



SDTE/BEP

## Présentation :

Par délibération du 21 février 2003, le syndicat mixte « Toulon Provence Méditerranée » a décidé d'engager la procédure d'élaboration de son schéma de cohérence territoriale.

Le territoire concerné, conformément à l'arrêté préfectoral du 8 novembre 2002, recouvre l'essentiel de l'aire urbaine toulonnaise, soit quelques 500 000 habitants permanents, 170 000 emplois, 45% de la fréquentation touristique départementale.

Ce syndicat mixte créé, par arrêté préfectoral du 12 décembre 2002, regroupe 30 communes :

- la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée,
- la communauté de communes Sud Sainte Baume,
- la communauté de communes de la Vallée du Gapeau,
- les communes de Bandol, Bormes les Mimosas, Collobrières, la Londe les Maures, Pierrefeu du Var, Sanary sur Mer.

Conformément aux dispositions des articles L121-2, R121-1 et R121-2 du code de l'urbanisme, **l'État doit porter à connaissance des collectivités locales les informations nécessaires à l'élaboration du SCOT**, à l'exercice de leurs compétences en matière d'urbanisme, et ce au fur et à mesure de leur élaboration ou de leur disponibilité pendant toute la durée de la procédure.

A ce stade de la procédure, il se matérialise par un premier document destiné à vous permettre d'engager l'élaboration de votre schéma de cohérence territoriale en portant à votre connaissance **les éléments à portée juridique certaine** devant impérativement être pris en compte dans la démarche et le contenu du futur schéma cohérence territorial de l'aire toulonnaise.

Il en va ainsi des prescriptions nationales qui s'imposent au territoire notamment la loi d'orientation sur la ville, la loi littoral, les servitudes d'utilité publique, les opérations d'intérêt national, les projets d'intérêt général de l'État et des autres personnes publiques.

Il en va de même des dispositions et projets dont la nature ou l'avancement ne fonde pas encore une opposabilité au document d'urbanisme SCOT mais que ce dernier ne peut ignorer en particulier ceux inscrits dans les schémas de services collectifs.

De plus ce document précise :

- d'une part l'évolution du contexte et de l'environnement du SCOT de l'aire toulonnaise qui devra rechercher ses termes de « cohérence » tant en interne qu'en externe, notamment avec les initiatives de planification stratégique intéressant les territoires qui jouxtent celui de l'agglomération toulonnaise ;
- d'autre part le contenu légal du Scot, ses finalités, ses attendus tel qu'il résulte des articles L 122-1 et R122-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, ainsi que les procédures d'élaboration et de concertation à respecter.



Enfin il reprend **les informations utiles** dont l'Etat a connaissance notamment au titre des études disponibles en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement, mais aussi dans les autres domaines, lesquelles paraissent devoir alimenter utilement la construction de votre projet.

### **Ce document s'organise en quatre parties :**

- une première attachée au contexte et aux principaux attendus du territoire concerné ;
- une seconde rappelant les éléments de contenu, de démarche d'un Schéma de Cohérence Territoriale qui paraissent particulièrement pertinentes pour l'aire toulonnaise ;
- une troisième consacrée aux éléments de portée juridique certaine s'appliquant au territoire ;
- une quatrième récapitulant un ensemble d'informations utiles notamment celles relatives aux études disponibles en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement

Les deux premières parties n'ont qu'un caractère d'information. Les deux suivantes constituent le cœur du Porter-à-Connaissance.

J'attire votre attention sur le fait que l'ensemble des éléments qui constituent et constitueront, sur la durée, le contenu du porter à connaissance devront être tenus à la disposition du public au cours de l'élaboration du document. Ils pourront également être annexés, en tout ou partie, à votre initiative, au dossier d'enquête publique, conformément aux dispositions de l'article R 122-10 du code de l'urbanisme.

Compte tenu des enjeux attachés à l'aire toulonnaise, tant pour ses conditions de développement interne qu'au titre de son rôle dans l'ensemble départemental et régional, je ne manquerai pas de vous faire part de la position des services de l'Etat, de façon plus large, en qualité de « personne associée » à l'élaboration du SCOT.

**En conclusion ce document constitue une première communication des services de l'État au titre de ce porter à connaissance en « continu » et j'aurai l'occasion de vous faire parvenir tout au long de l'élaboration du SCOT, les éléments d'actualisation ou complémentaire à ce premier porter à connaissance.**



## SOMMAIRE

<b>I La genèse d'un Schéma de Cohérence Territoriale</b>	<b>9</b>
1.1 L'initiation	11
1.2 Le contexte	12
 <b>II Finalités, contenu, procédure d'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de l'aire toulonnaise</b>	 <b>23</b>
2.1 Un document d'urbanisme et une démarche de projet	25
2.2 Un projet « partagé » pour un territoire	27
2.3 La recherche de cohérence	29
2.4 Les éléments constitutifs du Schéma de Cohérence Territoriale	40
2.5 Les grandes étapes de l'élaboration	43
 <b>III Les éléments de portée juridique s'imposant au SCOT et au territoire</b>	 <b>47</b>
3.1 Les prescriptions nationales de nature législative et réglementaire	51
3.2 Les projets d'intérêt général	86
3.3 Les servitudes	86
 <b>IV Les informations utiles</b>	 <b>89</b>
4.1 Études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques	91
4.2 Études techniques dont dispose l'État en matière de protection de l'environnement et du patrimoine	96
4.3 Documents disponibles	106



## **.I.**

# **La genèse d'un Schéma de Cohérence Territoriale**



SDTE/BEP

## 1.1.L'initiation

\* Par délibération en date du 21 février 2003, le syndicat mixte du SCOT Provence Méditerranée a initié l'élaboration d'un Schéma de Cohérence territoriale.

Le territoire concerné, conformément aux termes de l'arrêté préfectoral du 8 novembre 2002, recouvre l'aire urbaine toulonnaise, intéresse 30 communes varoises, 510 000 habitants permanents, 170 000 emplois, 45% de la fréquentation touristique départementale. Il constitue la 9<sup>e</sup> agglomération française et associe en son sein plusieurs intercommunalités et communes isolées.

\* Le syndicat mixte SCOT Provence Méditerranée a été créé par arrêté préfectoral en date du 12 décembre 2002.

Il regroupe les communes de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, la communauté de communes Sud Sainte-Baume, la communauté de communes de la vallée du Gapeau, ainsi que les communes isolées de Bandol, Bormes-les-Mimosas, Collobrières, la Londe-les-Maures, Pierrefeu-du-Var et Sanary-sur-Mer.

L'ensemble des groupements de communes et communes isolées a délibéré favorablement sur ce périmètre entre mai et octobre 2002<sup>1</sup>. Par ailleurs le Conseil Général du Var a, par délibération du 24 octobre 2002, émis un avis favorable sur ce périmètre.

Depuis ces dates, la commune du Lavandou a délibéré pour demander son intégration au périmètre du SCOT de l'aire toulonnaise.

---

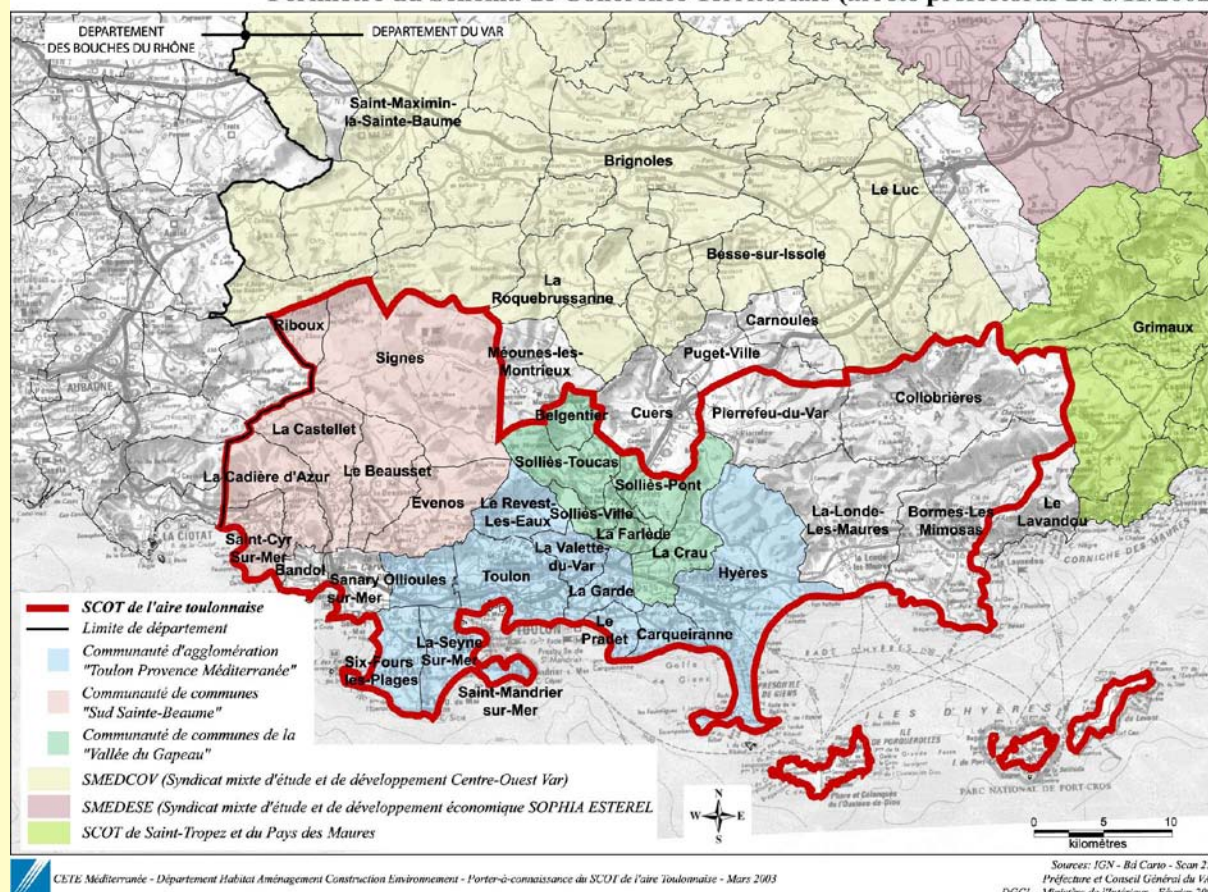
<sup>1</sup> Délibération des communes et des communautés de communes

<u>Collectivité</u>	<u>Date de la délibération</u>
Commune de Bormes-les-Mimosas	3 juin 2002
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée	19 juin 2002
Commune de la Londe-les-Maures	21 juin 2002
Communauté de communes Sud Sainte Baume	24 juin 2002
Commune de Sanary-sur-Mer	27 mai et 24 juin 2002
Commune de Pierrefeu-du-Var	24 juin 2002
Communauté de communes de la vallée du Gapeau	28 juin 2002
Commune de Bandol	22 juillet 2002
Commune de Collobrières	13 septembre 2002





## Périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (arrêté préfectoral du 8/11/2002)



## 1.2 Le contexte

### 1.2.1 Un SCOT qui fait suite à un SDAU non approuvé...

L'initiative de schéma de cohérence territoriale, pour nouvelle qu'elle soit, plonge aussi ses racines dans une histoire « non aboutie » d'initiatives de planification urbaine intercommunale dont il m'apparaît essentiel de rappeler quelques termes principaux.

\*Le 20 août 1969 un périmètre de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme était défini par arrêté préfectoral sur quelques 31 communes. Une aire qui s'avère extrêmement proche de celle du SCOT actuel, à trois communes près, celles de Cuers et du Lavandou étant à l'époque dans le périmètre du SDAU alors que Riboux n'en faisait pas partie.



Ce schéma Directeur, non approuvé, s'est traduit par un projet arrêté, a fait l'objet d'un livre blanc, proposant une problématique du développement urbain ainsi qu'un ensemble de scénarios d'évolution (avec leur traduction cartographique). Certaines interrogations alors posées sont pour tout ou partie toujours d'actualité.

Il me paraît important que ces travaux du SDAU de l'aire toulonnaise soit relus, mis en perspective à la lumière des temps actuels. Une attitude qui pourrait être riche d'enseignements et d'économies d'échelle.

\*Comme l'essentiel des SDAU initiés dans les années 1970, soit cinq au total à l'échelle du Var, celui de l'aire toulonnaise est, dans ses fondements, fortement empreint :

- d'une logique de croissance alors même qu'un « basculement structurel » est en cours dans le Var au profit des espaces littoraux. La crise industrielle n'est pas encore patente, les scénarios de développement industriel encore de mise, parallèlement à la poussée d'une économie de services, dont le tourisme ;
- d'une logique « d'urbanisme fonctionnel » où la rationalisation des différents usages de l'espace et des activités humaines est la règle. Lutte contre la « densité », desserrement des espaces et tissus d'activités, des sites d'habitat, déconcentration de l'offre de services publics (université), privée (...), développement d'un réseau de voirie structurant à grande échelle, spécialisation fonctionnelle des espaces ...



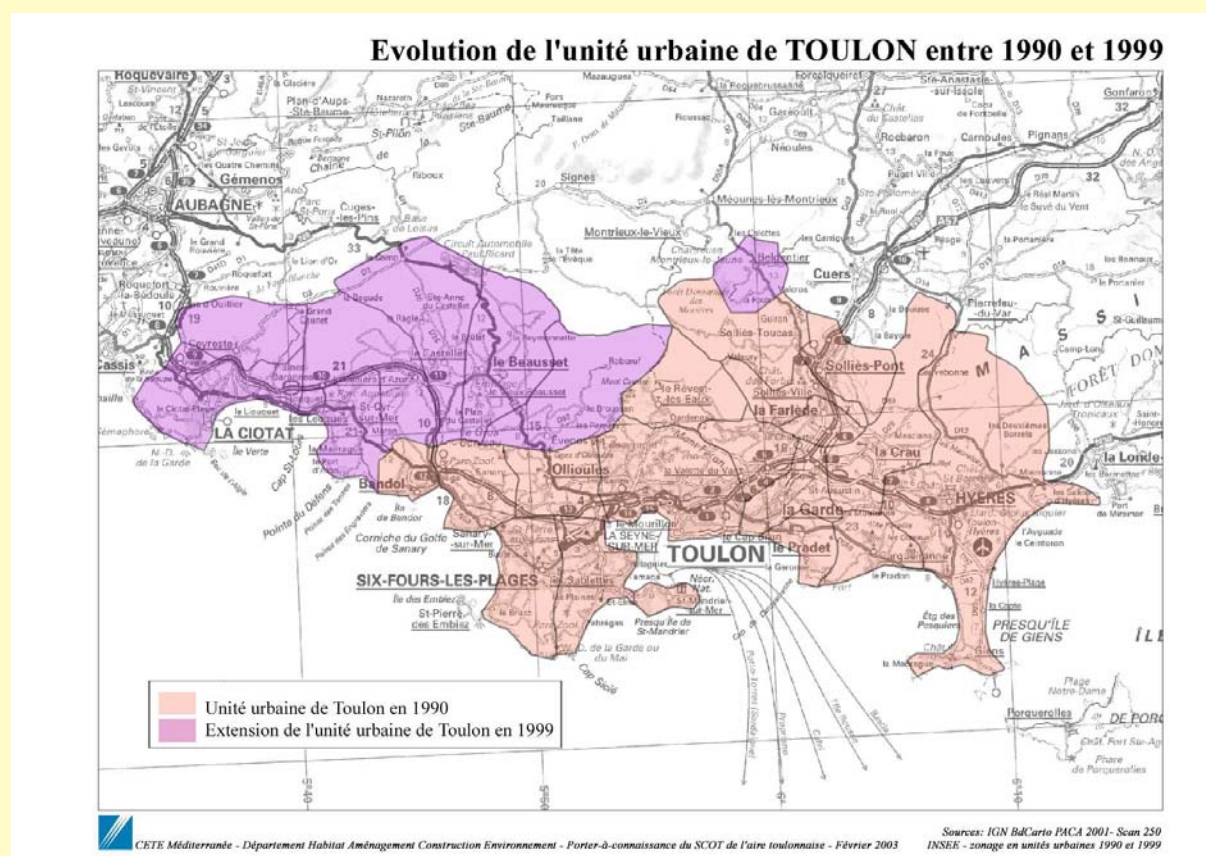


Le schéma de composition spatiale et urbaine qui s'en dégage va, sans pour autant que le SDAU soit approuvé, marquer toute une génération de plans d'occupation des sols qui connaissent à cette période une généralisation sur l'ensemble du territoire varois.

\*Le SCOT de l'aire toulonnaise s'engage lui dans un contexte totalement renouvelé même si son périmètre demeure quasi-identique, n'intégrant toujours pas aujourd'hui certaines communes du sillon permien.

## 1.2.2. Un contexte territorial renouvelé

\*Depuis les années 1970, l'aire toulonnaise a connu une très grande évolution qui la situe aujourd'hui, en niveau de peuplement, au troisième rang des agglomérations de la région Provence Alpes Côte d'Azur, après Marseille et Nice, et au 9<sup>ème</sup> rang national, regroupant quelques 507 000 habitants permanents (périmètre du SCOT, recensement 1999) 40% de la fréquentation touristique départementale (soit 90 000 équivalents habitants permanents), 170 000 emplois, et ce, sur un vaste territoire de quelques 1 150 km<sup>2</sup>, sur un linéaire de 30 km d'Ouest en Est. En dix ans quatre communes supplémentaires ont intégré l'agglomération, quatorze l'aire urbaine<sup>2</sup>.



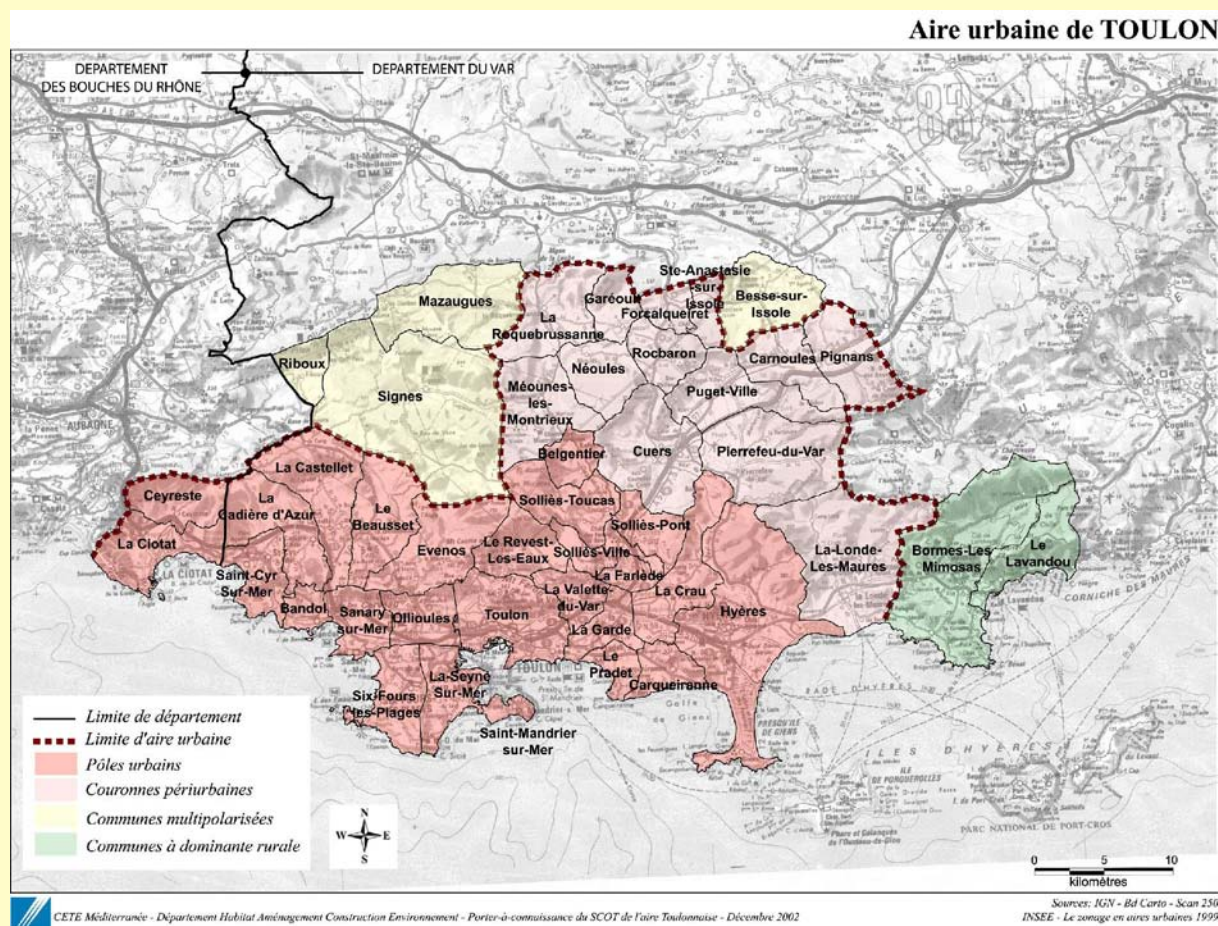
<sup>2</sup> L'agglomération au sens INSEE compte 24 des 39 communes de l'aire urbaine et englobe les communes de Ceyreste et La Ciotat sur le département des Bouches du Rhône.



\* Une évolution faite de renouvellement et de ruptures, sur une courte échelle de temps, pour une aire de quelques 600 000 habitants<sup>3</sup> à la double dimension permanente et touristique en 2002.

Cadre d'importants chocs économiques et sociaux au cours des vingt dernières, devant faire face à un important renouvellement de ses bases économiques et sociales, elle doit répondre dans l'urgence à des impératifs de reconversion à court terme ( armées, construction navale,...) ainsi que d'adaptation d'une large part de son tissu d'entreprises ( y compris en matière touristique, agricole,...).

Sa vitalité démographique très forte au cours des deux dernières décennies, fondée sur un important apport migratoire, dont une part significative d'actifs dans les années 1990, aujourd'hui encore relayée par le mouvement naturel, connaît un sensible tassement. Des signes annonciateurs d'un retour au vieillissement se font jour, en relation assez étroite avec le ralentissement de la dynamique de l'emploi. En termes de croissance démographique l'aire n'est plus qu'au onzième rang des aires urbaines des quatre régions du Grand sud-Est. Renouveau de population et perte de diversité marque aussi ce paysage sociologique.



<sup>3</sup> Compte tenu de l'apport en équivalents habitants permanents des flux touristiques

## VAR



En 2030 à facteurs constants l'aire dont la seule population permanente pourrait atteindre 768 000 habitants auxquels il convient d'adjoindre près de 280 000 équivalents habitants permanents imputables à la fréquentation touristique dessinant une agglomération millionnaire à cet horizon.

### SDTE/BEP

Cette dynamique de peuplement « permanent et touristique » est aujourd'hui inscrite dans les documents locaux d'urbanisme dont la capacité d'accueil théorique avoisine 800 000 habitants tous types de populations confondus.

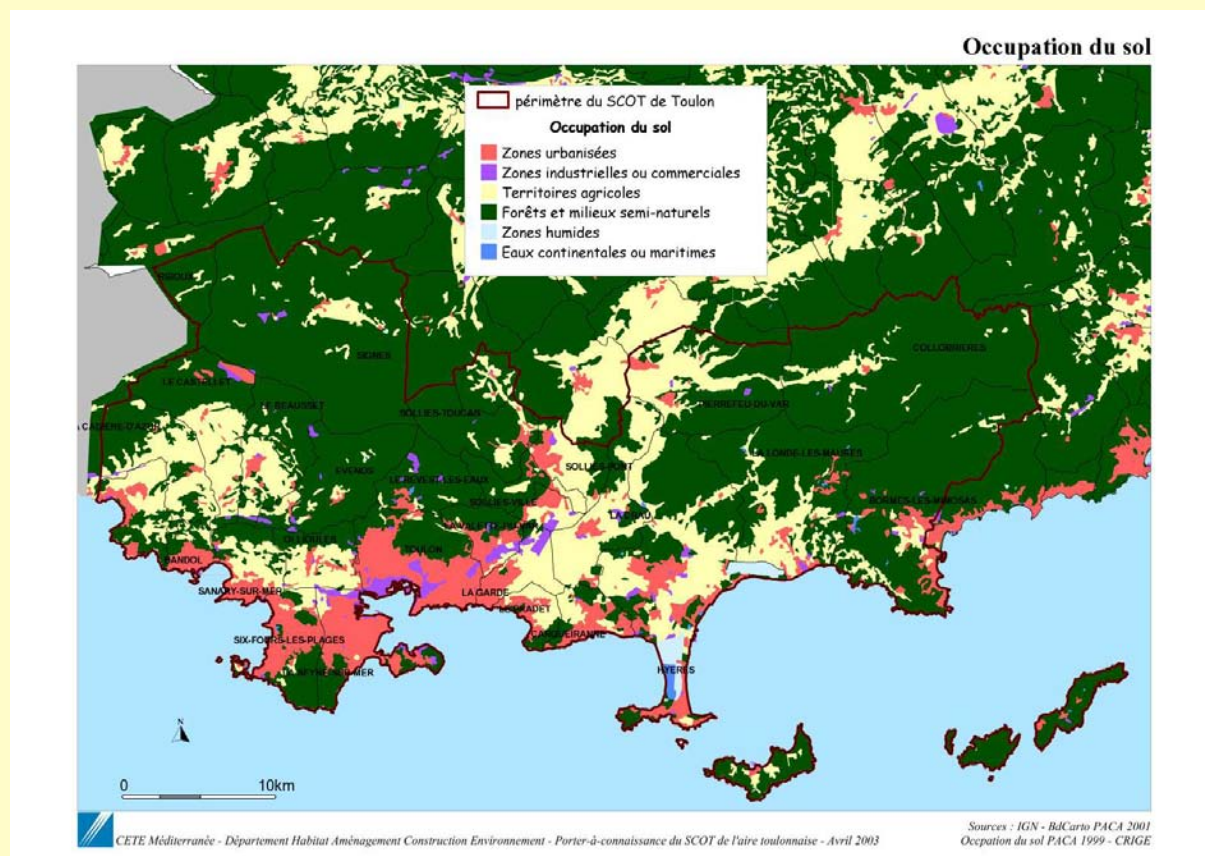
Espace d'entreprises et d'emplois encore diversifié y compris dans ses déclinaisons industrielles, agricoles<sup>4</sup>, l'aire affiche une économie « résidentielle » de plus en plus marquée où le poids des activités liés aux flux de population permanente et touristique s'affirme de façon très dominante. Activités de services, le plus souvent à l'attention des ménages, et plus globalement tertiaire, fondent l'essentiel de la croissance de l'emploi. Une activité logistique portuaire en plein renouveau complète ce panorama certes dynamique mais non encore consolidé en de nombreux points.

Moins garanti par le secteur public, en bute à des reconversions successives de son ossature de base, plus dépendant des flux de peuplement, devant composer avec les logiques générale de globalisation, le tissu économique local malgré la dynamique de création d'emplois, demeure très fragilisé et en cours d'adaptation. L'attractivité économique de l'aire demeure plus que jamais dépendante de ses capacités à offrir un environnement de services aux entreprises et un cadre d'accueil tant pour ces dernières que pour leurs personnels. A ce titre l'amélioration fonctionnelle et qualitative de l'offre de services en tous domaines sur le territoire est un enjeu de premier ordre.

\* Dans une composition urbaine conjuguant la taille relativement modeste de la ville centre (Toulon), la proximité immédiate d'autres villes moyennes (Hyères, La Seyne, La Garde-la Valette,...) , un état de fait de multipolarité, la multiplicité et l'enchevêtrement des fonctions, une forte et rapide extension urbaine, les pratiques de déplacements urbains ont investi un large espace.

---

<sup>4</sup> L'aire représente 11 % de l'emploi régional mais aussi 13 % des effectifs industriels. Sur la dernière décennie, l'aire a bénéficié d'un solde annuel moyen net d'emplois de quelques 1 000 emplois.

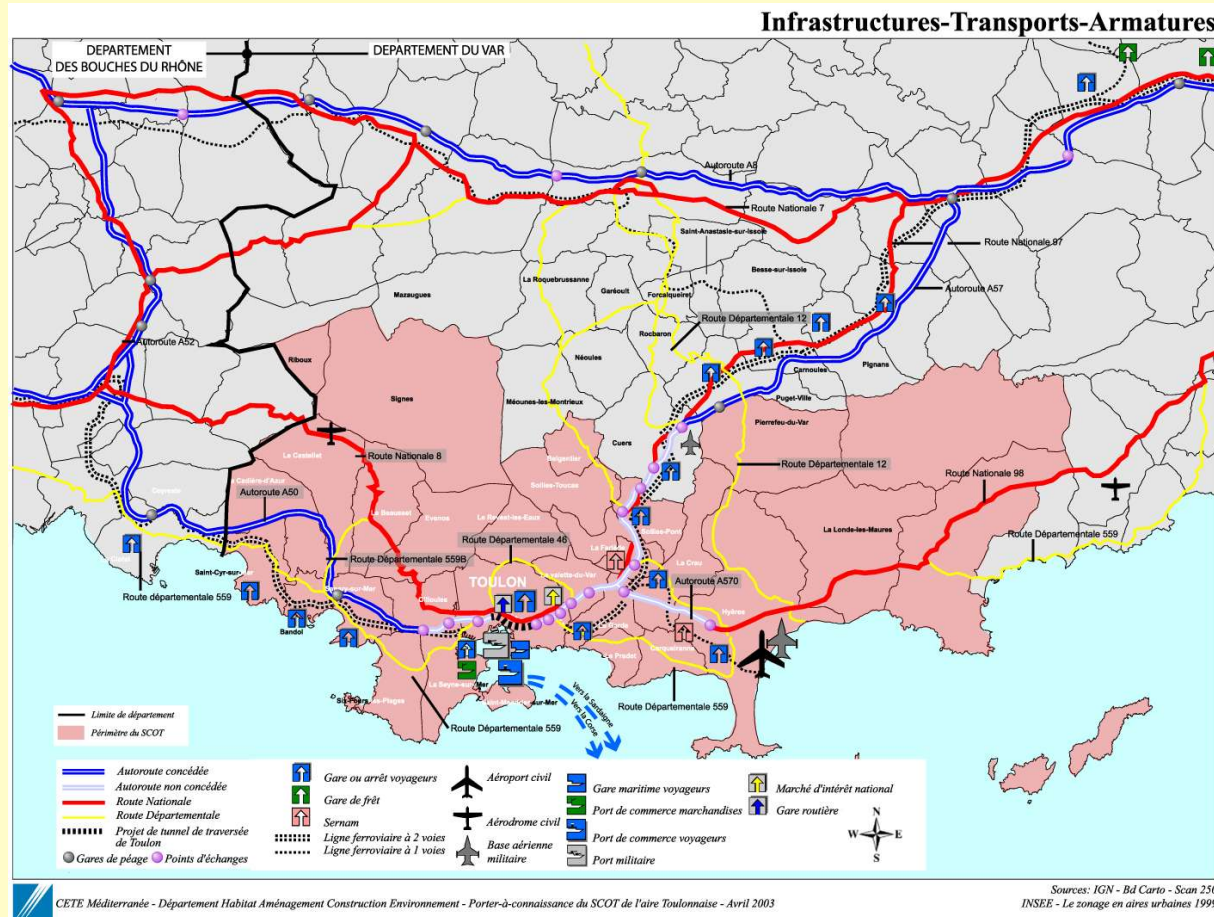


Elles dépassent aujourd'hui largement le cadre des communes regroupées au sein du périmètre de transports urbains, interrogeant sur le devenir des dessertes du péri urbain et les opportunités offertes par la mobilisation du réseau ferré.

« Mieux se déplacer », « mieux accéder à l'agglomération », « mieux desservir ses points névralgiques » sont des impératifs incontournables de tout projet urbain. La diversification d'une offre de transports très focalisée sur l'offre routière, le développement de modes alternatifs à l'automobile, le changement de niveau qualitatif et quantitatif de l'offre en transports collectifs, l'extension, la coordination des réseaux de transports collectifs, sont des nécessités maintes fois rappelées dans un tissu qui constate le difficile maintien de la part de marché des modes alternatifs. Au sein du seul périmètre de transports urbains, la part de marché des transports collectifs dans les déplacements motorisés est passée de 13 à 8 % en une quinzaine d'années malgré la structuration d'une offre à l'échelle des huit communes de pourtour de rade.

La structure linéaire dominante du réseau de voirie armature peine à satisfaire aux différentes fonctions de déplacement dans un tel contexte de composition spatiale et urbaine.





\*Extension urbaine, changement d'échelle des pratiques urbaines dessinent sur l'aire une composition spatiale particulière. Une situation qui puise ses fondements dans :

- un cadre morphologique très contraignant. Les contraintes topographiques sont fortes non seulement à l'échelle de l'agglomération mais aussi de l'aire dans son ensemble<sup>5</sup> et pèsent sur le développement urbain et des réseaux de communication;

- un mode de développement urbain fondé sur l'agrégation plus que sur l'étalement et qui ne correspond pas à un schéma de développement urbain radioconcentrique. Un agencement propice à une meilleure intégration des ambitions de diversité fonctionnelle et de mixité sociale portées par la loi solidarité et renouvellement urbain.

L'aire toulonnaise répond à une logique urbaine polycentrique mettant aujourd'hui en contact des espaces aux fonctionnalités très différentes. La croissance urbaine s'opère à partir de plusieurs villes proches aux fonctionnalités

<sup>5</sup> A cela s'ajoute les contraintes inhérentes à la dimension militaire de certains espaces ici représentés de façon significative notamment en rade de Toulon. L'agglomération toulonnaise compte 3500 hectares d'emprise militaire.





historiquement très différentes<sup>6</sup>, d'une densité particulièrement élevée de petites villes et bourgs, qui constituent autant de point d'ancrage d'une urbanisation à croissance rapide sur les trente dernières années. Croissance qui prendra corps sur le développement du réseau de voirie armature et au premier chef sur le réseau de voirie national.

Dans cette agrégation, milieux naturels remarquables, terroirs agricoles de grande valeur se retrouvent insérés. La reconnaissance de la biodiversité devient à ce titre une nécessité, celle-ci pouvant être observée, mesurée et évaluée au travers les différents inventaires. Cette biodiversité se gère dans la durée, afin de la rendre compatible avec les activités humaines, Les espaces identifiés au titre de la loi littoral et plus largement les sites remarquables participent de cette problématique, étant le plus souvent au contact direct de l'urbanisation.

Logiquement la problématique des « risques » (naturels, technologiques,..) s'y exprime avec d'autant plus d'acuité.

De la même façon, l'affaiblissement démographique et fonctionnel de la ville de Toulon a marqué le paysage des années 1980-1990. Les centralités sont aujourd'hui partagées entre plusieurs secteurs de l'agglomération.

Une situation certes difficile mais qui souligne au même instant le potentiel et l'enjeu d'organisation en réseau du système urbain toulonnais, ambition proche de celles portées par la loi SRU de ville à « courtes distances » pour peu qu'une architecture cohérente des centres et de l'offre de services s'y dessine.

La lisibilité économique et sociale de cette aire urbaine est encore faible à l'échelle nationale et européenne, situation qui se reflète dans la faiblesse de ses connexions directes aux grands réseaux logistiques ( site aéroportuaire, desserte ferrée et maritime) et dans son difficile positionnement dans les grands éléments de l'offre de service régionale ( formation supérieure, ...).

Une situation à laquelle les grands chantiers et projets en cours (traversée autoroutière, transports en commun en site propre, desserte ferrée RER, évolution du plateau hospitalier, renouveau universitaire,...) entendent répondre. Ils dessinent par leurs impacts les lignes de l'urbanisation de demain et ne rendent que plus pertinente la démarche de SCOT aujourd'hui initiée par les collectivités.

Le confortement de l'attractivité du territoire pour les entreprises et les ménages est une des conditions de ce nouveau positionnement régional et de l'affirmation du rôle structurant de l'aire toulonnaise. Il suppose en bien des points un véritable changement d'échelle et une mise à niveau de l'offre de service et du cadre urbain dont peut constituer le fil conducteur, au moment même où les collectivités de l'aire renoue avec des initiatives intercommunales de projet.

\* Comme sur une large part des territoires du sud de la France, les lois portant aménagement et développement durable du territoire, renforcement et simplification de la coopération intercommunale et enfin celle relative à la solidarité et au renouvellement urbains trouvent sur le département du Var un

<sup>6</sup>L'aire conjugue plusieurs villes centre (Toulon, Hyères, La Seyne,...) aux fondements historiques et aux facteurs de développement urbain différents (militaire pur l'une, touristique pour l'autre, industrielle et civile pour la troisième,...), de taille relativement moyenne, proche géographiquement.



espace d'expression privilégié, illustrant un mouvement de rattrapage au titre de l'intercommunalité, de la planification stratégique, de l'affirmation de territoires de projet.

La simultanéité de leur mise en application sur une courte période de temps caractérise cette situation nouvelle pour une aire longtemps en carence d'intercommunalité de projet.

Globalement elle reflète un changement d'échelle de gouvernance et une nouvelle impulsion en matière d'ingénierie urbaine, d'aménagement et de développement local.

L'émergence de nouveaux groupements de communes à fiscalité propre marque l'aire toulonnaise.

Des groupements qui sont le cadre de nouvelles initiatives de planification stratégique sectorielle à l'enseigne d'un plan de déplacements urbains (PDU), d'un programme local de l'habitat (PLH) sur le territoire des onze communes de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée.



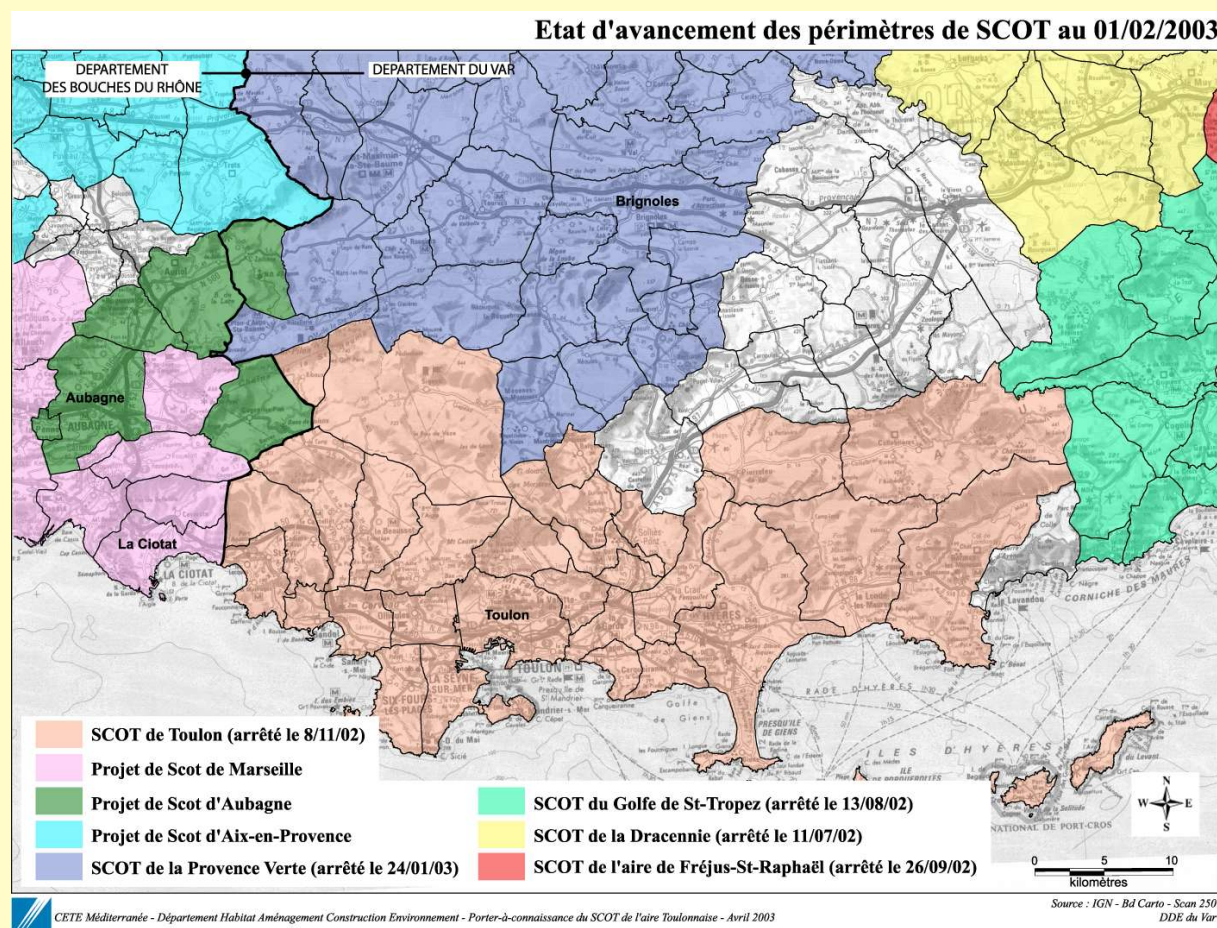
Aux espaces de contact, une évolution identique s'est faite jour sur les espaces des Bouches du Rhône et du Var.

La mise en place d'une agence d'urbanisme sur l'aire toulonnaise, sur un territoire d'assiette certes sensiblement plus réduit que l'aire du SCOT illustre, avec la montée en puissance des services propres des nouveaux groupements de communes, la progression de l'ingénierie urbaine.

Les initiatives de SCOT connaissent une dynamique semblable sans pour autant que les périmètres retenus ou à l'étude ne reprennent stricto sensu les assiettes



des groupements à fiscalité propre. Il en va ainsi des hypothèses d'un SCOT pour le Centre Ouest Varois, de celui de l'aire de Saint-Tropez, de ceux en cours d'initiation à l'échelle de l'aire métropolitaine marseillaise.

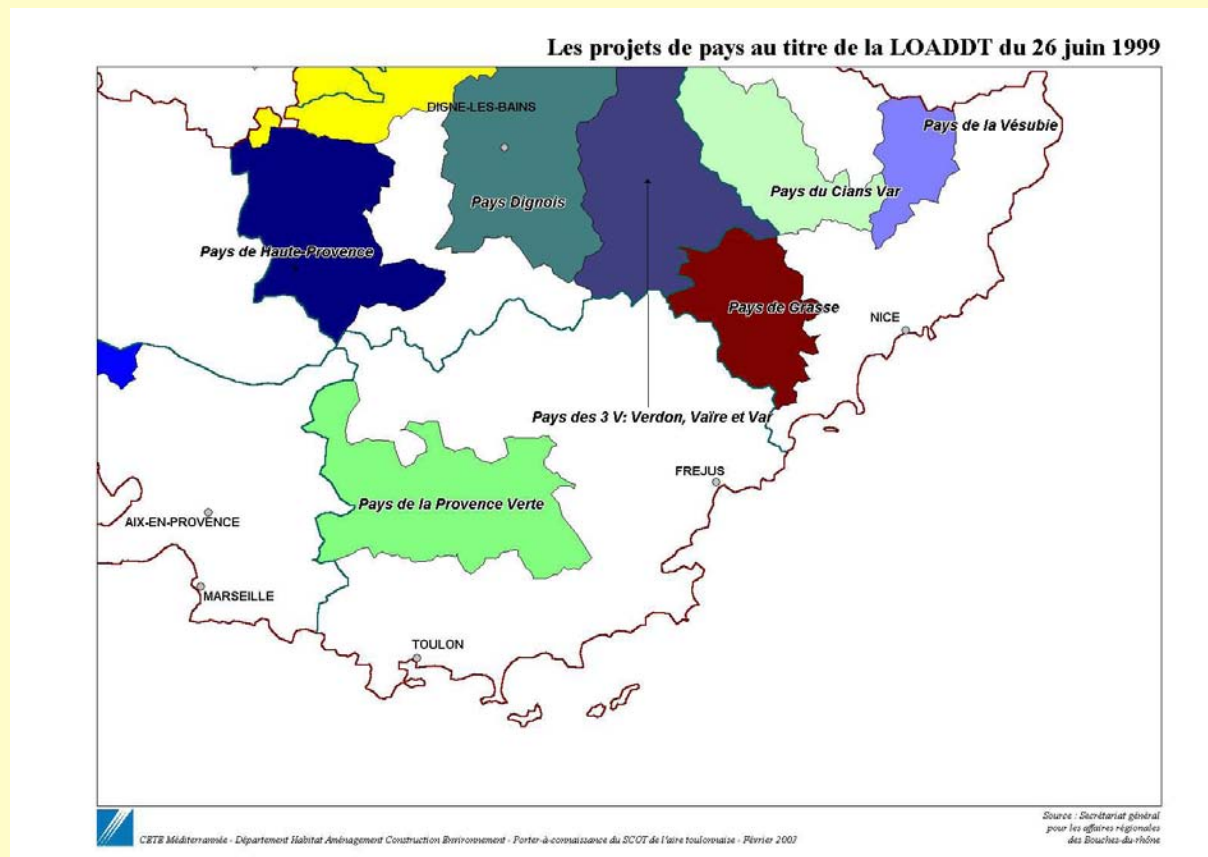


Si un projet d'agglomération se dessine au droit de Toulon Provence Méditerranée, d'autres se profilent au droit de l'aire de Marseille Aix-Aubagne<sup>7</sup>.

Un projet de pays se dessine au droit du Centre Ouest Varois (Provence Verte).

<sup>7</sup> Trois projets, trois contrats et un protocole commun pourraient caractériser le territoire d'Aix-marseille-Aubagne.





Sur l'ensemble du territoire des Bouches du Rhône, une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) est en cours de finalisation. Elle emporte nombre d'orientations et d'analyses qui impacteront le devenir de l'aire toulonnaise.

Plus largement, le Conseil Régional PACA s'engage aujourd'hui dans une démarche de schéma régional d'aménagement et de développement durable de son territoire.

A l'échelle nationale, les schémas de services collectifs affirment à présent nombre d'orientations dont les documents d'urbanisme devront tenir compte.

Ce foisonnement impose collectivement un effort renouvelé de recherche de cohérence entre les différents champs de politique publique et échelles territoriales.





## **.II.**

# **Finalités, contenu, procédure d'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de l'aire toulonnaise**



\* Dans un territoire longtemps en carence de dynamique intercommunale, de démarche de projet territorial, il me paraît essentiel d'attirer votre attention sur plusieurs caractères de l'outil « schéma de cohérence territoriale » afin que sa mise en œuvre puisse se traduire avec le plus d'efficacité possible, au mieux des objectifs poursuivis par les collectivités aujourd'hui associées dans la démarche.

\* La dimension « développement durable » du SCOT s'affirmera d'autant plus que sa démarche d'élaboration optimisera les opportunités offertes par le nouveau cadre de procédure. Il s'agit, entre autres éléments, d'affiner :

- le caractère de démarche de projet ;
- la transparence et la nature « partagée » du projet territorial dont le SCOT est une des expressions ;
- la recherche de cohérence territoriale et sectorielle

\* Une affirmation qui peut se décliner en autant d'options de méthode et de travail d'élaboration qui conditionnent fortement la pertinence de l'outil et son opérationnalité.

\* Le SCOT constitue le volet aménagement – urbanisme du projet de territoire.

## **2.1. Un document d'urbanisme et une démarche de projet**

### **2.1.1. Une démarche de projet sur la durée**

\*L'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale sous-entend la construction d'un projet à l'échelle du territoire, prenant en compte l'ensemble de ses composantes (économiques, sociales, urbaines, culturelles).

\*Si le Schéma de Cohérence Territoriale pose les bases d'une planification à moyen terme, cela ne l'absout pas de toute déclinaison à long terme. Le projet doit être « consolidé » par une lecture prospective du devenir possible des espaces pertinents dans lequel s'inscrit le développement local.

Dans les dix années à venir, nombre de ruptures viendront influencer sur les conditions et perspectives de développement communaux que cela se traduise en termes de perspectives de croissance du tissu d'activités, d'intégration sociale,...L'identification de ces ruptures (internes ou externes au territoire communal) possibles peut influencer sur les orientations et prescriptions du SCOT. Ce dernier ne peut les ignorer.

\* L'élaboration et le suivi du SCOT s'inscrit de facto dans la durée, conformément à la volonté du législateur qui a voulu affiner l'adaptabilité et la réactivité des documents d'urbanisme.



## 2.1.2. Le développement durable au sens du code de l'urbanisme

Les articles L 121-1 et L 110 du Code de l'Urbanisme définissent la portée du développement durable pour les documents d'urbanisme, notamment les directives territoriales d'aménagement, les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme ou les cartes communales qui doivent respecter les principes suivants :

« **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** ... »

« **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 »

« **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 »

L'État se porte garant des principes énoncés aux articles L 110 et L121-1 du code de l'urbanisme.

Ce faisant, la loi place le développement durable au cœur de la démarche de planification. Celui-ci s'exprime dans quelques principes fondamentaux : équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des besoins en déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau, des écosystèmes <sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> La notion de «développement durable» est apparue en 1980 dans un ouvrage intitulé « la stratégie mondiale de protection de l'environnement » et présenté par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Mis à l'honneur en 1987 dans le rapport Brundtland, le terme a été consacré par le Sommet de la Terre à Rio de Janeiro organisé par la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement des Nations Unies.

Le principe 1 de la Déclaration de Rio stipule que « les êtres humains sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Ils ont droit à une vie saine en harmonie avec la nature ».

Depuis, la définition tendancielle du développement durable est plus orientée vers « la mise en pratique d'un certain nombre de principes contribuant à l'amélioration du bien-être, à davantage de justice sociale, au respect des écosystèmes. »



\* Le respect des principes des articles L-110 et L121-1 se décline dans l'ensemble du SCOT et de ses éléments constitutifs, ce qui impose notamment dès les études initiales fondant le diagnostic ( lequel figure au titre du rapport de présentation) une approche originale du territoire à la lumière des différents variables pouvant exprimer chacun des trois principes, d'équilibre, de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale, de respect de l'environnement.

## 2.2. Un projet « partagé » pour un territoire

La loi SRU confirme le caractère décentralisé des documents d'urbanisme et précise le rôle de l'État.

### ***L'association et la consultation***

\* La loi SRU introduit une souplesse dans les modalités de l'élaboration associée. Les textes relatifs à la procédure ne prévoient aucune contrainte et aucun formalisme en la matière. Il s'agit de faciliter le dialogue, la concertation entre les différentes personnes intéressées, tout au long de l'élaboration du SCOT, en privilégiant le débat de fond sur les règles de procédure.

Conformément aux articles L 121-4 et L 122-6, les personnes publiques associées au projet de SCOT sont :

- l'État
- le président du Conseil Régional
- le président du Conseil Général
- le représentant de l'autorité compétente en matière d'organisation et de transports urbains
- les représentants des chambres consulaires (métiers, commerces et industries, agriculture)
- les représentants des organismes de gestion des parcs naturels régionaux

Du fait de la présence de communes littorales, les représentants des sections régionales de conchyliculture sont associées.

Les personnes associées peuvent demander à être consultées à tout moment de l'élaboration du SCOT. L'élaboration associée peut être mise en œuvre à l'initiative soit du président de l'EPCI, soit d'une ou plusieurs personnes publiques.

\* D'autres organismes, services ou collectivités peuvent être consultés, à leur demande, conformément aux articles L 121-4, L 121-5 et L 122-7 du code de l'urbanisme :

- les associations locales d'usagers agréées et associations agréées
- les communes et EPCI voisins
- les organismes ou associations compétentes



VAR



SDTE/BEP

\* Le projet arrêté de SCOT ne peut être modifié avant enquête publique ; c'est le projet de SCOT, tel qu'il aura été arrêté, accompagné des avis (article R 122-10), qui sera soumis à l'enquête publique.

Il est préférable que le projet arrêté réponde, notamment, aux options retenues au cours de l'élaboration associée, afin qu'il ne soit pas susceptible d'engendrer des avis négatifs.

En effet, un projet qui devrait être remanié de façon substantielle, à l'issue de l'enquête publique, pour prendre ne compte les avis des personnes associées, ne pourrait être approuvé immédiatement. Dans cette hypothèse, le projet ainsi remanié devra faire l'objet d'une reprise de procédure au stade du projet arrêté.

### ***La participation des citoyens***

\* Une dimension forte du développement durable réside dans « le principe de participation » des citoyens à la prise de décision. Le développement durable implique une adhésion sociale qui exige elle-même en amont information, sensibilisation, actions de formation et débat démocratique.

Un des principes fondamentaux de la loi SRU porte précisément sur le renforcement de la démocratie et de la décentralisation, en privilégiant le dialogue et le débat public, pas simplement pour informer le public mais aussi pour recueillir son avis. L'EPCI ou le syndicat mixte, devra préciser les modalités de la concertation, définie dans ses principes par l'article L 300-2 du code de l'urbanisme. Tous les moyens de communication (presse, bulletins d'information, nouvelles technologies, expositions, commissions spécialisées, réunions publiques ...) sont utilisables.

Un bilan indiquera les initiatives prises, celles ayant fait l'objet de délibérations, ainsi que les différents avis sur le projet.

Dans le cadre de l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable, le public peut assister aux débats des assemblées délibérantes. Son expression peut se faire dès ce stade par l'intermédiaire des associations agréées et de plus au travers de la concertation qui reste, elle, possible, en continu, tout au long de la procédure d'élaboration du SCOT.

L'enquête publique, dont la procédure est définie par la loi du 12/07/1983, relative à la démocratisation des enquêtes publiques, et par le décret du 23/04/1985, constitue un élément important pour conforter l'assise légale du Schéma de Cohérence Territoriale. Il se situe de fait au centre du débat public.

La communication et la présentation des réflexions et ambitions pour l'aménagement du territoire, dans le cadre des SCOT constitue de fait un enjeu fort afin que le projet soit compris et partagé par le public.

\* La démarche de projet doit donner réellement vie aux différentes modalités prévues par la loi à savoir l'association des services de l'État et des autres personnes publiques, la consultation des personnes publiques ou associations à consulter ou demandant à l'être, le débat au sein de l'assemblée délibérante sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), et même innover, proposer au-delà des termes de la loi. Elle



doit permettre un réel consensus politique et social et ne pas s'en tenir à un pur formalisme.

## 2.3. La recherche de cohérence

\* L'article L110 de Code de l'Urbanisme rappelle le rôle des collectivités dans l'harmonisation des politiques publiques mises en place à l'échelle du territoire. La notion de cohérence est au centre de l'approche de planification des schémas de cohérence territoriaux

Elle s'exprime tant sur le plan territorial qu'entre les différents domaines de l'aménagement. Elle s'exprime tant au sein de l'aire du SCOT qu'au travers de ses liens avec son environnement.

Elle se décline notamment dans un ensemble d'obligations de respect, de compatibilité et de prise en compte qui s'imposent au SCOT ou que ce dernier impose dans l'ordonnancement juridique des documents de planification sectorielle, d'urbanisme et des opérations foncières et d'aménagement.

\* L'aire toulonnaise est aujourd'hui interpellée par une multiplicité d'initiatives sur différents registres de planification intercommunale sectorielle notamment au titre des programmes locaux de l'habitat, plans de déplacements urbains,..., le plus souvent en relation étroite avec la montée en puissance des nouveaux groupements de communes à fiscalité propre

Initiatives qui viennent se conjuguer à la vie déjà très active des documents locaux de planification que la nouvelle génération des Plans locaux d'urbanisme a aujourd'hui une fois de plus relancé.

Plus encore l'environnement départemental, régional, national, a été et est le cadre d'initiatives propres portant en de nombreux domaines des orientations que le SCOT ne pourra ignorer même si un grand nombre d'entre elles ne s'imposent pas à lui au titre des règles de compatibilité

La simultanéité des démarches est dans bien des cas une opportunité d'affirmation des cohérences et peut se décliner en modalités pratiques de travail et de coordination auxquelles je vous suggère d'accorder une attention particulière.

### 2.3.1. Ce que le SCOT doit respecter : les principes énoncés aux articles L-110 et L121-1 du code de l'urbanisme.

\* Le respect des principes des articles L-110 et L121-1 se décline dans l'ensemble du SCOT et de ses éléments constitutifs, ce qui impose notamment dès les études initiales fondant le diagnostic ( lequel figure au titre du rapport de présentation) une approche originale du territoire à la lumière des différents variables pouvant exprimer chacun des trois principes, d'équilibre, de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale, de respect de l'environnement.



## **2.3.2. Les relations de compatibilité.**

### **2.3.2.1. Ce qui s'impose au SCOT....**

L'obligation de compatibilité qui s'impose au SCOT intéresse un ensemble de documents dont un seul est actuellement en vigueur sur l'aire toulonnaise. Il s'agit en l'occurrence de la loi littoral. Le territoire n'étant par ailleurs pas concerné par une directive territoriale d'aménagement, une charte de parc naturel régional, un schéma de mise en valeur de la mer.

### **2.3.2.2. Ce à quoi le SCOT s'impose...**

#### ***Aux documents de planification sectorielle...***

\* La loi solidarité et renouvellement urbain a considérablement renforcé l'articulation juridique des documents d'urbanisme avec les politiques publiques sectorielles.

L'article L 122-1 du Code de l'Urbanisme précise que les programmes locaux d'habitat, plans de déplacements urbains et schémas de développement commercial doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale.

\* S'agissant de l'aire toulonnaise, l'on retrouve à des échelles géographiques variables :

- des documents existants, à l'enseigne des programmes locaux de l'habitat communaux de La Seyne et Toulon et du Plan de déplacements urbains approuvé en 2001, intéressant le périmètre des transports urbains antérieur à la création de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée ;
- de documents en cours d'élaboration, d'initiative récente, soit les deux programmes locaux de l'habitat, initiés en 2002 respectivement sur les territoires de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée, et de la communauté de communes de Sud Sainte Baume, ainsi que le plan déplacements urbains initié par la même communauté d'agglomération en date du 12/12/2001, emportant élargissement et révision du précédent.

#### ***Les programmes locaux d'habitat***

La loi SRU a doté les programmes locaux de l'habitat d'un véritable statut de document de planification.

Les programmes locaux d'habitat définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et à favoriser la mixité sociale et la diversité de l'habitat, en assurant entre les communes et les quartiers d'une même commune, une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre en logements. Comme les plans de déplacements urbains, les programmes locaux d'habitat devront désormais être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale.

VAR



SDTE/BEP

Longtemps dépourvu de tout Programme Local de l'Habitat intercommunal, l'aire voit aujourd'hui se concrétiser deux initiatives récentes en la matière :

- à l'échelle de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée et ce par délibération en date du 15 février 2002 ;
- à l'échelle de la communauté de communes Sud Sainte Baume, par délibération en date du 19 décembre 2002

La simultanéité des démarches est là encore potentiellement garante du plein respect des règles de compatibilité entre PLH et SCOT. Leur diversité sur l'aire du SCOT impose simultanément un effort tout particulier de cohérence qu'il vous appartiendra de rechercher afin de garantir la cohérence d'ensemble.

### ***Le plan de déplacements urbains...***

\* Le plan de déplacements urbains a pour objet de coordonner les politiques de mobilité, de stationnement et d'urbanisme au niveau de l'agglomération.

On notera que la loi solidarité et renouvellement urbain renforce le rôle du plan de déplacements urbains dans les domaines du transport de marchandises, du stationnement et de la sécurité des déplacements. Il intègre désormais les politiques de déplacement dans la politique d'aménagement. Le plan de déplacements urbains doit être compatible avec le schéma de cohérence territoriale et le plan local d'urbanisme ou la carte communale doit être mis en compatibilité avec ses dispositions.

\* Limité jusqu'alors aux 8 communes d'assiette de cœur d'agglomération, correspondant à l'assiette de l'ancien périmètre de transports urbains et de l'autorité organisatrice, SITCAT<sup>9</sup>, le plan de déplacement urbain est aujourd'hui étendu à l'échelle de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, et ce par délibération en date du 12/12/2001, portant élargissement aux territoires des 11 communes et révision de l'ancien plan.

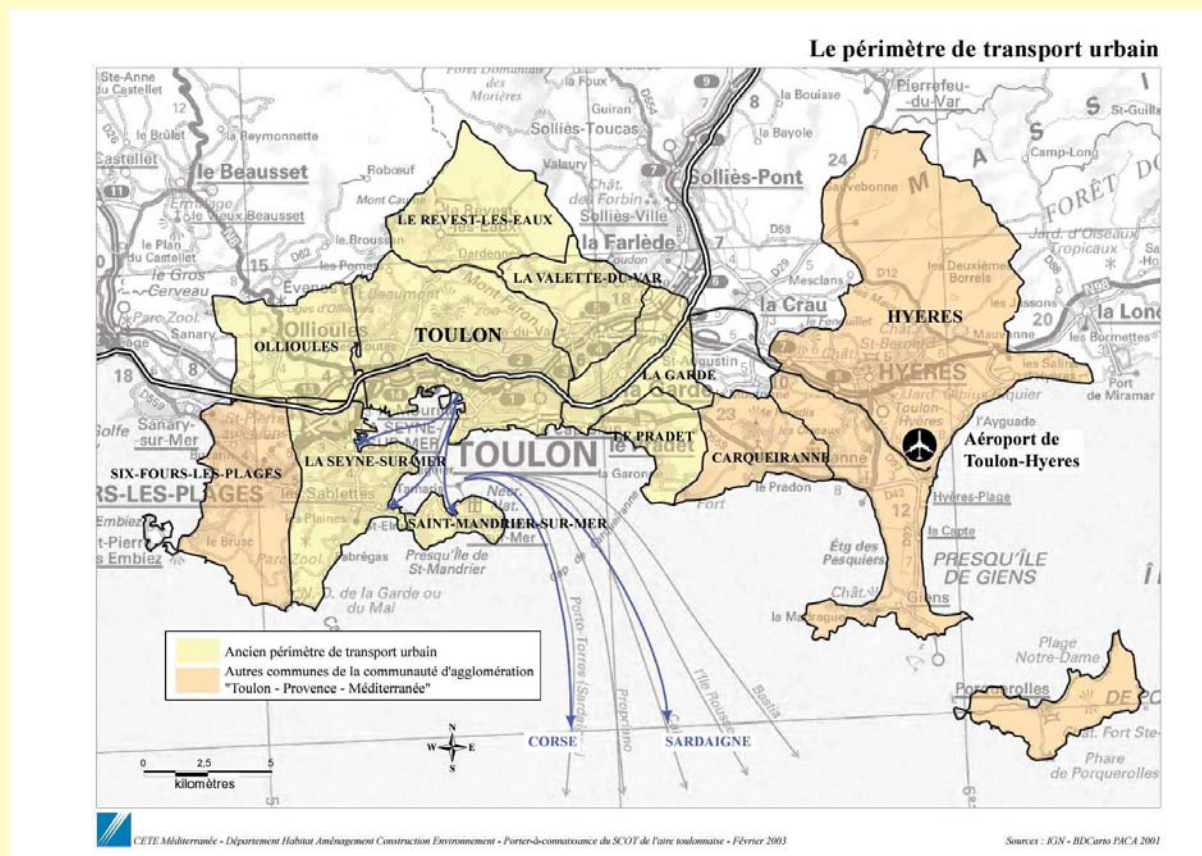
La communauté d'agglomération a par ailleurs d'ores et déjà affiché un certain nombre de grandes orientations intéressant l'offre de transports urbains.

Cette évolution permettra sans nul doute de mieux articuler les problématiques urbaines et interurbaines en matière de transports collectifs.

---

<sup>9</sup> Syndicat Intercommunal de Transports Collectifs de l'Aire Toulonnaise





La loi SRU ouvre de surcroît la possibilité, si l'autorité organisatrice des transports en est d'accord, de transférer au syndicat mixte du SCOT la compétence d'élaboration d'un tel document. Une opportunité qu'il conviendrait d'envisager avec la plus grande attention compte tenu du changement d'échelle rapide des pratiques de mobilité que l'aire toulonnaise a connu et est amenée à connaître sur les prochaines années. Dynamique d'urbanisation et évolution de son offre de transports ( tunnel, TCSP, mobilisation du réseau ferré) en constituant des facteurs principaux.

\* La simultanéité des démarches d'élaboration, SCOT, PDU (révision prescrite le 27/02/2001 pour mise en compatibilité avec la loi SRU), doit logiquement contribuer à en affirmer les termes de cohérence et de compatibilité.

### ***Le schéma de développement et d'équipement commercial***

\* L'aire ne dispose pas à ce jour de schéma de développement et d'équipement commercial. Pour autant les travaux de l'observatoire commercial constituent une base d'informations utiles.



## ***Les documents locaux d'urbanisme***

### *Les schémas de secteurs*

Il n'existe qu'un niveau de cohérence, celui du Schéma de Cohérence Territoriale. Cependant, ce document peut être complété pour *son exécution* en certaines de ses parties par des schémas de secteurs qui en détaillent et en précisent le contenu (code de l'urbanisme, art. L 122-1)

Ces derniers doivent donc le respecter. Ils ne peuvent être utilisés que pour le préciser en le détaillant et non pour le remettre en cause.

L'article R-122-4 du code de l'urbanisme rappelle qu'ils comprennent tout ou partie des éléments mentionnés aux articles R 122-2 et R122-3 attachés au contenu du rapport de présentation et au document d'orientation du SCOT.

Les documents du schémas de secteur ne sont que des déclinaisons des documents principaux du SCOT dans son ensemble. Inversement le SCOT doit faire la démonstration de la cohérence d'ensemble des dispositions de mise en œuvre développés au titre de chacun des schémas de secteur. Comme l'indique l'article R 122-4 du code de l'urbanisme, ces documents peuvent comprendre tout ou partie des éléments prévus pour le SCOT (un rapport de présentation et un document d'orientation qui peuvent être plus ou moins détaillés). Ces pièces constitutives ne peuvent que détailler et préciser les orientations générales.

Le schéma de cohérence territoriale ne peut pas renvoyer la réalisation des documents obligatoires (rapport de présentation, document d'orientation...) à différents schémas de secteur.

Il doit définir les orientations applicables sur l'ensemble du périmètre.

### *Les plans locaux d'urbanisme*

L'ensemble de l'aire est aujourd'hui couverte par des plans locaux d'urbanisme, à l'exception de Riboux et du Beausset, régies par le Règlement Nationale d'Urbanisme.

Neuf de ces communes ont des documents d'urbanisme, de type POS ou PLU opposable. Les autres communes, à l'exception de Riboux, ont engagé une révision totale au titre de la nouvelle procédure PLU, soit les 2/3 des communes du périmètre.

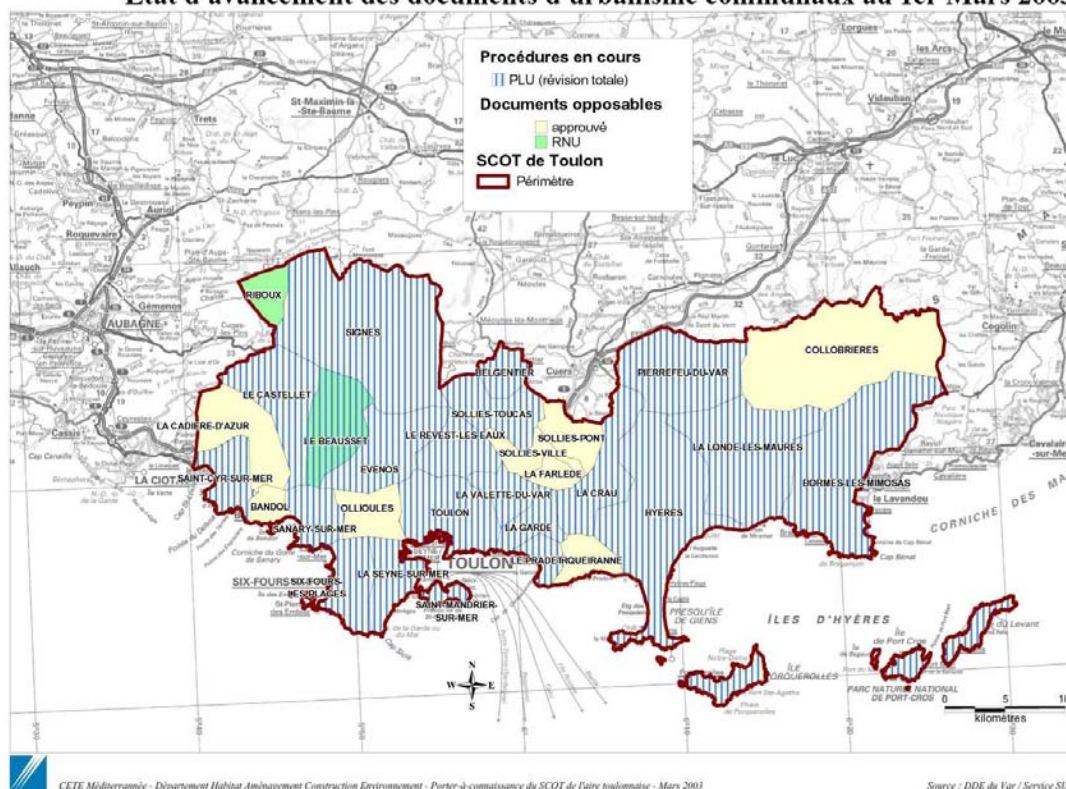
L'aire du schéma de cohérence territorial ne compte aucune carte communale.

Ces documents auront pour la plupart le caractère de PLU opposable bien avant l'achèvement de la procédure du SCOT.

Il conviendra donc, dans le respect des termes de comptabilité et de la logique de projet, assurer la meilleure transparence des réflexions menées au titre du SCOT afin qu'elles puissent tout au long de l'élaboration du SCOT alimenter simultanément les démarches de plans locaux d'urbanisme (en situation d'élaboration ou de révision)



### Etat d'avancement des documents d'urbanisme communaux au 1er Mars 2003



*Certaines opérations foncières et d'aménagement (ZAD, ZAC, opérations de lotissements, remembrements d'associations foncières urbaines, AFU, constructions de plus de 5000 m<sup>2</sup> de SHON, autorisations commerciales)*

### 2.3.3. Ce que le SCOT doit prendre en compte

\* Les textes font ici référence aux seuls programmes d'équipement de l'État, des collectivités locales, des établissements et services publics<sup>10</sup>.

Cette obligation de prise en compte s'exprime au travers de la prise en considération des termes et orientations d'un certain nombre de programme et au premier titre de ceux ayant été rendu public, dont celles relevant des schémas de services collectifs..., le schéma régional d'organisation sanitaire...

Plus largement le SCOT ne pourra ignorer un certain nombre de dispositions issues de plans et schémas, à diverses échelles géographiques, départementales, régionales, nationales qui influenceront de fait sur la crédibilité, la faisabilité des orientations pressenties.

Il en va de même des différents schémas départementaux intéressant un grand nombre de domaines (voirie, élimination des déchets, qualité des eaux, schéma piscicole,..., mais aussi de celui afférent à l'accueil des gens du voyage).

<sup>10</sup> Sachant que les dispositions intéressant l'occupation des sols dans les territoires des états limitrophes n'intéressent pas de fait l'aire toulonnaise.





- En l'état des dispositions législatives, les SRADT ne figurent pas au titre des documents dont le SCOT doit impérativement tenir compte. Sans présager des évolutions des textes sur ce point, il me paraît essentiel que la démarche initiée par le Conseil Régional de Provence Alpes Côte d'Azur, lancée en décembre 2002, retienne toute votre attention. Là sa simultanéité peut être garante d'opportunité et de cohérence.

## 2.3.4. Les autres éléments de cohérence.

### *Les règles de l'urbanisation limitée*

\* L'article L 122-2 du Code de l'Urbanisme modifié par la loi Urbanisme et Habitat stipule qu'en l'absence de schémas de cohérence territoriale, pour les communes situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants au sens du recensement général de population ou à moins de quinze kilomètres du rivage de la mer, les zones naturelles et les zones à urbaniser délimitée par les plans locaux d'urbanisme après le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ne peuvent être ouvertes à l'urbanisation.

Toute commune située à moins de 15 km de la zone bâtie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants ou située à moins de 15 km du rivage, et qui ne serait pas couverte par un périmètre de schéma de cohérence territoriale, ne pourra ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation

Comme cela a été précisé au cours des débats parlementaires, les 15 km sont appréciés à partir de la limite extérieure de la partie agglomérée des unités urbaines de plus de 15000 habitants et non pas à partir de la limite extérieure des communes membres de l'unité urbaine ( agglomération au sens INSEE). Pour ce qui concerne les 15 km à partir du rivage il convient de s'en tenir à la jurisprudence du Conseil d'Etat qui précise que ce sont « les plus hautes eaux qui marquent la limite du rivage »<sup>11</sup>

Dans le cas présent, l'espace des 15 km couvre un large territoire qui se trouve situé au sein du territoire du SCOT de l'aire toulonnaise.

- \*Cette disposition dite règle de « l'urbanisation limitée » concerne les zones agricoles (A) et les zones naturelles et forestières (N) des plans locaux d'urbanisme ainsi que les anciennes zones NB, NC et ND des POS. La règle ne s'applique pas aux zones d'urbanisation future (NA ou AU) dont l'urbanisation était prévue dans les POS et PLU avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002. Elle continue néanmoins à s'appliquer pour les grandes surfaces et les cinémas.

\*Ce principe général peut souffrir de trois exceptions<sup>12</sup> ouvrant dérogations dont deux intéressent l'aire toulonnaise:

- une exception pour « extension limitée d'urbanisation » dans la cadre des plans locaux d'urbanisme et des cartes communales, requérant l'accord

<sup>11</sup> CE ? 6-2 SSR, commune de Penestin sur mer, Sté SOFI- Ouest, 22/10/99, n°180 422 et 180 447

<sup>12</sup> Une troisième exception peut intervenir au titre d'une rupture géographique notoire. Le préfet peut en effet, par arrêté motivé pris après avis de la commission de conciliation, constater l'existence d'une rupture géographique due à des circonstances naturelles et exclure du champ d'application du L122-2 une ou plusieurs communes situées dans les 15 Km de l'agglomération (la référence au rivage n'étant pas de mise dans ce cas).





préalable du Préfet. Elle intéresse les communes extérieures au périmètre du SCOT de l'aire toulonnaise et qui ne serait pas couverte par un autre périmètre de SCOT arrêté.

L'ouverture de nouveaux secteurs à l'urbanisation y est conditionnée par un accord préalable du Préfet, après avis de la commission départementale des sites et de la chambre d'agriculture. L'urbanisation proposée devra de fait ne pas avoir d'incidence notable sur l'organisation globale de l'aire. Il ne pourra s'agir de toute évidence que de « petites opérations » ne fragilisant pas ou ne remettant pas en cause les dispositions prises dans le cadre du SCOT de l'aire toulonnaise.

Compte tenu des SCOT en cours d'élaboration et des périmètres de SCOT en projet sur le département du Var et des Bouches du Rhône, peu ou pas de communes devrait être concernée à termes par cette disposition. ;

- une exception pour extension limitée d'urbanisation au titre de la cohérence interne du SCOT, pour les communes du territoire du SCOT de l'aire toulonnaise. Dans ce cas, le périmètre du schéma de cohérence ayant été arrêté et le syndicat mixte constitué, une commune du périmètre du SCOT, située dans le périmètre des 15 km, pourra ouvrir à l'urbanisation de nouveaux secteurs à condition d'obtenir l'accord préalable du syndicat mixte et ce sans attendre que le projet de schéma soit élaboré ;

### ***La cohérence inter-scot...***

\* Le législateur n'a pas prévu de dispositions particulières pour faciliter l'articulation des dispositions prises entre les différents SCOT couvrant le territoire.

Pour autant la configuration de l'urbanisation, de fonctionnement de l'agglomération et plus largement de l'aire urbaine toulonnaise, mettent en évidence l'utilité d'une articulation pertinente avec les espaces du Centre Ouest Var, du Centre Var, de Saint-Tropez et du pays des Maures, pour ce qui concerne le Var, et des bassins de La Ciotat, Aubagne-Sainte Baume pour ce qui concerne les Bouches du Rhône.

Il s'agit là d'une simple recommandation qui n'a certes aucune obligation légale mais qui peut revêtir si vous en étiez d'accord des modalités de travail et de méthode de grande utilité.

- Je ne manquerai pas en outre de vous informer de la teneur de la Directive Territoriale, d'Aménagement, d'initiative Etat, en cours de finalisation sur le département des Bouches du Rhône et dont nombre d'orientations sont susceptibles d'intéresser le devenir de l'aire toulonnaise de façon plus ou moins directe.

### ***L'interface entre territoires de projet issus de la loi SRU et de la LOADDT***

Là encore sans présager des conclusions des réflexions en cours sur la cohérence des textes de lois intéressant l'aménagement cohérent et le développement équilibré, solidaire et durable du territoire national, j'attire votre attention sur l'importance d'une bonne articulation entre les différentes démarches de projet intéressant l'aire toulonnaise et son environnement. Il s'agit là bien évidemment

VAR



outre la loi SRU, des lois portant respectivement, orientation pour l'aménagement et le développement durable des territoires (LOADDT du 25 juin 1999), de celle relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale (12 Juillet 1999), démocratie de proximité.

SDTE/BEP

Le législateur incite à la meilleure concordance possible ( dont les périmètres ne constituent qu'une dimension) entre les différentes approches depuis les groupements de communes à fiscalité propre, les projets de pays et/ou d'agglomérations et ceux des SCOT. Concordance dont nous avons déjà eu l'occasion de débattre à l'occasion de la définition du périmètre de SCOT de l'aire toulonnaise.

### *Le projet d'agglomération*

Le projet d'agglomération a pour objet de déterminer d'une part les orientations que se fixe l'agglomération en terme de développement économique et de cohésion sociale, d'aménagement et d'urbanisme, de transport et de logement, de politique de la ville, de politique de l'environnement et de gestion des ressources... et d'autre part, les mesures permettant de mettre en œuvre ces orientations.

Les deux démarches schéma de cohérence territoriale et projet d'agglomération ne peuvent s'ignorer.

### *Le projet de pays*

Le pays est un territoire qui présente une cohésion géographique, culturelle, économique et sociale et pour lequel un projet de développement a été conçu et mis en œuvre à l'initiative des communes et de leur groupement.  
La charte de pays constitue l'élément fondamental du dispositif.

*« Elle exprime le projet commun de développement durable du territoire ... et les orientations fondamentales de l'organisation spatiale qui en découlent, ainsi que les mesures permettant leur mise en œuvre ». (article 22 modifié de la loi du 4/02/1995)*

Le pays de la Provence Verte, au nord ouest de l'aire toulonnaise pourrait être concerné par la démarche de SCOT de l'aire toulonnaise.

Les chartes constituent un cadre de référence des actions pour les différents partenaires. Le SCOT doit prendre en compte, dans un souci de cohérence, ces dispositions.



## *Les projets contractualisés*

### Contrat d'agglomération

TPM est aujourd'hui engagé dans une démarche de contrat d'agglomération . Ce contrat, conformément aux termes de la circulaire du 26 décembre 2000, relative aux priorités et modalités de contractualisation, précise un certain nombre d'enjeux. Il s'agit :

- du renforcement de la cohérence des politiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux ;
- de la priorité donnée au renouvellement urbain et à la maîtrise de l'expansion périphérique, dans la perspective de développement durable ;
- de la priorité donnée à une ville plus solidaire assurant notamment l'intégration urbaine des quartiers prioritaires de la politique de la ville et la mixité urbaine et sociale dans l'habitat ;
- de la mise en œuvre d'une politique de déplacements au service du développement durable.

Contrat, projet d'agglomération et SCOT doivent, de toute évidence, affirmer une claire cohérence, notamment au titre des grandes opérations structurantes proposées à la contractualisation

### *Les autres dispositifs de contractualisation ou de programmation.*

#### Grand projet de ville de La Seyne sur mer (GPV)

Le GPV concerne le centre ancien et le quartier de Berthe.

#### Contrats de ville sur Toulon, La Seyne

Le périmètre d'action des contrats de ville concerne, sur le territoire de la Seyne, le centre ancien, les quartiers de Berthe, les Mouissèques et La Maurelle. Sur Toulon, le contrat de ville intéresse le centre-ville, les quartiers Ste Musse, La Beaucaire, Le Jonquet, La Closerie, St Jean du Var.

#### Convention ville habitat sur Hyères

La convention signée sur Hyères concerne le centre-ville et le Val des Rougières.

Les objectifs du GPV, des contrats de ville et de la convention sont bien évidemment de développer des actions leviers permettant le retour à la norme des quartiers prioritaires susvisés qui sont déjà engagés depuis plusieurs années dans des procédures contractuelles de la politique de la ville. Il s'agit de faire de ces quartiers des quartiers intégrés dans la ville en les faisant sortir de leur forme d'exclusion actuelle.

#### Dossier de voirie d'agglomération



Initiée en juin 2002 par mes services, la démarche de dossier de voirie d'agglomération intéresse un vaste territoire englobant celui du SCOT. Le dossier d'initiation produit à cette occasion en caractérise les enjeux.

Démarche partagée avec les collectivités locales, ce DVA peut utilement avancer de pair avec une réflexion du SCOT en matière de transport-déplacement et d'interférence urbanisme-déplacement. La coordination des deux démarches me paraît à ce titre très opportune.

Ce dossier d'agglomération, dans un contexte de changement d'échelle de la réalité urbaine, se doit :

- d'approfondir la place du réseau de voirie nationale dans une stratégie d'ensemble de recomposition de l'offre de transports tant urbains qu'interurbains ;
- d'anticiper sur les évolutions urbaines, allouant de ce fait une fonction régulatrice aux futurs réseaux de transports. L'engagement simultané d'un SCOT à l'échelle de l'aire urbaine est de nature à faciliter cette ambition.

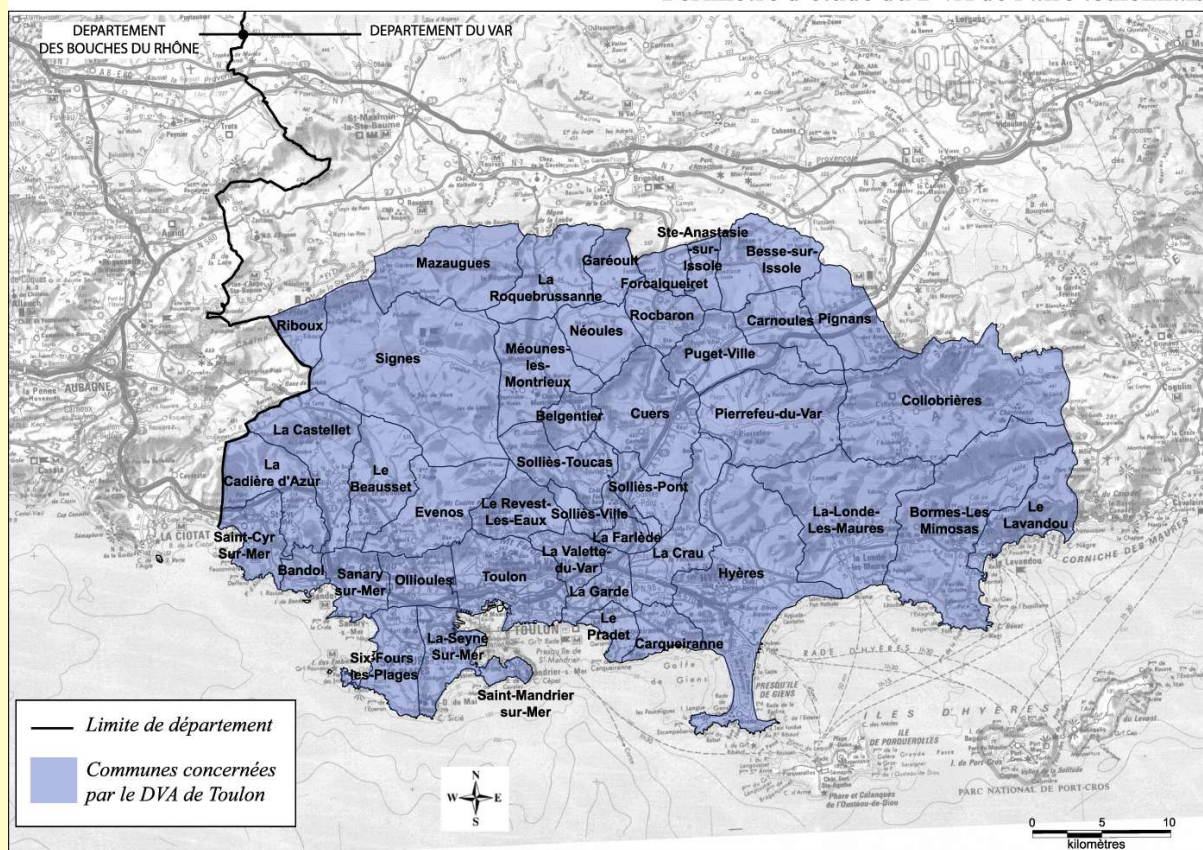
Les principaux enjeux en la matière semblent bien de trois ordres :

- renforcer les avantages comparatifs de l'aire en terme d'offre de services ;
- consolider la base économique de l'aire ;
- participer d'une nouvelle dynamique d'urbanisation (renouvellement urbain).





## Périmètre d'étude du DVA de l'aire toulonnaise



CETE Méditerranée - Département Habitat Aménagement Construction Environnement - Porter-à-connaissance du SCOT de l'aire Toulonnaise - Avril 2003

Source : IGN - Bd Carro - Scan 250

## 2.4. Les éléments constitutifs du Schéma de Cohérence Territoriale

Les schémas de cohérence territoriale comprennent un rapport de présentation et un document d'orientations assorti de documents graphiques ; seul le document d'orientation est opposable aux documents, opérations et autorisations qui doivent être compatibles avec les schémas.

### 2.4.1. Le rapport de présentation

\* L'article R 122-2 du Code de l'Urbanisme précise son contenu. Il s'organise en quatre parties, expose successivement le « diagnostic », « l'état initial de l'environnement », le « projet d'aménagement et de développement durable » ( PADD), éventuellement ses principales phases de réalisation, et les « incidences prévisibles du schéma sur l'environnement ».

La présence d'un projet d'aménagement et de développement durable, inclus dans le rapport de présentation, constitue l'innovation majeure par rapport aux anciens schémas directeurs ; le projet d'aménagement et de développement durable doit fixer « les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacement des

VAR



SDTE/BEP

personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile (article L 122-1) ».

La présence au sein du rapport de présentation des éléments de diagnostic et de projet met bien évidemment en évidence la nécessaire cohérence qui doit intervenir entre eux. Le PADD ne pourra ignorer et qui plus est être en contradiction dans ses orientations avec les éléments de constat et d'enjeux précisés au titre du diagnostic.

\* De toute évidence le rapport de présentation intègre un « diagnostic stratégique » qui ne peut se limiter à un simple descriptif de l'état initial. Il a pour vocation de présenter le territoire et ses enjeux au filtre des trois attendus principaux de l'article L-121-1, l'équilibre, la diversité fonctionnelle et la mixité urbaine, l'économie des ressources naturelles et de l'environnement, d'en préciser et de hiérarchiser des enjeux territoriaux d'une part, en politiques urbaines d'autre part à l'échelle du SCOT.

On relèvera qu'au sein du rapport de présentation l'analyse de l'environnement et des incidences du projet à son encontre doivent faire l'objet d'un développement propre.

Cela ne signifie pas pour autant qu'ils doivent être exclus de l'analyse figurant au titre du diagnostic d'ensemble et du PADD, mais seulement qu'ils doivent faire l'objet d'une traduction supplémentaire particulière.

Un contenu qui souligne toute l'importance d'une démarche de projet pour son élaboration dont il me semble important de rappeler plusieurs termes dont notamment :

- La capacité de tirer les enseignements des démarches antérieures de planification ;
- la capacité à situer l'aire du SCOT dans ses équilibres internes mais aussi dans ses rôles sur les territoires extérieurs, une préoccupation d'autant plus majeure pour une aire dont le projet urbain sera une des clés du renouveau de son positionnement régional ;
- la capacité à identifier les ruptures, aux facteurs de causalité interne et externe, pouvant influencer sur la dynamique d'aménagement et d'organisation du territoire;
- la capacité à privilégier des questionnements transversaux, plus en phase avec les grandes questions auxquelles doit répondre l'aire, sur les entrées thématiques;
- la capacité à proposer des scénarios de cohérence territoriale, de développement urbain, d'aménagement et à les traduire spatialement;
- la capacité à identifier le rôle et donc l'opérationnalité des dispositions d'urbanisme du SCOT dans la mise en œuvre du projet territorial. Les éléments de phasage du projet entre de toute évidence dans ce registre. Bien que non obligatoires sur un plan strictement légal, ils participent avec une réflexion simultanée sur les conditions de mise en œuvre des



documents d'urbanisme (moyens, coûts publics,..), d'une démarche pouvant consolider la crédibilité des politiques publiques et de leur impact sur la vie économique et sociale des territoires.

Compte tenu de la richesse des travaux d'analyse effectuées à ce jour sur l'aire, il serait des plus utile de cibler précisément les domaines d'investigation utiles au diagnostic.

*\*Le projet de développement et d'aménagement durable est défini dans son contenu par l'article L 122-1 du code de l'urbanisme « Le SCOT présente le projet d'aménagement et de développement durable retenu qui fixe les objectifs des politiques publiques de l'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».*

Le PADD est tout à la fois un exposé des motifs et l'énoncé du projet « spatialisé », des objectifs stratégiques en matière de développement et d'organisation cohérente et durable du territoire, ces derniers pouvant être qualifiés qualitativement ou quantitativement, revêtir une forme graphique ou non.

Le PADD peut avoir une traduction littéraire et graphique. Il est clair que cette dernière ne pourra s'opérer qu'à grande échelle et retenir un caractère très synthétique.

\* L'état initial sur l'environnement et les incidences prévisibles sur l'environnement....

\* Le rapport de présentation se devra enfin de proposer les outils et modes d'évaluation, en précisant les indicateurs de référence essentiels à la mise en œuvre et au suivi du SCOT.

\* Le PADD sera de fait le premier document soumis à l'obligation de débat interne au sein de l'organisme délibérant, même s'il ne s'agit pas d'aboutir à un vote, conformément aux termes de l'article L122-8 du code de l'urbanisme.

## **2.4.2. Le document d'orientation**

Le document d'orientation a pour objet de définir les prescriptions réglementaires permettant la mise en œuvre du PADD du SCOT.

Attaché à traduire la dimension prescriptible des objectifs du PADD et à définir ce faisant des termes de sa mise en œuvre, dans le respect de l'article L121-1 du code de l'urbanisme, le document d'orientation rassemble les éléments opposables du schémas de cohérence territoriale.

L'article R 122-3 du Code de l'Urbanisme précise son contenu : les orientations générales de l'organisation de l'espace, les espaces et sites naturels à protéger, les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels agricoles ou forestiers, les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat, à la cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte de transports collectifs, à l'équipement commercial, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques, les

VAR



SDTE/BEP

conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Toujours conformément aux dispositions de l'article R122-3, il donne la possibilité de conditionner l'ouverture à urbanisation et toute extension urbaine à la création de dessertes en transports collectifs et/ou à l'utilisation préalable d'espaces situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L421-5 ( eau, assainissement, distribution électrique,..). Il peut en outre définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transports, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

\*Le schéma de cohérence territoriale constitue un véritable document de planification stratégique. Il peut revêtir une expression littéraire et/ou cartographique.

Il doit, dans le cas de délimitation graphique d'espaces naturels ou sites à protéger, permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites. Pour autant l'on ne retrouve plus, comme dans les anciens schémas directeurs de carte de destination des sols. Il lui appartient de traduire cette dernière en termes d'orientations.

L'on ne retrouve donc plus de normes en matière d'expression graphique.

Les documents graphiques ont toutefois la même valeur juridique que le document écrit.

## 2.5. Les grandes étapes de l'élaboration

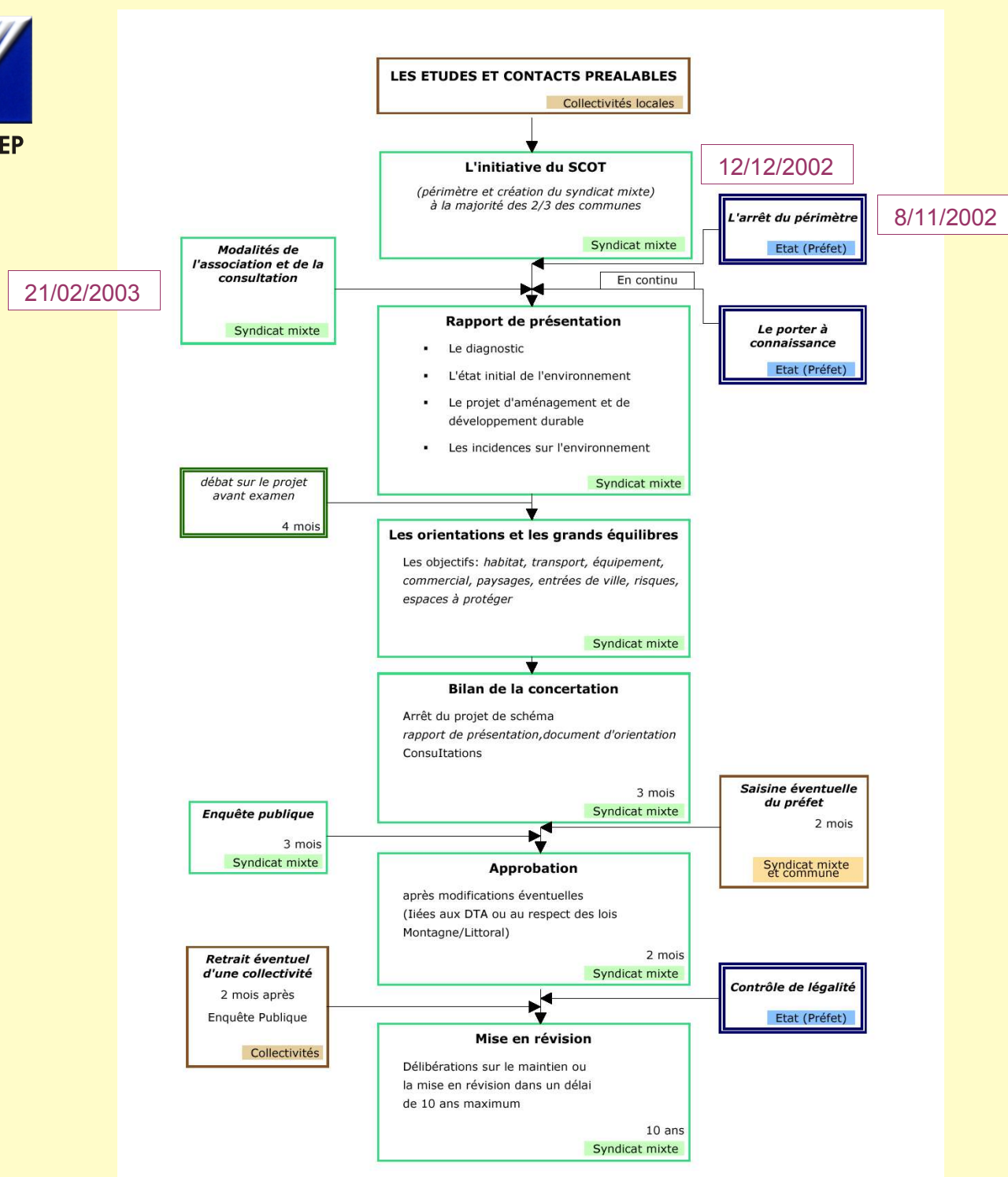
\* Le tableau ci-dessous évoque un ensemble de délais « incontournables » ne reflétant pas la durée réelle d'une telle démarche. Les nécessaires moments de l'échange, de la discussion, des temps d'appropriation, n'y figurent pas par définition.

Sans présager de la durée et à la lumière de l'expérience des SDAU, une telle démarche d'élaboration de SCOT se déroulera sur plusieurs années.

Pour autant, la simultanéité de nombre de projets structurants, démarches de planification stratégique, démarches de projets, l'horizon rapprochée de politiques contractuelles ( volet territorial du contrat de plan) incitent à une certaine rapidité de réalisation que la capitalisation considérable de travaux réalisés sur l'aire, au cours des dernières années, la mise en œuvre d'une ingénierie locale nouvelle (agence d'urbanisme notamment) devrait autoriser, avec toutes les économies d'échelle attenante.

La durée maximale du SCOT est de 10 ans. A cette échéance, il peut être confirmé ou mis en révision après avoir procédé à une analyse des résultats de l'application du schéma (article L122-14). La procédure de mise en compatibilité du SCOT avec un programme local de l'habitat, un plan de déplacement urbain, un document d'urbanisme... a été simplifiée au travers d'une enquête publique conjointe organisée par le syndicat mixte (article L122-16) .





\* Comme le précise l'annexe à la circulaire n° 2001-3 du 18 janvier 2001, « de nombreuses informations qui étaient auparavant données aux collectivités dès le porter à connaissance, en ce qui concerne notamment les objectifs de l'État ou l'appréciation de l'État sur la façon d'appliquer les lois (par ex Littoral et Montagne) pourront plus utilement faire l'objet à l'avenir de discussions avec les élus dans le cadre de l'association de l'État ».

**VAR**



**SDTE/BEP**

Le présent porter à connaissance ne reprend donc pas l'ensemble des éléments que j'aurai à vous faire connaître lors de la phase d'association à venir, pour laquelle je demande à mes services de se mettre pleinement en situation de partenaire du projet local, de capacité d'affirmation et de déclinaison territoriale des enjeux de l'Etat.

\* J'aurai de plus l'occasion de vous faire connaître mon avis sur le projet de schéma de cohérence territorial arrêté conformément aux dispositions de l'article L 122-8 du code de l'urbanisme.

Enfin j'aurai à m'exprimer lors du contrôle de légalité sur la base du document approuvé.

\* \* \*

*Sans aucune prétention d'exhaustivité, les différents éléments évoqués ci-dessus me semblent pouvoir utilement être pris en compte dans la démarche d'élaboration du SCOT de l'aire toulonnaise et ce dès les phases préalables de définition des programmes d'études.*



### **.III.**

## **Les éléments de portée juridique s'imposant au SCOT et au territoire**



Un ensemble de dispositions législatives, réglementaires, de dispositions ayant une valeur de servitudes de projets d'intérêt général s'imposent au territoire d'assiette et au SCOT de l'aire Toulonnaise





## 3.1. Les prescriptions nationales de nature législative et réglementaire

### 3.1.1. La Loi SRU – L 121-1

Les articles L 121-1 et L 110 du Code de l'Urbanisme définissent la portée du développement durable pour les documents d'urbanisme, notamment les directives territoriales d'aménagement, les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme ou les cartes communales qui doivent respecter les principes suivants :

« **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** ... »

« **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 »

« **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 »

L'État se porte garant des principes énoncés aux articles L 110 et L121-1 du code de l'urbanisme

\* Comme pour l'ensemble du territoire national le SCOT doit respecter les principes de L110 et du L121-1 du code de l'urbanisme.

### 3.1.2. Les lois de protection des sites et monuments

De nombreux sites et monuments sont recensés dans le périmètre du SCOT, révélant en cela une richesse patrimoniale importante, que ce soit au titre des sites naturels et paysagers, des sites urbains ou des monuments. Leur prise en compte, dans le cadre du SCOT, constitue un enjeu important. Ils sont régis par



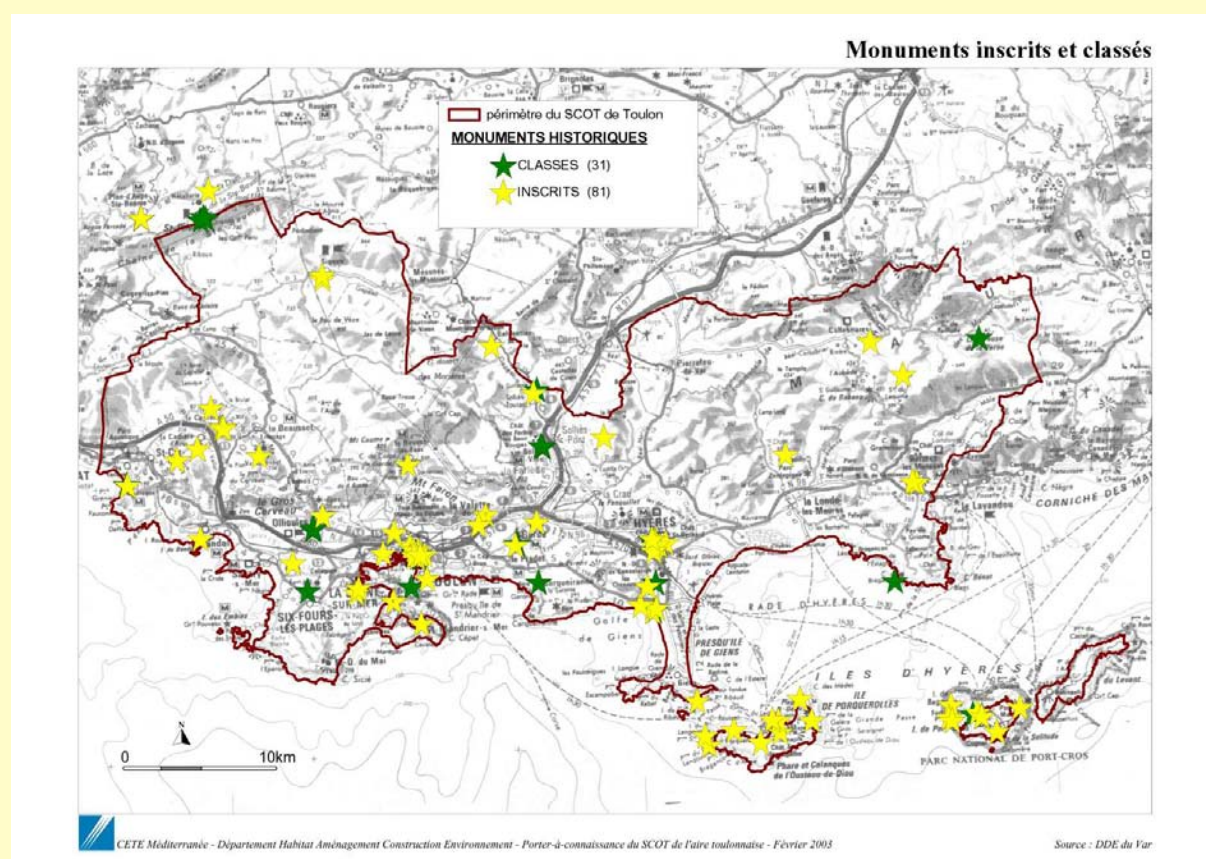
des protections spécifiques (loi du 31/12/1913 sur les monuments, loi du 02/05/1930 sur les sites, loi du 07/01/1983 instituant les ZPPAUP).

Un contexte législatif qui a connu une évolution récente avec la loi du 27 février 2002, relative au renforcement de la démocratie de proximité, prévoit, au travers de son article 111 et sous un aspect expérimental (durée maximale de 3 ans), de nouvelles compétences des collectivités en matière de protection du patrimoine, concernant l'inventaire des monuments historiques à protéger, les modalités de leur classement ou les autorisations de travaux.

Les conventions régissant ce transfert de compétences et les modalités de leur application doivent être signées entre l'État et les collectivités intéressées.

### 3.1.2.1. Loi sur la protection des monuments historiques (31 décembre 1913)

Cette loi s'attache à la protection et la préservation des immeubles présentant du point de vue de l'histoire ou de l'art un intérêt public. On distingue les monuments classés des monuments inscrits à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques.



**Les monuments inscrits** sont au nombre de 58 et se localisent sur 20 des 30 communes du SCOT, puisant dans le patrimoine architectural civil et militaire, archéologique...



Communes	Monument	Époque	Situation	Inscription
Bandol	Église Saint-François de Salles	XVIII siècle	Centre-ville	23/08/1990
Belgentier	Église Notre-Dame de l'Assomption	XVII-XVIII siècle	Dans le village	18/06/1987
Bormes-les-Mimosas	Chapelle Saint-François de Paule	XVI siècle		11/04/1963
Bormes-les-Mimosas	Château des seigneurs de Foz	XII-XIII-XIV siècle	Restes du château	12/01/1931
Bormes-les-Mimosas	Église Saint-Trophyme	XVIII siècle		21/11/1973
Collobrières	Église Saint-Pons	XII-XIV siècle	Ruines dans le village	21/11/1975
Collobrières	Menhirs de la ferme Lambert	Préhistoire	3 km sud-est du village	22/02/1988
Hyères	Batterie de Port-Man	XVIII siècle	Port-Cros	12/02/1947
Hyères	Batterie des Mèdes	XIX siècle	Porquerolles	20/01/1989
Hyères	Batterie du Bon Renaud	XIX siècle	Porquerolles	20/01/1989
Hyères	Batterie du Lequin	XVIII-XIX siècle	Porquerolles	20/01/1989
Hyères	Batterie du Pradeau	XVII-XIX siècle	Giens	21/07/1989
Hyères	Château Sainte-Agathe	XVI-XIX siècle	Porquerolles	14/12/1927
Hyères	Domaine de San Salvador	XIX-XX siècle	Almanarre	23/08/1990
Hyères	Eglise Saint-Pierre de l'Almanarre	XI-XV siècle	Almanarre	31/03/1926
Hyères	Fort de la Repentance	XIX siècle	Porquerolles	20/01/1989
Hyères	Fort de l'Éminence	XIX siècle	Port-Cros	20/01/1989
Hyères	Fort de l'Estissac	XVII-XVIII siècle	Port-Cros	12/02/1947
Hyères	Fort du Grand Langoustier	XVII siècle	Porquerolles	20/01/1989
Hyères	Fort du Petit Langoustier	XVII siècle	Porquerolles	20/01/1989
Hyères	Fortin de la Vigie	XIX siècle	Port-Cros	12/02/1947
Hyères	Fortin de l'Alicastre	XVII siècle	Porquerolles	14/12/1927
Hyères	Fortins nord, sud et est	XVIII-XIX siècle	Bagaud	20/01/1989



Communes	Monument	Époque	Situation	Inscription
Hyères	Maison Le Plantier de Costebelle	XIX siècle	Costebelle	26/12/1976
Hyères	Ouvrage du Galeasson	XIX siècle	Porquerolles	20/01/1989
Hyères	Remparts	Antiquité	Almanarre	31/03/1926
La Cadière-d'Azur	Chapelle Saint-Come et Saint-Damien	V-XI-XIX siècle	2km sud-ouest village	13/04/1981
La Cadière-d'Azur	Fontaine Saint-Jean	XVI siècle	500 m sud village	10/06/1975
La Garde	Chapelle Saint-Charles Borromée	XIX siècle	2 km nord-est du village	02/12/1988
La Garde	Oratoire	XVIII siècle	Chemin d'accès chapelle ND	05/01/1925
La Londe-les-Maures	Dolmen de Gauttobry	Préhistoire	4 km nord du village	22/02/1988
La Seyne-sur-Mer	Église ND du Bon Voyage	XVII-XIX siècle	Dans le village	02/12/1988
La Seyne-sur-Mer	Fort de Balaguiér	XVII-XVIII-XIX siècle	2 km à l'est du village	17/03/1975
La Seyne-sur-Mer	Pont levant	XX siècle	Sur le port	03/11/1987
Le Beausset	Chapelle ND de Beauvoir	XII-XIX siècle	1,5 km au sud du village	20/02/1970
Le Castellet	Château	XII-XVIII siècle	Façade du château, à coté de l'église	06/07/1939
Le Castellet	Église Saint-Clair	XII-XVIII siècle		06/07/1939
Le Castellet	Oratoire triangulaire Sainte-Anne	XVI siècle	Domaine de la Tour du Bon	09/11/1939
Le Castellet	Remparts et leurs deux portes	XII-XIV-XVII siècle	Restes avec "Grand Portail" et "Portalet"	06/07/1939
Le Revest-les-Eaux	Tour	XIV-XIX siècle	Village (horloge XIX)	10/01/1964
Ollioules	Oppidum Celto-Ligure	VII-I siècle av. JC	1 km au nord du village (La Courtine)	31/01/1949
Saint-Cyr-sur-Mer	Vestiges archéologiques	Antiquité		03/11/1952
Saint-Cyr-sur-Mer	Vestiges villa romaine	Antiquité	Ouest CVO 8	03/11/1952





Communes	Monument	Époque	Situation	Inscription
Saint-Mandrier	Chapelle Saint-Louis	XIX siècle	Chapelle de l'ancien hôpital du Lazaret, à l'est du village	10/05/1990
Signes	Eglise Saint-Pierre	XIII-XV-XVIII siècle	Dans le village	28/07/1975
Signes	Fontaine	XVI siècle	Place du marché	24/02/1926
Six-Fours-les-plages	Chapelle ND de la Pépiole	V-XI siècle	3 km au nord du village	30/01/1967
Solliès-Pont	Four à Cade des pousselons	XX siècle (1914)	4 km à l'est du village	01/10/1994
Solliès-Toucas	Vestiges de l'enceinte de l'oppidum	Antiquité	1,5 km au nord du village (Castellas Sud)	06/09/1978
Toulon	Ancien évêché	XVIII siècle	Cours Lafayette	25/07/1991
Toulon	Chapelle de l'hôpital Chalucet et jardin	XVII-XVIII siècle	Rue Chalucet, avenue Gal Leclerc	10/06/1993
Toulon	Fort Saint-Louis	XVII-XVIII siècle	Rade des Vignettes	29/11/1948
Toulon	Pavillon de la Consigne (grille d'entrée)	XVIII siècle	Préfecture maritime	17/09/1943
Toulon	Portail de l'ancienne Comédie	XVIII siècle	Rue Denfert-Rochereau	11/02/1998
Toulon	Porte d'Italie	XVII-XVIII siècle	Place Vallée	30/04/1930
Toulon	Porte Malbousquet	XIX siècle	2,5 km à l'ouest de la vieille ville	19/09/1989
Toulon	Statue avec niche et vasque	XVIII siècle	2 km nord-ouest de la vieille ville	12/10/1973
Toulon	Théâtre - Opéra	XIX siècle		02/12/1988

Le territoire du SCOT compte 20 monuments classés sur 10 communes. Trois de ces monuments relèvent des vestiges antiques, les autres identifiant des éléments marquant de l'histoire architecturale et militaire des lieux pour l'essentiel.



Communes	Monument	Époque	Situation	Classement
Bormes-les-Mimosas	Îlot et fort de Brégançon	XIV-XVIII-XIX siècle	Littoral	25/09/1968
Collobrières	Chartreuse de la Verne	XII-XVII-XVIII siècle	7 km à l'est du village	22/10/1976
Hyères	Partie de l'oppidum de Costebelle	Antiquité	Costebelle	29/09/1958
Hyères	Cité gréco-romaine d'Olbia Pomponiana	Antiquité	Almanarre	23/09/1947
Hyères	Château dit "Fort du moulin"	XVI-XVIII-XIX siècle	Port-Cros	02/03/1954
La Garde	Chapelle romane	XII-XVI siècle	Notre-Dame dans le village	04/08/1916
Le Pradet	Villa l'Artaude	XX siècle (1929-1932)	1 km au sud-est du village	29/12/1987
Ollioules	Eglise Saint-Laurent	XI-XV-XVI-XVII siècle	Dans le village	11/10/1982
Ollioules	Maison	XVIII siècle	20 rue Gambetta	06/12/2000
Six-Fours-les-plages	Église collégiale Saint-Pierre	XI-XII-XVI siècle	1 km au nord du village	liste de 1840
Solliès-Pont	Vestiges de l'enceinte de l'oppidum	Antiquité	2,5 km au nord du village	22/07/1969
Solliès-Ville	Restes du château de Forbin	XII siècle	Dans le village	22/06/1920
Solliès-Ville	Église Saint-Michel l'Archange	XII-XVI-XVII siècle	Dans le village	liste de 1846
Toulon	Cathédrale Sainte-Marie de la Sed	XI-XVII-XVIII siècle	Rue Émile Zola	14/11/1997
Toulon	Église Saint-François de Paule	XVIII siècle	Rue de la République	19/05/1942
Toulon	Église Saint-Louis	XVIII siècle	Rue louis Jourdan	22/03/1946
Toulon	Porte principale de l'Arsenal	XVIII siècle	Arsenal	04/05/1910
Toulon	Porte de l'ancien hôpital maritime	XVII siècle	Ancienne corderie	15/04/1911
Toulon	Cariatides de P. Puget	XVII siècle	Place du Carré du port	09/05/1914
Toulon	Fort de la Grosse Tour	XVI-XVII siècle	Mourillon	11/04/1947



### 3.1.2.2. Loi sur la protection des sites majeurs (2 mai 1930)

La loi du 2 mai 1930 organise la protection des monuments naturels et des sites dont le caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque est avéré.

Limitée à l'origine à des sites ponctuels tels que cascades et rochers, arbres monumentaux, chapelles, sources et cavernes, l'application de la loi du 2 mai 1930 s'est étendue à de vastes espaces formant un ensemble cohérent sur le plan paysager tels que villages, forêts, vallées, gorges et massifs montagneux.

Elle retient deux niveaux de servitudes :

#### **Sites inscrits<sup>13</sup>**

Quatorze sites inscrits sont recensés dans l'aire toulonnaise dont certains situés en marge de sites classés.

C'est le cas au sud du Mont Faron et à l'est du Cap Bénat (Cap de Bormes).

La presqu'île et les îles de Giens sont en sites inscrits, de même qu'un ancien village de Pêcheurs, aux abords du quartier Sainte-Marguerite, entre Toulon et le Pradet.

A l'ouest, la crête du massif de la Sainte Baume est en site inscrit.

Communes	Dénomination du site	Date de l'inscription
Bormes-les-Mimosas	Village et ses abords	12/02/1962
Bormes-les-Mimosas	Cap de Bormes	18/12/1970 03/07/1942 09/07/1943
Carqueiranne	Oratoire et les trois pins	25/04/1938
Hyères	Île de Bagaud	13/06/1949
Hyères	Presqu'île de Giens et ses abords	23/06/1974
La Garde	Terre Promise	05/07/1935
Le Castellet	Village et ses abords	28/10/1960
Pierrefeu	Collines de Pierrefeu	10/10/1943
Riboux	La Sainte-Baume	31/07/1945
Saint-Mandrier	Plage de Marégaou	12/07/1948
Toulon	Vallon des Hirondelles	10/03/1947
Toulon	Place d'Armes	02/03/1945
Toulon	Vieille darse et ses abords	27/11/1939
Toulon	Collines du Mont Faron	10/03/47

<sup>13</sup> Les sites inscrits ne permettent pas une protection totale des sites, en n'interdisant pas de nouvelles constructions ou de nouveaux aménagements (l'ABF ne donne qu'un avis).



## Sites classés<sup>14</sup>

Sur le territoire du SCOT, on recense une trentaine de sites classés, dont sept de grande étendue, pouvant concerner plusieurs communes :

Communes	Dénomination du site	Surface du site (ha)	Date du classement
Hyères	Île de Port Cros*	622	17/03/1930 25/04/1930 24/06/1954
La Londe-les-Maures, Bormes-les-Mimosas	Cap Benat et DPM correspondant	2239	22/02/1988
Hyères	Iles : Porquerolles, Petit Langoustier, Gros Sraignet et petit Sraignet	2910	05/05/1988
La Seyne-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages	Cap Sicié et ses abords	1508	20/06/1989
Toulon	Mont Faron	794	01/02/1991
Evenos, Ollioules, Toulon	Massif du Baou de Quatre Aures, gorges d'Ollioules, barre des Aiguilles	1504	20/03/1992
Bandol, Saint-Cyr-sur-Mer	Littoral Naturel et collines avoisinantes	629	06/05/1995 01/04/1997

\* Parc National

Les autres sites classés ponctuels sont au nombre d'une vingtaine et d'étendue moins importante. Les obligations restent cependant identiques :

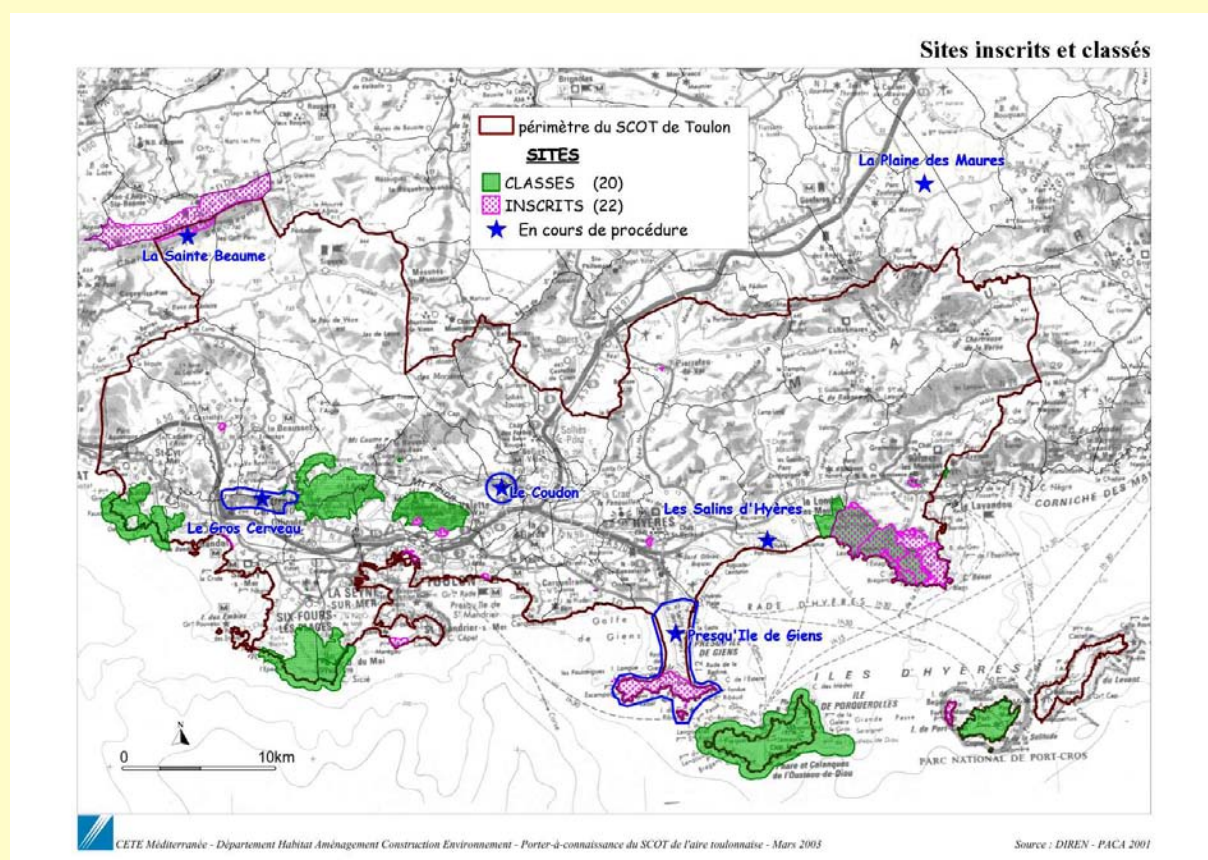
Communes	Dénomination du site	Date du classement
Bormes-les-Mimosas	Îlot et fort de Brégançon	27/12/1924
Bormes-les-Mimosas	Vieux château dit Le Couvent et son enclos	18/01/1926
Bormes-les-Mimosas	Chapelle Saint-François de Paule, jardin, cimetière	13/07/1926
Bormes-les-Mimosas	Chapelle ND de Constance et son plateau	13/07/1926
Carqueiranne	Site des pins penchés	27/07/1938
Carqueiranne	Église paroissiale, esplanade, presbytère et arbres	12/03/1941

<sup>14</sup> Tout aménagement, de quelque nature que ce soit, entraîne la saisine de la commission départementale des sites, voire de la commission supérieure des sites, qui donne un avis au ministre de la culture pour autoriser ou non le-dit aménagement.





Communes	Dénomination du site	Date du classement
Evenos	Blocs de grès siliceux et arbres au lieu-dit La Toulosanne	03/11/1931
Hyères	Batterie de la Tour Fondue, rocher et terrasses	29/03/1939
Hyères	Rocher de la batterie du Pradeau	29/03/1939
Le Revest-les-Eaux	Pigeonnier féodal et ses abords	08/06/1937
Six-Fours-les-plages	ND du Mai et la tour du guet	20/06/1989
Six-Fours-les-plages	Terrasse et arbres devant l'église Saint-Pierre	14/02/1944





SDTE/BEP

### **3.1.2.3. Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP)**

**La loi n°83-8 du 7 janvier 1983, relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État**, institue, au travers de ses articles 69 à 72, la définition de ZPPAUP, généralement autour de monuments classés faisant l'objet d'une protection au titre de la loi du 31 décembre 1913. Le décret 84-304 a fixé les modalités d'application de la présente loi.

Ce texte a été complété par la loi n° 97-179, relative à l'instruction des autorisations de travaux dans le champ de visibilité des édifices classés ou inscrits et dans les secteurs sauvegardés.

La vocation de ces zones est de mieux prendre en compte la protection d'ensembles patrimoniaux, en intégrant les espaces de covisibilité. Les zones ainsi définies se substituent pour les monuments historiques classés aux périmètres institués par la loi de 1913<sup>15</sup>.

Dans le périmètre du SCOT, on recense trois ZPPAUP, concernant des sites urbanisés :

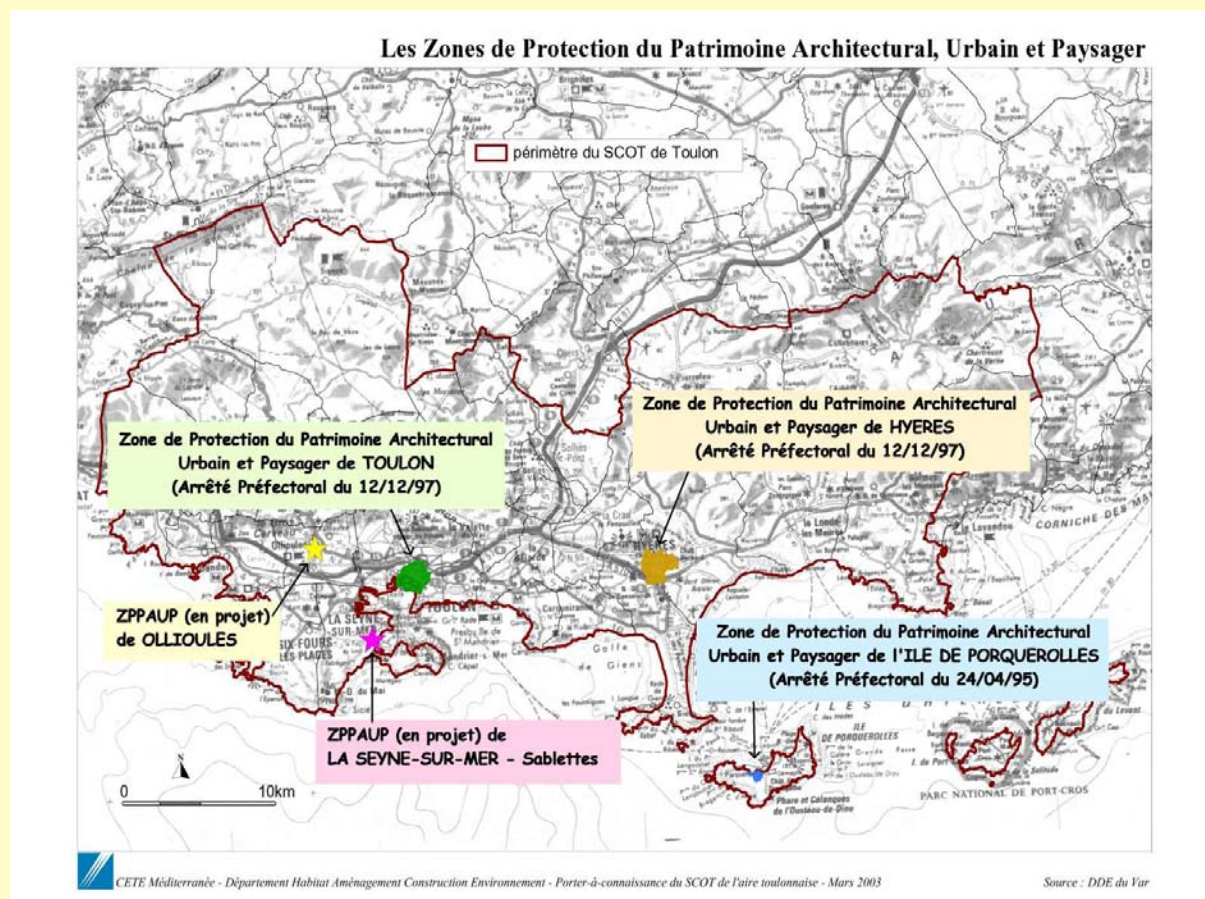
- . ZPPAUP du centre ancien et d'une partie de la rade de Toulon (arrêté du 12/12/1997), en cours de révision ;
- . ZPPAUP d'Hyères (12/12/1997) ;
- . ZPPAUP de la partie urbanisée de l'île de Porquerolles (arrêté du 24/04/1995)

Une quatrième ZPPAUP est en projet dans la commune de la Seyne (étude en cours). Elle concerne l'ancienne station climatique de Michel Pacha à Tamaris et le village des Sablettes.

Au titre des lois spécifiques, liées à l'architecture, il convient de rappeler la prise en compte aussi de la loi n°77-2 du 3 Janvier 1977 sur l'architecture qui fixe un certain nombre de prérogatives pour l'intervention des architectes.

---

<sup>15</sup> Les projets d'aménagements à l'intérieur de ces zones sont de fait soumis à autorisation des services compétents.



### 3.1.3. Les lois sur l'archéologie

Sur le territoire du SCOT, des « zones archéologiques », créées au titre du décret n°2002-89 du 16 Janvier 2002, sont à prendre en compte dans les projets d'aménagement. Le Service Régional de l'Archéologie indiquera dans une réponse spécifique toutes les informations à prendre en considération sur le territoire intercommunal.

Les lois régissant ce domaine sont au nombre de deux :

- Loi du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques
- Loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive, décret n°2002-89 du 16 janvier 2002



SDTE/BEP

### 3.1.4. Les lois de protection de la nature

La loi de 1976 sur la protection de la nature a engagé un vaste processus de reconnaissance et d'identification des territoires de valeur écologique. Il en a découlé des inventaires régionaux de type ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique), réglementairement non opposables mais traduisant bien les potentialités en jeu.

Les directives européennes « oiseaux » de 1979 et « habitats » de 1992 ont suscitées quant à elles des inventaires devant aboutir à l'identification des espaces constituant le réseau Natura 2000.

Ces inventaires renseignent sur la présence d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire (sites éligibles au titre de la directive habitats et zones d'importance pour la conservation des oiseaux).

Après concertation avec les collectivités territoriales concernées, des propositions de sites d'intérêt communautaire (PSIC) et des propositions de zones de protection spéciale (ZPS) ont été transmises à la commission européenne.

L'adoption de ces propositions est actée par arrêté ministériel. Elles sont alors respectivement désignées en tant que zone spéciale de conservation (ZSC) et zone de protection spéciale (ZPS)

Les sites éligibles et les propositions sont indiqués dans les informations utiles.

En date du 30 octobre 2002, les îles d'Hyères ont fait l'objet d'un arrêté interministériel (défense et écologie) identifiant ce territoire sous l'appellation « site Natura 2000 des îles d'Hyères » et pour lequel on identifie une zone de protection spéciale FR 9310020. Ce site représente une surface de plus de 2 400 ha.

Le SCOT doit prendre en compte les objectifs conservatoires de ce site.

\* \* \* \*

*Ces espaces identifiés pour leur richesse écologiques contribuent à l'attractivité de l'aire toulonnaise et sont de fait à prendre en compte dans le cadre des développements urbains et économiques. Ils doivent faire l'objet d'une politique locale de protection-valorisation, permettant en cela leur conservation tout en leur assurant une fonction environnementale et sociale.*





### 3.1.5. La loi sur les paysages

Morphologie du territoire, milieux naturels, patrimoine bâti, architectural, mode d'urbanisation et de valorisation du territoire façonnent une identité paysagère de l'aire toulonnaise.

Une identité faite de diversité. Diversité de grandes unités paysagères, diversité des éléments composant chacune d'elle.

Les enjeux de présentation des grands massifs, Sainte Baume, Maures, ..., des « veines agricoles », côtoient ceux du renouvellement urbain, de la reconquête des espaces publics et plus globalement de la qualité des formes urbaines, de la maîtrise de l'urbanisation le long des réseaux de communication structurants, de la requalification des entrées de ville.

Le territoire ne dispose à ce jour d'aucune directive paysagère au sens de la loi du 8 janvier 1993. Une démarche de charte paysagère est actuellement engagée à l'initiative du Conseil Général du Var.

Le territoire de l'aire toulonnaise peut être lu au travers de dix grandes unités paysagères.

1. **La plaine de Toulon**, entre le littoral et le Mont Faron, est limitée à l'est par la plaine littorale et intègre à l'ouest la plaine d'Ollioule. On peut considérer cet ensemble jusqu'au cap Sicié.

*C'est une unité essentiellement urbaine*

2. **Le bassin de Saint-Cyr** intègre depuis Sanary jusqu'aux Bouches-du-Rhône l'ensemble des petites baies et plaines côtières, entrecoupées de collines adoucies et fermé au nord par la barre de Castillon

*Cette unité se caractérise par une géographie de plaine où alternent espaces agricoles, boisements et zones urbanisées à caractère résidentiel*

3. **Le massif nord toulonnais** regroupe l'ensemble du relief depuis le Mont Faron jusqu'au Gapeau au nord, intégrant la barre de Castillon et le plateau de Signes.

*La topographie dominante caractérise cette unité*

4. **Le massif de la Sainte Baume** constitue une unité paysagère importante en limite de l'aire étudiée.

*Jouant le rôle de limite de l'aire toulonnaise, cette unité est déterminée par sa topographie dominante*

5. **La vallée amont du Gapeau** peut être considérée en tant qu'unité paysagère, servant par ailleurs de limite avec l'arrière pays toulonnais.

*Encaissée entre le massif nord toulonnais et la plaine de l'Issole, cette unité paysagère est fortement contrainte*

6. **La plaine de l'Issole** est une unité paysagère orientée naturellement vers le nord, cernée par différents massifs.



*Cette vaste plaine agricole haute est séparée du bassin toulonnais par la barre de Cuers et le massif nord toulonnais*

7. **La barre de Cuers** et son prolongement (barre de Rocbaron) marquent la limite avec la dépression permienne au sud-est.

*Ce relief essentiellement boisé constitue une limite physique forte*

8. **La dépression permienne** constitue une des plus importantes unités paysagères locales dans la mesure où elle oriente fortement toute l'organisation du territoire.

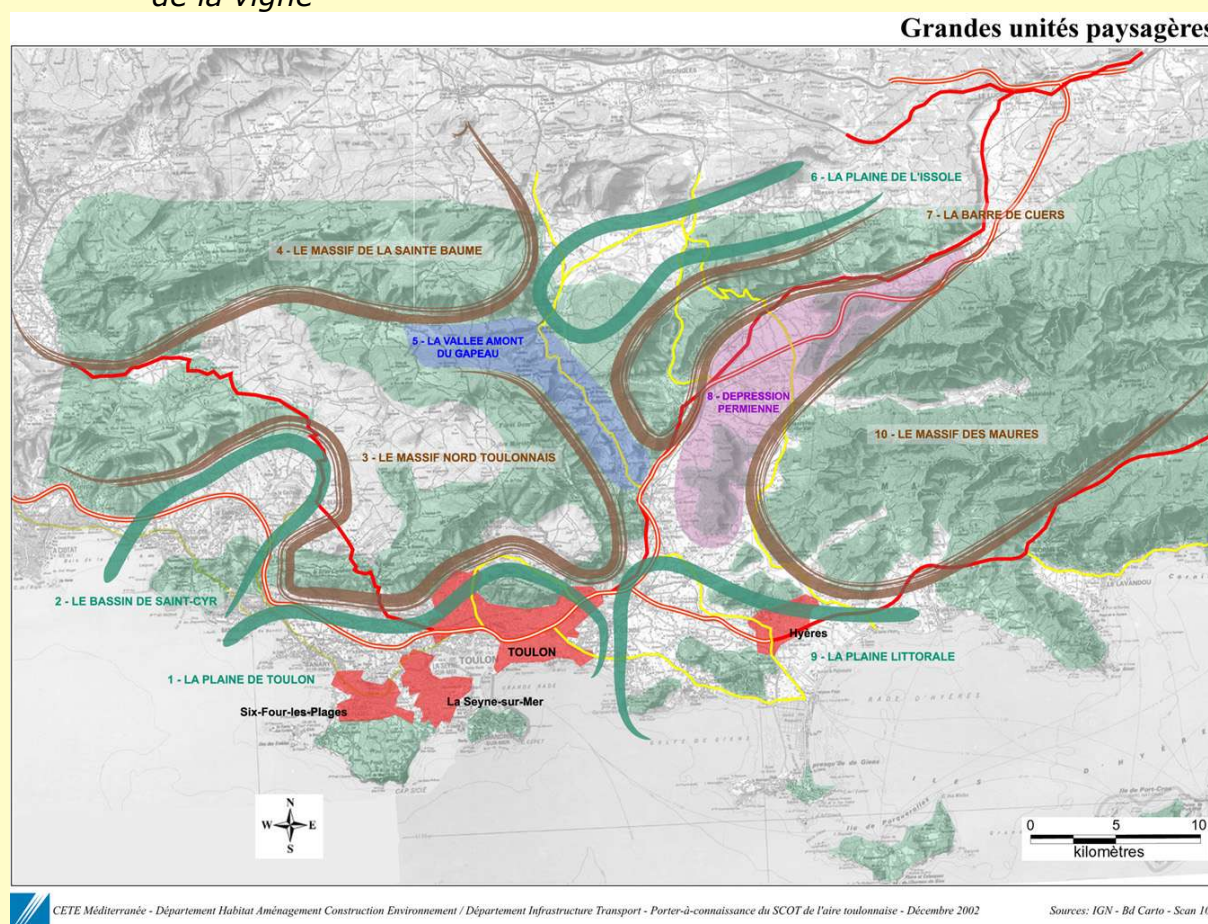
*Le caractère agricole est dominant pour cette unité de fond de vallée*

9. **La plaine littorale**, dans le prolongement de la dépression permienne, s'en différencie par la proximité maritime et la traversée du Gapeau. La presqu'île de Giens n'en est qu'un prolongement fragile, avec un relief relictuel.

*Cette unité est caractérisée par l'entremêlement d'espaces urbanisés (Hyères) avec des boisements relictuels et toutes sortes de types de cultures et d'espaces naturels*

10. **Le massif des Maures**, à l'est, marque le passage dans la Provence cristalline.

*Vaste massif essentiellement boisé, entrecoupé de vallons accueillant de la vigne*





**La loi n° 93-24 du 8 janvier 1993** sur la protection et la mise en valeur des paysages et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquêtes publiques fixe un certain nombre de règles en matière de protection des paysages, en partie modifiées par l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000.

Le décret n° 94-283 du 11 avril 1994 définit les modalités de préservation des paysages et de maîtrise de leur évolution au moyen de directive paysagère.

Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L. 145-7 du code de l'urbanisme. En l'absence de ces documents, sur l'aire toulonnaise, le SCOT doit être compatible avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral des articles L. 145-1 et suivants et L. 146-1 et suivants du code de l'urbanisme.

### Entrées de ville

L'aménagement autour des grandes infrastructures routières constitue un réel souci de traitement paysager qui s'est traduit par la rédaction d'un texte intégré dans la loi n° 95-101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Ces prescriptions doivent être prises en compte de manière pratique dans les « plans locaux d'urbanisme » mais rien n'interdit que les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale prenne en compte cette problématique.

La préservation des paysages s'appuiera de fait essentiellement sur l'existence de sites classés / inscrits, sur le respect des prescriptions de la loi Littoral ainsi que sur la prise en compte des risques naturels.

## **3.1.6. La loi d'orientation agricole**

L'espace agricole représente encore une superficie importante dans l'aire toulonnaise (17% du territoire, soit 22 000 ha en 2000). Il se situe le plus souvent au cœur de la trame urbaine, subissant de ce fait une forte pression. Élément à part entière de la composition urbaine, il joue le plus souvent un rôle fondamental de coupures d'urbanisation, y compris sur le linéaire littoral.

Le développement de productions à forte valeur ajoutée constitue un facteur important de sa pérennité. Pour autant, la préservation de l'assiette foncière devenue difficile, et ces vingt dernières années le développement urbain s'est fait principalement au détriment de l'espace agricole.

Viticulture et Floriculture constituent deux activités majeures, représentant les 4/5 du chiffre d'affaires de la filière<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> La floriculture, d'installation récente aux alentours d'Hyères (moins de 50 ans, reconversion de maraîchers), constitue une activité importante au niveau économique occupant encore plus de 1 000 ha (460 ha sous serres) pour environ 1 000 exploitations. Au niveau national, cette production représente près de 40% de l'activité « fleurs coupées ». Parmi les espèces cultivées, la rose représente l'espèce la plus cultivée avec près de 30% de cette activité.



Concernant la viticulture, l'ensemble de l'aire est susceptible d'être plantée pour faire des vins régionaux ou des vins de pays. Sur un plan qualitatif, trois zones d'Appellation d'Origine Contrôlée sont référencées, le Bandol, les coteaux varois et les côtes de Provence<sup>17</sup>, sur des milliers d'hectares...

Outre l'aspect humain et économique, l'existence de ces vignobles contribue au maintien d'espaces ruraux à forte valeur paysagère et patrimoniale et aussi à la valorisation « touristique » du territoire.

---

Notons aussi l'existence du premier marché aux fleurs français à Hyères (hors M.I.N.) permettant la commercialisation de la production.

La cession de terrains horticoles au profit de terrains constructibles au fur et à mesure d'opportunités, outre l'aspect irrémédiable de l'occupation du sol, peut constituer un facteur de fragilisation de toute la filière horticole sur le long terme pour aboutir peut-être à sa disparition. Dans ce cadre, aucune cession n'est innocente.

#### <sup>17</sup> Vignobles de Bandol

Cette célèbre appellation s'étend sur un petit territoire d'un peu plus de 1 410 hectares de vignes et jouit d'un ensoleillement exceptionnel. La prestigieuse appellation "Vins de Bandol" regroupe 53 exploitants indépendants situés sur les communes voisines de Bandol, (La Cadière d'Azur, Le Beausset, Le Castellet, Ollioules, Sainte Anne d'Evenos, Saint Cyr sur Mer et Sanary dans le département du Var aucun domaine n'est situé sur la commune de Bandol).

La volonté des vignerons de « produire peu mais bien » associée aux bonnes conditions du terroir ont contribué à la renommée internationale des vins de Bandol.

Classé en A.O.C. par décret du 11.11.1941.

#### Les coteaux varois

Les coteaux varois couvrent un territoire un peu plus de 1 900 hectares. Cette appellation reconnue depuis 1993 s'étend de Brignoles (au centre du Var) jusqu'à Saint-Maximin (à l'ouest) aux contreforts de la Sainte-Baume, plus précisément à l'intérieur de 28 communes du département du Var.

Barjols, Bras, Brignoles, Brue-Auriac, Camps-la-Soure, La Celle, Châteauvert, Forcalqueiret, Garéoult, Méounes-lès-Montrieux, Nans-les-Pins, Néoules, Ollières, Pontevès, Rocbaron, La Roquebrussanne, Rougiers, Sainte-Anastasie-sur-Issole, Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, Saint-Zacharie, Salernes, Seillons-Source-d'Argens, Signes, Tavernes, Tourves, Le Val, Varages, Villecroze.

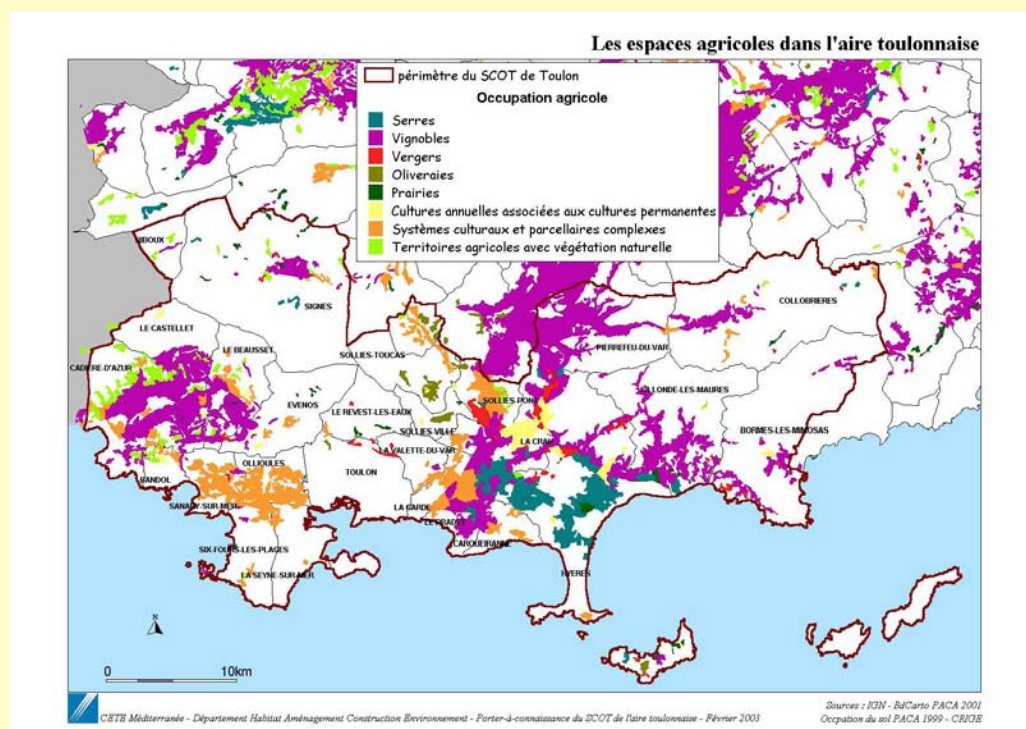
Classé en A.O.C. par décrets des 26.03.1993 et 30.04.2001.

#### Les côtes de Provence

Cette célèbre appellation s'étend sur un territoire immense qui couvre 20.000 hectares de vignes situé à l'intérieur de communes des départements des Alpes maritimes, des Bouches du Rhône et du Var. Il comprend l'arrière pays varois à partir du Luc jusqu'à l'Estérel, la bordure Méditerranéenne depuis Hyères, jusqu'à Fréjus en passant par Saint-Tropez. Classé en A.O.C. par décret du 24.10.1977, modifié par celui du 23.11.2001

Les vignobles de Bandol, malgré une production à forte valeur ajoutée, peuvent être soumis à une forte pression pour la vente au profit de zones urbanisées. Outre l'aspect humain et économique, l'existence de ces vignobles contribue au maintien d'espaces ruraux à forte valeur paysagère et patrimoniale qu'il est important de maintenir. Cette présence contribue elle aussi à la valorisation « touristique » du var, image qu'il serait regrettable de voir disparaître.





**La loi n° 99-574 du 9 juillet 1999**, dite loi d'orientation agricole, fixe les orientations au niveau national en matière de maintien et de pérennisation de l'agriculture, en liaison avec le souci environnemental et social.

La limitation du développement urbain au détriment des zones agricoles est recherchée par ailleurs, avec un souci de gestion que l'on retrouve dans l'article L112-1 du code rural. Dans chaque département, un document de gestion de l'espace agricole et forestier doit être établi et approuvé par l'autorité administrative. La réalisation de documents d'urbanisme est soumise à l'examen de ce document.

\* Les zones agricoles présentant un intérêt soit pour leur qualité de production, soit du fait de leur situation géographique peuvent faire l'objet d'un classement en tant que zones agricoles protégées (arrêté préfectoral). Le changement de destination de ces zones, remettant en cause le potentiel agronomique, biologique ou économique doit être motivé et entériné par le préfet (article L112-2 du code rural), sauf dans le cas d'une autorisation au titre du code de l'Urbanisme (POS/PLU approuvé).

\* D'une façon générale les documents d'urbanisme étudiés qui prévoient une réduction des espaces agricoles ou forestiers doivent faire l'objet d'un avis de la part de la chambre d'agriculture et de l'institut des appellations d'origine, tel que le prévoit l'article L112-3 du code rural :

*« Les schémas directeurs, les plans d'occupation des sols ou les documents d'urbanisme en tenant lieu et les documents relatifs au schéma départemental des carrières prévoyant une réduction des espaces agricoles ou forestiers ne peuvent être rendus publics ou approuvés qu'après avis de la chambre d'agriculture, de l'Institut national des appellations d'origine dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, du centre régional de la*



propriété forestière. Il en va de même en cas de révision ou de modification de ces documents.

Ces avis sont rendus dans un délai de deux mois à compter de la saisine. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, l'avis est réputé favorable. Ces dispositions s'appliquent aux opérations d'aménagement dont l'enquête publique n'a pas encore été prescrite à la date de publication de la loi no 99-574 du 9 juillet 1999 d'orientation agricole. »

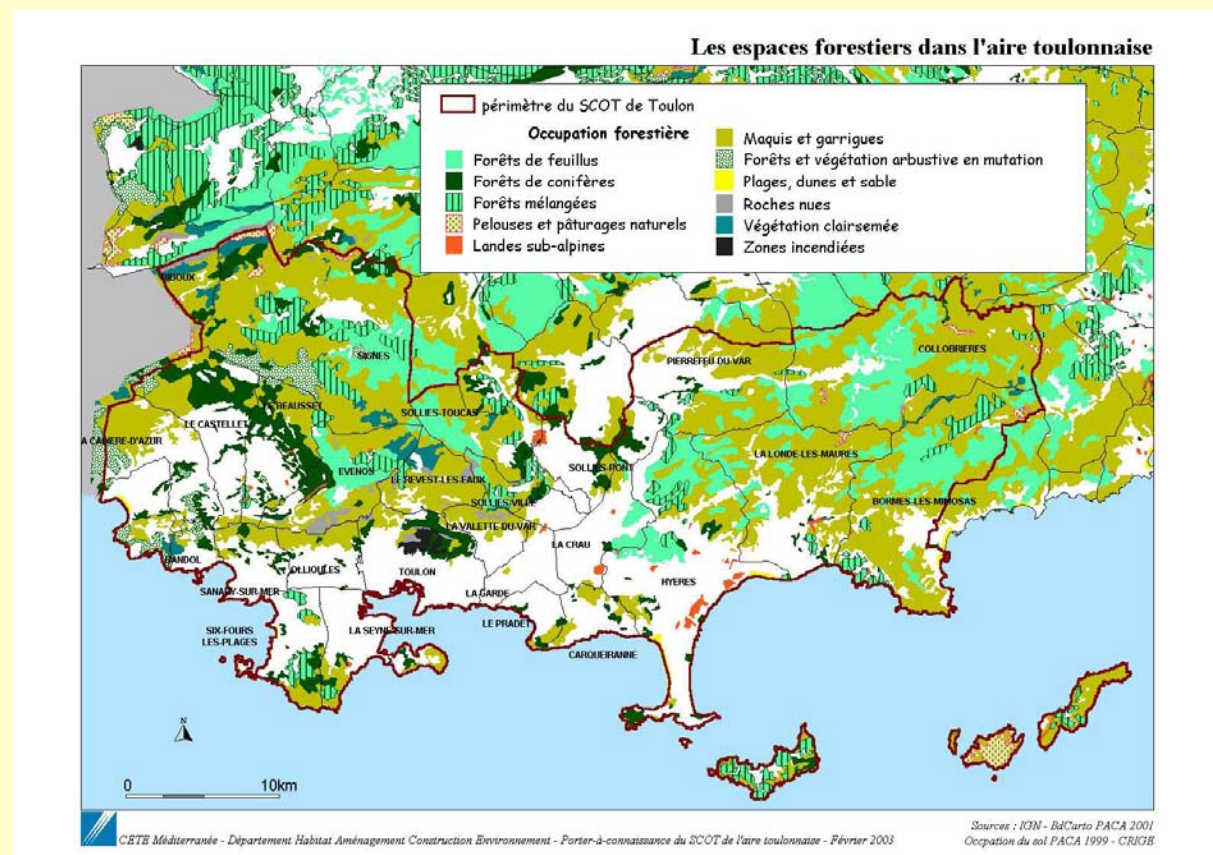
### 3.1.7. La loi d'orientation sur la forêt

Comme l'ensemble du Var, l'aire toulonnaise est fortement boisée. La forêt couvre environ 40% du territoire du SCOT.

Un boisement reconnu moins pour sa valeur économique directe, que pour ses fonctions écologiques et paysagères, elles-mêmes concourant à l'attractivité d'ensemble de l'aire.

Pour autant, l'aire du SCOT, intègre l'extrémité Ouest du Massif des Maures, au droit des communes de Collobrières, Bormes les Mimosas, support d'activités de production (châtaigneraies, chênes liège,...)

Si la superficie boisée ne connaît que peu d'évolution, voir progresse au détriment des espaces agricoles, la qualité des milieux forestiers est elle plus durement altérée. Fréquence des incendies, intensification des fréquentations humaines, morcellement imputable au développement d'un habitat diffus, altération et artificialisation des cours d'eau, en sont autant de causes.





Des forêts et grands massifs qui participent aussi directement à la composition urbaine.

Encore à forte dominante privée, les grands massifs bénéficient aujourd'hui de nombre de protections au titre de la préservation des sites.

Globalement, l'espace forestier est ici en attente de politiques de gestion destinées à assurer sa pérennité.

**La loi 2001-602 du 09 Juillet 2001** d'orientation sur la forêt s'attache elle aussi à promouvoir le développement durable au travers de la mise en valeur des domaines forestiers. L'article 1 de la loi est intégré sous la forme des articles L1 à L14 du livre Ier du code forestier.

*« La mise en valeur et la protection des forêts sont reconnues d'intérêt général. La politique forestière prend en compte les fonctions économique, environnementale et sociale des forêts et participe à l'aménagement du territoire, en vue d'un développement durable. Elle a pour objet d'assurer la gestion durable des forêts et de leurs ressources naturelles, de développer la qualification des emplois en vue de leur pérennisation, de renforcer la compétitivité de la filière de production forestière, de récolte et de valorisation du bois et des autres produits forestiers et de satisfaire les demandes sociales relatives à la forêt.*

*La gestion durable des forêts garantit leur diversité biologique, leur productivité, leur capacité de régénération, leur vitalité et leur capacité à satisfaire, actuellement et pour l'avenir, les fonctions économique, écologique et sociale pertinentes, aux niveaux local, national et international, sans causer de préjudices à d'autres écosystèmes ...»*

Dans le même article, il est indiqué que la politique forestière participe d'autres politiques :

*« ... La politique forestière participe à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'autres politiques en matière notamment de développement rural, de défense et de promotion de l'emploi, de lutte contre l'effet de serre, de préservation de la diversité biologique, de protection des sols et des eaux et de prévention des risques naturels. Elle prend en considération les modifications et phénomènes climatiques... »*

Dans l'article L2 du code forestier, il est précisé que *« La politique forestière relève de la compétence de l'État qui en assure la cohérence nationale. Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent passer des contrats avec l'État, notamment dans le cadre des chartes forestières de territoire, en vue de concourir à la mise en oeuvre de cette politique. »*

L'article L12 du code forestier précise les objectifs que peuvent intégrer ces chartes forestières. Sur le département du Var, seul le massif des Maures fait actuellement l'objet d'une telle charte. Ses objectifs concernent en premier lieu la DFCI mais aussi le développement du bois-énergie et de la filière liège. Le





territoire est celui des SIVOM du pays des Maures et du Centre-Var, principaux acteurs.

Les autres massifs, à forte dominante de propriétaires privés, ne font pas l'objet encore de schémas régionaux d'aménagement ou de gestion. Les seuls éléments disponibles concernent, au niveau régional, les Orientations régionales forestières.

Dans le chapitre III de la loi, concernant les dispositions relatives à la prévention des incendies de forêt, les articles L321-3 et suivants du code forestier sont intégrés en vue de prévoir les obligations en matière de lutte contre les incendies.

### 3.1.8. La loi littoral

Le littoral continental représente un linéaire de plus de 120 km (hors îles). Treize communes littorales couvrent ici une superficie de 494 km<sup>2</sup> équivalentes à 43 % de la superficie du SCOT de l'aire toulonnaise

Ce territoire rassemble l'essentiel du tissu dense de l'agglomération, une part déterminante des grands espaces naturels et patrimoniaux remarquables, mais aussi du tissu économique (industriel, militaire), agricole, au travers de ces espaces de production en haute valeur ajoutée (viticulture AOC, horticulture,...)

Un territoire qui a concentré pour l'essentiel du développement urbain de ces vingt dernières années tant au titre de l'activité permanente que touristique. Les treize communes concernées accueillent aujourd'hui 510000 habitants permanents et quelques 40% de la fréquentation touristique de l'ensemble du département du Var.

La pression urbaine s'y exerce de façon tout aussi importante aujourd'hui sur des espaces, des milieux naturels, de plus en plus morcelés et limités. A l'échelle de l'aire, ne subsistent plus que treize coupures d'urbanisation significatives, et les espaces remarquables doivent faire face à une importante pression de fréquentation. Les interactions entre milieux terrestres et *urbains* sont ici fortes.

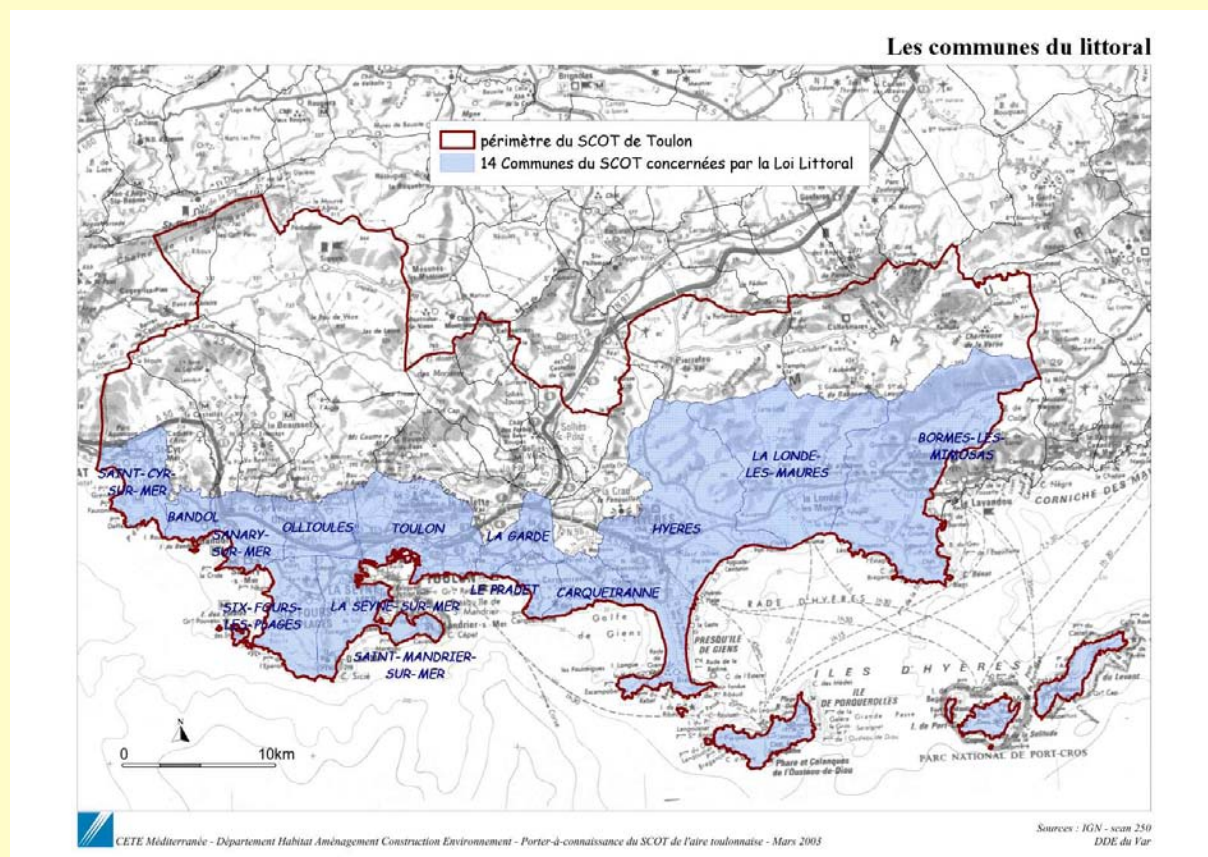
Les dispositions actuelles des documents d'urbanisme dessinent une capacité d'accueil potentielle de population encore considérable, représentant quatre fois le niveau actuel de peuplement.

Quatorze communes du SCOT ont une façade maritime et entrent dans le champ d'application de la loi Littoral. Il s'agit de :

- Saint-Cyr-sur-Mer
- Bandol
- Sanary-sur-Mer
- Six-Fours-les-Plages
- La Seyne-sur-Mer



- Saint-Mandrier-sur-Mer
- Toulon
- Ollioules
- La Garde
- Le Pradet
- Carqueiranne
- Hyères
- La Londe-les-Maures
- Bormes-les-Mimosas



**La loi n° 86-2 du 3 janvier 1986** relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral, complétée par le décret d'application n°89 694 du 20 septembre 1989, fixe les règles et principes régissant l'aménagement du littoral. C'est une loi d'équilibre entre l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. Elle concerne aussi bien le littoral terrestre que le domaine maritime.

Le code de l'urbanisme intègre les dispositions spécifiques de la loi au travers des articles L.146-1 à L.146-9.

Des dispositions qui stipulent principalement:

- le nécessaire respect du principe d'équilibre entre développement et protection, spécifié au titre de l'article L121-1 et L146-2 du code de l'urbanisme au travers des éléments à prendre en compte pour





détermination de la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, et de l'obligation de préservation des espaces naturels présentant le caractère de coupure d'urbanisation. L'étendue de ces coupures devant être suffisante pour permettre leur gestion et assurer leur pérennité. Dispositions valant pour l'ensemble des documents d'urbanisme, et qui enjoignent les collectivités de justifier, de qualifier, de quantifier (dimension, densité) l'ambition d'urbanisation, en prenant en compte :

- la préservation des espaces naturels et milieux mentionnés à l'article L146-6
- la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières, et marines
- des conditions de fréquentations par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés

En outre « dans les espaces urbanisés, ces dispositions ne font pas obstacle à la réalisation des opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi qu'à l'amélioration, l'extension ou la reconstruction des constructions existantes ».

- l'obligation de regrouper l'urbanisation, de procéder à l'extension de l'urbanisation en continuité avec les agglomérations et villages existants ou sous la forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement (L.146-4-1) ;
- la nécessaire extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage, laquelle doit être dûment justifiée et motivée (L. 146-4 II) ;
- l'interdiction en dehors des espaces urbanisés de construire des bâtiments ou des installations dans une bande de 100 m du rivage, cette distance étant comptée à partir de la limite haute du rivage (article L.146-4-III), à l'exception des services publics et des activités économiques exigeant la proximité immédiate de la mer.
- L'interdiction des nouvelles routes de transit localisées à une distance inférieure à 2.000 mètres du rivage (L.146-7) ;
- L'obligation faite aux documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et à l'utilisation des sols de préserver les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques (article L.146-6).

Le SCOT se devra de définir les grandes orientations de l'aménagement du littoral de l'aire toulonnaise, ses grands principes d'organisation et de composition spatiale, de préciser dans une perspective de cohérence d'ensemble les grands équilibres à respecter entre développement et protection de l'environnement.

VAR



SDTE/BEP

S'il n'a pas de vocation directe à préciser les modalités locales d'application de la loi littoral, il peut en revanche contribuer à proposer un cadre :

- \* en qualifiant en termes d'orientations générales, les conditions locales de mise en œuvre de certains de ses concepts et prescriptions ;

- \* en concourant au titre de la définition des espaces et sites à protéger, à l'identification des espaces remarquables, des espaces proches, de la bande des 100 mètres, des coupures d'urbanisation, à la précision des conditions d'une extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage (L 146-4-II)

Une ambition d'autant plus légitime en l'absence de directive territoriale d'aménagement (loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire) et de schéma de mise en valeur de la mer (article 57 de la loi de répartition des compétences du 7 juin 1983, modifiée par l'art 18 de la loi littoral).

### 3.1.9. La loi sur l'eau

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux est institué par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992. Il a pour objet de définir ce que doit être la gestion équilibrée de la ressource en eau sur le bassin, comme le prévoient les articles 2 et 3 de la loi sur l'eau.

Article 2 :

« Les dispositions de la présente loi ont pour objet une gestion équilibrée de la ressource en eau. Cette gestion équilibrée vise à assurer :

- la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides [...],
- la protection contre toute pollution et la restauration de la qualité des eaux [...],
- le développement et la protection de la ressource en eau,
- la valorisation de l'eau comme ressource économique et la répartition de cette ressource de manière à satisfaire ou à concilier, lors des différents usages, activités ou travaux, les exigences :
- de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile et de l'alimentation en eau potable de la population,
- de la conservation et du libre écoulement des eaux et de la protection contre les inondations,
- de l'agriculture, des pêches et des cultures marines, de la pêche en eau douce, de l'industrie, de la production d'énergie, des transports, du tourisme, des loisirs et des sports nautiques ainsi que de toutes autres activités humaines légalement exercées ».

Article 3 :

« Un ou des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux fixent pour chaque bassin ou groupement de bassins les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau, telle que prévue à l'article 2 ».



Le SDAGE, élaboré par le Comité de Bassin en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, a pour rôle de définir des « orientations fondamentales » pour une gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques : il s'agit d'un document de planification ayant une certaine portée juridique. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux a été approuvé le 20 décembre 1996. Il concerne l'ensemble du bassin Rhône-Méditerranée-Corse. Des orientations sont définies sur l'ensemble de celui-ci et spatialisées. Elles doivent être prises en compte dans le SCOT.

Ce document constitue ainsi, en particulier, une contribution à la mise en œuvre de politiques nationales dans la perspective d'un développement durable prenant en compte la préservation du patrimoine eau et des milieux aquatiques.

Réciproquement, bien entendu, le SDAGE doit s'insérer dans le cadre de ces politiques, une fois celles-ci arrêtées par l'État, éventuellement en partenariat avec les collectivités locales, les Conseils Régionaux notamment.

Les conséquences des orientations du SDAGE pour les acteurs économiques ont fait l'objet d'une réflexion spécifique, en particulier pour ceux dont la stratégie même de développement est directement liée à l'eau.

L'ambition du SDAGE est, à travers la gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques, de contribuer à promouvoir un développement social et économique durable : son impact économique global à terme ne peut donc qu'être positif.

### **3.1.10. La loi sur l'air**

Comme toutes les grandes agglomérations, l'aire toulonnaise est soumise à la pollution de l'air du fait des activités et de la circulation. Avec les mutations économiques profondes du tissu économique local, les activités polluantes sont certes moins importantes mais il n'en est pas de même pour les déplacements en véhicule personnel dans le périmètre du SCOT qui connaissent une croissance rapide.

**La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air** et l'utilisation rationnelle de l'énergie fixe les modalités de surveillance de la qualité de l'air.

- Un plan régional de la qualité de l'air (PRQA) a été élaboré en 1999/2000. Il a fait l'objet de 38 recommandations permettant de remettre la problématique de la qualité de l'air au cœur des débats sur le développement économique et l'aménagement du territoire.
- Les prescriptions du plan de protection de l'atmosphère du Var, élaborées entre 1998 et 2000, visent à évaluer les incidences des polluants sur la santé, à assurer la surveillance de ces polluants et à mettre au point les mesures d'urgence en cas de dépassement des seuils d'alerte.
- Les mesures relatives à la limitation des émissions de polluants liés aux trafics routiers sont intégrées dans les réflexions menées dans le plan de déplacement urbain (PDU), en cours de révision à l'échelle de Toulon



Provence Méditerranée, visant, entre autres, à favoriser les modes de déplacements alternatifs aux déplacements individuels.

Le SCOT de l'aire toulonnaise doit prendre en compte les dispositions arrêtées ou en cours d'étude au titre du plan régional de la qualité de l'air, et du plan de protections de l'atmosphère du Var.

### **3.1.11. Les prescriptions en matière d'habitat et de politique de la ville**

\* On peut identifier quelques éléments de problématiques sur l'aire toulonnaise :

- une dynamique démographique forte mais fortement marquée par un mouvement de renouvellement de populations et le retour à une tendance au vieillissement ;
- une segmentation sociale du territoire dans ses fonctions d'habitat et de vie permanente qui peinent à conserver des caractères de diversité et de mixité tant fonctionnelle que sociale ;
- la présence d'espaces « précarisés » au cœur même des tissus urbains, en secteurs centraux ou denses, cadre d'importants dispositifs de politique publique. L'aire urbaine se caractérisant par l'absence de système de quartiers périphériques fragilisés, ces derniers étant progressivement inclus le plus souvent dans le tissu d'agglomération.
- l'importance des enjeux de renouvellement urbain dans un tissu encore empreint de diversité et de mixité mais soumis aux tendances de spécialisation ;
- un mouvement de « résidentialisation » du territoire où la fonction habitat s'affirme y compris dans un rôle économique ;
- la persistance de dysfonctionnements importants en terme de marché de logements, marqué par l'importance de la pression foncière, les conflits usages touristiques – usages permanents, l'imparfaite prise en compte du logement des actifs, l'inégale représentation du logement social, les efforts à prolonger en matière d'éradication de l'habitat indigne ou des copropriétés en difficultés ;
- la persistance de dysfonctionnements en matière d'offres de services, qui, à l'échelle de cette aire de 500 000 habitants, connaît une évolution récente qu'il convient de consolider. Les grandes opérations structurantes en cours (transports, santé, formation ...) constitueront autant d'opportunité de réflexions en termes de projets urbains et d'habitat ;
- l'émergence récente d'initiatives intercommunales en matière de politique de la ville et de l'habitat, à l'enseigne de nouveaux PLH, politiques trop longtemps cantonnées à des échelles communales. Il en va de même des besoins en politique foncière anticipatrice qui demeure un objectif privilégié.

VAR



SDTE/BEP

Ces caractères soulignent la pertinence d'un renouveau des politiques de l'habitat et de la ville.

La politique de la ville fait l'objet d'actions spécifiques, au travers de contrats de ville et d'un Grand Projet de Ville (GPV) sur l'aire toulonnaise. Les trois villes les plus importantes de l'agglomération sont concernées ; Le GPV concerne la ville de la Seyne, des contrats de ville distincts existent sur Toulon et la Seyne et Hyères est concernée par une convention d'objectif. Le contrat de ville sur Toulon est signé et une opération de renouvellement urbain sur le centre-ville sera mise en place. Sur la Seyne, un contrat de ville a été mis en place, ainsi qu'un avenant à la convention intégrant le GPV. La convention d'objectif sur Hyères a été signée.

Les secteurs concernés par ces opérations sont :

La Seyne (contrat de ville) : centre ancien, quartiers Berthe, les Mouissèques et la Maurelle.

La Seyne (GPV) : centre ancien, quartier Berthe

Toulon (contrat de ville) : centre-ville, quartiers Ste-Musse, la Beaucaire, le Jonquet, la Closerie, Saint-Jean-du-Var

Hyères (convention d'objectif) : centre-ville et val des Rougières.

### **Programme local de l'habitat**

\* Deux PLH ont été à ce jour initiés sur l'aire :

- le PLH de l'aire toulonnaise a été initié le 14 février 2002 par le conseil communautaire d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée. Le périmètre du PLH est formé par les 11 communes de la communauté. Dans un souci de cohérence, le diagnostic du PLH portera sur l'ensemble de l'aire toulonnaise (Sud Sainte-Baume, Vallée du Gapeau, Bandol et Sanary), les actions étant limitées cependant au territoire de TPM ;
- le PLH de la Communauté de Communes Sainte-Baume a été engagé en date du 9 décembre 2002.

Leur élaboration simultanée à celle du SCOT est une réelle opportunité que la coordination pratique des démarches pourrait utilement concrétiser.

\* Les fondements juridiques en matière d'habitat et de politique de la ville se retrouvent dans plusieurs textes :

- loi de décentralisation de 1982 ;
- loi n°83-8 du 7 janvier 1983 modifiée relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, en particulier l'article L.110 du code de l'urbanisme ;
- loi n°90-449 du 31 mai 1990 pour la mise en œuvre du droit au logement : « Garantir le droit au logement constitue un devoir de solidarité pour l'ensemble de la nation". Elle crée les plans départementaux pour le





logement des personnes défavorisées (PDALPD) et le schéma départemental d'accueil des nomades ;

- loi n°91-662 du 13 juillet 1991 d'orientation pour la ville (articles L.121-10, L.122-1, L.122-25, L.122-6 du code de l'urbanisme). L'objectif des politiques des collectivités publiques est d'assurer, sans discrimination aux populations résidentes et futures, des conditions d'habitat, d'emploi, de service et de transport, répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources ;
- loi n° 95-74 du 21 janvier 1995, relative à la diversité de l'habitat ;
- loi n° 96-987 du 14 novembre 1996, relative à la mise en oeuvre du pacte de relance pour la ville ;
- loi n°98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions. Elle tend à garantir sur l'ensemble du territoire l'accès effectif de tous aux droits fondamentaux dans les domaines de l'emploi, du logement, de la protection de la santé, de la justice, de l'éducation, de la formation et de la culture, de la protection de la famille et de l'enfance ;
- loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;
- loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain. Elle réaffirme les principes de diversité et de mixité urbaine et sociale.

## Impact sur les SCOT

Rappelons que les ambitions générales de la politique de la ville sont multiples. Il s'agit principalement de :

- assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et des transports répondant à la diversité de leurs besoins et de leurs ressources ;
- prendre toute mesure tendant à diversifier dans chaque agglomération, commune ou quartier les types de logements, d'équipements et de services nécessaires ;
- assurer à tous les habitants des villes des conditions de vie et d'habitat favorisant la cohésion sociale, de nature à éviter ou faire disparaître les phénomènes de ségrégation. Lutter contre les phénomènes d'exclusion dans l'espace urbain, contribuer au droit au transport ;
- assurer dans chaque agglomération la coexistence des diverses catégories sociales. Réaffirmer les principes de mixité sociale et de diversité de l'offre d'habitat ;
- veiller lors des restaurations des quartiers anciens des villes au respect des objectifs de diversité et notamment de permettre le maintien ou l'accès



des populations à revenus faibles ou modestes dans les quartiers valorisés ;

- apporter un soin particulier à la réhabilitation et à la valorisation des quartiers dégradés ou en cours de dégradation.,
- créer ou de développer des relations entre ces quartiers et le reste de la ville ;
- insérer chaque quartier et îlot à la ville ;
- permettre, par une intervention en matière d'action foncière, la réalisation de logements sociaux notamment pour répondre à des enjeux urbains de restructuration de quartiers et d'îlots ;
- renforcer la cohérence des politiques urbaines et territoriales ;

### 3.1.12. La loi sur les risques naturels et technologiques

Deux types de risques marquent principalement ce territoire, les risques industriels (SEVESO, activités militaires, carrières) et les risques naturels (incendies de forêts et inondations - PPR).

**La loi du 22 juillet 1987, modifiée par la loi du 2 février 1995**, relative à la prise en compte des risques naturels et technologiques, constitue le cadre réglementaire des différents risques identifiables pouvant avoir des incidences sur l'aménagement du territoire.

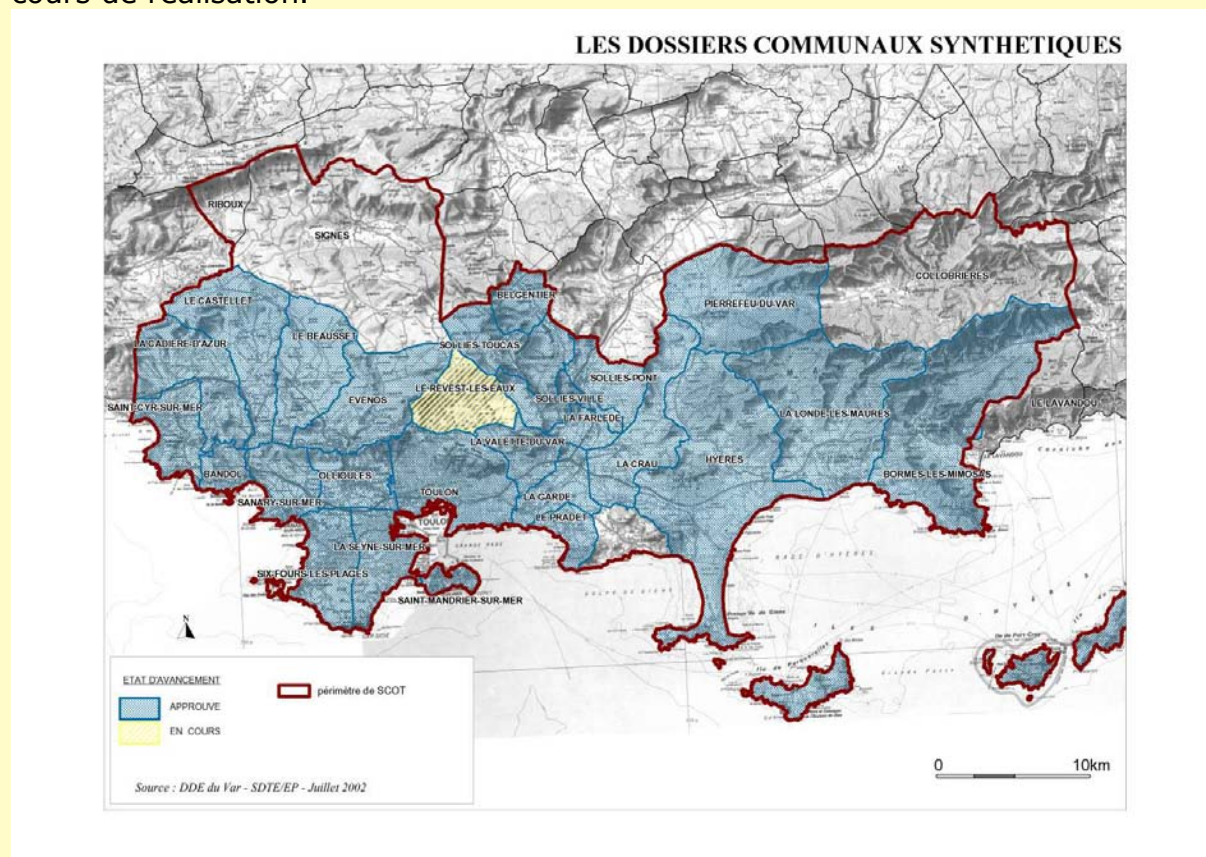
Plusieurs communes de l'aire toulonnaise bénéficient d'une connaissance des risques sur leur territoire, qu'ils soient naturels ou industriels, au travers de dossiers communaux synthétiques. Les dossiers réalisés concernent les communes suivantes :

- La Cadière-d'Azur
- Le Castellet
- Saint-Cyr-sur-Mer
- Bandol
- Sanary
- Le Beausset
- Ollioules
- Six-Fours
- La Seyne-sur-Mer
- Saint-Mandrier
- Toulon
- Le Pradet
- La Garde
- La Valette
- Belgentier
- Solliès-Toucas
- Solliès-Ville
- Solliès-Pont
- La Farlède
- La Crau
- Pierrefeu-du-Var



- La Londe-des-Maures
- Bormes-les-Mimosas

Le dossier communal synthétique sur la commune du Revest-les-Eaux est en cours de réalisation.



### 3.1.12.1. Les risques industriels

Peu d'entreprises sont soumises à un classement. La plupart des entreprises industrielles ou de services ne sont soumises qu'à un régime déclaratif.

Le dépôt d'hydrocarbures PETROGARDE, implanté dans la zone économique de La Garde est classé en entreprise SEVESO. Les mesures de précautions liées aux risques d'incendie ou d'explosion génèrent un périmètre inconstructible de 180 m autour de l'installation.

Au cours de l'année 2001, le dépôt d'explosifs du Beausset (titanite) a été délocalisé à Mazaugues, dans un environnement moins contraignant. Il est classé en SEVESO, seuil haut.

Deux dépôts de gaz, l'un à la Garde (Elf) et l'autre à la Crau, sont classés en SEVESO seuil bas.

Parmi les installations classées locales, il faut noter la présence de l'usine d'incinération de la Seyne dont le fonctionnement est satisfaisant, ainsi que de quelques entreprises de mécanique et de traitement de surface des métaux à la Seyne et Six-Fours.



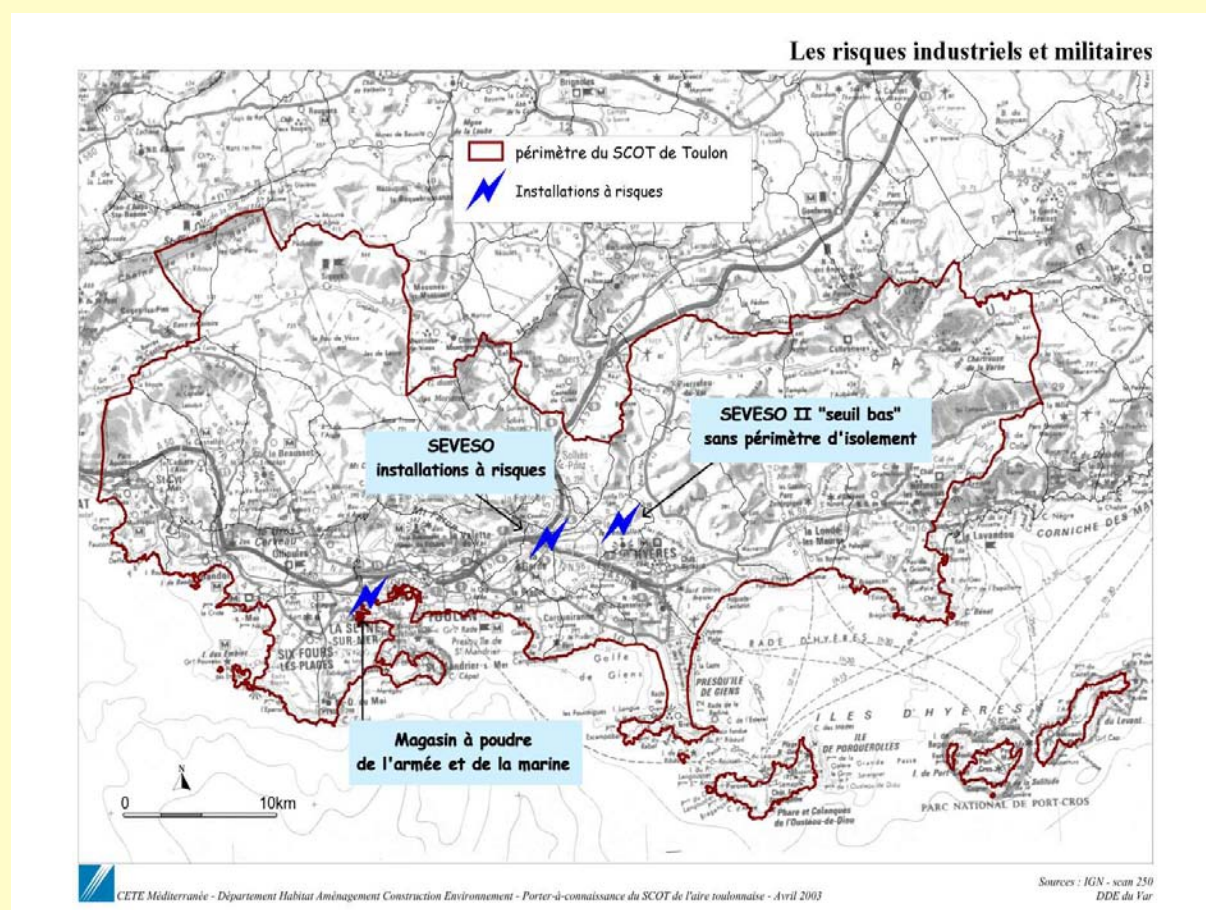


Concernant l'activité militaire, on signalera l'existence des dépôts de carburant du Lazaret à Saint-Mandrier-sur-Mer et des Arènes à Toulon. Des installations de pyrotechnie sont aussi à prendre en compte :

A Tourris sur la commune de Revest sont implantées des installations de pyrotechnie où sont stockées et occasionnellement traitées des munitions. L'isolement de la zone constitue la principale mesure de prévention mais les transports en direction de l'Arsenal de Toulon ou vers la base aéronavale d'Hyères constituent autant de situations à risques.

La pyrotechnie de l'Arsenal de Toulon, au cœur de la ville est identifiée par la délimitation de zones de danger Z4 et Z5<sup>18</sup>.

Localement, certaines caves viticoles (+ de 20 000 hl/an) sont soumises au contrôle de la DIRE, notamment au regard des risques de pollution du milieu naturel (eaux de lessivage). Un arrêté de mai 2000 fixe les modalités d'exploitation des nouvelles installations mais aussi la mise en conformité des caves existantes (les études d'impact sont à produire pour la mi 2002). Sur les 25 installations recensées dans le département, on peut évaluer que la moitié de celles-ci sont dans l'environnement toulonnais, quatre caves de ce type étant implantées à Pierrefeu.



<sup>18</sup> Z4 définit la zone au sein de laquelle un accident entraînerait, respectivement pour les personnes et les biens, des possibilités de blessures et des dégâts légers. Z5 au rayon supérieur : très faibles possibilités de blessures légères et dégâts très légers.





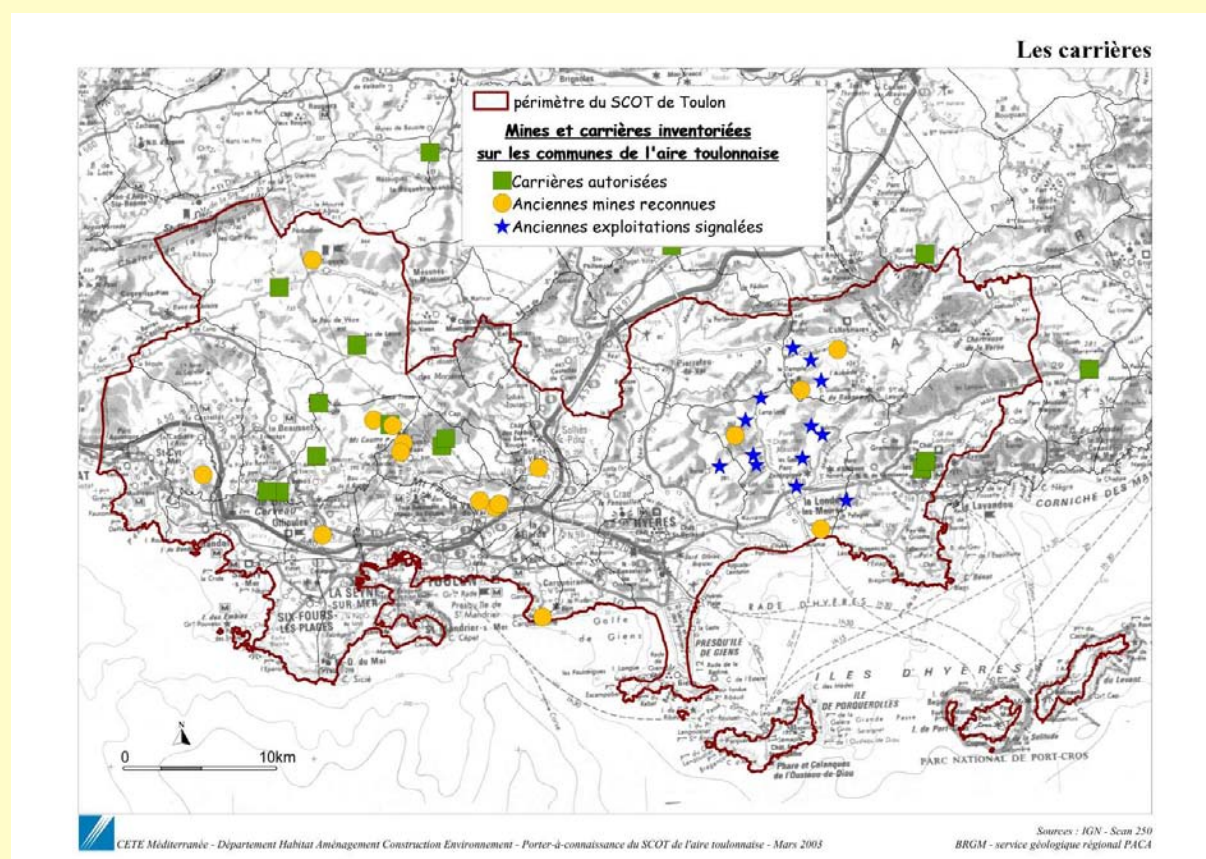
### 3.1.12.2. Les carrières

Le secteur de l'aire toulonnaise dispose de grandes ressources géologiques et de fortes réserves de capacité en matière d'exploitation.

Les carrières sur l'aire toulonnaise sont au nombre d'une dizaine et sont implantées essentiellement au nord-ouest de Toulon, autour d'Evenos et de Revest-les-Eaux. L'exploitation se fait essentiellement dans la roche massive pour extraction de granulats.

La principale installation de ce type est la carrière SOMECA au Revest qui produit plus de 2 millions de tonnes de granulats et dont la reconduction d'exploitation pour 15 ans est en cours.

Le schéma départemental des carrières du Var, approuvé en novembre 2001 fixait la situation et l'étendue des carrières en exploitation. Il a été modifié depuis et est en voie d'approbation. Il intègre le principe d'une pérennité des sites actuellement exploités.



### 3.1.12.3. Les zones inondables

La plupart des cours d'eau de l'aire toulonnaise sont susceptibles de provoquer des inondations. Les Plans de Prévention des Risques opposables ont permis de délimiter les zones inondables réglementées.

**VAR**



**SDTE/BEP**

C'est le cas autour du ruisseau du Bataillier, du ruisseau du Pansard ainsi que du ruisseau de l'Eygoutier dans la plaine de la Garde.

D'autres cours d'eau, bien que ne bénéficiant pas encore de périmètres de protections réglementés, sont à l'origine de zones d'inondations plus ou moins étendues. Il s'agit notamment du Gapeau, du ruisseau de Real Martin au niveau de Pierrefeu, du ruisseau du Gorganon à Saint-Cyr-sur-Mer, du ruisseau de la Reppe, du Beausset à Sanary-sur-Mer.

Plusieurs communes sont par ailleurs soumises à des risques de crues torrentielles. C'est le cas de Cuers, Collobrières et La Valette.

A la date de mars 2002, plusieurs communes disposent de plan de prévention des risques inondations (PPRI) opposables, avec des zones clairement définies :

- Toulon
- Le Pradet
- La Garde
- Borme-les-Mimosas

La plupart des autres communes sont concernées par une prescription de PPR inondations :

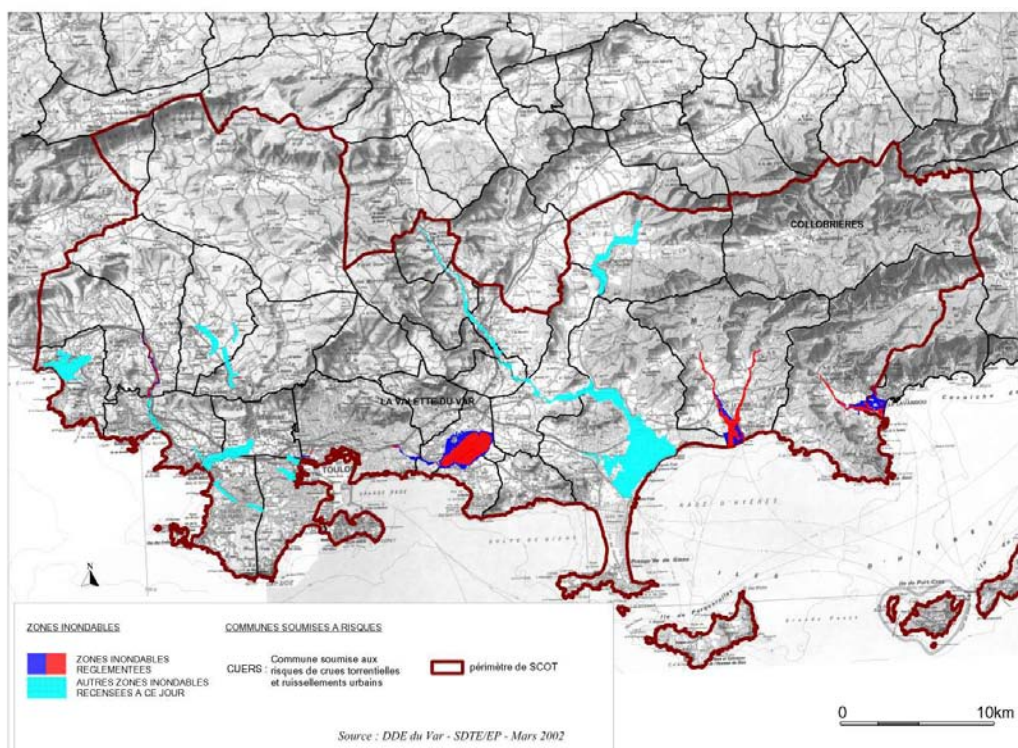
- La Cadière-d'Azur
- Le Castellet
- Bandol
- Sanary
- Ollioules
- Six-Fours-les-Plages
- Belgentier
- Solliès-Toucas
- Solliès-Ville
- Solliès-Pont
- La Farlède
- La Crau
- Hyères
- La Londe-les-Maures



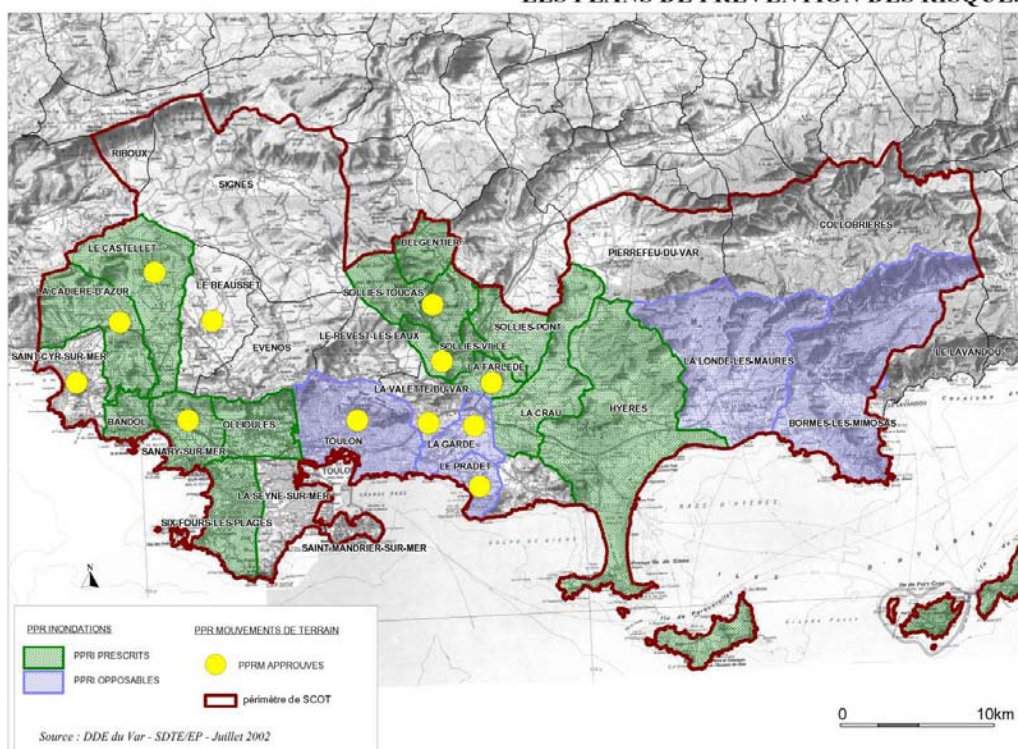


SDTE/BEP

## ATLAS DES ZONES INONDABLES DE L'AIRE TOULONNAISE



## LES PLANS DE PREVENTION DES RISQUES

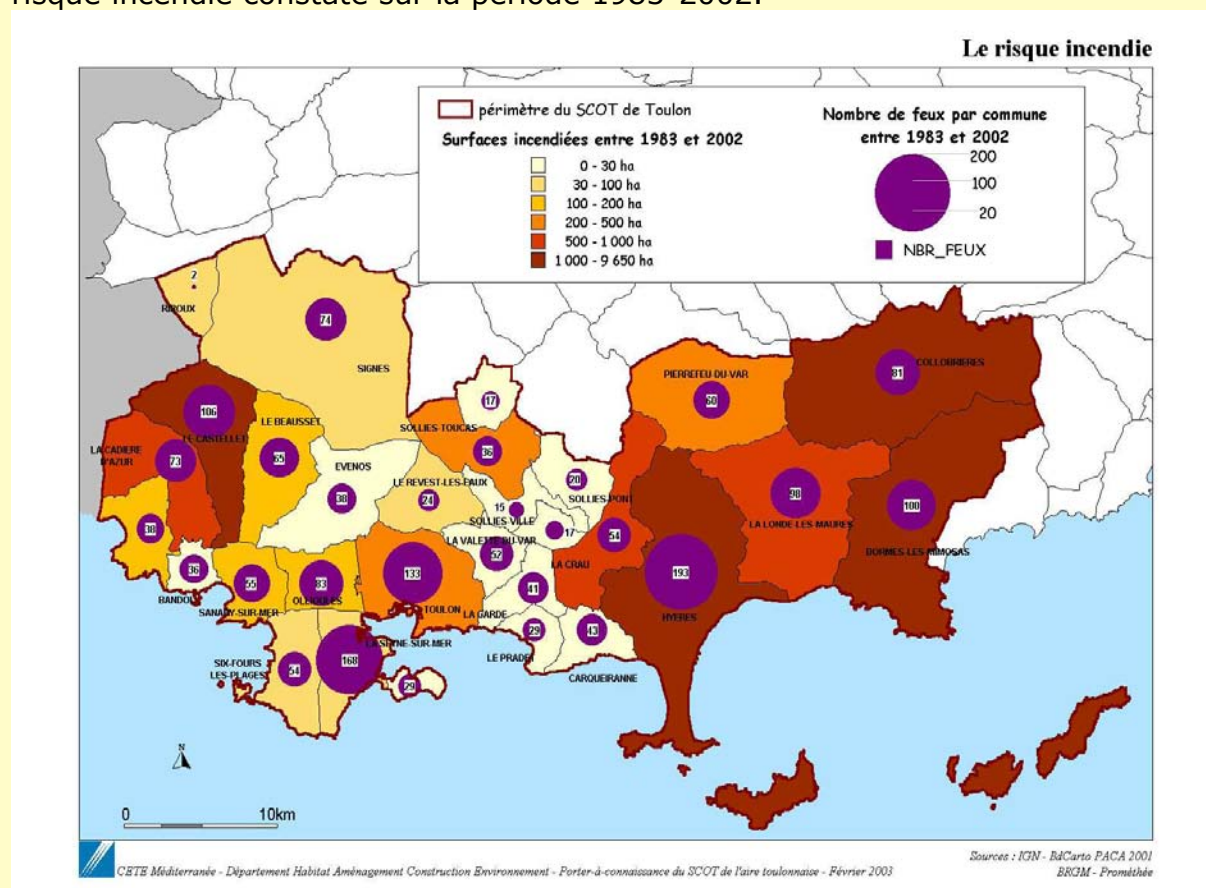




### 3.1.12.4. Le risque incendie

Toutes les communes du périmètre du SCOT sont soumises au risque d'incendie.

La carte ci-dessous récapitule sur vingt ans le nombre de feux constatés et les surfaces globales brûlées. Elle constitue un indicateur, à l'échelle communale, du risque incendie constaté sur la période 1983-2002.



La procédure de définition des plans de protection contre le risque d'incendie de forêt est en cours de réalisation, à l'échelle des communes et de l'ensemble du département. Ces documents sont réalisés à partir d'un calcul du risque incendie, reposant sur les observations des incendies antérieurs, le niveau de combustibilité des massifs, les phénomènes météorologiques (vent) et la topographie locale. Cinq classes de zones d'aléas seront ainsi déterminées.

Les procédures actuelles de prévention et de lutte contre les incendies sont les suivantes :

- PIDAF (Plan intercommunal de débroussaillage et d'aménagement forestier) constitue une procédure spécifique de protection de la forêt. Elle n'a pas de contrainte réglementaire.
- SDAFI (Schéma Départemental d'Aménagement de la Forêt contre les Incendies)





Intitulé de l'étude	Année de réalisation	Maître d'ouvrage de l'étude
PDAF de l'île du Levant	2002	DGA
PIDAF du SIVU du Coudon	1996	SIVU du Coudon (Mairie de Solliès-Ville)
PIDAF de la Communauté de Communes Sud Sainte Baume	1995	Communauté de Communes Sud Sainte-Baume
PDAF Le Beausset	1996	
PIDAF du SIVU de La Seyne et Six-Fours	1993	SIVU du Cap Sicié
PDAF de Bormes-les-Mimosas	2002	Commune de Bormes
PDAF Pierrefeu	1996	Commune de Pierrefeu
PDAF Ollioules	1996	Commune d'Ollioules
PDAF Sanary	1996	Commune de Sanary
PDAF Toulon	1997	Commune de Toulon
Etude du réseau de sentiers de la commune de Carqueiranne	1992	Carqueiranne
Etude du tracé de la piste de Californie	1995	Carqueiranne
Schéma d'aménagement touristique du massif du Cap Sicié	1995	SIVU du Cap Sicié
Etude d'un tracé de piste visant à désenclaver le massif de la Colle Noire	1997	Le Pradet
Plan de stratégie DFCI de la ZAC de Signes	1997	CCIV 83
Etude de réhabilitation des falaises littorales de Bandol	1999	Bandol
Etude des ENS de la commune de la Seyne/Mer	1999	Commune de la Seyne/Mer
Etude de réhabilitation du Faron suite au feu de 1999 ; carte foncière	2000	Toulon
Etude de mise en sécurité du sentier littoral du Cap Sicié sur la commune de la Seyne/Mer	2000	La Seyne/Mer
Etude de la piste DFCI du Fort Saint Antoine	2001	Commune de Toulon
Etude de la mise aux normes DFCI sur le Faron	2001	Commune de Toulon
Mise en sécurité du sentier littoral de Six-Fours	2001	Commune de Six-Fours
Etude de la desserte Est de Toulon (en cours)	2002/2003	Toulon
Etude de réhabilitation des sites incendiés sur le canton du Beausset (en cours)	2002/2003	Conseil Général (DEER)
PDAF de Bandol (en cours)	2002/2003	Bandol
PDAF de Sanary (en cours)	2002/2003	Sanary



SDTE/BEP

## 3.2. Les Projets d'Intérêt Général

Il n'existe aucun projet d'intérêt général sur l'aire toulonnaise. Cependant, deux projets majeurs pour l'aire urbaine toulonnaise font l'objet d'études actuellement. Il s'agit d'une part de la réalisation d'un itinéraire de transports en commun en site propre et d'autre part de la mise à 2x3 voies de l'autoroute A57 à l'est de Toulon.

Le TCSP concerne un tramway ayant fait l'objet d'une procédure d'utilité publique et reliant Saint-Mandrier au Pradet. Sa mise en œuvre est prévue pour 2004-2005.

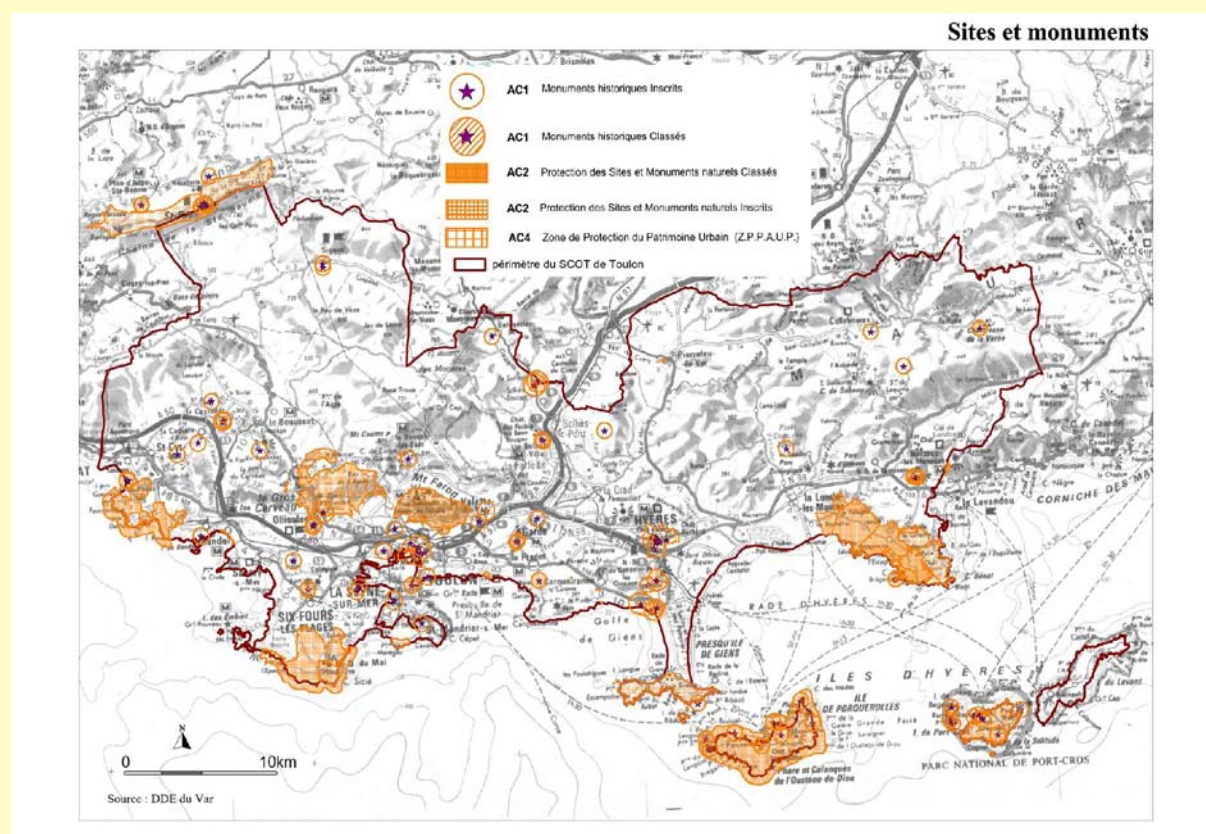
## 3.3. Les servitudes

Vous trouverez ci joint une liste et un plan établi au 1/50 000ème répertoriant les servitudes d'utilité publique actuellement en vigueur sur le territoire du SCOT de l'aire toulonnaise.

Ces servitudes concernent :

- . Les sites et monuments historiques
- . Les bois et forêts
- . les infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires
- . les installations militaires

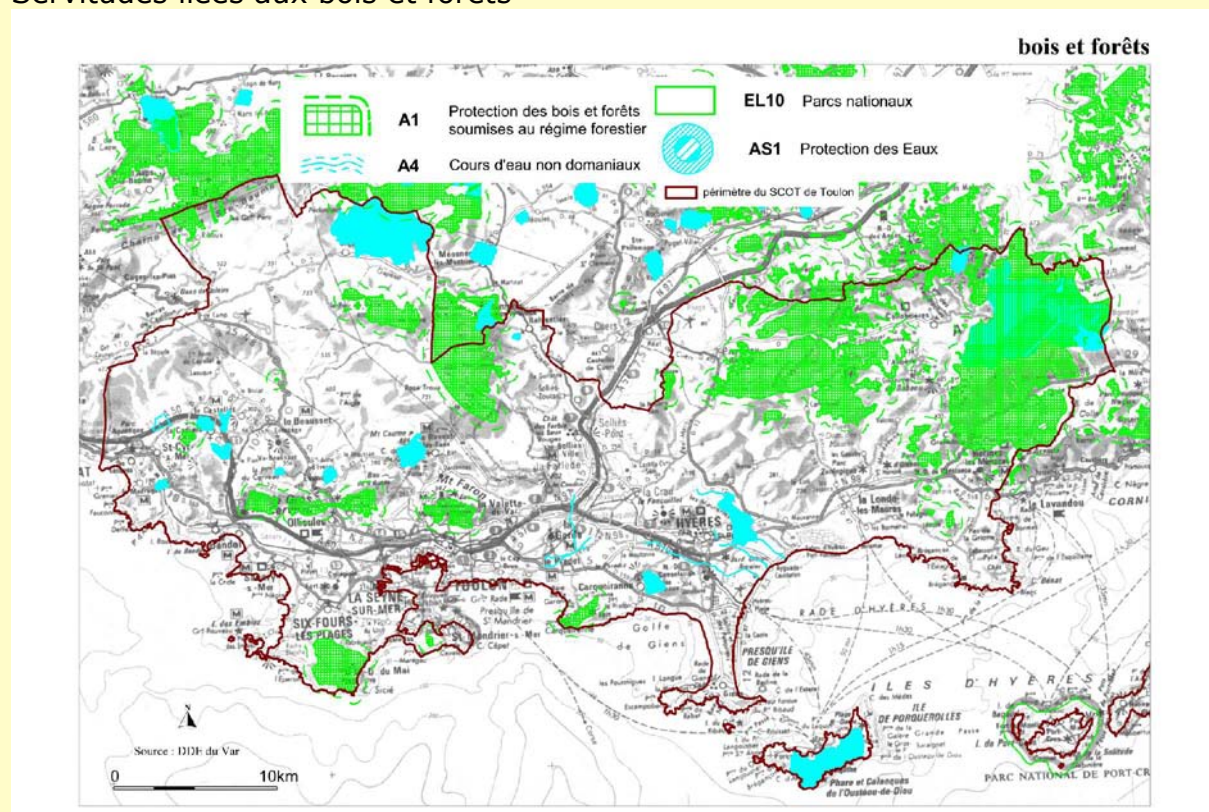
Servitudes liées aux sites et monuments



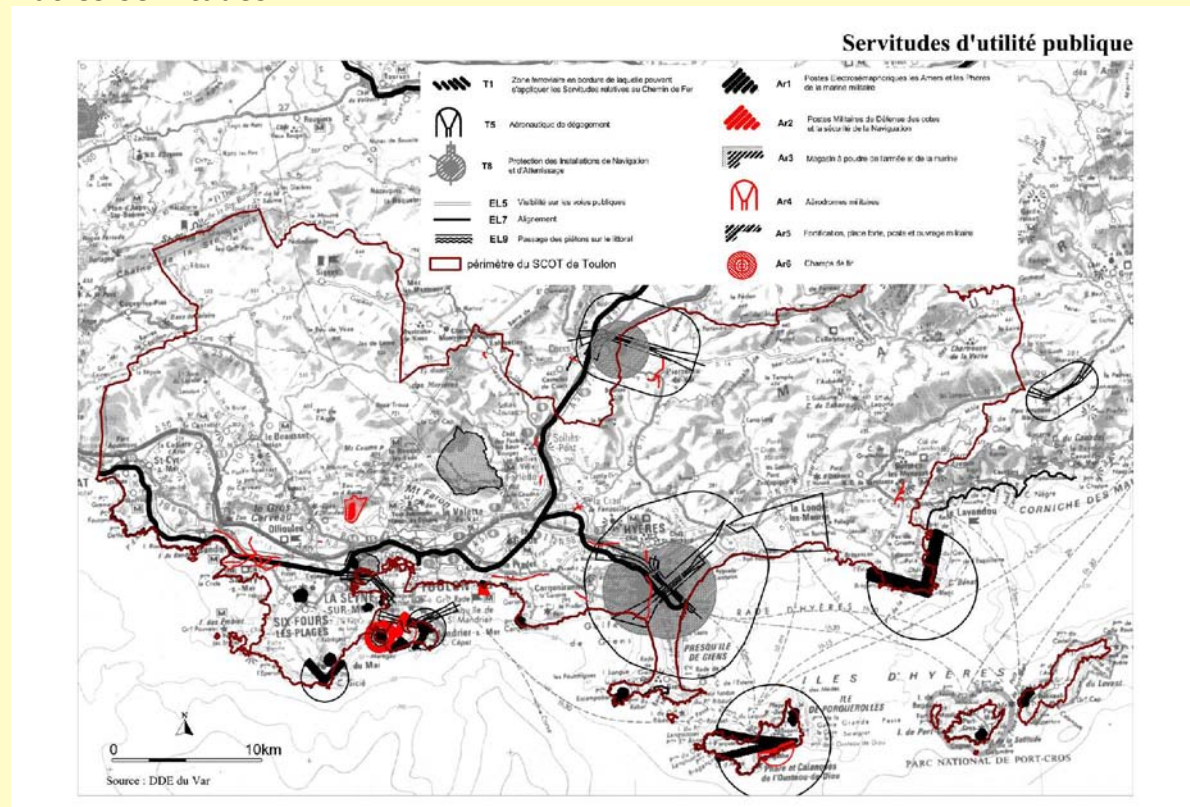




## Servitudes liées aux bois et forêts



## Autres servitudes



L'identification exhaustive de l'ensemble de ces servitudes est indiquée en annexe du présent document.



## **.IV.**

# **Les informations utiles**





## 4.1. Études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques

### 4.1.1. Aménagement et gestion des eaux

#### *Gestion des eaux*

Un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, étudié au cours des années 1990, a mis l'accent sur les enjeux écologiques relatifs aux eaux marines ainsi que vis-à-vis des zones humides. Le contrat de Baie, signé le 6 septembre 2002, a conforté ce diagnostic et défini les enjeux environnementaux et les aménagements nécessaires pour les années à venir.

L'ensemble des programmes d'actions, visant à réduire les flux de pollution, préserver le milieu et gérer de manière intégrée et durable la ressource, doivent être pris en compte dans la démarche de SCOT.

Il est envisagé de réaliser un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux sur la vallée du Gapeau, dont le bassin versant couvre 590 km<sup>2</sup>. La procédure d'étude n'est pas encore engagée mais une étude préliminaire a été engagée en avril 1998 par la Communauté de Communes du Gapeau.

#### *Qualité des cours d'eau*

Il convient de rappeler les principaux cours d'eau concernés par le périmètre d'étude, leur qualité (synthèse des données 1988-1994) et les objectifs de qualité.

Cours d'eau	Qualité	Objectif de qualité
Gapeau	. De la source à La Crau : 1A/1B	1A
	. Du rejet de la station d'épuration de La Crau au Réal Martin : 3	1B
	. Du Réal Martin à la mer : 2/3	1A
Réal Martin	1B à 2	1A
Eygoutier	1B à 2	2
Grand-Vallat	3	2
La Reppe	2	2

Le respect des objectifs de qualité nécessite des travaux importants des collectivités qui doivent poursuivre la construction des systèmes d'assainissement (réseaux et stations) exigés par la directive « eaux résiduaires urbaines » du 21 mai 1991 transcrite en droit français par le décret du 3 juin 1994.



La directive cadre sur l'eau du 23 octobre 2001 va donner lieu à une révision des objectifs de qualité en vue de parvenir à un bon état écologique des eaux.

Un effort important doit être réalisé en ce qui concerne la performance des réseaux existants en matière d'eaux pluviales (mauvaise étanchéité des réseaux d'eaux usées → dysfonctionnement des stations, déversement des déversoirs d'orage)

### *Schéma de vocation piscicole et halieutique*

Le schéma départemental de vocation piscicole et halieutique a été élaboré en 1988. Il n'a pas fait l'objet à ce jour de révision.

La Fédération du Var pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique a élaboré en 2002 un Plan Départemental pour la Protection du Milieu Aquatique et la gestion des ressources piscicoles (PDPG) pour guides les exploitants des droits de pêche dans la mise en place d'une gestion des peuplements piscicoles qui vise le long terme. Le PDPG comprend notamment un diagnostic des contraintes naturelles et anthropiques. Il met en évidence l'ensemble des activités humaines et diagnostique leur niveau de responsabilité à l'origine des perturbations du milieu aquatique : certaines de ces perturbations avaient déjà été dénoncées dans le cadre du schéma départemental de 1988.

Parmi les cours d'eau concernés par le périmètre du SCOT, seul le Gapeau et ses affluents ont fait l'objet d'un diagnostic complet et de propositions concrètes par le PDPG. Les améliorations principales de la compétence directe des communes et de leurs groupements concernent la qualité des rejets des stations d'épuration des eaux usées et de potabilisation de l'eau et le suivi de l'assainissement non collectif.

## **4.1.2. La prévention des risques**

### **4.1.2.1. Les nuisances sonores**

Un travail très important d'évaluation de l'ambiance sonore a été mené dans le cadre des travaux ayant conduit à l'élaboration du plan de déplacements urbains de l'agglomération toulonnaise.

Ses principaux résultats sont les suivants :



NIVEAUX SONORES DE RÉFÉRENCE <sup>19</sup>	VOIRIES CONCERNÉES (en linéaire)
L > 81 dB(A) : très gênant	Aucune
76 > L < 81 dB(A) : gênant	Parcours de l'A50-A57 depuis l'échangeur d'Ollioules/La Seyne-sur-Mer jusqu'à celui des Plantades à La Garde, en passant par le centre-ville de Toulon ; soit près de 18 kilomètres.
70 < L < 76 dB(A) et 65 < L < 70 dB(A) : bruit de fond urbain	Une part très majoritaire du réseau urbain principal des communes de Toulon et limitrophes, y compris Le Pradet (RD559), l'entrée de Sanary-sur-Mer et l'accès à Évenos et à Le Revest.

Source : Plan de déplacements urbains – ATT/Beture Conseil/Isis. Février 2000.

Le classement sonore des infrastructures terrestres est rendu obligatoire par la loi sur le bruit du 31/12/1992 et conformément à un décret et un arrêté :

- Décret n° 95-21 du 9 janvier 1995, relatif au classement des infrastructures de transports terrestres (modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitat)
- Arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures terrestres et d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation affectés par le bruit.

Les infrastructures recensées, supportant plus de 5 000 véhicules par jour, font l'objet d'un classement en 5 catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante (zone de 300 m de part et d'autre de la voie affectée par le bruit) et la 5 la moins bruyante (zone de 10 m de part et d'autre de la voie).

Deux arrêtés préfectoraux ont classé un certain nombre de voies sur l'aire toulonnaise, le premier datant du 7 juin 2000 et le second du 6 août 2001. Un nouvel arrêté est en préparation sur Toulon, pouvant modifier sensiblement le classement sonore de certaines voies.

Toutes les communes inscrites dans le périmètre du SCOT sont concernées par des voies bruyantes, à l'exception de Signes. Les dispositions réglementaires issues du classement sont déjà intégrées dans les POS/PLU de la Cadière et du Revest.

Les voies les plus bruyantes (classe 1) sont les autoroutes A 50 et A 57, l'autoroute A 570 étant classée en catégorie 2. La plupart des voies urbaines (voies communales, voies départementales) sont classées en catégories 3 ou 4.

La prise en compte de ce classement dans les hypothèses d'aménagement et de développement est une nécessité, afin d'éviter la création de « points noirs bruit ».

<sup>19</sup> Mesurés en niveaux dits L [entre 6h et 22h], eux-mêmes exprimés en décibels [dB(A)].



L'aérodrome d'Hyères est classé en catégorie C, étant destiné au grand tourisme et aux services de courte distance essentiellement. Il a une double affectation civile et militaire et bénéficie d'un plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé le 24/11/1975. Ce PEB est en cours de révision pour devenir un plan de gêne sonore (PGS)

### 4.1.3. La gestion des déchets

#### *Déchets ménagers et assimilés*

Le Département du Var n'a pas encore (septembre 2002) pu faire aboutir son plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (les D.M.A.) suite à un contentieux relatif au centre d'enfouissement technique de Balançon (sis au Cannet-des-Maures).

Cette situation concerne pour l'essentiel l'est du Var et n'affecte que très marginalement la situation et la problématique relatives à l'ouest varois et notamment la région urbaine toulonnaise.

Assez logiquement, la production de déchets correspondant à la région urbaine toulonnaise représente une grosse moitié du total varois, à la proportionnelle de sa part de population, soit 260 000 tonnes en D.M.A.

La personne publique responsable de la collecte et du traitement dans la région urbaine toulonnaise est le syndicat intercommunal de transport et de traitement des ordures ménagères de la région urbaine toulonnaise – S.I.T.T.O.M.A.T. – regroupant 26 communes couvrant à peu près entièrement l'arrondissement de Toulon, des Maures à la limite des Bouches-du-Rhône.

Le S.I.T.T.O.M.A.T. a développé depuis plusieurs années déjà les collectes sélectives indispensables préalables à la valorisation matière<sup>20</sup>.

Sensiblement plus de 90 % du total des D.M.A. collectés sont incinérés, donnant ainsi lieu à une importante production soit d'électricité (80 000 mégaW) et de chaleur (16 000 mégaW).

L'ensemble du traitement par incinération est réalisé dans l'usine de Lagoubran située aux frontières municipales de Toulon-Ollioules-La Seyne-sur-Mer.

#### *Déchets de chantier et déchets inertes*

L'enfouissement concerne d'abord les déchets de chantier et autres déchets inertes dont le volume est très important dans un territoire où l'économie résidentielle, et donc celle de la construction, est très active. L'essentiel des volumes correspondants est enfoui dans une décharge ouverte à cet effet au Revest-les-Eaux.

<sup>20</sup> En 2001, les collectes sélectives papier-verre-plastique ont représenté près de 15 000 tonnes, soit, ici encore, une part de 55 % à 60 % du total varois. Soit un ratio collecte sélective sur total des D.M.A. collectés de 5 %.





La décharge est localisée à proximité du site de la chaîne montagneuse nord de la région urbaine toulonnaise destinée à devenir site d'intérêt communautaire pour la pérennité de la biodiversité<sup>21</sup>.

Un projet de Plan Départemental des Déchets du BTP du Var a été élaboré en parallèle du Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés.

Les projections relatives aux volumes de déchets à traiter ont été faites dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan départemental. Il apparaît bien que la principale installation existante, l'usine de Lagoubran, va atteindre son plafond de capacité dont elle est proche aujourd'hui.

Un deuxième centre de traitement serait opportunément situé à l'est, sur une assiette foncière d'une douzaine d'hectares et avec une bonne qualité de desserte.

Un tel cahier des charges semble désigner un espace du type de ceux qui caractérisent la sortie est de Toulon.

Le PDEDMA affiche comme objectif une réalisation des études relatives à l'implantation de cette nouvelle unité d'ici 2005 et une mise en service avant 2010. Il prévoit également :

#### *Objectifs de valorisation*

Mâchefers : les collectivités ou les prestataires privés maîtres d'ouvrages des unités de valorisation énergétique auront pour objectif de valoriser 70% du tonnage de mâchefers après extraction des métaux.

Déchets (ordures ménagères, déchets verts, déchets inertes, déchets de l'assainissement des collectivités) : objectif de valoriser 35% du tonnage global.

#### *Gestion des boues*

Dans le périmètre de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, les collectivités pourront avoir recours aux solutions thermiques de destruction des boues. L'ensemble des collectivités devra avoir accès à une unité de destruction thermique avant fin 2007.

Hors de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, les collectivités doivent rechercher des solutions de recyclage ou de valorisation des boues et les mettre en place avant fin 2007.

---

<sup>21</sup> La solution enfouissement concerne par ailleurs les déchets industriels banaux (D.I.B.) non triés et traités spécifiquement, les volumes de D.M.A. que l'usine de Lagoubran ne peut traiter pendant la période soit de pointe estivale, soit d'arrêt technique annuel et enfin les mâchefers résidus d'incinération, soit un total d'environ 70 000 tonnes.

Ce volume (70 000 tonnes) est transporté au centre d'enfouissement technique de Pierrefeu-du-Var qui ne semble pas poser problème.



## Sites pollués

En matière de site pollués, on en recense 4 sur le périmètre d'étude :

SDTE/BEP

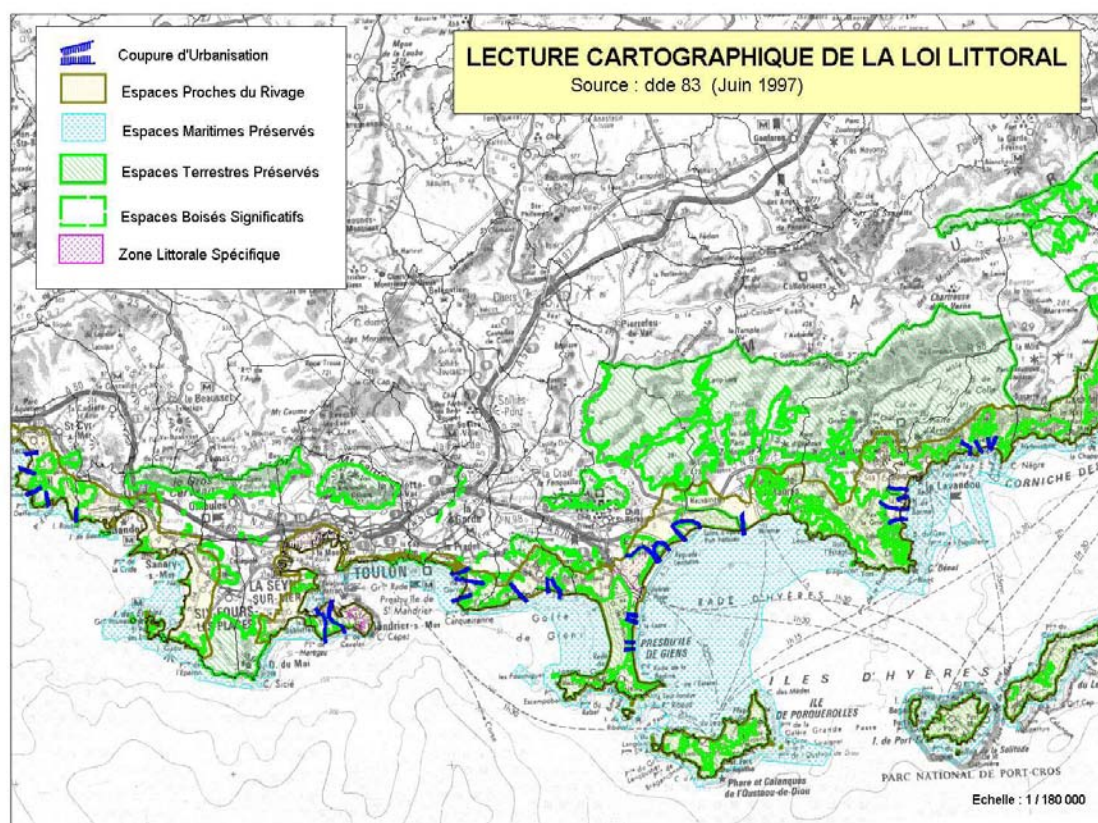
Localisation	Responsable	Type de polluant	Situation actuelle	Commentaires
La Seyne-sur-Mer	Marepolis	Dépôts d'ancien chantier naval, hydrocarbures, PBC	Travaux achevés en 1996	Réhabilitation par biotraitement de terres polluées. Suivi de la qualité des eaux pendant le traitement
La Seyne-sur-Mer	TOTAL	Résidus d'ancien dépôt pétrolier d'hydrocarbures	Travaux achevés en 2001	Réhabilitation par biotraitement de terres polluées. Suivi de la qualité des eaux pendant le traitement
La Seyne-sur-Mer	Raffinerie du Midi	Résidus d'ancien dépôt pétrolier d'hydrocarbures	En cours de travaux	Travaux en cours en 2002. pas de suivi piézo, en l'absence de nappe
Bandol	Etat	Terrains contaminés au radium	En attente	Transfert du site à l'Etat suite au décès du propriétaire

## 4.2. Études techniques dont dispose l'État en matière de protection de l'environnement et du patrimoine

### 4.2.1. Le Littoral

Produit en 1997, la lecture cartographique de la loi Littoral, sur le département du Var, propose une déclinaison territoriale des modalités de la loi. Le document, porté à la connaissance des collectivités et rendu public depuis plus de cinq ans, propose à grande échelle une délimitation des espaces proches du rivage (L 146.4 II), des espaces préservés terrestres et maritimes (L 146.6), ainsi que des coupures d'urbanisation (L 146-2), les espaces boisés significatifs (L 146-6, dernier alinéa).

Ce document n'est pas opposable. Il présente en revanche l'intérêt de faciliter la recherche de compatibilité des documents d'urbanisme avec les termes de la loi.



## 4.2.2. Les Sites Natura 2000

### *Objectif des sites*

Natura 2000 vise à constituer sur le territoire Européen un réseau de sites abritant des habitats naturels, ainsi que des espèces animales ou végétales, devenus rares ou menacés (dans un esprit de représentativité et non d'exhaustivité).

Les sites Natura 2000 ne seront pas des « sanctuaires de la nature » d'où l'homme serait exclu : dans bien des cas, au contraire, certaines activités sont à favoriser parce qu'elles sont nécessaires à la conservation des habitats ou des espèces concernés.

Les habitats et espèces d'intérêt communautaire sont précisés dans les annexes des directives 79/409 (oiseaux) et 92/43 (habitats, flore et autres groupes faunistiques), du Conseil de l'Union Européenne. Dans la directive "Habitats", les plus menacés de ces habitats ou espèces sont qualifiés de "prioritaires". Ce sont les pSIC (propositions de sites d'intérêt communautaire transmises par la France à l'Union Européenne). La France, comme chaque État membre de l'Union Européenne, doit ensuite désigner les sites retenus après identification des sites d'intérêt communautaire pour l'Europe. Cette désignation se fera sur la base d'un document de gestion, établi au moins dans une première approche, sur des bases contractuelles au niveau local.

VAR



Au sein des espaces correspondants , des démarches contractuelles devront être mises en place pour définir et veiller sur la durée, à l'équilibre entre les activités humaines et le maintien de la biodiversité

Le réseau Natura 2000 sera constitué des ZPS - Zones de Protection Spéciale - désignées au titre de la directive Oiseaux et des ZSC - Zones Spéciales de Conservation - qui seront désignées pour les sites relevant de la directive Habitats.

La zone des îles d'Hyères a fait l'objet d'un arrêté interministériel (défense et écologie) pour classement en ZPS de son territoire.

### *Sites concernés*

Dans la démarche des zones NATURA 2000, une distinction est faite entre les sites « éligibles », représentant de grands espaces cohérents et les sites de grande valeur, à l'intérieur de ces espaces, appelés « sites d'intérêt communautaire ».

### *Sites éligibles*

Ces sites s'étendent sur plus de 100 000 ha.

Communes concernées	Code	Nom de la zone	Surface (ha)
Mazaugues, Riboux, Signes	FR9301606	Sainte Baume, Mont Aurélien	6 889
BelgentierCuers, Evenos, La Farlède, La Valette, Le Revest-les-Eaux, Meounes, Ollioules, Signes, Solliès-Ville, Solliès-Toucas	FR9301608	Mont Caume, Mont Faron	110
Saint-Cyr-sur-Mer	FR9301609	La Pointe Fauconnière	500
La Seyne-sur-Mer, Six-Fours	FR9301610	Cap Sicié, Six Fours	851
Carqueiranne, Hyères, Le Pradet, La Crau, La Garde	FR9301611	Secteur de Carqueiranne, le plan de la Garde et du Pradet	477
Bormes-les-Mimosas, Hyères, La Londe-les-Maures	FR9301613	La Côte d'Hyères et son archipel, domaines terrestre et maritime	5 504
Bormes-les-Mimosas, Carnoules, Collobrières, Hyères, La Crau, Pierrefeu-du-Var, Pignans, Puget-Ville, La Londe-les-Maures	FR9301622	La plaine et le massif des Maures	78 750
Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou	FR9301623	Massif de la Pierre d'Avenon, Canadel, Les Maures littorales de Bormes à la Croix Valmer, collines de Ramatuelle	10 326

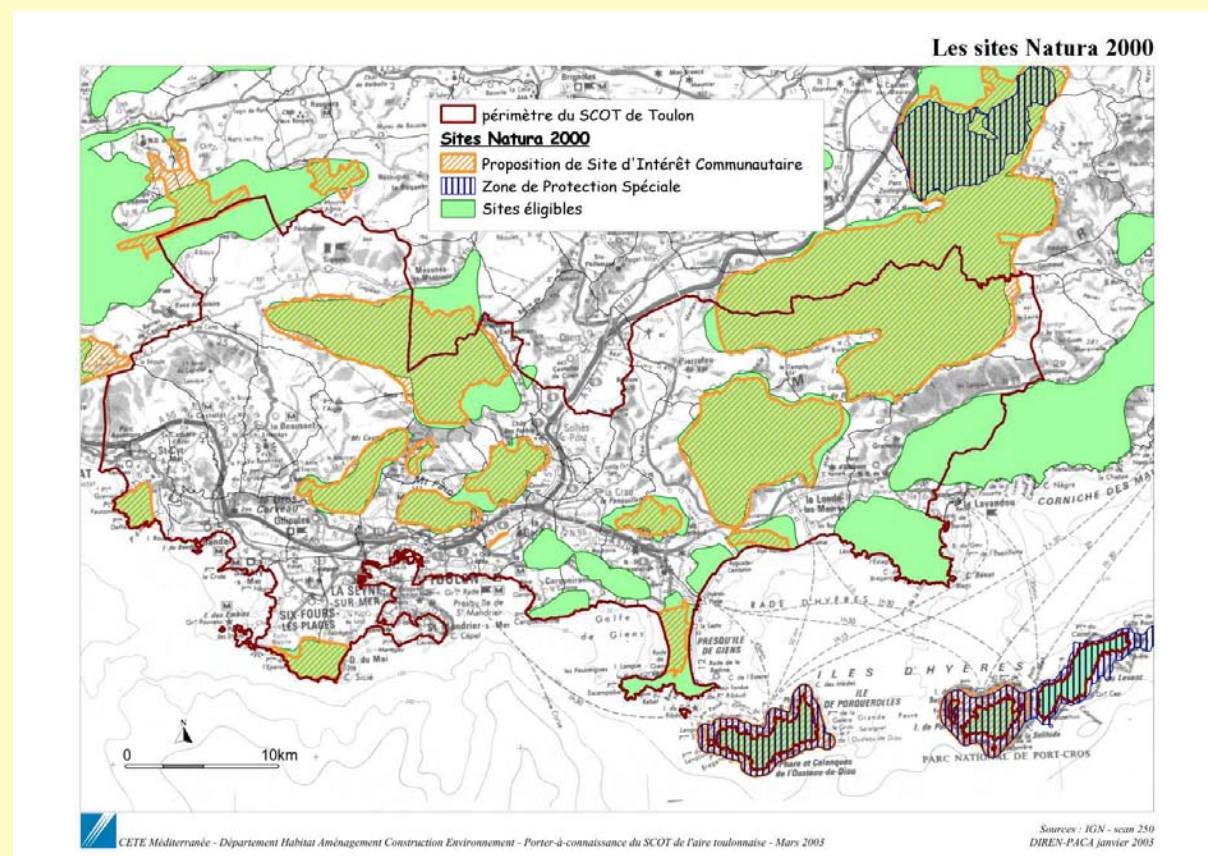




## PSIC et proposition de ZPS

On identifie sept zones ayant fait l'objet d'une proposition de site d'intérêt communautaire (pSIC), totalisant plus de 47 000 ha. Certains espaces sont encore susceptibles d'être modifiés.

Communes concernées	Code	Nom de la zone	Surface (ha)
Mazaugues, Riboux, Signes	FR9301606	Sainte Baume, Mont Aurélien	2 169
Cuers, Evenos, La Farlède, La Garde La Valette, Le Revest-les-Eaux, Meounes, Ollioules, Signes, Solliès-Ville, Solliès-Toucas	FR9301608	Mont Caume, Mont Faron, forêt domaniale des Morières	11 195
Saint-Cyr-sur-Mer	FR9301609	La Pointe Fauconnière	500
La Seyne-sur-Mer, Six Fours	FR9301610	Cap Sicié, Six Fours	865
Bormes-les-Mimosas, Hyères	FR9301613	La Côte d'Hyères et son archipel, domaines terrestre et maritime	6 022
Besse-sur-Issole	FR9301621	Marais de Gavotti - Lac de Bonne Coudre - Lac Redon	68
Bormes-les-Mimosas, Carnoules, Collobrières, Hyères, La Crau, Pierrefeu-du-Var, Pignans, Puget-Ville, La Londe-les-Maures	FR9301622	La plaine et le massif des Maures	33 485





SDTE/BEP

### 4.2.3. Les ZICO

**La directive européenne du 2 avril 1979 modifiée par la directive du 8 juin 1994** concerne les oiseaux sauvages et prévoit **la protection des habitats** nécessaires à la survie d'espèces d'oiseaux considérés comme rares ou menacés à l'échelle de l'Europe et inscrites en annexe à la directive. L'inventaire des **ZICO** est la première étape de connaissance nécessaire à l'application de cette directive.

Deux zones de ce type sont identifiées sur la commune d'Hyères.

CODE ZICO	NOM	SUPERFICIE (ha)
PAC10	Salins d'Hyères et des Pesquiers	944
PAC11	Iles d'Hyères	6674

### 4.2.4. Les ZNIEFF

Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique ne sont pas des espaces protégés mais correspondent cependant à des espaces remarquables du fait d'une richesse spécifique relevée.

L'inventaire des Z.N.I.E.F.F. identifie, localise et décrit la plupart des sites d'intérêt patrimonial pour les espèces vivantes et les habitats. On distingue pour les sites terrestres :

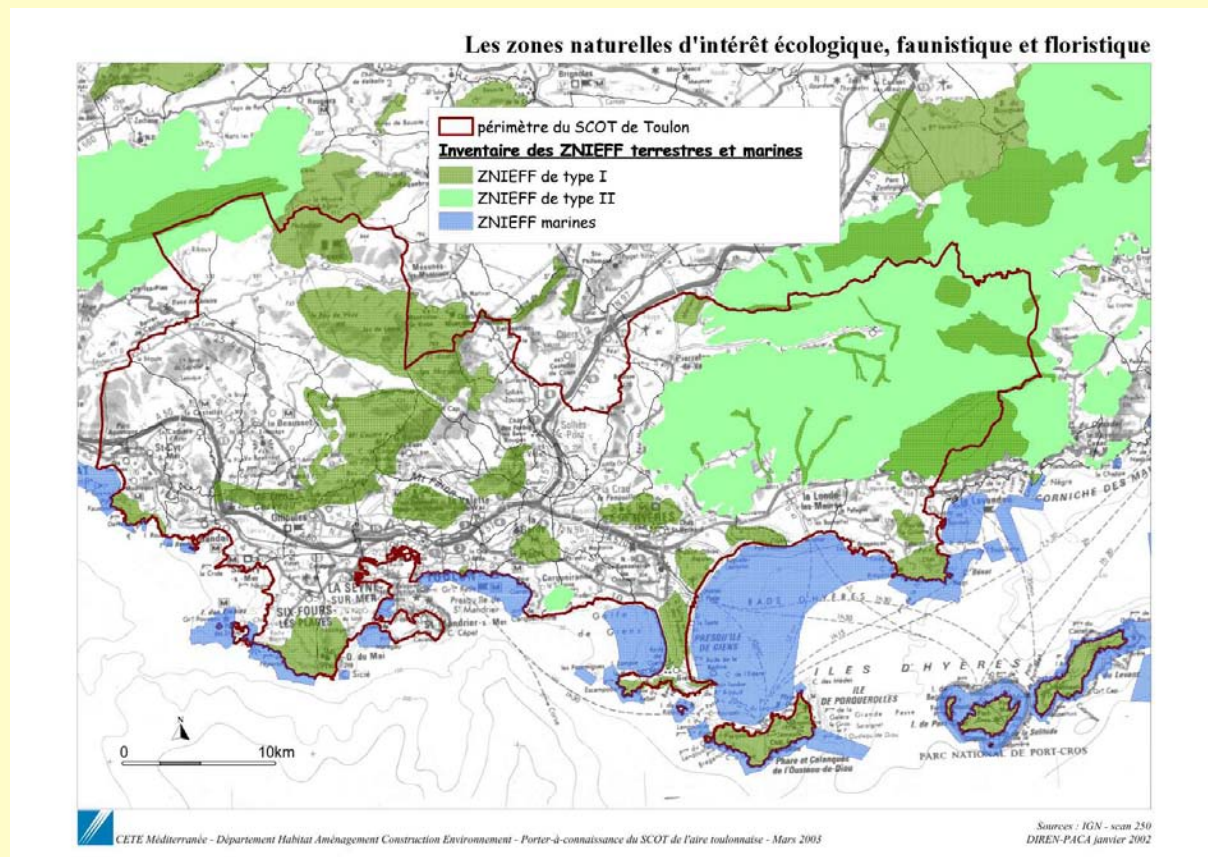
- les Z.N.I.E.F.F. de type I qui correspondent à des sites d'intérêt biologique remarquable (présence d'espèces ou d'habitat(s) de grande valeur écologique)
- les Z.N.I.E.F.F. de type II, grands ensembles naturels riches.

Les Z.N.I.E.F.F. géologiques (27 sites) correspondent à des secteurs d'intérêt exclusivement géologique et de superficie en général limitée. Elles sont une spécificité de la région PACA. Elles concernent principalement des stratotypes et des gisements paléontologiques et occupent près de 1 400 ha.

Enfin, il faut aussi indiquer l'existence de Z.N.I.E.F.F. marines (herbiers de posidonies et autres) dont l'existence est révélatrice de richesses écologiques en mer. Elles occupent une surface immergée de plus de 26 000 ha.

Les ZNIEFF de type I représentent au total une surface de plus de 43 000 ha, tandis que les ZNIEFF de type II recouvrent plus de 97 000 ha.

Certaines de ces ZNIEFF sont intégrées dans des espaces protégés ou classés mais d'autres ne font l'objet d'aucune protection spécifique. Le maître d'ouvrage aménageur se doit malgré tout de prendre en compte l'existence de ces zones dans ses projets.





Communes	Type	Code	Nom	Surface (ha)
Solliès-Toucas	Type I	8338Z00	Mont Caumes - Roca - Grand Cap	2781
Hyères	Type I	83114Z00	ROUTE DU SEL	50
Hyères	Type I	83115Z00	LES ESTAGNETS	12
Hyères	Type I	83116Z00	DUNE DE LA CAPTE	12
Hyères	Type I	83117Z00	ILE DE PORTE-CROS	967
Hyères	Type I	83118Z00	ILE DU LEVANT	1107
Cuers	Type I	83119Z00	Ravin de la Foux	173
La Roquebrussanne	Type I	83123Z00	Grand et Petit Lautien	26
Cuers, Meounes	Type I	83126Z00	Grottes à Chauve-Souris de la vallée du Gapeau	6
Mazaugues, Riboux, Signes	Type I	8319Z01	Crête de la Sainte Baume	411
Mazaugues	Type I	8319Z02	Hêtraie de la Sainte Baume	469
Mazaugues, Signes	Type I	8322Z00	Le Mourre d'Agnis	3807
Besse-sur-Issole, Gareoult, La Roquebrussanne, Saint-Anastasia	Type I	8323Z00	Montagne de la Loube et barre de Saint-Quinis	4867
Besse-sur-Issole	Type I	8326Z00	Marais de Gavotti	37
Meounes, Signes, Solliès-Toucas	Type I	8327Z00	Forêt des Morières - Massif de Siou Blanc	5769
Cuers, Méounes, Néoules	Type I	8328Z00	Les barres de Cuers	376
Saint-Cyr-sur-Mer	Type I	8330Z00	Littoral de la Madrague de Saint-Cyr à Port d'Alon	346
Evenos, Le Revest-les-Eaux, Signes, Toulon	Type I	8338Z00	Mont Caumes - Roca - Grand Cap	2781
Evenos, Le Beausset	Type I	8339Z00	Le basalte du château d'Evenos	145
Evenos, Le Beausset, Le Castellet, Ollioules, Sanary-sur-Mer, Toulon	Type I	8340Z00	Le Croupapier, les Gorges d'Ollioules, le Gros Cerveau, bois de Sanary	1776
La Seyne-sur-Mer, Six-Fours	Type I	8344Z00	Massif du Cap Sicié, Fabregas	1404
Toulon	Type I	8345Z00	Mont Faron	942
Toulon	Type I	8347Z00	Le Cap Brun et pointe Ste-Marguerite	31
La Farlède, La Valette, Solliès-Ville	Type I	8348Z00	Le Coudon - Les baous rouges	760
Hyères, La Crau	Type I	8349Z00	Le Fenouillet	796
La Crau, La Garde, Le Pradet	Type I	8350Z00	Le Plan de la Garde	561
Hyères	Type I	8352Z00	PRESQU'ILE DE GIENS, ESCAMPOBARIOU, POINTE DES CHEVALIERS	288
Hyères	Type I	8353Z00	SALINS DES PESQUIERS, MARAIS DU REDON	633
Hyères	Type I	8354Z00	ILE DE PORQUEROLLES	1525
Hyères	Type I	8355Z00	LE PALYVESTRE - AYGUADE-PLAGE	467





Communes	Type	Code	Nom	Surface (ha)
Hyères	Type I	8356Z00	LES VIEUX SALINS D'HYERES	387
Solliès-Toucas	Géologique	83105G00	Forêt domaniale des Morières	10
La Cadière-d'Azur	Géologique	83106G00	Carrière du Moulin	2
Evenos	Géologique	83109G00	Carrière de la Matelotte	4
Mazaugues	Géologique	8319G04	Les Glacières de Fonfrège	3
Mazaugues	Géologique	8321G00	Le Crétacé supérieur de Mazaugues	200
La Roquebrussanne	Géologique	8323G01	Vallons de l'Infernet et du cendrier	300
La Roquebrussanne	Géologique	8323G02	Montagne de la Loube	150
Solliès-Toucas	Géologique	8327G01	Falaises du couvent de St-Hubert	15
Cuers	Géologique	8329G00	Carrière de la Pouvérine	4
Saint-Cyr-sur-Mer	Géologique	8330G01	Pointe Grenier, gisement à Spongières	10
Saint-Cyr-sur-Mer	Géologique	8331G00	Oratoire Saint-Jean	5
La Cadière-d'Azur	Géologique	8332G00	Fontanieu - Le Trias de Fontanieu	136
Le Castellet, Sanary-sur-Mer	Géologique	8333G00	Le Grand Vallat	10
Evenos, Le Beausset, Le Castellet	Géologique	8334G00	Le Vieux Beausset	480
Le Castellet	Géologique	8335G00	Gisement à Rudistes du Santonien	4
Evenos	Géologique	8336G00	La Barre de la Jaume	10
Evenos	Géologique	8337G00	Barre des Aiguilles	20
Evenos	Géologique	8338G01	La carrière d'Orves	4
Le Revest-les-Eaux	Géologique	8338G02	Coupe du stade du Revest	2
Le Revest-les-Eaux	Géologique	8338G03	Carrière de Fieraquet	10
Ollioules	Géologique	8341G00	Carrière La Royale	2
Sanary-sur-Mer	Géologique	8342G00	Falaise de Port-Issol	2
Six-Fours	Géologique	8343G00	Notre Dame de la Pépiole	2
Toulon	Géologique	8346G00	Carrière Dutto, carrière du Prieuré, carrière des Vignettes	3
Carqueiranne, Hyères	Géologique	8351G00	Carrière Verdino	2
Collobrières	Géologique	8357G12	Gisement de grenats de Sarvengude	3
Collobrières	Géologique	8357G13	Collobriérîte de Collobrières	1
Saint-Cyr-sur-Mer	Marine	13M28	Baies de la Ciotat et des Lecques (herbiers de Posidonies)	1020
Saint-Cyr-sur-Mer	Marine	13M29	Etablissement de pêche de la Ciotat	60
Saint-Cyr-sur-Mer	Marine	83M01	Pointe Fauconnière	40
Saint-Cyr-sur-Mer	Marine	83M02	Pointe du Defens	20
Saint-Cyr-sur-Mer	Marine	83M03	Sèche d'Alon	19



Communes	Type	Code	Nom	Surface (ha)
Bandol	Marine	83M04	Ile Rousse	30
Bandol	Marine	83M05	Ile de Bendor	45
Six-Fours	Marine	83M06	Le Brusc	80
Six-Fours	Marine	83M07	Les Embiez (ouest), le Grand Rouveau et rochers des Magnons	490
Six-Fours	Marine	83M08	Falaise de Six-Fours	400
La Seyne-sur-Mer	Marine	83M09	Ilots des Deux Frères	30
La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier-sur-Mer	Marine	83M10	Herbier de posidonies de l'anse des Sablottes	200
La Garde, Le Pradet, Toulon	Marine	83M11	Du Mourillon à la Pointe de Carqueiranne	815
La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier-sur-Mer	Marine	83M12	Herbier du Lazaret	130
Carqueiranne, Hyères	Marine	83M13	Herbier de posidonies du golfe de Giens	1350
Hyères	Marine	83M14	FLECHE SABLEUSE OUEST DU TOMBOLO DE GIENS	100
Hyères	Marine	83M15	RECIF BARRIERE DE POSIDONIES DE LA MADRAGUE (GIENS)	60
Hyères	Marine	83M16	POINTE ESCOMPOBARIU (PRESQU'ILE DE GIENS OUEST)	250
Hyères	Marine	83M17	ILOTS ET SECHE DES FOURMIGUES (GIENS)	70
Hyères	Marine	83M18	ILES DU GRAND ET PETIT RIBAUD	160
Hyères	Marine	83M19	ILE DU PETIT LANGOUSTIER	100
Hyères	Marine	83M20	CAP DES MEDES	35
Hyères	Marine	83M21	SUD DE L'ILE DE PORQUEROLLES (HERBIERS)	410
Hyères	Marine	83M22	ILOTS ET SECHE DES SARANIERS	470
Bormes-les-Mimosas, Hyères, La Londe-les-Maures	Marine	83M23	Herbier de posidonies de la rade d'Hyères	8440
Bormes-les-Mimosas, Hyères, La Londe-les-Maures	Marine	83M24	Récif barrière et cordon littoral (nord de la rade d'Hyères)	430
Bormes-les-Mimosas	Marine	83M25	Du cap de Bregançon au cap Benat	620
Hyères	Marine	83M26	ILOT DE LA GABINIERE (PORT-CROS)	105
Hyères	Marine	83M27	POINTE DE LA GALERE (PORT-CROS)	30
Hyères	Marine	83M28	BAIE DE LA PALUD ET ROCHER DU RASCASS (PORT-CROS)	30
Hyères	Marine	83M29	POINTE BREGANCONNET (OU DE MONTREMIANT)	30



Communes	Type	Code	Nom	Surface (ha)
Hyères	Marine	83M30	PARC NATIONAL DE PORT-CROS (HERBIER DE POSIDONIES)	1280
Hyères	Marine	83M31	BAIE DE PORT-CROS ET RECIF BARRIERE DE POSIDONIES	13
Hyères	Marine	83M32	ILE DU LEVANT (HERBIER DE POSIDONIES)	2040
Hyères	Marine	83M33	SECHE DU TITAN	45
Hyères	Marine	83M34	DE LA POINTE DE CALE ROUSSE A LA POINTE DE L'ARETE (EST DU LEVANT)	460
Hyères	Marine	83M35	BANC DU MAGAUD	3930
Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou	Marine	83M36	Sèche de la Fourmigue	115
Bormes-les-Mimosas	Marine	83M37	Du cap Benat à la pointe de l'Esquillette	290
Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou	Marine	83M38	Herbier de posidonies du Lavandou et de Bormes-les-Mimosas	750
Le Lavandou	Marine	83M39	Cap Nègre	100
Le Lavandou	Marine	83M43	Eboulisprofonds du sud-est du Lavandou	530

#### 4.2.5. Spécificités paysagères locales

Sur l'ensemble de l'aire toulonnaise, quelques secteurs ont fait l'objet d'études de paysage plus ou moins récentes qui doivent être le support de réflexions nouvelles sur l'évolution des paysages.

La politique de labellisation du paysage (1992-1997) a permis d'identifier la commune du Pradet (espaces viticoles, production d'agrumes ...) ainsi que le paysage de Bandol, celui-ci ayant conduit à mise en œuvre d'une charte d'environnement. La communauté de communes de sud Sainte-Baume s'est engagée elle aussi dans une procédure de charte d'environnement. La commune du Pradet a lancé un pré-diagnostic dans ce sens.

La commune de La Londe prépare actuellement un Plan de Paysage.

Sur la Plaine des Maures, il existe un Projet d'Intérêt Général (PIG) visant, entre autres, à protéger l'environnement de la tortue d'Hermann.

La réalisation d'un atlas départemental des paysages est toujours en projet mais non réalisé.



## 4.2.6. Les sites en cours de classement au titre de la loi du 2 mai 1930

D'autres sites sont concernés par des procédures de classement en cours. Il s'agit notamment du site **du Gros Cerveau** et du site **du Coudon**. **La presqu'île de Giens et les salins d'Hyères** sont eux aussi des sites en cours de classement par le Conseil d'État (ils vont faire l'objet d'une opération Grand Site National dont le montage technique et financier est en cours).

Dans la partie Est, **la plaine des Maures** est aussi en cours d'instruction, pour obtenir un ensemble classé cohérent entre le massif des Maures et le massif de l'Estérel.

Dans la partie Ouest, **la Sainte Baume** bénéficiera prochainement elle aussi d'une mesure de classement, avec une extension du territoire concerné, par rapport au site inscrit actuellement.

## 4.3. Documents disponibles

### 4.3.1. Les documents de méthode intéressant l'élaboration des SCOT

- « Le schéma de cohérence territoriale, premières approches sur les méthodes et le contenu » CERTU, DGUHC-FNAU, décembre 2001
- « Accompagnement méthodologique de la mise en œuvre de la loi SRU , pour une approche des périmètres de schéma de cohérence territoriale », CERTU, CETE Méditerranée, CETE de l'Ouest, juillet 2001.
- « SCOT et déplacement » CERTU, DGUHC, mai 2003

Documents que l'on retrouve sur les sites internet du CERTU et de la DGUHC

### 4.3.2. Les autres études produites à l'initiative de l'Etat (liste non exhaustive)

- Projet territorial de l'État dans le Var (Préfecture du Var)  
« La problématique territoriale  
De la problématique territoriale aux stratégies de l'État »  
Document provisoire – 22 février 2000
- Département du Var, projet territorial de l'État (Préfecture du Var)  
« Proposition du groupe de travail : Environnement, cadre de vie, aménagement du territoire » - 24 mars 2000





- L'aire toulonnaise, réflexion prospective et stratégique (DDE du Var, SDTE)  
Synthèse des groupes de travail - Décembre 1997
- Aire toulonnaise - Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (DDE  
du Var – Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme) - Septembre  
1975
- Plan Régional pour la Qualité de l'Air (DRIRE PACA) - 1999/2000
- Plan de Protection de l'Atmosphère, département du Var (DRIRE Paca –  
Préfecture du Var)
- Loi littoral, département du Var : lecture cartographique (DDE-DAFU) -  
Juin 1997
- Orientations régionales forestières (DRAF)
- DVA de l'aire toulonnaise, dossier d'initiation - Mai 2002 (DDE)
- Les risques naturels dans le Var – Cartographie des risques – Phénomènes  
naturels et principaux enjeux - Novembre 2002 (DDE-DIREN-Région  
PACA)
- Inventaire des cavités souterraines  
DRIRE
- Publications de l'Observatoire Département d'Équipement Commercial