

Le SCOT – Architecture générale de la démarche et objectifs cadre

SCOT – Méthodologie – Note N°1

18 mai 2004

Mission 1 du programme partenarial 2004

*« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences »
(art. L110 du Code de l'Urbanisme)*

SOMMAIRE

1 – Pourquoi un SCOT ?	3
1-1 - Un SCOT pour définir des objectifs de développement mobilisateurs.....	3
1-2 - Un SCOT pour mettre en cohérence et en synergie les démarches et politiques	4
1-3 - Un SCOT pour s'adapter aux changements : un dispositif pérenne et évolutif.....	4
1-4 - Le SCOT : une procédure au service de notre ambition	6
2 - L'architecture de la démarche SCOT Provence Méditerranée	8
2-1- La définition des objectifs cadre du SCOT Provence Méditerranée	9
2-2 - L'analyse du territoire Provence Méditerranée.....	9
2-3 - L'expression des ambitions du territoire Provence Méditerranée et des objectifs stratégiques du SCOT.....	10
2-4 - La recherche de solutions pertinentes pour atteindre les objectifs stratégiques	10
2-5 - L'expression des orientations du SCOT Provence Méditerranée	10
3 – Les objectifs-cadre du SCOT Provence Méditerranée	11
A- Choisir un mode de développement qui assure les équilibres ville / nature durables	12
B- Organiser le territoire (pôles, axes, liaisons) et définir des principes de cohérence entre urbanisme et déplacements	13
C- Favoriser l'intégration des populations, l'accueil, et le vivre ensemble	14
D- Améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine et paysagère	15
E- Positionner le territoire dans une dynamique euro-méditerranéenne et conforter son développement économique	16
F- Optimiser les capacités d'adaptation du territoire	17
G - Ménager le territoire et ses ressources naturelles, humaines et financières.....	18
4 – Un diagnostic pour préparer le projet	19
4-1 - Un diagnostic pour mettre en évidence le potentiel du territoire, définir les objectifs stratégiques du SCOT et identifier des options de choix.....	19
4-2 - La conduite du diagnostic : le croisement d'approches géographiques (secteurs) et thématiques.....	20
Annexe 1 - Déclinaison des objectifs cadre en éléments de questionnement, afin d'aider la définition des hypothèses stratégiques support du diagnostic	21
Annexe 2 : Les articles L110, L121-1 et L122-1 du Code de l'Urbanisme	28
Annexe 3 - Une définition de l'organisation de l'espace	30

1 – Pourquoi un SCOT ?

Le SCOT est un document de planification à l'échelle intercommunale, dont la vocation est globale et stratégique.

Il exprime un projet pour le territoire, et met en cohérence le volet territorial des politiques publiques (notamment en termes de déplacements, d'habitat, de développement économique et commercial, d'environnement et d'organisation de l'espace).

1-1 - Un SCOT pour définir des objectifs de développement mobilisateurs

Le SCOT est un dispositif permettant de résoudre nos problèmes communs aux échelles les plus pertinentes et de mieux orienter les politiques et investissements publics.

Il ne se limite pas à un exercice de planification des équipements, surfaces urbanisables, etc., nécessaires à la satisfaction des besoins et de la croissance attendue.

C'est avant tout un **projet de territoire** qui exprime des souhaits, des désirs, des ambitions, et définit **des orientations réalistes pour les atteindre**.

Cela veut dire que le SCOT **doit trouver un relais en terme de programmation : son élaboration doit permettre de vérifier la faisabilité des orientations proposées, et préparer les décisions permettant leur mise en œuvre.**

En d'autres termes, **le SCOT est à la fois un guide pour l'action publique et un cadre de référence pour les acteurs privés.**

En définitive, le SCOT est autant un exercice d'urbanisme qu'un travail de « gouvernance territoriale » à l'échelle métropolitaine, permettant aux acteurs de travailler ensemble et de définir les conditions d'une mobilisation collective pour atteindre des objectifs partagés de développement.

1-2 - Un SCOT pour mettre en cohérence et en synergie les démarches et politiques

Le principe de compatibilité souligne que le SCOT est le document cadre, qui garantit – à l'échelle métropolitaine - la cohérence (ou tout du moins évite les incohérences) entre :

- les démarches et politiques sectorielles (habitat, déplacements, économie, etc.),
- les démarches et politiques territoriales portées par les communes et leurs groupements.

En tant que document cadre, le SCOT n'a pas prétention à tout régir. Il laisse des marges de manœuvre pour que les autres démarches de planification puissent exprimer leurs objectifs. L'étendue de cette marge de manœuvre dépend du caractère plus ou moins stratégique de l'orientation du SCOT au regard **des enjeux de cohérence générale de niveau métropolitain.**

L'élaboration du SCOT suppose donc un travail sur **l'articulation des échelles géographiques et la définition du niveau le plus approprié pour répondre aux enjeux. C'est pourquoi les orientations du SCOT seront déclinées par secteurs géographiques** afin de prendre en compte les spécificités, le rôle et les « désirs » de chaque territoire dans le développement de l'aire toulonnaise

Bon nombre de démarches sectorielles (PDU, PLH) et territoriales (PLU, projet d'agglomération) sont en cours ou approuvées alors que le SCOT en est encore à ses débuts.

Ces démarches doivent être considérées comme **un matériau de base indispensable à la réalisation du SCOT** : ce dernier ne part pas d'une « page blanche » et doit capitaliser les acquis des démarches approuvées ou en cours d'élaboration.

Cela suppose **une évaluation et une mise en cohérence des démarches existantes**, à deux niveaux :

- Vérifier que les objectifs et orientations pour un domaine, un territoire, n'induisent pas des conséquences négatives ou non souhaitées dans les autres domaines, les autres territoires,
- Vérifier que les objectifs et orientations pour un domaine, une échelle géographique, prennent bien en compte les objectifs et orientations exprimées dans les autres domaines, les autres échelles géographiques.

(Voir schéma page suivante)

1-3 - Un SCOT pour s'adapter aux changements : un dispositif pérenne et évolutif

Le SCOT ne s'arrête pas à la date de son approbation. Le processus de réflexion prospective qui conduit à son approbation doit se pérenniser au travers :

- du suivi et de la compréhension des évolutions du territoire,
- d'une évaluation de la mise en œuvre des objectifs et de l'efficacité des orientations,
- le cas échéant, de la re-formulation des objectifs et orientations au regard de la réalité constatée.

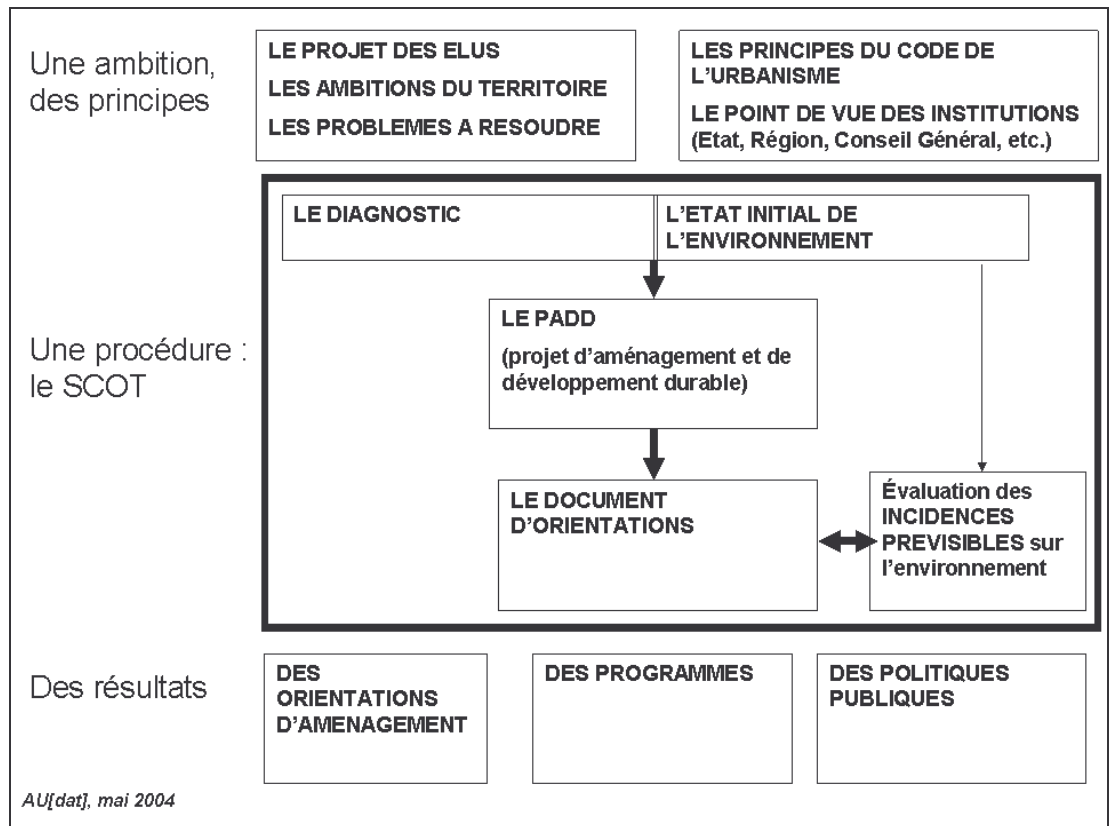
Le SCOT est un dispositif qui permet de s'adapter aux évolutions tout en gardant en ligne de mire des objectifs de long terme.

Le SCOT et les autres démarches de projet, de planification et de programmation

	<i>DIAG. / PROJET</i>	<i>PLANIFICATION</i>	<i>PROGRAMMATION / CONTRACTUALISATION</i>
DEMARCHES GENERALES SUPRA-COMMUNALES	PROJET D'AGGLO FUTUR PROJET METROPOLITAIN	DIAG. PROJET	CONTRAT D'AGGLO FUTUR CONTRAT METROPOLITAIN
	SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)	DIAG. PADD	ORIENTATIONS 4 SCHEMAS DE SECTEUR
	SCHEMAS, PLAN ET DISPOSITIONS DIVERSES (exemple : schéma départemental des gens du voyage)	DIAG.	ORIENTATIONS
	PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)	DIAG.	ORIENTATIONS
DEMARCHES THEMATIQUES SUPRA-COMMUNALES	PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)	DIAG.	ORIENTATIONS CONVENTION DE MISE EN OEUVRE
DEMARCHE COMMUNALE	PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)	DIAG. PADD	ORIENTATIONS REGLEMENT

Auj[dat], mai 2004

1-4 - Le SCOT : une procédure au service de notre ambition



Le SCOT est élaboré sur la base du désir des élus, pour exprimer les ambitions du territoire et apporter des solutions aux problèmes rencontrés.

Il doit respecter les grands principes d'aménagement et de gestion des sols définis par le Code de l'Urbanisme (articles L 110, L121-1 et L122-1) et prendre en compte le porter à connaissance de l'Etat.

Le « rendu légal » du SCOT se structure en deux grandes parties (articles R 122-1 et suivants du Code de l'Urbanisme) :

- **Le rapport de présentation** a une valeur informative : il présente les objectifs stratégiques de la démarche et justifie les choix effectués.
Il se compose du diagnostic, de l'état initial de l'environnement, du PADD (projet d'aménagement et de développement durable) et de l'évaluation des incidences prévisibles des orientations sur l'environnement.
- **Le document d'orientation, assorti de documents graphique**, indique comment les objectifs stratégiques sont mis en œuvre.
Il a une valeur juridique : les PDU, PLH, PLU et cartes communales doivent être compatibles avec les orientations du SCOT.

Le rapport de présentation se divise lui-même en quatre documents :

- **Le diagnostic** présente le territoire et justifie les orientations stratégiques de la démarche notamment au regard des besoins à satisfaire et des prévisions démographiques et économiques,
- **L'état initial de l'environnement complète le diagnostic en matière d'environnement**, ce terme étant entendu au sens large : nuisances et pollutions, risques naturels et technologiques, ressources naturelles, biodiversité, paysages, espaces naturels et agricoles¹, etc.
- **Le PADD** (projet d'aménagement et de développement durable) **expose les ambitions du territoire et les objectifs stratégiques du SCOT.**
- **Les incidences prévisibles des orientations du SCOT sur l'environnement** évaluent les conséquences des orientations du SCOT sur l'environnement et précisent comment les enjeux environnementaux sont pris en compte dans la démarche.

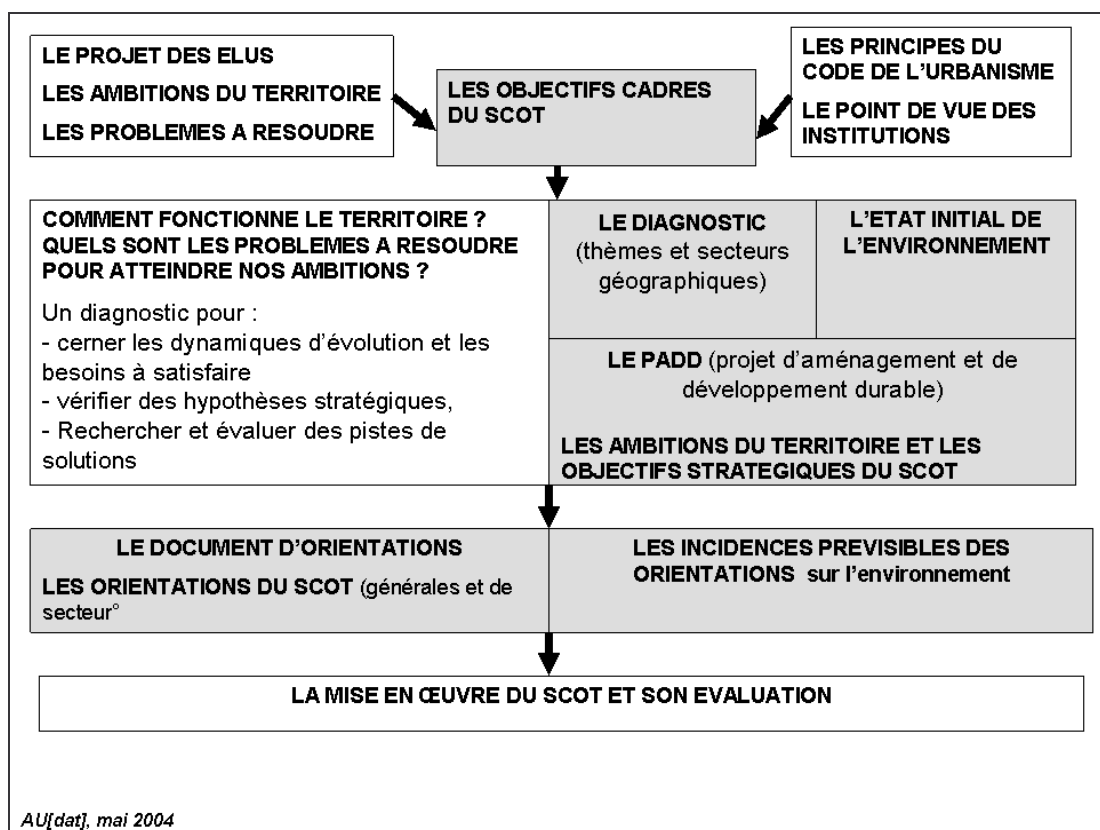
Le document d'orientation traduit les objectifs du PADD en principes d'aménagement ayant une portée juridique.

Ces orientations sont formulées sous forme graphique (cartes et schémas) et/ou écrite. Elles sont définies après une phase d'évaluation préalable, notamment environnementale (incidences prévisibles des orientations du SCOT sur l'environnement).

Les orientations d'aménagement du SCOT sont la traduction de l'ambition du territoire. Elles se concrétisent au travers des politiques publiques et des programmes opérationnels qui en découlent.

¹ Cette énumération est tirée du contenu de l'état initial de l'environnement du SCOT de la région urbaine de Strasbourg.

2 - L'architecture de la démarche SCOT Provence Méditerranée



2-1- La définition des objectifs cadre du SCOT Provence Méditerranée

Ces objectifs cadre sont définis préalablement à l'analyse du territoire Provence Méditerranée et de ses secteurs géographiques. Ils en guident la réalisation. Ils traduisent l'appropriation des principes du Code de l'Urbanisme, du porter à connaissance de l'Etat et des principes du développement durable par les élus. Ils sont détaillés dans la troisième partie de ce document (cf. p.11 et suivantes).

2-2 - L'analyse du territoire Provence Méditerranée

Ce travail de diagnostic doit permettre :

- l'identification des forces et faiblesses du territoire,
- l'expression des ambitions du territoire Provence Méditerranée,
- la définition des orientations stratégiques du SCOT (PADD).

Il sert de base à la rédaction de deux composantes légales du rapport de présentation : **le diagnostic et l'état initial de l'environnement**.

L'analyse du fonctionnement du territoire prend appui sur les objectifs cadre du SCOT Provence Méditerranée.

Elle est menée selon des entrées géographiques (secteurs) et des entrées thématiques.

Les diagnostics de secteur et leur mise en perspective permettent :

- D'analyser le rôle de chaque secteur dans l'aire du SCOT,
- D'identifier les convergences d'intérêt et les interdépendances entre territoire,
- De prendre en compte les enjeux, projets et identités de chaque secteur.

4 secteurs sont définis :

- Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée,
- Communauté de communes Sud Sainte Beaufort et communes de Bandol et Sanary,
- Communauté de communes de la Vallée du Gapeau,
- Communes de Pierrefeu, Collobrières, La Londe, Bormes et Le Lavandou.

La mise en perspective des diagnostics thématiques permet de mettre en évidence, à l'échelle de toute l'aire du SCOT :

- Les dynamiques en cours, les évolutions prévisibles du territoire,
- Les points de blocage du développement,
- Les défis et opportunités à prendre en compte,
- Les besoins à satisfaire et les potentialités d'accueil du développement.

4 entrées thématiques sont définies :

- Transports, désenclavement, déplacements,
- Habitat rural et urbain, accueil des gens du voyage,
- Développement économique, commercial, agricole, forêt, tourisme,
- Environnement, protection du patrimoine et du littoral, protection du paysage.

2-3 - L'expression des ambitions du territoire Provence Méditerranée et des objectifs stratégiques du SCOT

Le projet politique du territoire s'exprime au travers d'une ambition et d'objectifs stratégiques : le PADD.

Il est défini au regard de l'analyse du territoire et des objectifs cadre du SCOT Provence Méditerranée.

Il est partagé à l'échelle de toute l'aire du SCOT Provence Méditerranée.

2-4 - La recherche de solutions pertinentes pour atteindre les objectifs stratégiques

La recherche de solutions pertinentes prend appui sur l'analyse du fonctionnement du territoire Provence Méditerranée.

Elle est menée selon les mêmes entrées thématiques et géographiques (secteurs).

Elle permet la définition des orientations générales et sectorielles du SCOT Provence Méditerranée.

La recherche de solutions pertinentes suppose notamment d'identifier et de définir :

- Les obstacles à surmonter et les problèmes à résoudre pour atteindre les objectifs et mettre en œuvre les ambitions,
- Les éléments favorables à la réalisation des objectifs et à la mise en œuvre des ambitions,
- Les pistes de solutions et d'actions pour permettre la réalisation des objectifs et la mise en œuvre des ambitions.

Les pistes de solutions peuvent être générales (à l'échelle de toute l'aire du SCOT) ou sectorielles (propres à un secteur géographique).

Elles seront évaluées notamment au regard des objectifs cadre du SCOT et de leur impact environnemental.

L'évaluation environnementale servira de support à la rédaction des **incidences prévisibles des orientations du SCOT sur l'environnement.**

2-5 - L'expression des orientations du SCOT Provence Méditerranée

Les orientations sont la traduction juridique des ambitions et des objectifs stratégiques.

Leur expression sert de base à la rédaction du **document d'orientation du SCOT Provence Méditerranée.**

Deux niveaux d'orientations seront définis.

- Les orientations générales sont communes à tous les secteurs géographiques du SCOT Provence Méditerranée.
- Les orientations de secteur sont spécifiques à chaque secteur.
Elles permettent d'affiner la mise en œuvre des orientations générales du SCOT et traduisent les objectifs d'aménagement propres à un secteur.

3 – Les objectifs-cadre du SCOT Provence Méditerranée

Les articles L110, L121-1 et L122-1 du Code de l'Urbanisme (cf. annexe 2), définissent les grands principes qui doivent sous-tendre l'élaboration des documents d'urbanisme.

Les objectifs cadres constituent l'appropriation de ces principes par les acteurs du SCOT Provence Méditerranée.

Ces 7 objectifs guident la réalisation du SCOT Provence Méditerranée et notamment le diagnostic :

- A - Choisir un mode de développement qui assure les équilibres ville / nature durable,
- B - Structurer le territoire (pôles, axes, liaisons) et définir des principes de cohérences entre urbanisme et déplacements,
- C - Favoriser l'accueil, l'intégration des populations et le vivre ensemble,
- D - Améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine et paysagère,
- E - Positionner le territoire dans une dynamique euro-méditerranéenne et conforter son développement économique,
- F - Optimiser les capacités d'adaptation du territoire.
- G - Ménager le territoire et ses ressources,

Ces objectifs concourent au développement durable, c'est-à-dire à une vision globale, multidimensionnelle, systémique et prospective du développement territorial, intégrant plus particulièrement les interactions entre les dimensions sociale, économiques et environnementales.

Le modèle de développement local peut être qualifié de durable notamment si :

- il peut durer dans le temps sans se heurter à des blocages,
- il peut s'adapter aux évolutions et changements,
- il n'induit pas (trop) de pressions négatives sur les territoires voisins et les grands équilibres planétaires.

A- Choisir un mode de développement qui assure les équilibres ville / nature durables

Le mode de développement revoie aux choix collectifs relatifs à l'utilisation de l'espace (urbanisation, agriculture, espaces naturels) et aux modalités d'accueil du développement urbain (par extension ou par renouvellement).

Les articles L121-1 et L122-1 soulignent que **le SCOT doit définir les grands arbitrages concernant l'usage des sols** (équilibre entre les espaces urbains ou à urbaniser et les espaces naturels et agricoles).

Cet arbitrage doit notamment **prendre en compte** :

- **Les besoins de développement urbain**, liés au rattrapage des retards, au desserrement des hommes et des activités et à la croissance attendue et/ou souhaitée,
- **Le principe de gestion économe de l'espace** (article L121-1), notamment en **valorisant les opportunités de renouvellement urbain** (accueil du développement grâce à une meilleure utilisation de l'espace déjà bâti),
- Les « contraintes » (topographie, risques) et la « valeurs objectives » des espaces (ex : site écologiquement riche, terre à forte potentialité agricole),
- Les « valeurs subjectives » des espaces : le SCOT doit permettre de lire dans le paysage l'identité du lieu (urbain, périurbain, naturel, maritime, etc.)

Les choix concernant l'usage des sols, le mode de développement et l'organisation du rapport entre la ville et la nature doivent être **différenciés selon les espaces** :

- Les espaces urbains denses, caractérisé principalement par les problématiques du renouvellement urbain, de la nature en ville,
- Les espaces suburbains, caractérisé notamment par une pression urbaine importante, un développement qui n'est pas toujours structuré, et l'importance des espaces d'activités économiques et commerciales,
- Les espaces ruraux périurbains, caractérisé par la prédominance des espaces naturels et agricoles, tout en étant très attractif pour le développement de l'habitat (notamment individuel),
- Les espaces touristiques, notamment littoraux.
Pour cette dernière catégorie, le diagnostic devra démontrer l'intérêt d'une déclinaison particulière des orientations de développement du SCOT.

Trois sujets de questionnement pour le diagnostic peuvent découler de l'objectif cadre A - Choisir un mode de développement ...

- A1 - L'identification des perspectives de développement urbain et les besoins à satisfaire (notamment en termes d'habitat, de développement économique et de grands équipements).
- A2 - La définition des modalités d'accueil du développement urbain (par renouvellement et intensification de l'usage des espaces déjà construits ou par extension urbaine).
- A3 - L'identification des espaces à protéger en raison de leur valeur et des risques naturels.

B- Organiser le territoire (pôles, axes, liaisons) et définir des principes de cohérence entre urbanisme et déplacements

L'organisation de l'espace fait référence à la localisation des activités humaines et à l'alternance d'espaces bâtis et non bâtis qui caractérise l'espace urbain (cf. définition extraite du *dictionnaire de la géographie* en annexe 2).

Au cours des quarante dernières années, on est passé de l'agglomération à l'aire urbaine, dans un contexte de forte croissance et de redéploiement géographique des fonctions. Il en résulte des problèmes de déplacements, un manque de lisibilité du rôle de chaque pôle, des concurrences entre les espaces, etc. En prenant appui sur l'armature urbaine existante, le SCOT va **identifier et caractériser des pôles, des axes, des liaisons** pour rendre plus lisible la structure du territoire et d'encadrer la localisation du développement à venir.

La structuration du territoire renvoie aussi à la **cohérence entre urbanisme et déplacements** (article L122-1).

Le SCOT doit permettre un bon fonctionnement du système de déplacements et favoriser une limitation des distances parcourues ainsi que l'usage des modes peu consommateurs d'énergie (objectif de maîtrise de l'usage de l'automobile - article L121-1).

Plus largement, **la localisation du développement urbain doit permettre d'optimiser l'usage des infrastructures existantes et programmées**, et éviter de créer des besoins de déplacements qui nécessiteront de nouvelles infrastructures lourdes.

La structuration du territoire s'applique enfin aux espaces non-bâti : dans ce cas, elle consiste à **relier les espaces de nature entre eux et à la ville**.

Quatre sujets de questionnement pour le diagnostic peuvent découler de l'objectif cadre B - Organiser le territoire ...

- B1 - La localisation du développement urbain et des pôles ou équipements générateurs de trafic, en cohérence avec les réseaux de transports (notamment collectifs) existants et projetés (lien avec le sujet A2 - modalités d'accueil du développement urbain).
- B2 - L'armature urbaine actuelle et future (localisation et caractérisation des pôles urbains et grands générateurs de trafic).
- B3 - Les liaisons entre les pôles de l'armature urbaine et la desserte des zones de développement, dans l'optique de maîtriser le trafic automobile.
- B4 - Les liens entre les espaces de nature et la ville (continuités physiques et visuelles entre les espaces naturels, coulées vertes en milieu urbain et suburbain, réseau de déplacements doux à finalité à l'échelle du SCOT à finalité utilitaire, touristique et de loisir).

C- Favoriser l'intégration des populations, l'accueil, et le vivre ensemble

Pour favoriser l'intégration des populations, les orientations du SCOT doivent **contribuer à l'équité sociale** en permettant à toutes les catégories de population de satisfaire leurs besoins dans de bonnes conditions : accès au logement, aux emplois, à la culture, à la formation, à la santé.

Au-delà de cette exigence d'équité, les orientations du SCOT doivent prendre en compte les besoins spécifiques des populations fragiles et favoriser l'adaptation du territoire aux défis de l'augmentation de la durée de vie.

L'aire toulonnaise est une **terre d'accueil** temporaire (tourisme) et permanente (solde migratoire), ce qui constitue une ressource importante pour l'économie locale (valorisation sur place des revenus et du temps libre gagnés ailleurs).

Mais **cette fonction d'accueil a des effets pervers** qu'il s'agit de corriger, notamment en termes de pression sur le marché du logement et sur l'environnement.

Quatre sujets de questionnement pour le diagnostic peuvent découler de l'objectif cadre C - Favoriser l'intégration des populations ...

- C1 - L'offre de logements, au regard des tensions actuelles sur le marché, des manques constatés et des besoins futurs estimés.
- C2 - L'accès aux commerces et équipements éducatifs, culturels, de santé et aux technologies de l'information et de la communication :
 - Bilan de l'offre commerciale et des équipements existants, identification et hiérarchisation des pôles (lien avec sujet B2 - l'armature urbaine)
 - Identification des équipements et commerces à créer et définition des principes de localisation (lien avec les sujets B3 - localisation du développement en cohérence avec les réseaux de transports et E2 - fonctions urbaines supérieures),
 - Accessibilité aux pôles commerciaux et équipements, notamment en termes de transports (dans une optique multimodale).
- C3 - La réduction des grands déséquilibres sociaux (notamment au travers des politiques d'habitat, de déplacements, d'équipements et de formation).
- C4 - L'accessibilité des espaces publics et des équipements, notamment pour les enfants, les jeunes, les seniors et les personnes à mobilité réduite.

D- Améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine et paysagère

La nécessité de répondre aux besoins de développement urbain tout en prenant en compte le principe de gestion économe de l'espace suppose de **mettre l'accent sur la qualité du bâti et de l'environnement urbain, pour que la densité soit synonyme de bonne qualité de vie.**

Pour cela, les orientations du SCOT devront favoriser la production d'un habitat collectif, intermédiaire et individuel dense de qualité, tant en extension qu'en renouvellement urbain. Plus largement, la **qualité de l'insertion urbaine des opérations et des espaces publics** permettra de conforter l'attractivité du territoire et le cadre de vie tout en contribuant au vivre ensemble.

L'attractivité de l'aire toulonnaise et son identité reposent notamment sur ses paysages et son environnement.

Les orientations du SCOT devront **exprimer un projet paysager** qui ne se limite pas à la seule protection des sites les plus remarquables.

Ce projet devra notamment permettre **l'amélioration des interfaces entre les espaces bâtis, le littoral et les espaces naturels.**

Cinq sujets de questionnement pour le diagnostic peuvent découler de l'objectif cadre D - Améliorer le cadre de vie ...

- D1 - Densité, qualité de l'habitat et qualité de vie (comment concilier le principe de gestion économe de l'espace, l'accent mis sur le renouvellement urbain, et les attentes des ménages en termes d'habitat ?)
- D2 - L'insertion des infrastructures de transport et la qualité urbaine des axes de liaison (Comment limiter les effets de coupures et les nuisances liées aux grandes infrastructures de transports ? Quels principes d'aménagement urbain, paysager et multimodal définir pour les voies existantes, notamment quand elles sont dédoublées par un axe rapide ?)
- D3 - L'identité et la qualité urbaine des pôles de l'armature urbaine (quels principes d'aménagement urbain et paysager pour chaque types de pôles de l'armature urbaine : centres-villes, noyaux villageois, stations touristiques, faubourgs, zones d'activités commerciales, site technopolitain, etc. ?)
- D4 - Les interfaces entre les espaces bâtis, le littoral et les espaces naturels (sur un plan urbain et paysager)
- D5 - La mise en valeur des espaces naturels et agricoles (modalités de gestion de ces espaces).

E- Positionner le territoire dans une dynamique euro-méditerranéenne et conforter son développement économique

Le SCOT doit **accompagner l'ambition euro-méditerranéenne de l'aire toulonnaise** : affirmer son **rôle moteur pour le département du Var et son positionnement comme un pôle à part entière de l'ensemble métropolitain émergent du Grand Delta du Rhône**.

Le SCOT peut être un outil de développement économique à trois niveaux :

- Définir une stratégie globale de développement économique, prenant en compte l'ensemble des activités présentes ou à développer sur le territoire,
- Répondre aux besoins, notamment fonciers et immobiliers, induits par le développement économique,
- Conforter le positionnement de l'aire toulonnaise en favorisant l'accueil de fonctions urbaines supérieures ayant un effet d'entraînement sur l'économie locale.

Ce positionnement s'appuie :

- Sur **des secteurs d'activité de dimension européenne** :
 - la **défense** (premier site européen de défense navale en méditerranéen),
 - **les technologies marines et sous-marines**,
 - **le tourisme**,
 - **la santé**,
 - **l'aquaculture et les biotechnologies** appliquées au monde agricole et aquacole
- Sur une **fonction universitaire à affirmer**,
- Sur une **dynamique culturelle à valoriser**.

Les orientations du SCOT devront accompagner ces facteurs de positionnement, et **améliorer la grande accessibilité au territoire** (notamment au travers de l'accompagnement du projet de LGV PACA).

Six sujets de questionnement pour le diagnostic peuvent découler de l'objectif cadre E - Positionner le territoire ... :

E1 - Le développement économique local

E2 - Le développement des fonctions urbaines supérieures (qui contribuent au rayonnement du territoire)

E3 - La grande accessibilité au territoire (TGV, aéroport, connexion au réseau autoroutier)

E4 - L'attractivité touristique et sa diversification

E5 - L'aire toulonnaise dans l'ensemble métropolitain émergent du Grand Delta du Rhône (synergies et complémentarités avec Aix et Marseille)

E6 - La mobilisation des acteurs et l'image du territoire

F- Optimiser les capacités d'adaptation du territoire

Le SCOT doit **définir un projet de long terme** pour le développement du territoire ce qui suppose de :

- **Résoudre les facteurs de blocage** actuels du développement (ex : logement, foncier) et de réduire les blocages futurs,
- **Identifier les grands facteurs de changement** (ex : vieillissement de la population, raréfaction et renchérissement des énergies fossiles, etc.) pour les anticiper ;
- **Créer une capacité de décision réactive** pour saisir les opportunités favorables.

Quatre sujets de questionnement pour le diagnostic peuvent découler de l'objectif cadre G - Optimiser les capacités d'adaptation du territoire :

G1 - Les facteurs de blocage du développement (facteurs limitant actuellement le développement ou pouvant contrarier la mise en œuvre des objectifs stratégiques du SCOT)

G2 - La mise en cohérence des politiques publiques et l'articulation entre grands investissements collectifs et politiques communales

G3 - Les grandes évolutions à prendre en compte (comme l'augmentation de la durée de vie ou la raréfaction des énergies fossiles)

G4 - La mise en œuvre du SCOT et le suivi des évolutions du territoire (pérennisation du SM-SCOT et de ses outils, système d'observation et d'évaluation de la mise en œuvre du SCOT)

G - Ménager le territoire et ses ressources naturelles, humaines et financières

Le fonctionnement du territoire s'appuie sur des ressources naturelles, foncières et humaines dont l'absence, la faible qualité ou l'épuisement peuvent contrarier les objectifs de développement.

Le SCOT doit intégrer l'objectif d'une **gestion économe de l'espace et des ressources naturelles non renouvelables** (article L121-1 du Code de l'Urbanisme) .

Il doit permettre la **mobilisation des ressources foncières, financières et humaines (formation)** au regard des objectifs de développement du territoire.

Cinq sujets de questionnement pour le diagnostic peuvent découler de l'objectif cadre F - Ménager le territoire ... :

F1 - La gestion des ressources naturelles et de l'énergie

F2 - La maîtrise des risques et la réduction des nuisances et pollutions

F3 - La mobilisation des ressources foncières

F4 - La qualité et la mobilisation des ressources humaines (politiques et équipements de formation)

F5 - La mobilisation des ressources financières (capacité du territoire à financer les projets nécessaires à la mise en œuvre du SCOT)

4 – Un diagnostic pour préparer le projet

Le diagnostic est une étape fondamentale pour l'émergence et la formalisation du projet de territoire qu'est le SCOT.

Il doit faire émerger une vision partagée de l'avenir, permettre de définir les objectifs stratégiques du SCOT et des options de choix pour les atteindre à partir d'une appréciation du potentiel du territoire.

4-1 - Un diagnostic pour mettre en évidence le potentiel du territoire, définir les objectifs stratégiques du SCOT et identifier des options de choix

Le diagnostic doit amener les acteurs à se projeter dans le futur pour identifier les problèmes à résoudre et les choix possibles pour atteindre les objectifs stratégiques du SCOT.

Le potentiel du territoire désigne l'ensemble des facteurs qui préfigurent ou conditionnent ses futurs possibles.

Le potentiel du territoire s'apprécie à partir :

- D'une « photographie de l'existant »,
- D'un « film des évolutions passées »,
- De l'identification des points d'inflexions potentiels des tendances en cours,
- De l'identification des éléments nouveaux qui deviendront structurants dans le futur.

Le potentiel du territoire est évalué par rapport à des hypothèses stratégiques, qui préfigurent les objectifs stratégiques du SCOT :

- Le but du diagnostic est de vérifier ou d'invalider des hypothèses stratégiques et, plus largement, d'indiquer les pistes de solutions pour les mettre en œuvre.
- Les hypothèses stratégiques découlent à la fois des objectifs cadre et du désir des élus.
- Une fois examinées et, le cas échéant, reformulées ou précisées, les hypothèses stratégiques servent de base à la définition des objectifs stratégiques du SCOT et de l'ambition du territoire.

A partir de la confrontation des objectifs stratégiques et du potentiel du territoire, il est possible d'identifier :

- Les éléments de la réalité qui servent nos objectifs ou les contrarient,
- Les tendances incontournables, sur lesquelles on n'a pas prise,
- Les évolutions que l'on peut infléchir.

Ces éléments permettent de construire une stratégie, c'est à dire de définir comment on va :

- S'adapter, accompagner, voire tirer partie des tendances d'évolution,
- Prendre appui sur les évolutions qui nous sont favorables et infléchir celles qui contrarient nos objectifs,
- Mettre en place, de manière volontaire, des éléments qui pourront faire évoluer la situation.

En définitive, le travail de diagnostic doit permettre :

- De bien comprendre le présent et les futurs possibles du territoire,
- D'identifier les éléments qui posent problèmes au regard de nos objectifs stratégiques ou qui peuvent les conforter,
- De définir les choix pour atteindre nos objectifs stratégiques.

4-2 - La conduite du diagnostic : le croisement d'approches géographiques (secteurs) et thématiques

Le diagnostic doit **créer les conditions de la décision**, c'est-à-dire amener les acteurs à s'entendre sur un futur souhaité pour territoire et les moyens d'y arriver.

Le **PADD** décrit le futur souhaité pour le territoire et les objectifs stratégiques que le SCOT cherche atteindre.

Le **document d'orientation** décrit les leviers d'actions pour l'atteindre les objectifs stratégiques.

La construction collective d'un futur souhaité est particulièrement complexe, car chaque commune doit prendre conscience qu'elle fait partie du « tout » (l'aire du SCOT) sans pour autant cesser d'exister en tant que telle.

En d'autres termes, le diagnostic doit :

- **Démontrer aux acteurs qu'ils appartiennent à un même territoire**, qu'ils partagent des problèmes communs, qu'une décision prise à un endroit peut induire des conséquences ailleurs (identification des enjeux communs, des convergences d'intérêts et des interdépendances entre territoires).
- **Garantir que le SCOT respecte les spécificités locales**, d'autant plus que ces dernières peuvent enrichir la dynamique commune.

Pour cela, le diagnostic du SCOT croquera une approche thématique et une approche par secteurs géographiques.

Dans l'approche thématique, chaque commission élaborera des hypothèses stratégiques à vérifier dans le diagnostic.

Ces hypothèses stratégiques résultent du croisement des objectifs cadre appliqués au thème, des ambitions émergentes du territoire et du désir des élus. Elles concernent toute l'aire du SCOT.

Ces hypothèses serviront de base à l'élaboration d'un questionnaire, c'est-à-dire une liste des questions auxquelles il faut répondre pour :

- Valider, compléter ou infirmer l'hypothèse stratégique,
- Cerner les liens entre l'hypothèse stratégique examinée et d'autres hypothèses stratégiques.

Dans l'approche géographique (secteurs), chaque commission cherchera à :

- Comprendre le rôle et les spécificités du secteur au sein de l'aire du SCOT,
- Analyser les facteurs de développement et d'attractivité du secteur, ainsi que la pérennité de ces facteurs,
- Mettre en évidence les objectifs de développement spécifiques du secteur,
- Identifier les projets sur le secteur qui sont de nature à influencer sur les grands équilibres du SCOT.

La mise en perspective des hypothèses stratégiques, du résultat des diagnostics thématiques et des diagnostics de secteurs servira de base à la définition des objectifs stratégiques du SCOT et d'une vision souhaitée et partagée du futur.

Annexe 1 - Déclinaison des objectifs cadre en éléments de questionnement, afin d'aider la définition des hypothèses stratégiques support du diagnostic

Objectif cadre A - Choisir un mode de développement qui assure les équilibres ville / nature durables	
Sujet à aborder	Éléments de questionnement
<p>A-1 - Identifier les perspectives de développement urbain et besoins à satisfaire</p>	<p>1 - Quelles sont les évolutions en termes de consommation d'espace, de production de locaux (logement, activités), de croissance démographique (nombre d'habitants et de ménages) et économique (nombre et type d'emplois) ?</p> <p>2 - Quels sont les besoins à satisfaire ? Quels besoins peut-on maîtriser (découler des choix stratégiques) et quels sont les besoins qu'on ne maîtrise pas (tendances lourdes, retards à rattraper) ?</p>
<p>A-2 - Définir les modalités d'accueil du développement urbain</p>	<p>1- Quelles sont les modalités d'accueil du développement au cours des 20 dernières années ? (consommations d'espace (extension urbaine), dé-densification des secteurs centraux, opérations de renouvellement urbain)</p> <p>2- Quelles sont les potentialités de renouvellement urbain et d'extension urbaine ?</p>
<p>A-3 - Identifier les espaces à protéger en raison de leur valeur et des risques naturels</p>	<p>1- Au nom de quels critères doit-on protéger ou non un espace naturel ou agricole ? Ces critères doivent-ils être différenciés selon le type d'espace (urbain dense, suburbain, rural-périurbain, touristique) ?</p> <p>2- Quelles sont les zones soumises à risque naturel ? Quelles mesures de gestion et de prévention du risque sont envisageables ? Ces mesures influent-elles sur les mesures de protection (inconstructibilité) à définir ?</p> <p>3 - Au-delà de la simple protection, quels rôles / quels objectifs peut-on définir pour ces espaces ? (ex : développement de l'économie agricole, ouverture au public dans une optique touristique, absence d'ouverture au public pour préserver la biodiversité, etc.)</p> <p>4- Y a-t-il des espaces de « conflit » entre exigences de protection et accueil du développement ?</p>

Objectif cadre B - Structurer le territoire (pôles, axes, liaisons) et définir des principes de cohérences entre urbanisme et déplacements	
Sujets à aborder	
B-1 - La localisation du développement urbain en cohérence avec les réseaux de transports	<p>Éléments de questionnement</p> <p>1 - La localisation attendue du développement induit-elle des besoins de déplacements que les infrastructures actuelles et projetées ne pourront absorber ?</p> <p>2 – Quel sera l'impact potentiel des infrastructures de transports projetées (« coups partis ») sur le développement urbain ? Quelles mesures d'accompagnement définir ?</p> <p>3 - Quelles potentialités d'accueil du développement (par extension et renouvellement) autour des grands axes de transports collectifs (gares, TCSP) ?</p> <p>4 – Quels principes de localisation pour les équipements structurants et les générateurs de trafic (ex : grands commerces, multiplexes, lycées, universités, gros employeurs, activités logistiques, etc.) ?</p>
B-2 - L'armature urbaine	<p>1 - Comment peut-on caractériser les pôles de l'armature urbaine sur le plan :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quantitatif (nombre d'emplois, d'habitants, de surfaces commerciales, présence d'équipements ou de fonctions structurantes, aires d'influences) ? • Qualitatif (nature des fonctions présentes ; position dans l'armature urbaine) ? • Dynamique (évolution des fonctions présentes, renforcement ou affaiblissement, etc.) ? <p>2 - Quels objectifs peut-on définir sur le rôle, la place et la dynamique d'évolution des pôles de l'armature urbaine ?</p>
B-3 – Les liaisons entre les pôles de l'armature urbaine, la maîtrise du trafic automobile	<p>1 - Quels sont les besoins de liaison entre les pôles (flux actuels et futurs, partage modal) ?</p> <p>2 - Quels objectifs de partage modal peut-on définir pour les liaisons entre les pôles (au regard des dysfonctionnements constatés, des projets envisagés, etc.) ?</p> <p>3 - Le système actuel et futur de déplacements répond-il de manière satisfaisante aux besoins et aux objectifs de partage modal ? Des destinations importantes sont-elles difficilement accessibles en transports collectifs ou par les modes doux ?</p> <p>4 - Le développement d'équipement et de services de proximité permet-il de réduire les besoins de déplacements ? Quels équipements et services sont concernés ?</p>
B-4 – Les liens entre les espaces de nature et la ville	<p>1 - Quels sont les besoins d'accès à la nature ? Et à quelle(s) nature(s) ? (exemple : parcs et jardins de proximité, grands espaces naturels de loisir, sites naturels touristiques, etc.)</p> <p>2 – Quel sont les possibilités d'accès à la nature selon l'espace où on habite (urbain dense, suburbain, etc.) ? Cet accès est-il jugé suffisant ou doit-il être amélioré ?</p> <p>3 - Quelles liaisons pour favoriser l'accès à la nature (sentiers et réseaux doux, desserte en transports collectifs des sites de nature, etc.) ?</p>

Objectif cadre C- Favoriser l'accueil, l'intégration des populations et le vivre ensemble	
Eléments de questionnement	
Sujets à aborder	
C-1 – L'offre de logements	<p>1 - Au regard des objectifs de développement (économique, universitaire, etc.) et de cohésion sociale, quels sont les principaux dysfonctionnements du marché du logement ?</p> <p>2 - Au regard des dysfonctionnements constatés et des tendances socio-démographiques (croissance démographique attendue, desserrement des ménages, augmentation de la durée de vie, etc.), quels sont les besoins de logement à satisfaire (sur un plan quantitatif - nombre de logements - et qualitatif - types d'opérations, localisations, etc.) ?</p> <p>3 – Comment répondre aux besoins de logements dans une optique de cohérence avec les réseaux de transports (lien avec l'objectif cadre B - organiser le territoire) et en respectant le principe de gestion économe de l'espace (lien avec l'objectif cadre A - équilibres ville - nature durables) ?</p>
C-2 – L'accès aux commerces et équipements éducatifs, culturels, de santé et aux technologies de l'information et de la communication	<p>1 – Quel est l'état actuel de l'offre commerciale et de l'équipement du territoire en termes de santé, d'éducation, de culture, etc. ? Peut-on identifier des pôles ?</p> <p>2 - Peut-on hiérarchiser les pôles commerciaux et les équipements (exemple : équipements structurants, de proximité) ? Au regard de quels critères ?</p> <p>3 - Quels sont les équipements ou type de commerces à créer au regard des manques constatés ? Quels principes de localisation pour ces commerces et équipements ?</p> <p>4 – Les équipements et pôles commerciaux sont ils accessibles, notamment en termes de transports (dans une optique multimodale) ?</p>
C-3 – Limiter les grands déséquilibres sociaux	<p>1 - Observe t'on des situations et des dynamiques de ségrégation sociale sur le territoire ?</p> <p>2 - Quelles sont les logiques sous-jacentes à ces dynamiques de ségrégation ?</p> <p>3 - Comment corriger ces dynamiques, notamment au travers des politiques d'habitat, de développement des équipements et de transports ?</p>
C-4 – L'accessibilité des espaces publics et des équipements, notamment pour les enfants, les jeunes et les seniors	<p>1 – L'espace public permet-il de répondre aux objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'accessibilité et de commodité pour les personnes à mobilité réduite et les personnes accompagnées d'enfants ? • d'autonomisation des enfants en toute sécurité (exemple : pouvoir aller à pieds à l'école ou jouer dans un parc sans risque de se faire écraser par une voiture) ? • de convivialité (bancs, places, jeux de boules, etc.) ? <p>2 – Quels sont les critères de proximité des équipements, commerces et services notamment pour les enfants, les jeunes et les seniors ?</p> <p>3 – Comment prendre en compte les attentes et besoins spécifiques des personnes non-motorisées ?</p>

Objectif-cadre D - Améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine et paysagère	
Sujets à aborder	Éléments de questionnement
D-1 – Densité, qualité de l'habitat et qualité de vie	<p>1 – Quelles sont les attentes des ménages en terme de qualité d'habitat (le logement, le bâtiment et son environnement immédiat) ? Comment l'offre actuelle répond à ces attentes ? Des réponses alternatives sont-elles envisageables ?</p> <p>2 – Quels rapports entre les contraintes économiques de la production de logement et la qualité / la nature des opérations produites ?</p> <p>3 - Peut-on favoriser le développement de l'habitat intermédiaire entre le collectif classique et la maison individuelle (petits collectifs, pavillonnaire dense, « maisons de villes ») ?</p> <p>4 – Quels critères d'insertion urbaine des opérations et de qualité des espaces publics ?</p>
D-2 – L'insertion des infrastructures de transports et la qualité urbaine des axes de liaison	<p>1 - Quelles sont les grandes coupures induites par les infrastructures de transports ? Peut-on les atténuer ?</p> <p>2 - Quels sont les critères de qualité urbaine et paysagère d'un axe de liaison ? Ces critères peuvent-ils être différenciés selon le type d'espace (urbain dense, suburbain, rural périurbain, touristique) ?</p> <p>3 - Quels sont les axes à requalifier au regard de ces critères et des besoins d'accessibilité multimodale ?</p> <p><i>Note : l'objectif du SCOT pourrait être de développer une trame de boulevards urbains et d'axes multimodaux notamment à partir de la requalification des voies existantes dédoublées par une infrastructure rapide.</i></p>
D-3 – Identité et qualité urbaine des pôles de l'armature urbaine	<p>1 - Quels sont les critères de qualité urbaine et paysagère d'un pôle de l'armature urbaine ? Ces critères peuvent-ils être différenciés selon l'importance du pôle et sa morphologie urbaine (ex : pôle d'activités nouveaux, centres anciens, faubourgs, etc.) ?</p> <p>2 - Quelles sont les pôles à requalifier au regard de ces critères de qualité et des objectifs de développement / de spécialisation des pôles ? (exemple : les exigences de qualité paysagère et d'accessibilité ne sont pas les mêmes pour un site technopolitain et une zone commerciale)</p>
D-4 – Les interfaces entre les espaces bâtis, le littoral et les espaces naturels	<p>1 - Quelles sont les liaisons visuelles et physiques entre le bâti et le littoral / les espaces naturels ?</p> <p>2 - Peut-on affiner les modalités d'application de la Loi Littoral au regard des spécificités de notre territoire ?</p> <p><i>Note : L'exemple des DTA littorales et notamment de celle des Alpes-Maritimes peut fournir une base intéressante de réflexion.</i></p>
D-5 – La mise en valeur des espaces naturels et agricoles	<p>1 - Comment s'organise la gestion des espaces naturels et agricoles identifiés comme à protéger ?</p> <p>2 - Cette gestion est-elle satisfaisante au regard du rôle / des objectifs définis pour ces espaces ? (ex : lutte contre les risques naturels, développement économique agricole, ouverture au public dans une optique touristique ...)</p>

Objectif cadre E - Positionner le territoire dans une dynamique euro-méditerranéenne et conforter son développement économique	
Éléments de questionnement	
E-1 - Les développements économiques locaux	<p>1 - Quels sont les filières « motrices » de l'économie locale ? Quelle est leur importance en termes d'emplois et d'effet d'entraînement pour l'économie locale ?</p> <p>2 - Quelles filières contribuent au positionnement du territoire, notamment au regard de leur « excellence » technologique et de leur image positive ?</p> <p>3 - Quelle est la sensibilité des filières économiques locales par rapport aux centres de décisions extérieurs et au contexte économique général ? Un renforcement de « l'autonomie » locale des filières est-il envisageable ?</p> <p>4 - Quels sont les besoins exprimés par les filières économiques (notamment en termes de foncier, de formation de la main d'œuvre, de logement des actifs, d'accessibilité, etc.) ? Quels seront leurs besoins futurs au regard des évolutions en cours ou prévisibles ? Le territoire répond-il de manière satisfaisante aux besoins actuels et futurs des filières économiques locales ?</p>
E-2 - Les fonctions urbaines supérieures	<p>1 - Au regard de quel critère peut-on qualifier une fonction urbaine de supérieure ?</p> <p>2 - Quelles sont les fonctions urbaines supérieures présentes sur le territoire ? Quelle est leur aire d'influence et leurs degrés de visibilité ?</p> <p>3 - Quels sont les projets en cours de renforcement des fonctions urbaines supérieures sur le territoire ? (exemple : schéma universitaire de TPM)</p> <p>4 - Quelles sont les fonctions urbaines supérieures manquantes sur notre territoire ? Quelle stratégie mettre en place pour les attirer ?</p>
E-3 - La grande accessibilité au territoire	<p>1 - Quels sont les besoins de grande accessibilité à notre territoire (notamment au regard de ses fonctions touristiques, maritimes et de défense) ? Les réseaux actuels permettent-ils de satisfaire ces besoins ?</p> <p>2 - Comment accueillir et valoriser les grands projets d'infrastructures (TGV PACA) ?</p> <p>3 - Quelles synergies développer avec les agglomérations voisines en termes de grande accessibilité (exemple : partage des rôles entre les aéroports) ?</p>
E-4 - L'attractivité touristique et sa diversification	<p>Quels sont les potentiels de diversification de l'attractivité touristique ? (nouveaux segments de clientèle, nouveaux espaces de fréquentation, nouveaux produits comme le tourisme urbain et industriel, etc.)</p>
E-5 - L'aire toulonnaise dans l'ensemble métropolitain du Grand Delta du Rhône	<p>1 - Quelles synergies développer avec les agglomérations d'Aix et Marseille ?</p> <p>2 - Comment confirmer et prendre appui sur le rôle moteur de l'aire toulonnaise pour le département du Var ?</p>
E-6 - La mobilisation des acteurs et l'image du territoire	<p>1 - Quels sont les points d'appui pour un discours positif, permettant la mobilisation des acteurs locaux et une reconnaissance externe des ambitions de notre territoire ?</p> <p>2 - Quels sont les points d'appui pour la diffusion de ce discours et cette mobilisation ? (par exemple, trouver un équivalent local de l'aventure qu'a été pour Lille la candidature aux jeux olympiques de 2004)</p>

Objetif cadre F - Optimiser les capacités d'adaptation du territoire	
Éléments de questionnement	
Sujets à aborder	
F-1 – Les facteurs de blocage du développement	<p>1 - Quels sont les « facteurs de non-durabilité » du mode de développement actuel :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Facteurs limitant la poursuite du développement ? • Déséquilibres induits par le mode de développement ? <p>2 - Quels éléments peuvent contrarier les objectifs et la stratégie de développement du territoire ?</p>
F-2 – La mise en cohérence des politiques publiques	<p>1 - Quels sont les principaux « effets de débordement » constatés des politiques sectorielles et des politiques territoriales ?</p> <p>2 - Quels effets de débordement peut-on anticiper au regard des politiques à venir ou envisagées ? Quelles mesures d'accompagnement définir</p> <p><i>Note : L'effet de débordement d'une politique sectorielle désigne ses effets induits et non voulus sur d'autres secteurs de l'action publique, l'effet de débordement d'une politique territoriale désigne ses effets induits et non voulus sur d'autres territoires.</i></p> <p><i>Exemple :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La construction d'autoroutes de dégagement a probablement stimulé l'étalement urbain. • La non maîtrise du développement de la grande distribution a probablement contribué à la dévitalisation commerciale de Toulon
F-3 – Les grandes évolutions à prendre en compte	<p>1 - Quelles sont les grandes évolutions qui conditionnent la définition d'une stratégie de long terme ? (ex : vieillissement de la population, renchérissement des énergies fossiles, mutations du secteur militaro-industriel, etc.)</p> <p>2 - Quelles sont les capacités d'évolution du territoire à ces grandes évolutions ?</p>
F-4 – La mise en œuvre du SCOT et le suivi des évolutions du territoire	<p>1 - Quel sera le rôle du syndicat mixte du SCOT une fois le SCOT approuvé ?</p> <p>2 - Quelle outils et politiques développer pour mettre en œuvre les orientations du SCOT ?</p> <p>3 - Quels outils de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du SCOT ?</p>

Objetif cadre G - Ménager le territoire et ses ressources naturelles, humaines et financières	
Sujets à aborder	Éléments de questionnement
G-1 – La gestion des ressources naturelles et de l'énergie	<p>1 - Comment s'organise l'approvisionnement en eau ? Des dysfonctionnements en termes de qualité ou de quantité sont-ils perceptibles ou envisageables à terme ?</p> <p>2 - Comment s'organise l'approvisionnement en granulats et matériaux de constructions ?</p> <p>3 - Comment s'organise l'approvisionnement en énergie ? Des dysfonctionnements dans l'approvisionnement sont-ils envisageables ou perceptibles ? Quel est le potentiel de développement des énergies renouvelables, et en quoi les orientations du SCOT peuvent aider à ce développement ?</p>
G-2 – La réduction des nuisances et pollutions	<p>1 - Quelles sont les principales sources de pollutions et de nuisances ? Quelles mesures de protection et de prévention définir ?</p> <p>2 - Quel est l'impact des déplacements sur la pollution et les nuisances ? Comment la politique de transports peut contribuer à maîtriser les nuisances et pollutions ?</p> <p>3 - Quelles solutions d'aménagement urbain et d'organisation des transports pour limiter les nuisances liées notamment aux déplacements en milieu urbain dense ? (lien avec l'objectif cadre D - améliorer le cadre de vie ...)</p> <p>4 - Quels modes de développement urbain et de gestion des déplacements permettent de limiter les émissions de gaz à effet de serre (respect du protocole de Kyoto) ?</p>
G-3 – La mobilisation des ressources foncières	<p>1 - Quelle politique foncière au service des objectifs de développement et de cohésion sociale ?</p> <p>2 - Comment prendre en compte les enjeux du renouvellement urbain dans la politique foncière et, plus largement, d'aménagement opérationnel ?</p>
G-4 – La qualité et la mobilisation des ressources humaines	<p>1 - Quels sont les besoins de formation à satisfaire pour accompagner les filières économiques locales, favoriser l'insertion sociale et répondre au défi de l'économie du savoir ?</p> <p>2 - Les équipements de formation existants sont-ils suffisants ?</p> <p>3 - Les besoins de qualification exprimés par l'économie locale induisent-ils des flux de main d'œuvres (recrutements externes) ? L'offre de logements et de services permet-elle d'accueillir cette main d'œuvre qualifiée dans de bonnes conditions ?</p>
G-5 – La mobilisation des ressources financières	<p>1 - Quel est le coût des projets évoqués dans le SCOT ?</p> <p>2 - Ce coût est-il compatible avec les capacités locales de financement ?</p> <p>3 - Des partenariats financiers sont-ils envisageables ?</p> <p>4 - Quels arbitrages entre projets / politiques au regard des contraintes financières ? Ces arbitrages modifient-ils l'économie générale du projet de SCOT ?</p>

Annexe 2 : Les articles L110, L121-1 et L122-1 du Code de l'Urbanisme

Source - <http://www.legifrance.gouv.fr>, version au 31 mars 2004

Article L110

Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences.

Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.

Article L 121-1

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

1^o L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;

2^o La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;

3^o Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. (...)

Article L 122-1

Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de

déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Pour mettre en oeuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Ils déterminent les espaces et sites naturels ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.

Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements. (...)

Annexe 3 - Une définition de l'organisation de l'espace

Source : Pierre GEORGE, Vincent VERGER, *Dictionnaire de la géographie*, Presses universitaires de France, sixième édition mise à jour, Paris, 1996.

L'organisation de l'espace est la donnée première de la géographie : c'est la *structure* que les hommes ont donnée, spontanément ou volontairement, individuellement ou collectivement, aux projections spatiales des éléments divers de leurs activités. (...) Le résultat, en perpétuelle transformation, des actions cumulées s'inscrivant à la surface du sol, c'est l'organisation de l'espace.

(...) Dans l'organisation de l'espace, certains éléments jouent un rôle particulier, qui est un rôle *structurant* ; ils donnent à l'espace habité sa cohésion en mettant en contact les hommes et les sociétés uns avec les autres : ce sont les voies de communication et les villes. (...)