aménités :** « éco-hôtel, éco-restaurant, ... »

- Yves Rocher -Jardin botanique de la Gacilly Bretagne
- La Vinothérapie avec Caudalie

### de projets de diversification agricole:

- Hôtel dans les pays de Loire / Centre de soins thérapeutique
- vente sur l'exploitation agricole, des visites d'exploitations, des "cueillettes en libre service à la ferme", des dégustations/ferme auberge...



### d'aménités urbaines:

- Interventions de Kawamata: aménagement de point haut de la Saône



## Pistes de travail évoquées

issues de ce premier ressenti ingénu, partiel de ce site, des grandes valeurs de ce territoire... mais qui offrent des **perspectives de moyen et long terme pour ce territoire** :

- Définir ce destin commun, une vision partagée pour cette vallée élargie et des perspectives de moyen et long termes.
- Articuler un aménagement agricole et hydraulique avec des enjeux/attentes urbaines.
- Développer la vallée en tant que destination. Et dans la vallée, une multitude des destinations.

## Débat

**M. Paul Boudoube, maire du Puget-sur-Argens**, réagit aux premières propositions: Pour Puget, il y a une volonté de développement autour de la vallée mais surtout **une préoccupation : les inondations et les actions de court termes**. Les éléments présentés qui ont attiré son attention :

1. Le PLU acte déjà une réduction de l'empreinte urbaine et la re-densification dans le cœur de ville mais cela prend du temps et nécessite beaucoup d'énergie pour limiter l'urbanisation.
  2. L'activité agricole (Morféa, premier producteur de graines de la région PACA) présente un fort potentiel mais nécessite souvent d'habiter le site (souvent problématique avec l'administration). Les agriculteurs manquent de visibilité sur le devenir de la vallée et se plaignent du ruissellement des eaux et de la montée rapide des eaux.
  3. Sur le développement économique (commercial/industriel) stratégique le long de la RN7.
- Rq : le dépôt pétrolier du Puget alimente l'aéroport de Nice.

- **L'adjoint au Maire de Fréjus, Yann Bertacchini**, souligne la nécessaire pérennisation de l'outil de travail pour les agriculteurs et met en cause la rédaction des PPRi dans les possibilités de développement de ce territoire soumis au risque d'inondation. Il interroge Th. Hubert sur ce qu'il entend par « **vivre avec le risque** ».

Précisons de **Thierry Hubert, adjoint au chef du service risques naturels et hydrauliques** :

**Plusieurs attitudes pour vivre avec l'eau:**

- considérer l'eau comme un élément du territoire à mettre en valeur,
- savoir que personne ne pourra arrêter les volumes d'eau au moment des crues,
- adapter le développement aux écoulements et les valoriser dans l'usage des terrains,
- trouver un moyen de construire et innover en intégrant le risque,
- laisser l'eau passer et en faire un atout d'aménagement.

C'est en faisant le projet avec et en fonction du territoire et notamment de la présence de l'eau que nous permettrons aux habitants et aux entreprises de vivre avec les inondations et avec le risque.

Pour **Frédéric Bonnet**, il faut distinguer le PPRNi de l'intégration du risque dans le projet de développement. Dans le PPRNi, il y a 2 éléments : la carte réglementaire qui délimite le niveau de risques en fonction de l'aléa et le règlement qui précise les prescriptions applicables aux différentes zones de risque (restrictives ou non). **Il s'agit d'envisager des solutions optimales adaptées au risque. Le projet de développement doit repartir de l'aléa de référence et des différents niveaux de gravité et proposer des solutions intégrées.**

**Alexis Palmier, chef de projet à la DGALN sur l'Atelier Argens**, attire l'attention sur les effets du règlement des PPRNi sur l'aménagement. Il confirme qu'il faut rechercher des solutions adaptées.

Par exemple, les serres, dites cathédrales pour des cultures hors sol, sont des dispositifs parfaitement adaptés d'un point de vue de l'inondation car quasi transparents en cas de crue. Néanmoins ces dispositifs seraient certainement préjudiciables pour la vallée de l'Argens, d'un sol de grande qualité, s'ils se généralisaient.

**Le PPRNi est un outil réglementaire de prévention et non pas un document d'aménagement ou de stratégie agricole. C'est la stratégie agricole et urbaine adaptée au risque d'inondation qu'il faut travailler, par un projet d'ensemble.**

**Elsa DiMéo, conseillère régionale PACA et conseillère municipale de Fréjus** encourage l'équipe projet à encore plus insister sur **ce que va rapporter le projet au territoire dans son ensemble, aux ambitions de ce territoire** et propose un parallèle avec les aménagements rhodaniens et le Plan Rhône où tous les acteurs se sont réunis pour porter les différents volets d'un projet de vallée (tourisme, développement économique,...). Or, mener ces projets thématiques en parallèle en conservant une cohérence d'ensemble s'avère complexe. Les contraintes sont plutôt destructives que constructives... Quelles pistes sont envisagées par l'équipe-projet pour cette gouvernance politique de projet ? **Comment faire émerger**

## une gouvernance globale ?

**Frédéric Bonnet** fait référence au projet de l'estuaire de la Loire où s'est développée une réflexion associative (Conseil Général, Conseil Régional, SCOT, villes, communautés de communes,...), sans chef de file qui se substitue aux autres sans portage spécifique, par des rencontres régulières autour d'une gouvernance de projet. Il y aura besoin de mettre en évidence une entité aménageuse et une mobilisation commune financière mais **c'est d'abord le projet, la convergence d'idées et d'envies, qui doit susciter l'adhésion.**

**La clé est la mise en place d'une opération d'aménagement sur un site à vocation agricole mais le reste, les usages, les aménités urbaines, la programmation de ce vaste territoire, ses interfaces urbaines... sont les conditions d'émergence d'un projet, d'une vision comme sur un territoire morcelé et ensuite d'une gouvernance de projet.**

Vous vous devez d'être exemplaire car votre territoire est attractif/riche (différent des vallées de Lorraine, autre site de l'Atelier national)

**Le sous-préfet de Draguignan, Stanilas Cazelles**, souhaite revenir sur la question du transport, des déplacements, sujet souvent « tabou ».

**Samuel Maillot (expert Mobilité-Déplacement / RRA Mobilité)** précise que, sur ce site, **73% de la part de marché «Déplacement du quotidien» relève de la voiture.** Ce chiffre est assez étonnant pour une agglomération de plus de 100 000 habitants (niveau seulement atteint par Montbéliard à 65%) et reflète l'hyper dépendance à la voiture de ce territoire et pose la question de sa soutenabilité aujourd'hui et demain avec l'augmentation du coût de l'énergie.

### Quelles sont les marges de manœuvre identifiées pour les collectivités ?

Actuellement, le trajet Puget – St Raphaël nécessite 1h20 avec une correspondance aux Arcs-Draguignan...

Sur le long terme, l'arrivée de la ligne nouvelle à grande vitesse s'accompagnera :

- 1. d'une accessibilité renforcée de ce territoire** depuis l'extérieur mettant le territoire à seulement 2h30 de Lyon (temps de trajet maximum privilégié pour la localisation de résidence secondaire). **Il s'agit d'anticiper sur l'attractivité et la pression foncière sur les résidences secondaires de l'ensemble du territoire.**
- 2. d'une réactivation de certaines gares du territoire et un meilleur cadencement de la ligne TER.** **Il s'agit d'en profiter pour renforcer la cohérence entre positionnement des gares et développement urbain**

Puget est l'articulation dans ce système territorial de mobilité entre une polarité de mobilité future et une zone très urbanisée St-Raphaël-Fréjus où l'équation des alternatives à la voiture peuvent être facilement soutenables.

### Pistes pour faciliter le déplacement sur Puget:

- **Travailler sur l'épaisseur entre RN7 et le cours d'eau ou via les zones commerciales** et inscrire un BHNS (bus avec la qualité de service proche d'un tramway) dont la qualité générale du maillage pourra faciliter les flux en été et heures de pointes.
- **Préparer la desserte des gares existantes** (Le Muy, Puget ...), actuellement fermées mais desservies par le réseau ferré
- **Organiser la transversalité des modes de déplacement / raisonnement systémique.** Actuellement, les déplacements se font très majoritairement en voiture même pour des distances courtes (<1km): à cause du maillage des services et des



espaces publics peu liés entre eux mais également à cause de la mise à distance imposée par les ensembles de résidences secondaires.

Pour **François Monjal d'Alphaville**, les localisations stratégiques de services publics ou d'aménités urbaines (enjeux d'agglomération) doivent être bien positionnées sur ces nœuds de mobilité, de centralité en devenir. Il est aujourd'hui difficile de saisir le maillage serviciel de ce territoire.

**Yann Bertacchini**, précise que **sur Fréjus, la question de la centralité, du manque de polarité s'est posée et la municipalité a répondu par l'aide à l'aménagement de commerces mais la problématique transport reste d'actualité.**

**Paul Heim, Conseiller municipal de Roquebrune sur Argens**, précise les spécificités de sa commune qui explique les difficultés en matière de polarités urbaines et de déplacement au sein de sa commune : **une commune étendue sur 27 km de long, avec 12 000 hab sur 10 600 ha, 3 mairies sur 3 sites différents...**

**Laurence Rodriguez, chargée de mission projet foncier agricole au CG83**, présente l'état d'avancement de la procédure d'Aménagements Fonciers Agricoles et Forestiers (AFAF) conduite par le CG83 à la demande des communes de la basse vallée de l'Argens pour limiter la vulnérabilité des productions agricoles de la plaine face aux inondations par la réorganisation des parcelles et des travaux hydrauliques et de voirie.

Les études concernant l'opportunité du remembrement du foncier agricole sont en cours et intègrent notamment les problématiques d'aménagement paysager liées à l'exploitation agricole. Le Conseil Général réfléchit également au partenariat financier que ce type de projet agricole nécessitera.

**Elsa DiMéo**, interroge l'équipe-projet sur la pertinence de créer une Zone agricole protégée (ZAP) dans la plaine agricole?

Pour **Frédéric Bonnet**, dans une logique de projet, **il est essentiel de garder une certaine flexibilité. Donc zoner et réglementer (avec la création d'une zone agricole) semble prématuré.**

Plus tard, en cohérence avec un projet d'ensemble, certaines zones pourraient être réglementairement protégées. Néanmoins, pour éviter la rétention foncière, il faut dire collectivement qu'il y a un enjeu agricole, environnemental et paysager, il a un enjeu alimentaire et sociétal important et majeur. La valeur ajoutée de l'agriculture à ce territoire est indéniable.

**Thierry Hubert insiste sur l'importance du projet agricole.** Il est central : toutes les autres procédures (PPRI, ZAP, PAPI, AFAF, ...), doivent être regardées à travers le projet agricole : tourisme saisonnier, déplacement, projet hydraulique. Inversement le projet agricole doit être centré sur la gestion des inondations en valorisant les potentialités agricoles et les éléments d'environnement existants et en adaptant les besoins urbains aux conditions locales. Le développement se fera en harmonie avec le site sur la base du maintien de l'activité agricole adaptée aux besoins et aux risques.

Pour **Michel Durban**, directeur général des services de Roquebrune, **l'outil d'aménagement doit accompagner le remembrement du foncier agricole.**

Les investissements publics et/ou semi publics doivent accompagner l'aménagement de la plaine et assurer la transition notamment en matière d'accessibilité, d'assainissement, ... aujourd'hui gérés par des associations non structurées qui n'ont pas les moyens d'agir à l'échelle de la plaine et d'assurer l'entretien du système de régulation des eaux. Il est nécessaire d'y réfléchir maintenant pour que le Conseil Général l'intègre dans son projet agricole.

**M. Durban propose quelques pistes de programmation** sur l'oléiculture historique et encore active (30000 oliviers, avec des moulins et une huile de qualité), la route des vins, l'organisation de circuits courts et donc de structures de vente adaptées à l'inondabilité ou encore de fermes équestres (une activité économique et ludique de la Plaine en forte expansion).

**Pour tous ces usages diversifiés, il est nécessaire de définir les conditions d'habiter, de produire, de visiter, d'acheter, de se déplacer... dans la vallée.**

**Marc Vincent, chargé de mission du PAPI au CG du Var** précise 2 points concernant le programme d'action de prévention des inondations en cours d'étude dans la basse vallée de l'Argens mené en parallèle de l'AFAF par le CG83

- **concernant la domanialité**: l'aménagement des berges, le calibrage du lit de l'Argens, les cheminements évoqués nécessiteront certainement une appropriation publique.

- **concernant le réseau d'assainissement dans la vallée**, les ASAS sont actuellement responsables de l'entretien et la maintenance d'ouvrages hydrauliques lourds. Là aussi, la question de la constitution d'une maîtrise d'ouvrage publique de ces dispositifs se posera.

**Remerciement et conclusion de la séance par M. le sous-préfet de Draguignan Stanislas Cazelles**

**Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement**  
**Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie**

Arche sud  
92055 La Défense cedex

[www.territoires.gouv.fr](http://www.territoires.gouv.fr) - [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)