

# SCoT Provence Méditerranée



Transmis en Préfecture  
le

## Document d'Orientations Générales



# Introduction

Conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du Code de l'urbanisme, le Document d'Orientations Générales guide la mise en oeuvre des objectifs du PADD et constitue le volet prescriptif du SCoT. Il précise à travers ses orientations et ses documents graphiques, comment doivent être traduits les objectifs du PADD et quelles réponses leur seront données dans les documents d'urbanisme et autres démarches devant être compatibles avec le SCOT (cf. introduction du Rapport de présentation).

Cependant, s'agissant d'un document d'orientations à caractère général, le DOG ne fixe pas de prescriptions particulières pour chaque commune ou chaque espace de l'aire toulonnaise.

Les orientations du DOG s'appliquent à travers la règle de compatibilité et non celle de conformité, c'est-à-dire que les règles des documents qui doivent être compatibles avec le SCOT ne devront pas être contradictoires avec les orientations du DOG et devront concourir à leur mise en oeuvre.

Pour faciliter sa compréhension et sa lisibilité tout en respectant l'article R.122-3 du Code de l'urbanisme, le DOG s'organise selon la même trame que le PADD, en reprenant ses trois grands objectifs :

- **encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire** afin d'assurer d'une part, un équilibre entre préservation des espaces agricoles et naturels et d'autre part, un développement urbain maîtrisé ;
- **afficher des axes de** pour définir une stratégie de développement métropolitain et économique, pour garantir une offre de logements adaptée aux besoins et la mixité sociale, pour passer à l'ère des déplacements en transports collectifs performants et généralisés ;

- **promouvoir un cadre de qualité** en apaisant les espaces urbains grâce au développement des modes doux, à des aménagements innovants, à une cohésion sociale renforcée, à la réduction des nuisances et des pollutions ; en entretenant la qualité des paysages de l'aire toulonnaise ; en prenant en compte les risques ; en misant sur les ressources du territoire tout en réduisant les impacts de l'activité humaine.



# Sommaire



## **Orientation 1 :**

### **Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire**

p. 7

- 1- Préserver et valoriser le capital naturel et agricole : le réseau vert, bleu et jaune de l'aire toulonnaise
- 2- Organiser et maîtriser le développement de l'aire toulonnaise

p. 8  
p. 20

## **Orientation 2 :**

### **Afficher les axes de développement de l'aire toulonnaise**

p. 33

- 1- Affirmer une ambition métropolitaine
- 2- Elaborer une stratégie de développement économique
- 3- Répondre aux besoins de logements
- 4- Promouvoir une offre de transports collectifs performante

p. 34  
p. 38  
p. 44  
p. 48

## **Orientation 3 :**

### **Promouvoir un cadre de vie de qualité**

p. 57

- 1- Apaiser la ville
- 2- Entretenir une qualité paysagère au sein des espaces urbains
- 3- Concevoir un mode de développement qui compose avec les risques naturels et technologiques
- 4- Gérer durablement les ressources du territoire et minimiser les impacts de l'activité humaine

p. 58  
p. 62  
p. 66  
p. 70





# **Orientation 1 :**

## **Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire**

# Préserver et valoriser le capital naturel et agricole : le réseau vert, bleu et jaune de l'aire toulonnaise

Afin de répondre aux objectifs du PADD concernant le capital naturel et agricole de l'aire toulonnaise, le DOG identifie les espaces qui sont préservés (au titre de leurs caractéristiques écologiques, paysagères, culturelles, patrimoniales et économiques) et peuvent être valorisés. Le DOG fixe les orientations relatives à chaque type d'espace qui permettront d'atteindre ces objectifs.

L'ensemble de ces espaces constituent le réseau vert, bleu et jaune qui encadre le développement de l'aire toulonnaise et garantit, sur le long terme, son attractivité.

Le réseau vert, bleu et jaune est constitué des «espaces terrestres», continentaux et insulaires.

Les espaces marins relèvent d'un Chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer au sens de l'article L.122-1 du Code de l'urbanisme, qui peut être élaboré ultérieurement.



## A. Identification des espaces à préserver

Le réseau vert bleu et jaune est constitué de deux grandes catégories d'espaces :

- a. La première catégorie constitue son socle et comprend les trois types d'espaces suivants :
  - les espaces à dominante naturelle (vert) ;
  - les zones humides, les cours d'eau et fleuves côtiers et leurs ripisylves (bleu) ;
  - les espaces à dominante agricole (jaune) ;
- b. La deuxième catégorie identifie plus particulièrement les espaces disposant de caractéristiques particulières :
  - les espaces constituant des coupures agro-naturelles ;
  - les espaces constituant des sites d'intérêt paysager spécifiques ;
  - les espaces caractéristiques du littoral.

### a. Le socle du réseau vert, bleu et jaune

#### 1 - Les espaces à dominante naturelle

Les espaces à dominante naturelle suivants sont intégrés dans le réseau vert, bleu et jaune, du fait de leurs richesses paysagères et écologiques. Leur préservation contribue notamment à pérenniser les continuités écologiques de l'aire toulonnaise.

- **Les collines supports des villages perchés de La Cadière et du Castellet** pour leur importance paysagère (effet de seuil et piédestal naturel aux villages perchés) ;
- **Les espaces naturels de l'ensemble formé par les collines du Pigeonnier, de la Gâche, du Port d'Alon, de Roustagnon, de la Garduère, du Colle de Reyne, de Pibarnon, de l'Aoube, St Jean, l'île Rousse et les falaises du littoral Bandolais**, offrant les caractéristiques d'un cap naturel et d'un espace boisé, support de richesses et de fonctionnalités écologiques reconnues. Ces espaces permettent une transition naturelle entre la baie de Bandol et la baie des Lecques, regroupent des formes géologiques remarquables (dune de sable à l'intérieur des terres) et présentent un intérêt historique et patrimonial (ancienne carrière de gypse) ;

- **Les espaces naturels des collines du Fort de Six-Fours et de Tante Victoire** formant l'arrière-plan paysager naturel de la baie de Sanary-Six-Fours. Ils sont supports de fonctionnalités écologiques et possèdent également un intérêt patrimonial et culturel par la présence d'un monument classé (Notre-Dame-de-Pépiole) et d'un monument inscrit (Collégiale de Six-Fours) ;

- **Les espaces naturels de la pointe du cap Nègre et de la Coudoulière**, constituant un espace de respiration sur le linéaire côtier urbanisé de Six Fours. Ils sont également le support d'une richesse écologique et revêtent un intérêt patrimonial par la présence de la batterie du cap Nègre ;

- **L'arc collinaire constitué par les collines de Piédardant, Darbousson, la Castellane et la petite Garenne** constituant des unités écologiques relativement isolées et enrichies mais concourant au caractère naturel des paysages d'entrée ouest de l'agglomération toulonnaise, en aérant les tissus urbains ;

- **Les espaces naturels et agricoles de l'archipel des Embiez et de la Lagune du Brusuc**, supports d'une richesse écologique ;

- **Les espaces naturels du massif du cap Sicié**, constituant un espace à forte fonctionnalité et richesse écologique. Le cap Sicié est un point de repère structurant du littoral de l'ouest varois. La présence de la chapelle Notre-Dame-du-Mai lui confère également un intérêt culturel ;

- **Les espaces naturels boisés du massif du Lazaret et de la Renardière, de la pointe St Georges et du cap Cépet, le bois de Saint-Asile et les falaises de Marégaux sur la presqu'île de Saint-Mandrier**, concourant à l'aération du tissu urbain autour de la Rade et de la Baie des Sablettes et participant au cadrage naturel de la rade de Toulon. Ces espaces constituent des espaces de fonctionnalité écologique ;

- **Les espaces naturels de la colline Caire à La Seyne**, participant au grand cadre paysager naturel de la Rade de Toulon et formant un espace de respiration au coeur du tissu urbain de La Seyne. Ces espaces sont le support d'une fonctionnalité écologique et participent pleinement à la mise en valeur du patrimoine militaire ;

- **Le Massif du Gros Cerveau et ses piémonts agricoles**, toile de fond paysagère du littoral ouest support de richesse et de fonctionnalité écologique et d'une richesse patrimoniale par la présence des forts et de restanques agricoles en gros appareil ;

- **Le Clip du Beausset et les Grès de Sainte-Anne**, espace d'une très grande richesse paysagère, de par l'imbrication d'espaces agricoles en restanques et d'espaces naturels et de par les vues qu'il offre sur l'ensemble du bassin du Beausset. Cet espace renferme également des sites d'une très grande richesse géologique ;
- **Le Croupatier, le Baou des Quatre Aures, la barre des Aiguilles, les Gorges d'Ollioules et le vallon du Destel** offrant une toile de fond naturelle à l'ensemble du pôle ouest et à la rade de Toulon et constituant des paysages géologiques singuliers ;
- **Le Mont Caume**, participant au grand cadre paysager de la Rade de Toulon et support de richesse écologique reconnue ;
- **Le Mont Faron**, toile de fond emblématique des paysages toulonnais et témoin de l'histoire militaire du territoire, offrant des vues imprenables sur la rade de Toulon. Cet espace est support d'une richesse et d'une fonctionnalité écologiques ;
- **Le Mont Coudon et la colline de Pierrascas**, marquant très fortement par leur silhouette naturelle l'entrée est de l'agglomération toulonnaise. Ces espaces sont le support de richesses et de fonctionnalités écologiques ;
- **Les versants sud du massif de la Sainte Baume et du Mourré d'Agnis**, support d'une très grande richesse écologique, en particulier sur les crêtes avec la présence d'écosystèmes bien particuliers et peu répandus en Provence. Cet espace, culminant à plus de 1 000 mètres d'altitude, constitue à la fois une toile de fond paysagère pour l'ouest de l'agglomération toulonnaise et à la fois un point haut permettant d'avoir un panorama sur la mer Méditerranée et sur les Alpes ;
- **Le plateau du Camp**, pour l'intérêt paysager de sa grande étendue naturelle plate ;
- **Le Plateau de Siou Blanc et ses rebords**, véritable poumon vert, support d'une très grande richesse et fonctionnalité écologiques et offrant un patrimoine spéléologique reconnu.
- **Le versant occidental du massif des Barres de Cuers et le massif de la Peyranne**, pour son intérêt paysager en participant au grand cadre naturel de la Haute Vallée du Gapeau ;
- **L'ensemble formé par les collines du Thouar, de Coste Boyère et des Plantades**, comme espaces boisés formant l'arrière-plan paysager de la Valette et de La Garde et constituant une respiration au cœur de l'Est de l'agglomération ;
- **Le Bois de Courbebaisse, le rivage naturel boisé et les falaises de la corniche du Cap Brun ainsi que la pointe Sainte Marguerite**, support pour partie d'une richesse écologique et contribuant au caractère naturel de la grande rade de Toulon ;
- **Le massif de la Colle Noire (et le Cap Garonne)** offrant un premier plan paysager naturel et agricole et terminant les grandes lignes paysagères naturelles du golfe de Giens et de la grande rade de Toulon. Ces espaces sont le support d'une richesse écologique reconnue et constituent une unité de fonctionnement écologique à forte naturalité. Ils possèdent également un intérêt culturel par la présence de forts et batteries ainsi que par la présence de la mine de cap Garonne ; en dehors du versant nord du massif sur la commune de Carqueiranne.
- **Les espaces boisés non bâtis du massif de Costebelle, du Mont des Oiseaux et du Mont Paradis**, constituant le premier plan paysager naturel du golfe de Giens mais également un arrière plan paysager naturel pour la ville d'Hyères et de Carqueiranne. Ces espaces sont le support d'une fonctionnalité et d'une richesse écologiques. Ce site revêt de plus un intérêt culturel (colline de Notre Dame de Consolation) par la présence d'un oppidum et d'une chapelle, lieu de pèlerinage ;
- **Les espaces naturels des îles d'Hyères** reconnus pour leurs très fortes valeurs écologiques et offrant des paysages uniques préservés. Cet archipel complète la grande ligne paysagère naturelle encadrant la rade d'Hyères sur 360° et possède un intérêt culturel et patrimonial par la présence de nombreux ouvrages militaires (forts, batteries). Ces îles constituent en outre le principal archipel côtier de la côte méditerranéenne française et représentent des paysages emblématiques de l'aire toulonnaise ;
- **L'ensemble formé par les espaces naturels de la presqu'île de Giens** constituant des espaces à forte naturalité à préserver notamment au titre de leurs richesses écologiques. Par ailleurs, ces espaces jouent un rôle très important dans la perception du site encore relativement préservé malgré l'urbanisation. Ils sont d'autant plus importants du fait de leurs positions de cap pour la rade d'Hyères et la baie de Carqueiranne ;

- **Les dunes du double tombolo de Giens et les pinèdes littorales du Ceinturon et des Pesquiers**, pour leurs richesses écologiques et paysagères. Les pinèdes participent très largement à la qualité des arrières plages. Le double tombolo de la presqu'île de Giens est un site géologique rare à l'échelle mondiale et constitue un paysage littoral exceptionnel, notamment depuis les points hauts ;

- **Les espaces naturels du massif des Maurettes, le Mont Redon, les espaces agricoles de la Roquette et du Plan du Pont** constituant une unité de fonctionnement écologique de taille moyenne à forte naturalité, support d'une richesse écologique reconnue. Cet ensemble prolonge vers l'ouest les paysages du massif des Maures et fait partie intégrante du panorama paysager de la rade d'Hyères. Il possède une valeur culturelle importante pour la ville d'Hyères (Mont Fenouillet et colline du Castéou).

- **Le massif de la Maure de la Bouisse** constituant une unité de fonctionnement écologique à forte naturalité. Cet espace a un rôle paysager important en isolant la vallée de Sauvebonne du reste de la dépression permienne.

- **Le bois de Châteauvert** en tant qu'espace boisé structurant du fait de sa très grande richesse écologique, notamment floristique.

- **Le massif du Cap Bénat** constituant une unité de fonctionnement écologique, support d'une richesse reconnue. Le versant sud-ouest participe aux grandes lignes paysagères de la rade d'Hyères et constitue par ailleurs un paysage à forte valeur à l'échelle du littoral méditerranéen français, du fait de sa préservation de l'urbanisation et de la qualité des paysages préservés alliant plages naturelles, forêts, grands domaines viticoles, bastides, forts et châteaux. Le versant nord-est du massif forme l'arrière plan paysager de l'ensemble de la plaine du Batailler et participe pleinement au panorama observé depuis le village de Bormes.

- **Le massif des Maures** en tant que grand massif boisé à forte naturalité disposant encore d'une très bonne fonctionnalité écologique. Cet espace est reconnu pour sa grande richesse écologique. Véritable poumon vert pour l'est de l'aire toulonnaise, il constitue par ailleurs le grand arrière-plan paysager de la partie orientale du SCoT et offre plus particulièrement un arrière-plan paysager naturel exceptionnel à la rade d'Hyères et à la baie de Bormes - Le Lavandou.

## 2- Les zones humides, les cours d'eau et fleuves côtiers et leurs ripisylves

### Les zones humides

Les zones humides de l'aire toulonnaise font partie intégrante du réseau vert bleu et jaune du fait de leurs caractéristiques écologiques, fonctionnelles et patrimoniales. Sont mentionnées ci-après les principales zones humides de l'aire toulonnaise à préserver :

- **Le Plan de la Garde et du Pradet**, en tant que zone humide très riche écologiquement (support d'habitats et d'espèces phares et protégés) et constituant par ailleurs l'une des dernières zones humides d'eau douce en bord de mer à l'échelle de la méditerranée française. Cet espace constitue par ailleurs un paysage humide ouvert en cœur d'agglomération ;

- **Le Marais de l'Estagnol**, constituant l'un des derniers marais d'eau douce de basse altitude des régions méditerranéennes françaises,

- **Le marais Redon, l'étang et les salins des Pesquiers ainsi que la réserve biologique des Estagnets** en tant que systèmes écologiques très riches. Ces espaces représentent une des seules zones humides du littoral méditerranéen entre la Camargue et l'Italie. Ces espaces constituent les paysages naturels emblématiques de l'aire toulonnaise ;

- **Les plaines du Ceinturon et de Macany, et la zone humide du Palyvestre** constituant des espaces de richesse écologique malgré une fragmentation des fonctionnalités écologiques ;

- **Les étangs des Vieux Salins, l'étang de l'Anglais et la dune des vieux salins** en tant que systèmes écologiques très riches. Ces espaces représentent une des seules zones humides du littoral méditerranéen entre la Camargue et l'Italie. Ces espaces font partie des paysages naturels emblématiques de l'aire toulonnaise.

### Les cours d'eau, fleuves côtiers et leurs ripisylves

Les cours d'eau, fleuves côtiers et leurs ripisylves sont intégrés dans le réseau vert bleu et jaune en tant que réseau hydrographique. A l'échelle du SCoT, les plus structurants sont les suivants :

- **Le Grand Vallat**, traversant les vignes de

l'AOC Bandol ;

- **La Reppe**, offrant des paysages variés et de qualité depuis les gorges d'Ollioules jusqu'aux espaces agricoles du plan d'Ollioules avec ses canaux d'irrigation et ses anciens moulins ;

- **Le Las**, notamment dans la partie haute de sa vallée entre le barrage de Dardennes et sa canalisation en Rivière Neuve, imprégnant les paysages de l'arrière toulonnais ;

- **L'Eygoutier** traversant et alimentant des espaces de richesse écologique, acquiert une importance paysagère notable par sa zone d'expansion de crue sur le Plan de La Garde et du Pradet ;

- **Le Roubaud** qui, dans sa partie avale plus préservée, traverse des espaces d'une grande richesse écologique et constitue l'un des paysages marécageux caractéristiques du littoral hyérois ;

- **Le Gapeau** qui, de Signes à Hyères, est le support de richesse écologique et influe fortement sur les ambiances et les qualités paysagères de sa haute vallée, de la dépression permienne et des centres urbains qu'il traverse ;

- **Le Réal Collobrier et le Réal Martin**, dont les ripisylves plus développées assurent des continuités écologiques, notamment à la confluence avec le Gapeau ;

- **Le Maravenne et le Pansard et leurs ripisylves** très riches (oueds à lauriers roses) ;

- **Le Batailler**, marquant une ligne paysagère dans l'ensemble de la plaine du Batailler.

### 3 - Les espaces à dominante agricole

Les espaces agricoles suivants sont intégrés dans le réseau vert bleu et jaune, notamment pour leurs valeurs économiques et paysagères.

A l'échelle du SCoT, les plus structurants sont les suivants :

- **Les terroirs de l'ouest toulonnais** (dont l'AOC Bandol) ;

- **Les terroirs de l'est toulonnais** (dont l'AOC Côtes de Provence) : plaine agricole de Pierrefeu, piémonts et vallées viticoles des Maures (Sauvonne, le Réal Collobrier, la Môle, les Borrels, le Pas du Cerf) et du Cap Bénat ;

- **Les espaces d'horticulture et de maraîchage entre Toulon et Hyères, les piémonts agricoles du Fenouillet et de la Pendelotte ;**

- **les espaces d'agriculture dans la dépression permienne** (vignes, vergers...).

## b. Les espaces disposant de caractéristiques particulières

### 1 - Les espaces constituant des coupures agro-naturelles

Parmi les espaces déjà listés ci-avant, certains constituent des coupures agro-naturelles permettant de maintenir la diversité paysagère et de rompre la dynamique de continuum urbain :

- **La plaine du Castellet** entre le vieux village du Castellet et les zones d'urbanisation aérée de la Cadière (les Luquettes) ;

- **La plaine du Beausset** entre le Beausset et Sainte Anne d'Evenos ;

- **Les espaces à dominante naturelle** entre le vieux village d'Evenos et le hameau du Broussan ;

- **Le Plan d'Ollioules et Notre Dame de Pépiole** entre Ollioules et Six Fours / Sanary, le long de l'A50 et de la RD11 ;

- **L'ubac du Faron** entre Le Revest et La Valette, le long de la RD46 ;

- **La plaine agricole** entre la Moutonne et Carqueiranne le long de la RD276 ;

- **La plaine agricole** entre Carqueiranne et le Pradet le long de la RD559 ;

- **Les espaces agricoles** entre La Crau et La Farède ;

- **Les espaces agricoles du fond de vallée et les versants naturels** entre le village de Belgentier et le lotissement des Papeteries ;

- **Les espaces agricoles du fond de vallée et les versants naturels** entre le lotissement des Papeteries et le village de Solliès-Toucas ;

## 2 - Les espaces agro-naturels constituant des sites d'intérêt paysager spécifique

Parmi les espaces déjà listés ci-avant, certains possèdent un fort intérêt paysager du fait de leur singularité, de leurs richesses patrimoniales particulières, de leur représentativité des modes de vie et des traditions industrielles, artisanales, agricoles ou forestières :

- **Le versant sud du corps principal du massif de la Sainte Baume** à la silhouette vallonnée emblématique offrant une toile de fond minérale à l'ensemble de l'ouest du territoire ;
- **Les vignes et collines du massif du Port d'Alon** offrant un espace de respiration sur le littoral entre Bandol et St Cyr et comportant des caractéristiques géologiques remarquables (dune fossile) ;
- **Les gorges d'Ollioules, le vallon du Destel et les Grès de Ste Anne d'Evenos** offrant un paysage de chaos rocheux et formes géologiques originales (Marmites, Rocher « tortue ») ;
- **Les vignes du Castellet** offrant une mosaïque viticole préservée caractéristique de l'exploitation de l'AOC Bandol ;
- **Les terrasses du clip du Beausset et du val d'Aren**, alliant une mixité d'espace naturel et agricole et offrant un point de vue remarquable sur l'ensemble du bassin du Beausset ;
- **Le massif du cap Sicié**, ses falaises schisteuses plongeant dans la mer et ses plages de sable noir ;
- **L'archipel des Embiez et la rade du Brusc**, succession d'îlots naturels autour d'une rade peu profonde ;
- **Le grand Plan d'Ollioules et Notre Dame de Pépiole** à Six Fours, espace agricole en entrée Ouest d'agglomération s'étalant le long de la Reppe ;
- **Le massif du Gros Cerveau, ses forts et son piémont agricole**, reliquat des paysages caractéristiques provençaux de restanques. Ces restanques souvent en gros appareil sont les témoins des modes d'aménagements pour la culture en terrain pentu ;
- **L'ensemble des monts toulonnais** (Baou des Quatres Aures, Mont Caume, Mont Faron, Mont Coudon) dessinant l'arrière plan naturel et montagneux caractéristique de la rade toulonnaise et du cœur métropolitain et support d'un patrimoine militaire conséquent ;
- **Le Mont Coudon** marquant très fortement les paysages de l'entrée Est de l'agglomération toulonnaise de part sa silhouette montagneuse imposante ;
- **Le Plan de la Garde et du Pradet**, un des derniers espaces naturel et humide d'eau douce en Méditerranée, aux portes de l'agglomération toulonnaise ;
- **Le sud du massif de la Colle Noire, ses forts et sa mine** délimitant la grande rade de Toulon et **les restanques fleuries du Canebas et du Bau Rouge**, parmi les dernières restanques agricoles en bord de mer ;
- **Le système des étangs du littoral hyérois (Vieux Salins, Etang des Pesquiers, Marais Redon et des Estagnets)** offrant des grands paysages humides uniques et témoignant de l'ancienne activité salinière sur cette partie du littoral méditerranéen français entre la Camargue et l'Italie ;
- **La presqu'île de Giens (double tombolo, falaises de la pointe des Chevaliers...)**, présentant une forme géologique rare à l'échelle mondiale et constituant une image « magique » de l'entrée aérienne sur le territoire ;
- **Le massif du cap Bénat, ses piémonts agricoles et ses plages** offrant des espaces naturels et viticoles totalement préservés ponctués de bastides, de forts et châteaux en bord de mer ;
- **L'ensemble des îles d'Hyères (Porquerolles, Port Cros, Bagaud, Le Levant)** offrant des paysages insulaires méditerranéens préservés, des espaces viticoles en bord de mer et agrémentés d'une multitude de forts et batteries ;
- **Le cœur du massif des Maures** offrant un paysage forestier particulièrement riche de subéraies et d'anciennes châtaigneraies et ponctué d'un patrimoine religieux pluriséculaire (chartreuse de la Verne, menhirs du plateau de Lambert, dolmen de Gaoutabry) ;
- **Le Fenouillet et ses piémonts agricoles** offrant une silhouette particulière imprégnant l'entrée ouest de Hyères et présentant des alignements de palmiers desservant des bastides à l'architecture singulière ;
- **La vallée de Sauvebonne et de la Roquette** se déroulant le long de la ripisylve marquée du Réal Martin et du Gapeau offrant un paysage agricole préservé et son système de bastides aux alignements plantés ;
- **Les vallées des Borrels et du Pas de Cerf**, langues d'agriculture (viticulture et arboriculture) ponctuées de hameaux s'insinuant au cœur du massif des Maures.

### 3 - Les espaces caractéristiques du littoral

#### Les espaces définis à l'article L.146-6 du code de l'urbanisme

L'article L.146-6 du Code de l'urbanisme assigne l'obligation de préserver certains espaces ou milieux littoraux, présentant un intérêt particulier en termes de paysage, de patrimoine naturel ou culturel ou de maintien des équilibres biologiques.

Le SCoT identifie les espaces remarquables suivants :

- **L'ensemble des espaces naturels inclus dans le site classé du Port d'Alon** offrant les caractéristiques d'un cap boisé, support d'une richesse écologique reconnue et permettant une transition naturelle entre la baie de Bandol et la baie des Lecques. Ces espaces regroupent également des formes géologiques remarquables (dune de sable à l'intérieur des terres) et présentent un intérêt historique et patrimonial (ancienne carrière de gypse) ;

- **Les espaces naturels et agricoles de la Garduère au nord-est du site classé du Port d'Alon**, pour sa valeur paysagère ;

- **L'île Rousse, les parties naturelles du linéaire côtier entre le port du vallon des Gravieres et la pointe Encanet à Bandol et l'espace boisé au sud de l'île de Bendor**, premier plan paysager naturel du littoral bandolais ;

- **Les falaises et la pointe de la Crède, le Parc Victorin Blanc ainsi que la corniche des Roches Rouges**, contribuant au maintien de perceptions naturelles entre les villes de Sanary et de Bandol. Ces espaces sont le support de richesse écologique et géologique ; en dehors des espaces nécessaires au fonctionnement de la station d'épuration et en dehors du fort de la Crède et ses abords ;

- **Les espaces naturels non bâtis des collines du Fort de Six-Fours et de Tante Victoire** formant l'arrière-plan paysager naturel de la baie de Sanary-Six-Fours. Ils sont support de fonctionnalités écologiques et possèdent également un intérêt patrimonial et culturel par la présence de monuments classés (Notre-Dame-de-Pépiole) et inscrit (Collégiale de Six-Fours) ;

- **Les espaces naturels de la pointe du cap Nègre** permettant de maintenir une respiration naturelle sur le linéaire côtier urbain de Six Fours. Une partie de cet espace est reconnue pour sa

valeur écologique. Il présente également un intérêt historique par la présence du fort ;

- **Les espaces naturels et agricoles des îles des Embiez**, supports d'une richesse écologique reconnue. Ce petit archipel avec de nombreux îlots inhabités ferme, en terme paysager, la baie du Bruscat et constitue un paysage emblématique du littoral de l'ouest varois.

- **Les espaces naturels du site classé du massif du Cap Sicié** remarquables par leur boisement dense et leur situation en aplomb sur la mer (falaise schisteuse, plages de sable noir...). Cet espace constitue une unité de continuités écologiques dont la richesse écologique est reconnue. L'aspect massif et assez haut en bord de mer (363m) en fait un point de repère remarquable du littoral de l'ouest varois. La présence d'une chapelle, Notre Dame du Mai, lui confère également un intérêt culturel.

- **Les espaces naturels boisés du massif du Lazaret et de la Renardière, de la pointe St Georges et du Cap Cépet, le bois de Sainte-Asile et les falaises de Marégaux sur la presqu'île de Saint-Mandrier** concourant à l'aération du tissu urbain autour de la Rade et de la Baie des Sablottes et participant au cadrage naturel de la rade de Toulon. Ces espaces constituent des espaces de fonctionnalité écologique ; en dehors des espaces nécessaires aux activités militaires.

- **Les espaces naturels de la pointe Balaguier et de la pointe de l'Aiguillette**, créant des respirations naturelles le long du linéaire côtier urbanisé de la petite rade de Toulon. Ces espaces naturels ainsi que les forts de l'Aiguillette et de Balaguier de par leurs positions « les pieds dans l'eau » leur confèrent un caractère remarquable ;

- **Les espaces naturels de la colline Caire à La Seyne**, participant au grand cadre paysager naturel de la Rade de Toulon et formant un espace de respiration au coeur du tissu urbain de La Seyne. Ces espaces sont supports d'une fonctionnalité écologique et participent pleinement à la mise en valeur du patrimoine militaire ;

- **Les espaces naturels non bâtis du corps principal du massif du Gros Cerveau**, toile de fond paysagère du littoral ouest et support d'une richesse écologique ; en dehors des forts du Gros Cerveau et de la Pointe, de leurs abords et leurs accès, du vallon de Bonnet, des espaces nécessaires au projet d'extension du sentier sportif sylvestre et pédestre, des terrains propriété de la Société du Canal de Provence où se situe la

station d'eau potable d'Hugueneuve.

- **Les espaces naturels non bâtis du massif du Croupatier et du massif du Baou des Quatres Aures, inclus à l'intérieur du site classé du Baou des Quatres Aures, des gorges d'Ollioules et de la Barre des Aiguilles**, pour leurs richesses écologiques et paysagères ; en dehors de l'emprise du pôle culturel de Châteauvallon, des espaces nécessaires à la réalisation d'un bassin de rétention d'une capacité approximative de 11.000m<sup>3</sup>, des espaces nécessaires à la réalisation d'un réservoir d'eau potable d'une capacité d'environ 2.000m<sup>3</sup> et leurs accès, du site de l'oppidum de la Courtine et de ses abords dans une optique de mise en valeur archéologique et muséale et en dehors du site de stockage des déchets inertes.

- **Les espaces naturels non bâtis du site classé du Mont Faron** constituant l'arrière plan paysager emblématique de la rade et de la ville de Toulon. L'aspect aride et imposant du massif de 584 m de haut, surplombant la ville et la rade participe à un paysage montagneux, urbain et maritime exceptionnel. Ces espaces sont constitutifs d'une continuité écologique et sont également le support d'une richesse écologique importante reconnue. La présence de nombreux ouvrages militaires confère à cet espace un intérêt culturel et historique particulier ; en dehors des forts et leurs abords et des espaces situés en aval du chemin de l'huba.

- **Les espaces naturels non bâtis du bois de Courbebaisse, du rivage naturel boisé et des falaises de la corniche du Cap Brun ainsi que la pointe Sainte Marguerite**, support pour partie d'une richesse écologique et contribuant au caractère naturel de la grande rade de Toulon.

- **Le massif de la Colle Noire** offrant un premier plan paysager naturel et agricole et terminant les grandes lignes paysagères naturelles du golfe de Giens et de la grande rade de Toulon. Ces espaces sont le support d'une richesse écologique reconnue et constituent une unité de fonctionnement écologique ; en dehors du versant nord du massif sur la commune de Carqueiranne, des forts et de leurs abords ;

- **Les restanques agricoles du Canebas** offrant un paysage culturel et historique architecturé en restanques très rare sur le littoral méditerranéen ;

- **Les espaces boisés non bâtis du massif de Costebelle, du Mont des Oiseaux et du Mont Paradis**, constituant le premier plan paysager naturel du golfe de Giens mais également

un arrière plan paysager naturel pour les villes d'Hyères et de Carqueiranne. Ces espaces sont le support d'une fonctionnalité et d'une richesse écologiques. Ce site revêt de plus un intérêt culturel (colline de Notre Dame de Consolation) par la présence d'un oppidum et d'une chapelle, lieu de pèlerinage ; en dehors du sanctuaire de Notre Dame de Consolation et ses abords ;

- **Les espaces naturels des îles d'Hyères**, (en dehors des forts, des espaces nécessaires aux activités militaires et de St Agathe), reconnus pour leur forte valeur écologique. Ils offrent des paysages uniques, préservés, naturels et quasiment vierges des îles de Porquerolles, Port Cros, du Levant et des nombreux îlots inhabités. Cet archipel complète la grande ligne paysagère naturelle de la rade d'Hyères et constitue le principal archipel côtier de la côte méditerranéenne française ;

- **Sur la presqu'île de Giens : les espaces naturels de la pointe et du parc des Chevalliers, d'Escampobariou, de Darboussière, du pic du Niel, de la pinède de Rénée Sabran, de la pointe de l'Estérel et du massif de l'Estanci, et les friches et bois au nord du village de Giens ainsi que l'ensemble des îlots avoisinants**, donnant le caractère préservé à la presqu'île de Giens ;

- **Le marais Redon, l'étang et les salins des Pesquiers et la réserve biologique des Estagnets** (en dehors des espaces bâtis), en tant que systèmes écologiques remarquables. Ces espaces représentent une des seules zones humides du littoral méditerranéen entre la Camargue et l'Italie. Ces espaces sont inclus dans le site classé de Giens et constituent les paysages naturels emblématiques de l'aire toulonnaise ;

- **La dune du tombolo occidentale, la pinède des Pesquiers et la pinède de l'hippodrome** (en dehors des espaces bâtis) pour leurs richesses écologiques et paysagères. Les pinèdes participent très largement à la qualité des arrières plages. Le double tombolo de la presqu'île de Giens est un site géologique rare à l'échelle mondiale et constitue un paysage littoral remarquable, notamment depuis les points hauts ;

- **Les étangs des Vieux Salins, l'étang de l'Anglais, la dune des vieux salins et la pinède littorale du Bastidon** (en dehors des espaces bâtis), en tant que systèmes écologiques remarquables. Ces espaces représentent une des seules zones humides du littoral méditerranéen entre la Camargue et l'Italie. Ces espaces sont inclus dans le

site classé de Giens et constituent les paysages naturels emblématiques de l'aire toulonnaise ;

- **Les espaces naturels du versant nord des Maurettes et le Fenouillet**, prolongement paysager du massif des Maures, support d'une richesse écologique et constitutif d'une entité de fonctionnement écologique. Ce massif fait partie intégrante du panorama paysager de la rade d'Hyères et possède une valeur culturelle importante pour la ville d'Hyères (Mont Fenouillet) ;

- **Le bois de Châteauevert**, support d'une grande richesse écologique ;

- **L'ensemble des espaces naturels non bâtis du massif du cap Bénat** : sur le versant sud ouest, cet espace offre un paysage exceptionnel sur cette partie du littoral méditerranéen français. Sur les versants nord est, ils participent à la grande ligne paysagère naturel encadrant la baie de Bormes - Le Lavandou ainsi que la plaine du Batailler ;

- **Les espaces naturels non bâtis du littoral lavandourain<sup>1</sup> en contrebas de la RD559, pointes de la Fossette, de la Sèque, du Rossignol, du Layet et les falaises du Cap Nègre**: ces espaces offrent des éléments naturels pour le premier plan paysager de la corniche des Maures et sont le support pour partie de richesse écologique ;

- **Les espaces naturels non bâtis du massif des Maures**. Ce vaste ensemble couvert de forêts de chênes liège et de maquis, dont la valeur écologique est reconnue, forme le grand arrière-plan paysager de la rade d'Hyères et de la baie Bormes - Le Lavandou. Le chaînon littoral plongeant en corniche dans la méditerranée du haut de ses 400 à 500m d'altitude au dessus du Lavandou crée un paysage exceptionnel et emblématique du littoral varois. C'est un espace remarquable par sa superficie et sa forte naturalité ; en dehors des espaces du site de Saint-Eulalie, des espaces dédiés aux lignes électriques, des espaces dédiés aux retenues d'eau, des déchetteries, des carrières et des espaces dédiés aux activités sportives et de loisirs.

#### **Les espaces définis à l'article L.146-2 du code de l'urbanisme**

L'article L.146-2 du Code de l'urbanisme indique que les SCoT doivent prévoir des espaces natu-

rels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation.

Le SCoT identifie les coupures d'urbanisation suivantes :

- **Les espaces naturels identifiés comme remarquables** entre la Madrague de St Cyr et le lotissement du Port d'Alon ;

- **Les espaces naturels identifiés comme remarquables** entre le lotissement du Port d'Alon et Bandol ;

- **Le massif du cap Sicié** entre le Bruscat et Fabrégas ;

- **Le massif de la Renardière** entre Pin Rolland/ MarVivo et le centre-ville de St Mandrier ;

- **L'espace de la Fleuride** au Pradet entre le lotissement du Mas de la Solitude et les cabanons du Pin de Galles / Ste Bernadette ;

- **Le Bois de Courbebaisse et la plage de Monaco** au Pradet entre les cabanons du Pin de Galles et le lotissement Jeanne d'Arc ;

- **Les espaces naturels boisés entre le lotissement Jeanne d'Arc au Pradet et le quartier de la Garonne** au Pradet ;

- **Le massif de la Colle Noire** entre les Oursinières/CEFCA du Pradet et le lotissement du Bau Rouge à Carqueiranne ;

- **Le sud du massif de la Colle Noire** à Carqueiranne, entre le lotissement du Bau Rouge et la ligne de crête située à l'ouest du Coupereau ;

- **Les espaces naturels et agricoles** entre Port Maurice et Cabro à Carqueiranne ;

- **La pinède des Pesquiers** entre La Capte et La Plage ;

- **La base de loisirs du Mérou** entre l'Ayguade et les cabanes du Gapeau à Hyères ;

- **Les espaces naturels des vieux salins, de l'étang de l'anglais ainsi que la pinède et la plaine agricole du Bastidon Miramar** entre le village des Vieux Salins et Miramar ;

<sup>1</sup> Sur la commune du Lavandou, ces espaces correspondent à ceux délimités dans la lecture cartographique d'application de la loi Littoral réalisée en juin 1997 par le service urbanisme et aménagement de l'Etat ainsi que par le plan d'occupation des sols approuvé le 19 septembre 2001.

- **La frange sud des espaces naturels compris entre la mer et les espaces agricoles identifiés comme remarquables** entre les espaces urbanisés de l'Argentière à la Londe et le lotissement du cap Bénat à Bormes ;

- **Les espaces naturels de la dorsale collinaire de l'Anglade** entre La Favière et Le Lavandou ;

- **Les espaces naturels du Cap Layet<sup>2</sup>** entre le lotissement Rossignol et Cavalière ;

- **Les espaces naturels du vallon de l'Ubac en amont du parking de Cavalière, n'allant pas jusqu'à la mer<sup>2</sup>**, entre les espaces urbanisés de Cavalière et ceux de Pramouquier.

## B. Les orientations concernant la délimitation, la préservation et la valorisation des espaces du réseau vert, bleu et jaune

### a. Les orientations générales

Le réseau vert, bleu et jaune tel que décrit précédemment, identifie les espaces à préserver. Les PLU et éventuellement les schémas de secteur en définissent la localisation et la délimitation précise.

Les PLU garantissent la préservation et la valorisation de ces espaces par un zonage et un règlement adapté, voire par des orientations particulières, tenant compte notamment d'autres législations (Natura 2000, site classé ou inscrit, etc...).

Les espaces du réseau vert, bleu et jaune sont préservés de tout mode d'occupation et d'utilisation du sol, susceptible d'avoir une incidence notable sur leurs caractéristiques (biodiversité, hydraulique, agriculture, ...). Dans ce cadre, certains projets de valorisation (aménagement, travaux, réalisation d'ouvrages...) de ces espaces sont néanmoins possible, s'ils ne remettent pas en cause ces caractéristiques.

Les aménagements permettant la découverte et les balades dans les grands espaces naturels et agricoles sont encouragés (coulées et voies vertes, circuits pédestres et cyclistes lisibles, points de vue remarquables, arboretums, utilisation des

abords des cours d'eau comme des cheminements doux, signalétique adaptée, parcs, jardins, jardins familiaux...).

### 1 - Les orientations relatives aux espaces à dominante naturelle

Les PLU garantissent la préservation, la valorisation et la gestion des espaces à dominante naturelle par un zonage et un règlement adaptés, voire par des orientations de secteur.

Les activités de type sylviculture et pastoralisme sont encouragées car elles permettent un entretien et une gestion des espaces forestiers et des ouvrages DFCI<sup>1</sup>. Elles peuvent ainsi concourir à la prévention du risque incendie. Elles sont permises dans la mesure où elles n'entament pas les caractéristiques écologiques et paysagères des espaces naturels.

### 2 - Les orientations relatives aux zones humides, aux cours d'eau, aux fleuves côtiers et leurs ripisylves

Les cours d'eau et les zones humides doivent faire l'objet d'une approche globale en ce qui concerne leur fonctionnement, la préservation de leur richesse écologique et leur mise en valeur.

De plus, il s'agit de préserver de l'urbanisation et des activités agricoles les bordures et ripisylves des cours d'eau ainsi que les bordures des zones humides, en mettant en place une zone tampon.

Les aménagements nécessaires à la prévention des risques ou à l'entretien des cours d'eau sont autorisés. Dans ce cadre, les fonctionnements hydrauliques et écologiques des cours d'eau ne doivent pas être entamés lors des travaux d'aménagement liés à la prévention du risque inondation.

Les PLU constituent la bonne échelle réglementaire pour :

- identifier précisément les zones humides à préserver et assurer leur protection ;
- prévenir et compenser les conséquences de l'imperméabilisation des sols sur l'écoulement des eaux ;
- éviter les pollutions liées à l'assainissement individuel et maîtriser les rejets non domestiques ;

<sup>2</sup>Tels que délimités par le plan d'occupation des sols du Lavandou approuvé le 19 septembre 2001.

- minimiser l'artificialisation des berges des cours d'eau ;

- prendre en compte les orientations prévues par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Gapeau et les orientations du Contrat de Baie de la rade de Toulon et de son bassin versant.

### 3- Les orientations relatives aux espaces à dominante agricole

L'ensemble des espaces agricoles déterminés dans le réseau vert, bleu et jaune doit être préservé.

Il s'agit également d'assurer le maintien d'espaces agricoles suffisants pour soutenir l'agriculture périurbaine ou de proximité.

Afin de compenser la mutation d'espaces agricoles en espaces de développement, les PLU favorisent les reconquêtes agricoles en prenant en compte des critères écologiques, historiques, paysagers, socio-économiques...

#### • Encadrer les constructions et les aménagements dans les espaces agricoles

Les espaces agricoles n'ont pas vocation à accueillir des habitants en dehors des exploitants agricoles.

Conformément à l'article R. 123-7 du Code de l'urbanisme, sur ces espaces, seules sont autorisées les constructions nécessaires à une exploitation agricole et les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ainsi que le changement de destination des bâtiments agricoles. Ces possibilités peuvent être, le cas échéant, identifiées dans les documents graphiques des PLU.

#### • Inciter à la mise en oeuvre d'actions foncières

Pour garantir le développement de l'activité agricole, la préservation des espaces agricoles structurants du réseau vert, bleu et jaune ne suffit pas.

Ainsi, il est nécessaire de mobiliser des outils fonciers adaptés et d'instaurer des démarches permanentes de concertation avec les représentants du monde agricole, par exemple :

- Acquisition de terrains stratégiques pour l'agriculture (Conseil Général, SAFER, conservatoire du littoral, autres collectivités...) et Conventions de Mise à Disposition pour les agriculteurs. Ceci permet de favoriser la relocalisation de droits à planter et l'échange de parcelles, ainsi que l'aide à l'installation de jeunes agriculteurs. Par ces actions foncières, l'agriculture périurbaine ou de proximité est confortée.

- Utilisation de la Zone Agricole Protégée (ZAP) : il est possible de classer en ZAP les espaces agricoles dont la préservation présente un intérêt général en raison, soit de la qualité de leur production, soit de leur situation géographique.

## b. Les orientations particulières

### 1 - Les orientations relatives aux coupures agro-naturelles

Le SCoT ne prévoit pas d'orientations spécifiques sur les espaces constituant des coupures agro-naturelles. Les orientations qui s'appliquent sont celles prévues pour les espaces naturels et les espaces agricoles.

Les PLU peuvent identifier des coupures agro-naturelles supplémentaires.

### 2 - Les orientations relatives aux sites d'intérêt paysager spécifique

Le SCoT préconise que ces sites fassent l'objet de réflexions particulières dans le cadre de l'élaboration des PLU (ouverture au public, préservation des abords, mise en valeur, préservation des cônes de vue...).

Les règlements des PLU veillent à ce que les aménagements liés à la préservation, à la valorisation et la gestion de ces espaces, soient particulièrement respectueux du génie des lieux.

<sup>1</sup> Défense de la Forêt Contre les Incendies

### 3 - Les orientations relatives aux espaces caractéristiques du littoral

Les espaces ou milieux à préserver en application de l'article L.146-6 du Code de l'Urbanisme doivent faire l'objet dans le PLU d'un zonage spécifique et d'un règlement précisant les seuls aménagements légers pouvant y être implantés en vertu de l'article L.146-6 et R.146-2 du Code de l'Urbanisme.

Les coupures d'urbanisation doivent faire l'objet dans le PLU d'un zonage et d'un règlement permettant de les préserver de toute forme d'urbanisation.

Le règlement du PLU indique les seules constructions et installations autorisées dans la bande des 100 mètres à compter de la limite haute du rivage, conformément à l'article L.146-4 III du Code de l'Urbanisme.

Le règlement du PLU indique le régime de protection applicable aux parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs qu'il a classé au titre du dernier alinéa de l'article L.146-6 du Code de l'Urbanisme.

# Organiser et maîtriser le développement de l'aire toulonnaise

## A. Privilégier une localisation du développement dans les espaces bien desservis par les transports collectifs

Il s'agit de localiser, en priorité, les principaux projets d'aménagement (habitat, activités offrant beaucoup d'emplois ou génératrices de trafic automobile...) et tout nouvel équipement générateur de déplacements, à proximité des axes structurants de transports collectifs existants ou futurs.

Dans les espaces déjà densément bâtis, cette orientation ne signifie pas forcément de densifier davantage : il est possible d'aérer le tissu urbain pour réaliser notamment des espaces publics.

Les espaces bien desservis par les transports collectifs correspondent aux espaces proches d'une gare ou d'une station (existantes ou à créer), d'une station du futur réseau de car express métropolitain, d'un embarcadère maritime desservi, d'une future station de TCSP ou d'un arrêt de bus de ligne structurante...

Le foncier, disponible et mutable, situé à proximité des pôles et des espaces bien desservis par les transports collectifs est stratégique et doit être optimisé.

Ainsi, sur ces sites, des formes urbaines économes en espace ainsi que l'accueil d'habitat et d'activités nécessitant un haut niveau de desserte en transports collectifs sont privilégiées :

- équipements fortement générateurs de déplacements (collèges, lycées, établissements d'enseignement supérieur, cliniques et hôpitaux, cinémas et équipements culturels, équipements de loisirs, etc.).
- établissements qui emploient de nombreux salariés, et plus particulièrement les activités de service et tertiaires.
- grands programmes de logements.



## B. Recentrer et intensifier le développement dans la rade de Toulon et les pôles majeurs

La rade de Toulon et les pôles majeurs (cf. PADD chapitre 1.2) constituent les espaces privilégiés pour la localisation des fonctions et activités métropolitaines exerçant un effet-levier pour l'ensemble de l'aire toulonnaise et du département du Var.

Cette orientation doit permettre le recentrage du développement urbain et de la croissance démographique dans le coeur de l'agglomération.

Ainsi, la rade de Toulon et les pôles majeurs accueillent prioritairement les programmes d'aménagement et les commerces, services, équipements et activités ayant un rayonnement métropolitain.

Le système de transport collectif garantit une bonne accessibilité entre et vers les pôles.

### a. Elaborer un grand projet urbain et économique pour la Rade de Toulon

La Rade de Toulon se compose de deux pôles majeurs : le grand centre-ville de Toulon et le Pôle Ouest, qui s'étend sur le territoire des communes de La Seyne, Six-Fours, d'Ollioules et de Saint-Mandrier.

Le Grand Projet Rade doit lui permettre de devenir le principal espace de rayonnement métropolitain (cf. PADD et DOG chapitre 2.1).

### b. Favoriser la diversité des fonctions économiques et urbaines dans le « pôle Est »

Le Pôle Est (qui englobe notamment les espaces d'activité de Valgora - Grand Var - Université - ZI de Toulon Est à La Valette, à La Garde et à La Farlède, le quartier toulonnais de Sainte-Musse et les coeurs de ville de La Garde et La Valette) doit diversifier ses fonctions économiques et urbaines.

### c. Affirmer le rayonnement et les spécificités du grand centre-ville d'Hyères

Le grand centre-ville d'Hyères affirme son rayonnement en valorisant sa proximité de l'aéroport, ses qualités urbaines, environnementales et paysagères ainsi que son attractivité en termes d'équipements et de commerces, notamment pour les communes de l'est de l'aire toulonnaise.

## C. Renforcer le niveau de service des pôles intercommunaux, communaux et de proximité

### a. Donner un rôle de pôle intercommunal à Solliès-Pont, au Beausset, à Bormes-les-mimosas/Le Lavandou, à La Londe-les-Maures et à Saint-Cyr.

Ces pôles jouent le rôle de « bourg centre » en desservant un bassin de vie qui comprend plusieurs communes et une population significative.

Ils accueillent de façon prioritaire les équipements publics et les activités commerciales ayant vocation à desservir tout le bassin de vie local.

Ils ont également vocation à jouer un rôle structurant dans l'organisation des lignes de transport public.

Bormes-les-Mimosas et Le Lavandou constituent un seul pôle à vocation intercommunale qui englobe le centre-ville du Lavandou et ses différents quartiers à conforter (Saint-Clair, la Fossette, Aiguebelle, Cavalière et Pramousquiers), la Plaine du Batailler, le village, le quartier du Pin et de la gare à Bormes.

### b. Conforter les pôles communaux et de proximité

Les pôles communaux ou de proximité répondent aux besoins quotidiens.

Dans ce sens, il s'agit d'adapter le niveau d'équipement de ces pôles au poids démographique et aux besoins touristiques, ceci notamment pour limiter les déplacements vers d'autres pôles.

Ces pôles peuvent accueillir des équipements publics à vocation inter-communale dans le cadre d'une décision concertée à l'échelle du secteur géographique concerné ou lorsque des impératifs particuliers de localisation le justifient.

Les pôles communaux et de proximité correspondent aux centres-villes ou aux différentes centralités des communes de :

- Bandol,
- Sanary-sur-Mer,
- Six-Fours-les-Plages,
- Ollioules,
- La Valette-du-Var,
- La Garde,
- Le Pradet,
- Carqueiranne,
- La Farlède,
- La Crau,
- La Cadière-d'Azur,
- Le Castellet (centre-village et hameau du Plan),
- Evenos (Sainte-Anne d'Evenos),
- Signes,
- Saint-Mandrier-sur-Mer,
- Le Revest-les-Eaux,
- Belgentier,
- Solliès-Toucas,
- Solliès-Ville,
- Pierrefeu-du-Var,
- Collobrières

Pour les communes de Collobrières et de Signes, éloignées géographiquement des autres pôles, il s'agira d'assurer un niveau de service essentiel à la vie quotidienne.

Les centres de quartier, les centralités touristiques et les principaux hameaux constituent également des pôles de proximité.

Pour ces pôles, il s'agit de :

- Permettre le maintien ou le développement des commerces et services des centres de quartier, notamment au regard de l'évolution démographique.
- Favoriser, en tant que de besoin, l'émergence de nouveaux pôles de proximité qui concentrent les commerces et services de proximité, dans les principaux espaces d'habitat qui en sont dépourvus, les futurs espaces de développement urbain, les principaux espaces d'activités économiques (existants ou à créer) et à proximité des

principales stations de transport collectif ou des « pôles d'échanges ».

Ces nouveaux pôles de proximité doivent être intégrés et reliés aux tissus urbains existants ou à créer et constituer un réel noyau de centralité.



## D. Limiter la consommation de l'espace

### a. Privilégier le renouvellement urbain pour accueillir l'habitat, les équipements et les activités

Le renouvellement urbain est en priorité mis en oeuvre dans les pôles urbains et villageois, à proximité des axes structurants de transports collectifs, dans l'ensemble des espaces urbains du cœur de l'agglomération et dans les espaces commerciaux.

Les communes favorisent l'identification du potentiel de renouvellement urbain et sa valorisation, ce qui peut, le cas échéant, nécessiter l'adaptation du zonage ou du règlement des documents d'urbanisme ainsi que la mise en œuvre de politiques foncières incitatives.

Plus largement, les politiques communales visent à :

- Inscrire leur stratégie de renouvellement urbain dans le cadre d'un projet global d'aménagement qui intègre l'amélioration de la qualité urbaine du bâti et des espaces publics.
- Favoriser la réhabilitation, la réutilisation des logements vacants, la rénovation et l'intensification des dents creuses.



- Stimuler la dynamique de transformation des résidences secondaires en résidences principales, sous réserve de ne pas porter atteinte à l'économie touristique.

La priorité accordée au renouvellement urbain n'exclut pas la réalisation d'opérations d'aération des tissus urbains et de dédensification dans certains quartiers.

Ainsi les communes peuvent limiter le renouvellement urbain dans les espaces :

- d'habitat aéré qui donnent une perception à «dominante naturelle» (couvert végétal...) afin de préserver leur qualité paysagère,
- où il existe des risques naturels et technologiques,
- non desservis par les transports collectifs et qui peuvent difficilement l'être,
- déjà densément bâtis.

Pour certains sites qui connaissent des mutations (changement de vocation, arrêt d'une activité économique...), des réflexions de valorisation dans une logique de renouvellement urbain sont à engager.

### b. Considérer certains espaces d'habitat aéré comme un potentiel de renouvellement urbain

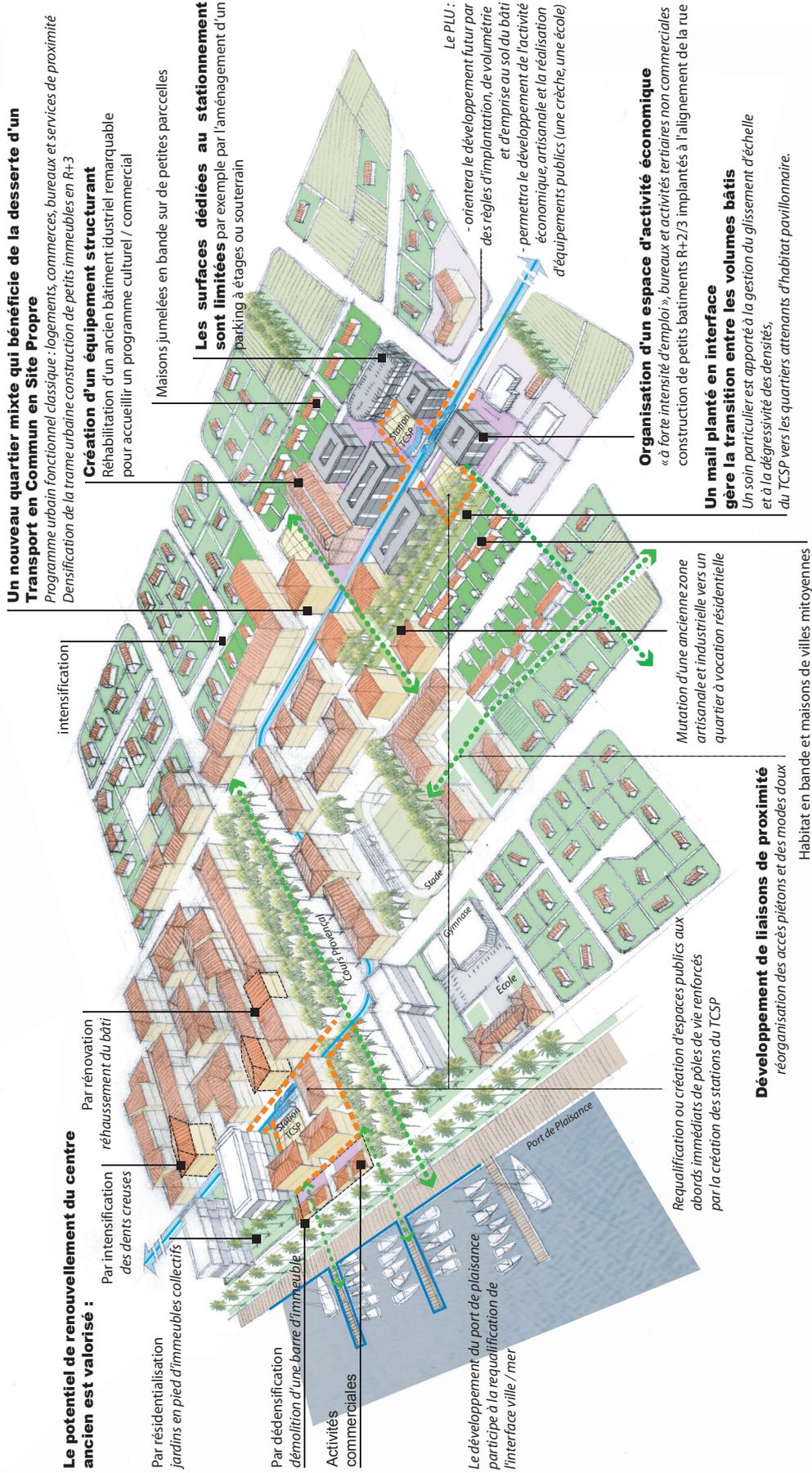
Certains espaces d'habitat aéré (qui correspondent le plus souvent aux anciennes ou actuelles zones NB des POS / PLU considérées comme aménageables) peuvent présenter un potentiel d'accueil du développement et de densification, dans une logique de renouvellement urbain.

Les PLU précisent, dans une réflexion spécifique, leurs modalités d'évolution, en considérant notamment :

- leur degré d'accessibilité ;
- leur niveau d'équipement (voiries et réseaux divers) ;
- leur localisation par rapport aux noyaux urbains ou villageois ;
- leur potentialité à être desservis par les transports collectifs ;
- leur degré d'urbanisation ou la présence d'espaces naturels ou agricoles ;
- leurs caractéristiques physiques (pente...),
- les continuités écologiques et paysagères,
- les risques naturels.

# SCHEMA d'ILLUSTRATION : le Renouvellement Urbain

Une ville qui favorise des formes urbaines économes en foncier



Un principe de développement qui privilégie un renouvellement urbain dans l'aire d'influence des axes de desserte principaux des transports collectifs

Ce schéma n'a aucune valeur prescriptive. Sa vocation est uniquement d'illustrer les orientations du DOG.

### c. Maîtriser les extensions de l'urbanisation

#### • Les orientations générales visant la maîtrise des extensions de l'urbanisation

Le schéma de l'accueil du développement futur du SCoT et le tableau ci-après localisent les principaux sites d'extension qui constituent les sites prioritaires de développement dans l'aire toulonnaise.

Ces sites d'extension correspondent actuellement, quelle que soit leur classification dans les POS / PLU, à des espaces à dominante naturelle ou agricole, d'une superficie supérieure à environ 5 hectares.

Ces sites d'extension, à vocation d'habitat ou d'équipement et d'activités, représentent un potentiel total d'environ 1 050 hectares (cf tableau ci-après).

Les superficies des sites d'extension sont mentionnées dans le DOG à titre indicatif, de façon à définir un ordre de grandeur, correspondant aux surfaces maximales supports de développement de chaque site.

Les sites d'extension sont représentés par des « pixels » dans le schéma de l'accueil du développement futur et sont à délimiter par les communes dans les PLU, en fonction du réseau vert, bleu et jaune.

Le développement par extension sur des sites ne dépassant pas 5 hectares environ n'est pas exclu, y compris pour les communes qui n'ont pas identifié de sites d'extension.

Toutefois, l'ouverture à l'urbanisation des sites de moins de 5 hectares environ implique une réflexion particulière sur le devenir des espaces agricoles environnants et de l'activité agricole, avec les acteurs concernés, dans des cadres appropriés, tels que des schémas de secteur, des orientations d'aménagement spécifiques dans les PLU...

Les espaces de moins de 5 hectares environ ne sont pas représentés dans le schéma de l'accueil du développement futur.

Le développement et l'aménagement des sites d'extension impliquent un niveau d'exigence

particulier, notamment en ce qui concerne le contenu des programmes, la qualité des aménagements et les formes urbaines économes en espace. Le développement de ces sites peut faire l'objet d'un phasage.

Sur les sites d'extension concernés par des points de captage d'eau potable, des orientations spécifiques sont à prévoir pour s'assurer de leur prise en compte dans les projets d'aménagement.

#### • Les orientations relatives aux communes littorales

En application de l'article L. 146-4 I du Code l'urbanisme.

Dans les communes littorales, les zones d'extension de l'urbanisation se situent soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameau nouveau intégré à l'environnement.

Le hameau nouveau intégré à l'environnement constitue une forme d'urbanisation traditionnelle répandue dans les communes du SCOT. Cette dernière a en effet été abandonnée dans le passé au profit d'une urbanisation diffuse et consommatrice d'espace.

Dans des hypothèses demeurant exceptionnelles, le hameau nouveau intégré à l'environnement peut être considéré comme une alternative à une extension de l'urbanisation en continuité. Cependant de tels hameaux ne peuvent être créés que si leur dimension est proportionnée aux espaces déjà urbanisés et au développement futur et s'ils ont vocation à répondre à des besoins économiques, touristiques, agricoles, d'habitat et de loisirs. Ils mettent ainsi un terme au mitage et à l'urbanisation diffuse.

De forme compacte, s'appuyant éventuellement sur un nombre très limité de constructions à restaurer, à reconstruire ou à réhabiliter, les hameaux nouveaux se justifient par une conception et une réalisation parfaitement intégrées à l'environnement et soucieuses d'économie d'espace.

La création d'un hameau nouveau intégré à l'environnement prend en compte les caractéristiques de l'ensemble paysager dans lequel il s'inscrit (cf Etat Initial de l'Environnement), les richesses et fonctionnalités écologiques du site et de son environnement, les risques, notam-

ment incendie, l'assainissement des effluents, l'alimentation en eau et l'accessibilité du site.

Le PLU justifie et précise la localisation préférentielle de cette forme d'urbanisation ainsi que les orientations d'aménagement qui lui sont spécifiques, selon une démarche d'approche environnementale et de haute qualité environnementale des constructions.

Le SCoT identifie de manière non exhaustive des éventuelles créations de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement :

- sur le secteur du Colle de Rene sur la commune de Bandol,
- à Sainte-Eulalie à Hyères,
- entre Port Hélène et San Salvador à Hyères,
- à Saint-Clair au Lavandou,
- à Cavalière au Lavandou.

#### En application de l'article L. 146-4 II du Code de l'urbanisme.

Concernant l'extension limitée de l'urbanisation, le SCoT identifie la limite des espaces proches du rivage dans le schéma de l'accueil du développement futur du DOG, sans les énumérer.

En l'état, la limite des espaces proches du rivage est définie à partir des trois critères suivants :

- la distance au rivage,
- la covisibilité terre-mer,
- la séparation de zones urbanisées ainsi que les caractéristiques, la morphologie et l'ambiance des espaces considérés.

Une délimitation précise des espaces proches du rivage peut être présentée dans les PLU ou dans les schémas de secteur.

Dans les espaces proches du rivage, la notion d'extension limitée est appréciée à l'échelle du SCoT. Ainsi, à travers **trois catégories** d'espaces, le SCoT définit l'intensité de l'urbanisation des espaces proches du rivage :

- Les **espaces littoraux à forts enjeux et stratégiques** où les opérations d'urbanisme peut se faire par renouvellement ou par extension de manière significative par rapport aux caractéristiques du bâti existant environnant :

- le «Front de Mer-Centre Ville» (entrée est) de Bandol,
- le site de l'ex BAN à Saint-Mandrier,
- le site de Bois Sacré à la Seyne,
- le site de la Font des Horts à Hyères,

- le Port St Pierre et Arromanches à Hyères,
- le site des Bormettes à La Londe.

- Les **espaces littoraux sensibles** (du fait de leurs localisations en bord de mer, leurs qualités architecturales et/ou paysagères) où les opérations d'urbanisme doivent être plus particulièrement limitées et intégrées (en respectant les morphologies, l'organisation parcellaire, l'architecture, les matériaux, le végétal et plus généralement les règles qui caractérisent ces espaces):

- La Lecque, Les Lauves, La Gardière, Le Gaou à Six-Fours, en dehors de l'ancien laboratoire DCN du Brusç,
- Fabrègas à La Seyne,
- La propriété Juvénale à Saint-Mandrier,
- La ZPPAUP de Tamaris,
- Les espaces urbanisés de la pointe de Pipady à Toulon,
- Les espaces urbanisés de la corniche du Cap Brun à Toulon,
- les villages de cabaniers de San Peyre et du Pin de Galles,
- Les espaces urbanisés de la presqu'île de Giens sauf la plaine de la Badine,
- Les espaces bâtis sous pinède de La Capte,
- La ZPPAUP de Porquerolles à l'exclusion de la ZAC Ste Agathe,
- le village de Port Cros,
- le village du Levant,
- le hameau de Cabasson,
- les espaces urbanisés inclus à l'intérieur du site inscrit du Cap Bénat,
- le Camp du domaine.

- Les **espaces littoraux neutres** (sans enjeu particulier de développement et sans qualité patrimoniale ou paysagère spécifique) où les extensions doivent se faire de manière limitée : l'ensemble des espaces bâtis non identifiés ci-dessus sont inclus dans cette catégorie.

Dans ce cadre, les PLU précisent l'importance de l'urbanisation autorisée dans ces trois catégories d'espaces, en particulier pour les espaces à forts enjeux et stratégiques.

**Les sites d'extension prioritaires de l'aire toulonnaise**

Les superficies des sites d'extension sont précisées dans le DOG à titre indicatif, de façon à définir un ordre de grandeur, correspondant au potentiel maximum de développement de chaque site. Les espaces de moins de 5 hectares environ ne sont pas identifiés dans le tableau ci-après.

Secteur	Commune	Sites	Activités (ha)	Habitat / Equipements (ha)	Total
Est	Bormes	Le Pin / La Gare / La Plaine		49	49
		Le Niel / Surle	9		9
	La Londe	La Cheylanne / Chateauvert		42	42
		Pin Neuf / Pin Vieux (entrée ouest)	20		20
		La Pabourette (entrée Est)	20		20
	Pierrefeu	Espace économique	9		9
	Lavandou	PAE		6	6
	<b>Total secteur Est</b>		<b>58</b>	<b>97</b>	<b>155</b>
Ouest	St Cyr sur Mer	Espaces de la Porte St Cyr	5		5
		Espaces de Pradeaux-gare	5		5
	Evenos	Extension St Anne		7	7
	Le Beausset	Le Beausset Les Macelles		13	13
		Le Beausset Maran		8	8
	Le Castellet	Hameau du Brulat		7	7
		Plan du Castellet		8	8
	Sanary	La Baou	20		20
	Signes	Autour du village		10	10
		Autour du circuit		38	38
Parc d'activités		103		103	
	<b>Total secteur Ouest</b>		<b>133</b>	<b>91</b>	<b>224</b>
TPM	Hyères	La Bayorre		10	10
		Les Rougières		27	27
		Costebelle - Fonds des Horts		30	30
		La Crestade Demi Lune		10	10
		Le Roubaud	22	6	28
		Le Pôle Santé	4		4
		St Martin	14		14
		Le Palyvestre	30		30
	La Garde	Arromanches	6		6
		Gare de la Pauline / Beaulieu	23		23
	La Seyne	La Grande Chaberte	25		25
		Bois Sacré		7	7
	Le Pradet	Les sites de Mauvéou		25	25
		La Grenouille		19	19
	Carqueiranne	Extension nord		10	10
		Extension centre		10	10
		Extension sud		10	10
	Ollioules	La Cagnarde	36	25	61
		Castellane		8	8
		La Panagia		11	11
		Piédardant	16		16
	Six Fours	Le Plan de la Mer		16	16
		Le Mourret		5	5
Les Playes / Prébois		5		5	
	<b>Total secteur TPM</b>		<b>181</b>	<b>229</b>	<b>410</b>
Vallée du Gapeau	La Crau	Espaces d'habitat (Les Pourpres / Les Maunières / Notre Dame)		31	31
		Autour de l'A570 et la RN98 (Chemin Long / Gavarry / L'Estagnol)	64		64
	La Farlède	Futur marché de gros	11		11
		Espaces de développement (dont Pierre Blanche)		95	95
	Solliès Pont	La Manoyère et espaces au nord du hameau des Lauqiers		27	27
	La Poulasse	30		30	
	<b>Total secteur VDG</b>		<b>105</b>	<b>153</b>	<b>258</b>
<b>TOTAL</b>			<b>477</b>	<b>570</b>	<b>1047</b>

#### d. Promouvoir des formes urbaines économes en espace

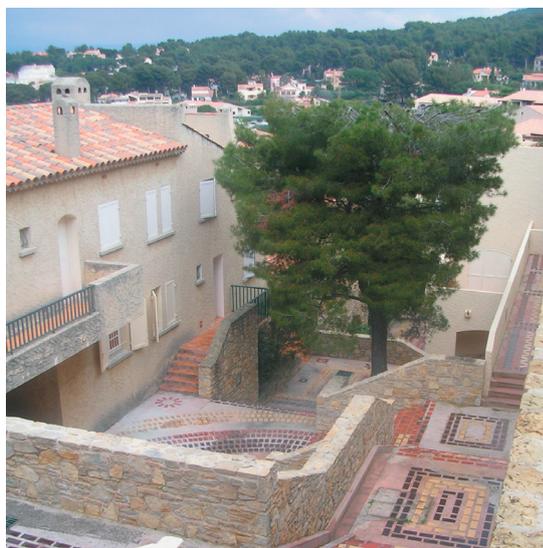
Les règlements d'urbanisme ainsi que les projets d'aménagement et de développement privilégient des formes urbaines économes en espace tant pour l'habitat que pour les activités économiques et les équipements.

La promotion des formes urbaines économes en espace est particulièrement recherchée à proximité des axes structurants de transports collectifs, mais aussi dans les espaces du cœur de l'agglomération.

Elle concerne également les aménagements liés au stationnement des véhicules. Les communes doivent notamment favoriser des parkings économisant l'espace pour le stationnement.

Pour les opérations d'aménagement dans les sites d'extension, les collectivités s'inscrivent, au regard du contexte local, dans l'une des trois familles d'ambiance suivantes, en privilégiant la diversité des types de logements et des formes urbaines :

- **L'ambiance citadine** : au moins 70 logements à l'hectare. Cette densité minimale est favorisée notamment dans les tissus urbains relativement denses et les espaces situés à proximité des axes structurants de transports collectifs.
- **L'ambiance villageoise** : au moins 50 logements à l'hectare (cette densité correspond à la morphologie des tissus des noyaux villageois traditionnels).
- **L'ambiance périurbaine** : au moins 20 logements à l'hectare (cette densité correspond aux tissus semi-denses des espaces pavillonnaires).





**ambiance citadine**



**ambiance villageoise**

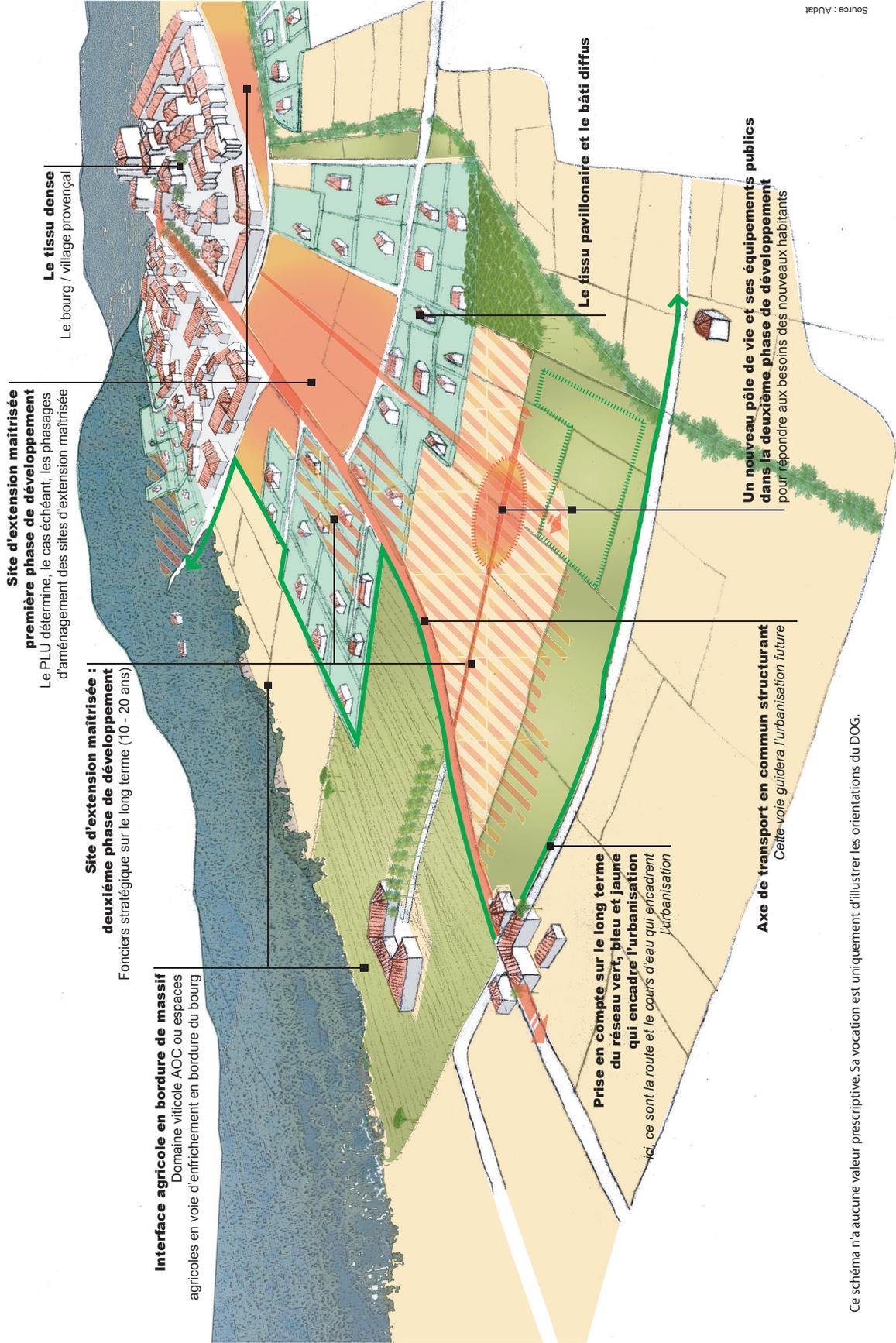


**ambiance périurbaine**

# SCHEMA d'ILLUSTRATION : les Extensions Maîtrisées de l'urbanisation

## PHASE 1

AU[est]



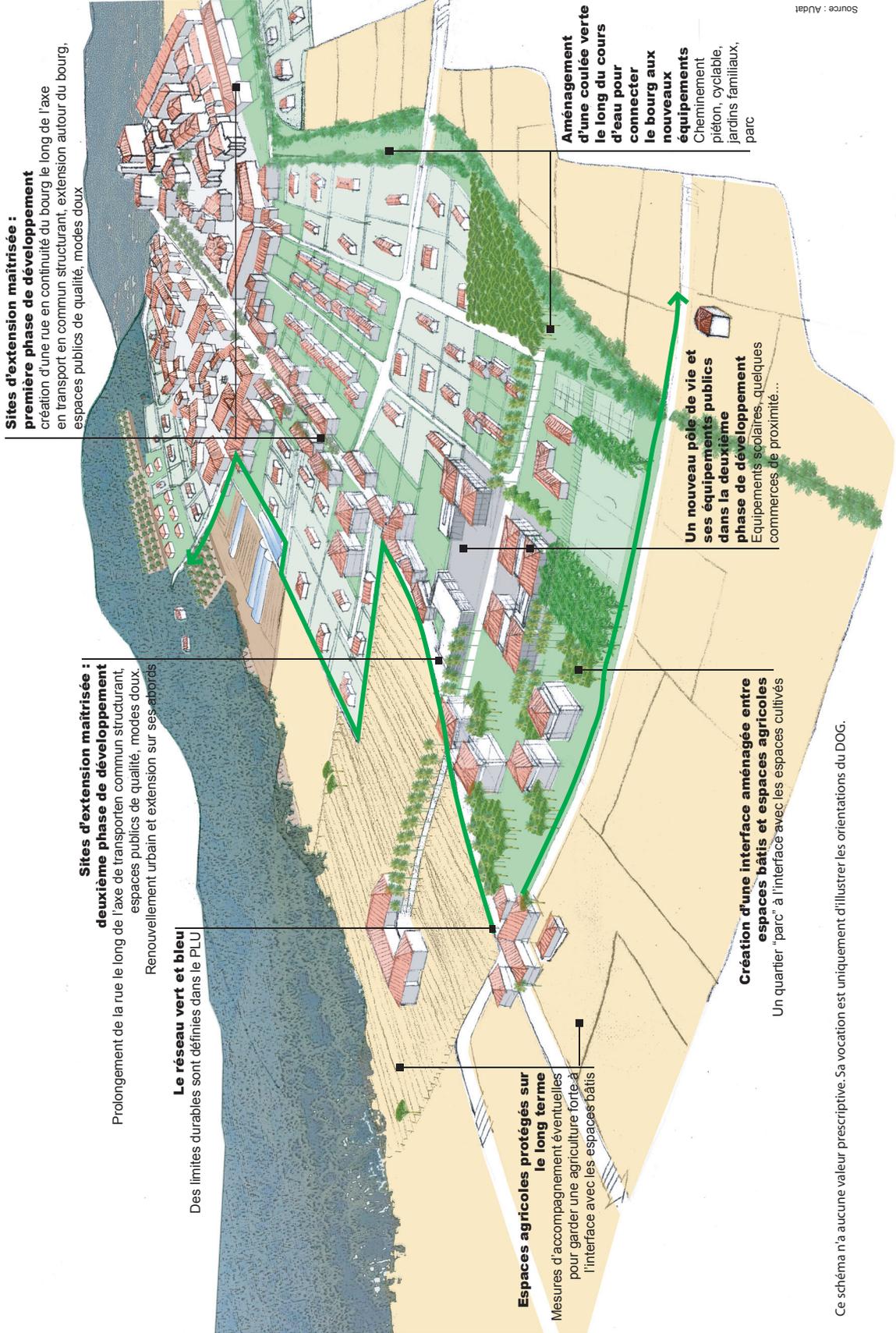
Source : Aldat

Ce schéma n'a aucune valeur prescriptive. Sa vocation est uniquement d'illustrer les orientations du DOG.

**SCHEMA d'ILLUSTRATION : les Extensions Maîtrisées de l'urbanisation**

**PHASE 2**

AU[lab]



Source : Aldat

Ce schéma n'a aucune valeur prescriptive. Sa vocation est uniquement d'illustrer les orientations du DOG.





## **Orientation 2 :**

# **Afficher les axes de développement de l'aire toulonnaise**

# Affirmer une ambition métropolitaine



## A. Le Grand Projet Rade : un projet urbain et économique d'envergure métropolitaine

Le Grand Projet Rade s'appuie notamment sur le développement et l'aménagement des sites stratégiques suivants :

- le Pôle Ouest, dans les communes d'Ollioules, de La Seyne-sur-Mer et de Toulon,
- l'axe des gares à Toulon,
- les centres-villes de Toulon et de La Seyne-sur-Mer,
- les espaces portuaires et les interfaces ville-port.
- la façade maritime de La Seyne-sur-Mer,
- la baie du Lazaret,
- le Parc d'activités Marines de Saint-Mandrier.

Dans ces sites, les quatre objectifs poursuivis par le Grand Projet Rade (cf. PADD chapitre 2.1), sont mis en oeuvre notamment grâce aux orientations suivantes :

- Créer le Technopôle de la mer dans le Pôle Ouest, pour assurer d'une part l'ancrage des activités du Pôle Mer PACA et des activités technopolitaines et d'autre part, pour requalifier les espaces urbains, dans une optique de fortes exigences environnementales. Le Technopôle de la mer est constitué d'une base terrestre sur le site de La Cagnarde et d'une base marine à Brégaillon-sud.

Il permet notamment de constituer un nouveau quartier entre Toulon, Ollioules et La Seyne-sur-Mer, sur le site de La Cagnarde.

La création d'un axe de circulation, la Méridienne de la mer, reliant le site de La Cagnarde / Quiez à Brégaillon, doit améliorer les déplacements et constituer un support aux opérations d'aménagement du Pôle Ouest.

- Offrir les espaces nécessaires au Pôle Mer PACA pour accéder à l'eau, en particulier à Brégaillon-sud.

- Reconquérir le lien entre la ville et la mer en améliorant les interfaces ville-port à La Seyne-sur-Mer et à Toulon. Il s'agit de décroiser les espaces portuaires et urbains en organisant la mixité et la diversité des fonctions, en prenant en compte les contraintes liées à la présence des activités de Défense et à la sécurité portuaire. Cette orientation passe par une meilleure gestion des espaces portuaires et du Domaine Public Maritime.

- Permettre aux espaces portuaires de bénéficier pleinement de deux éléments essentiels à leur développement : des infrastructures qui garantissent une accessibilité de qualité d'une part, et la proximité de pôles urbains et d'espaces économiques d'autre part.

- Garantir les équipements et les infrastructures nécessaires à l'amélioration de la compétitivité du port de Toulon et des activités maritimes.

- Assurer une gestion et un fonctionnement portuaires durables avec notamment la remise aux normes environnementales des équipements et des infrastructures portuaires.

- Favoriser le renouveau des centres de Toulon et de La Seyne-sur-Mer.

- Définir un projet urbain et économique à Toulon autour de l'axe des gares.

Ce projet doit notamment permettre de valoriser les sites en mutation de l'axe des gares (Descours et Cabaud, Montéty, gare de Toulon, gare de Nice, site de la Loubière...) contribuant notamment à doter Toulon d'activités tertiaires supérieures, à créer autour de la gare un quartier jouant le rôle de centralité métropolitaine et à requalifier les liaisons nord / sud de part et d'autre de la voie de chemin de fer.

Ce projet sera défini en lien avec les réflexions sur le devenir des espaces portuaires et du Mourillon.

- Implanter des équipements structurants et développer des événements culturels et de loisirs générateurs d'animation urbaine et porteurs d'une visibilité de l'aire toulonnaise.

- Mettre en réseau les espaces de la rade grâce à un système de transports collectifs basé sur le développement des navettes maritimes et des lignes terrestres de transports collectifs en site propre (TCSP).

- Conforter les actions du Contrat de baie et intégrer dans les opérations d'aménagement de fortes exigences environnementales et paysagères.

- Développer le tourisme urbain dans la rade de Toulon, en faisant de cet espace une véritable destination touristique de court séjour et d'excursion grâce à ses qualités patrimoniales exceptionnelles, à la présence de centres de congrès et à ses fonctions portuaires (base navale de Défense, plaisance, accueil de ferries, escale de croisières...).

- Valoriser les quartiers touristiques (presqu'île de Saint-Mandrier, Pin Rolland - Les Sablettes - Tamaris, Le Mourillon, Cap Sicié...).

## **B. Affirmer le rayonnement de l'enseignement supérieur et de la recherche**

### **a. Mieux localiser les établissements de formation supérieure**

Les établissements de formation supérieure et les laboratoires de recherche se localisent prioritairement sur trois sites : les sites d'enseignement supérieur du centre-ville de Toulon, de La Garde et dans le Pôle Ouest de l'agglomération (notamment sur le site de La Cagarde).

### **b. Améliorer la qualité et le fonctionnement des sites d'activités**

Le développement du campus dans le centre-ville de Toulon s'accompagne de la réalisation d'un certain nombre d'équipements à destination des étudiants, ainsi que de programmes de logements-étudiants.

Une attention particulière est portée à la qualité des espaces publics des sites d'enseignement supérieur et à leur accessibilité (en particulier par les modes doux et les transports en commun).

Les programmes de logements étudiants sont privilégiés dans les espaces bien desservis par les transports en commun.

## **C. Conforter l'attractivité touristique**

### **a. Diversifier l'activité touristique**

Il s'agit de renouveler et diversifier l'attractivité touristique :

- Développer le tourisme urbain, notamment dans la rade de Toulon (itinéraires, offre de services et de commerces, transports urbains, mise en valeur du patrimoine, espaces publics, animations...), en particulier à destination des passagers de bateaux de croisière et des ferries.

- Développer le tourisme vert dans l'arrière-pays en laissant la possibilité d'implanter les installations nécessaires, tout en préservant l'environnement.

- Développer le tourisme culturel. Certains lieux ou événements particuliers à forte notoriété peuvent être mieux valorisés pour constituer des produits d'appel ou de soutien à un tourisme de court séjour moins concentré sur la période estivale.

- Développer le tourisme nautique, notamment dans la rade d'Hyères qui est aujourd'hui une destination reconnue sur le plan national et international pour la pratique des sports nautiques de haut niveau (voile, windsurf, kitesurf...) et l'accueil de compétitions de niveau international ;

- Développer le tourisme d'excellence : il s'agit de doter l'aire toulonnaise d'une stratégie d'accueil des salons et congrès en lien avec les axes d'excellence économique (accueil de congrès internationaux liés à la mer, accueil de rencontres européennes ou internationales liées au tourisme, réunions diplomatiques internationales profitant de l'environnement hautement sécurisé de la rade de Toulon). Il s'agit également de développer par exemple le tourisme scientifique en lien avec la mer et les espaces sous-marins.

### **b. Assurer un bon niveau d'hébergement et mieux répartir les équipements**

Il s'agit notamment de compléter l'offre d'hébergement, en particulier par des produits haut de gamme et des localisations dans les communes non littorales.

Les nouveaux grands équipements touristiques et de loisirs, porteurs d'attractivité se localisent prioritairement autour de la rade de Toulon ou de la rade d'Hyères.

Les aménagements et les hébergements touristiques se réalisent dans le respect des exigences environnementales.

### **c. Améliorer le fonctionnement des espaces touristiques et mieux répartir la fréquentation touristique dans le temps et dans l'espace**

Il s'agit notamment de :

- requalifier les espaces et les équipements touristiques (bases nautiques, ports de plaisance...),
- améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux pôles touristiques par les transports en commun et les modes doux,
- améliorer l'articulation entre les différents équipements liés à la plaisance (ports de plaisance, ports à sec, espaces de réparation nautique...).

### **D. Consolider le développement et le rayonnement culturel de l'aire toulonnaise**

L'offre culturelle est à renforcer afin que l'essentiel des équipements culturels structurants, à la hauteur d'une métropole de 530 000 habitants, soit présent sur le territoire.

Les nouveaux équipements culturels se localisent en priorité dans les centres-villes de Toulon, La Seyne-sur-Mer et Hyères.

Porteur d'image, le dynamisme culturel est notamment à renforcer en favorisant la vie et la créativité artistiques sur le territoire.

### **E. Conforter la grande accessibilité de l'aire toulonnaise**

En ce qui concerne la LGV, le SCoT devra prendre en compte le choix de la famille de tracés.

Dans tous les cas, la gare actuelle de Toulon centre sera un point stratégique de départ et d'arrivée de nombreux TGV Toulon-Paris et Paris-Toulon. Elle sera étendue et réaménagée en conséquence. Elle s'inscrira dans un projet global de modification de l'ensemble du secteur.

En ce qui concerne le développement d'un réseau de transports collectifs métropolitains : se reporter aux orientations sur la stratégie d'organisation des déplacements (cf. DOG, Chapitre 2.4).

En ce qui concerne l'amélioration de la desserte en transports collectifs de l'aéroport de Toulon-Hyères, deux pistes d'actions sont privilégiées :

- La réouverture de l'antenne ferroviaire qui dessert l'aéroport et les plages d'Hyères, ou l'aménagement d'une desserte en site propre entre Hyères (centre-ville et gare) et l'aéroport ;
- L'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal autour de l'aéroport, permettant de mettre en relation l'offre aérienne, les lignes d'autocar, le train, une desserte en site propre vers Hyères et les navettes maritimes.

Par ailleurs, l'accessibilité des aéroports internationaux de Marseille et Nice, depuis l'aire toulonnaise doit être améliorée, notamment par voie ferroviaire.



# Elaborer une stratégie de développement économique

Le SCoT doit rendre lisible l'armature économique de l'aire toulonnaise. Pour cela, il définit une hiérarchie des espaces économiques et vise à

améliorer leur qualité pour localiser la bonne entreprise au bon endroit, offrir des sites attractifs et optimiser les investissements publics.

## Les sites majeurs du développement économique de l'aire toulonnaise

	Sites d'intérêt métropolitain	Sites d'intérêt inter-communal
<b>Sites existants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brégaillon (La Seyne-sur-Mer)</li> <li>- Secteur de la ZI de Toulon-Est (Toulon / La Farlède)</li> <li>- Parc d'activités de Signes (Signes)</li> <li>- Les Playes (La Seyne-sur-Mer/Six-Fours)</li> <li>- Secteur de Valgora-Barnéoud (La Valette)</li> <li>- Camp Laurent et environnement de la gare (La Seyne-sur-Mer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grimaud / Bois sacré (La Seyne-sur-Mer)</li> <li>- Quiez (Ollioules)</li> <li>- Val d'Aran (Bandol)</li> <li>- Palyvestre Nord (Hyères)</li> <li>- Le Marché aux fleurs (Hyères)</li> <li>- Parc d'activités maritimes - ex BAN (Saint-Mandrier)</li> </ul>
<b>Sites d'extension à vocation d'activités<sup>1</sup> ou sites en mutation<sup>2</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'axe des gares (Toulon)</li> <li>- Le Mourillon (Toulon)</li> <li>- La Cagnarde (Ollioules)</li> <li>- Hyères Ouest - Roubaud -Pôle santé (Hyères)</li> <li>- Zone économique aéroportuaire (Hyères)</li> <li>- Les Bormettes (La Londe-les-Maures)</li> <li>- Carrière d'Hugueneuve (Evenos)</li> <li>- Les Playes-Prébois (Six-Fours)</li> <li>- La Baou / Eco-technopôle (Sanary)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La Poulasse (Solliès-Pont)</li> <li>- Gare de La Pauline / Beaulieu (La Garde)</li> <li>- Le Niel / Surle (Bormes-les-Mimosas)</li> <li>- La Pabourette (La Londe-les-Maures)</li> <li>- Pin neuf-Pin vieux (La Londe-les-Maures)</li> <li>- Valcros (La-Londe-Les Maures)</li> <li>- L'Estagnol - Gavarry - Chemin Long (La Crau)</li> <li>- La Grande Chaberte (La Garde)</li> <li>- Les sites d'activités économiques Porte de Saint-Cyr / Pradeaux-gare (St-Cyr)</li> <li>- Saint-Martin (Hyères)</li> <li>- Arromanches (Hyères)</li> <li>- Batterie de Cap Garonne / CAPCA-CEFCA (Le Pradet)</li> </ul>

1. Les sites d'extension à vocation d'activités économiques correspondent à des sites actuellement à dominante naturelle ou agricole. Ils sont identifiés dans le Schéma de l'accueil du développement futur.

2. Les sites en mutation correspondent à des sites en reconversion.

## A. Affirmer l'armature des espaces économiques

Affirmer l'armature des espaces économiques consiste à la rendre plus cohérente, lisible, efficace et donc attractive. En ce sens, un niveau de rayonnement et une vocation dominante sont attribués à chaque espace économique d'intérêt inter-communal ou métropolitain.

### a. Définition du niveau de rayonnement des sites

Le niveau de rayonnement des espaces d'activités, existants ou futurs, d'intérêt inter-communal ou métropolitain, induit des orientations en termes de localisation préférentielle des entreprises et de qualité.

- **Les sites d'intérêt métropolitain**

Ils sont stratégiques pour l'ensemble de l'aire toulonnaise. Leur développement et leur organisation doivent se penser à cette échelle.

Ce sont les sites privilégiés pour l'accueil des activités de haute-technologie, d'innovation ou de tertiaire supérieur (notamment celles liées au Pôle de compétitivité Mer PACA) et l'accueil des équipements de pointe nécessaires à leur fonctionnement.

«Vitrine» pour le territoire, les sites d'intérêt métropolitain sont soumis à de forts critères de qualité.

- **Les sites d'intérêt inter-communal**

Les sites d'intérêt inter-communal représentent un enjeu à l'échelle du secteur. Leur valorisation et leur organisation doivent être pensées à l'échelle des communes environnantes.

Ces sites font l'objet d'une réflexion quant à leur vocation dominante entre les collectivités concernées et sont soumis à des critères de qualité.

- **Les sites d'intérêt local**

Les sites qui ne sont ni d'intérêt inter-communal ni d'intérêt métropolitain sont de niveau local et ne font l'objet d'aucune orientation particulière, en dehors des critères de qualité qui s'y appliquent.

### b. Définition des vocations dominantes

Le SCoT définit dans son Schéma de la stratégie de développement économique une vocation dominante pour chaque site : logistique, industrie et services à l'industrie, commerce, tertiaire, mixte...

Les entreprises qui souhaitent s'implanter dans un site ont une activité en rapport avec sa vocation dominante.

### c. Favoriser les complémentarités entre les espaces d'activités économiques

L'armature économique, définie dans le schéma de la stratégie de développement économique, doit permettre de favoriser les complémentarités entre les espaces d'activités économiques.

## B. Améliorer la qualité des zones d'activités

Face au constat de la faible qualité des sites d'accueil d'activités, le renforcement de l'attractivité économique du territoire passe par l'application de nouvelles exigences en termes de qualité.

### a. Appliquer de nouvelles exigences de qualité

Des objectifs contribuant à la réhabilitation des zones d'activités existantes doivent être clairement définis, au vu d'un bilan faisant référence aux paramètres de la qualité décrits ci-avant. Ce bilan prend également en compte la satisfaction et les besoins des entreprises occupantes.

La création de nouvelles zones d'activités doit obligatoirement intégrer des paramètres de qualité.

### b. Optimiser l'utilisation de l'espace

Lors de la création ou de l'extension de zones d'activités, les solutions de stationnement automobile

**A titre d'exemple, les paramètres de qualité des zones d'activités sont les suivants :**

**En termes d'équipement et de fonctionnement :**

- Une voirie interne et des accès de qualité : circulation sécurisée et fluide, imperméabilisation des sols limitée, éclairage adapté.
- Une diversification des modalités de desserte intérieure : accès piétonniers, pistes cyclables, implantation d'arrêts de transport en commun.
- Une signalétique interne et externe de qualité.
- Une offre d'espaces publics.

**En termes d'intégration paysagère :**

- Des choix d'atoutissement, de volumétrie et de recours aux végétaux, garants de la qualité paysagère du site et de son environnement immédiat.
- Une promotion des bâtiments aux formes architecturales valorisantes.
- Une réglementation adaptée de l'usage de la publicité (taille des supports, implantation, nombre, perspectives visuelles...) et son application.
- Un embellissement des espaces publics et privés : grâce au mobilier urbain, à la végétalisation, à l'effacement des réseaux aériens, à la dissimulation des emplacements à ordures...

**En termes d'approche environnementale :**

- Des aménagements et constructions écologiques et durables.
- Une gestion des eaux : maîtrise des eaux de ruissellement, gestion des approvisionnements en eau, maîtrise des eaux usées et rejets liquides.
- Une gestion des déchets durable.
- Une gestion du bruit.
- Une maîtrise des risques.

**En termes d'offre de services aux entreprises et aux employés :**

- Une desserte numérique en haut débit et très haut débit .
- Une implantation de services et d'équipements de proximité (crèche, restauration, commerces de proximité...).
- Une desserte de la zone par les transports en commun.
- Une mise en place de PDE (Plan de Déplacement Entreprise).
- Une sécurisation des sites.

les plus économes en espace (parkings à étages en sous-sol ou en silo, parkings sur les locaux) sont privilégiées.

Le renouvellement urbain des zones d'activités sera favorisé en utilisant les capacités résiduelles d'urbanisation et par restructuration.

## **C. Déterminer la localisation préférentielle des activités**

### **a. Le Pôle Mer PACA et les autres activités de haute-technologie ou d'innovation (cf. chapitre 2.1 du PADD et du DOG)**

#### **• Concentrer l'accueil des activités du Pôle Mer PACA dans deux principaux sites-vitrine**

Les deux principaux sites de développement qui ont vocation à concentrer les acteurs du Pôle Mer PACA et leur offrir une vitrine sont ceux de La Cagne / Quiez (Ollioules) et de Brégaillon-sud (La Seyne-sur-mer).

Au sein de ces espaces, des regroupements d'en-

treprises du Pôle Mer PACA et des autres activités de haute technologie ou d'innovation sont favorisés.

### b. Localiser efficacement l'offre tertiaire

L'aire toulonnaise doit se doter d'une offre en immobilier de bureaux de qualité.

A ce titre, les activités tertiaires sont implantées prioritairement à proximité des gares ferroviaires ou à proximité des lignes de TCSP.

Ces programmes font de l'accessibilité en modes doux depuis la gare ou de la station de TCSP de référence, une priorité.

### c. Adapter la logistique aux besoins de l'économie locale

Le développement des surfaces affectées aux activités logistiques doit répondre avant tout aux besoins de l'économie locale, c'est-à-dire à ceux des entreprises implantées sur le territoire, existantes et à venir, ainsi qu'à l'approvisionnement de la population.

Le site de La Poulasse à Solliès-Pont est considéré comme un site privilégié pour accueillir ce type d'activités, grâce à la présence actuelle d'une desserte ferrée et d'une «voie de garage».

D'autres sites desservis par le rail peuvent accueillir ces activités dans le cas de la création d'une plateforme de transbordement (pour le transport combiné rail-route) par exemple.

### d. Pour une armature commerciale équilibrée

- **Renforcer l'offre commerciale des centres-villes**

L'implantation des commerces de détail de petite et moyenne surface est localisée de façon prioritaire dans les centres-villes ou dans les pôles de proximité.

L'offre commerciale du centre-ville de Toulon doit être notablement développée et diversifiée en favorisant notamment la création d'un immobilier adapté à l'accueil de locomotives commerciales.

- **Maintenir le nombre actuel de grands pôles commerciaux périphériques**

Les grands pôles commerciaux périphériques sont

ceux de La Seyne-sur-Mer, Ollioules, La Valette-La Garde, Hyères et Solliès-Pont.

- **Limiter la dispersion des activités commerciales**

Les nouveaux grands commerces s'implantent prioritairement dans les centres-villes et les pôles commerciaux périphériques existants.

Les futurs centres commerciaux et ludo-commerciaux se localisent préférentiellement dans des sites desservis par les lignes de TCSP ou à proximité des gares.

- **Eviter l'étalement des grands pôles périphériques**

Le développement commercial de l'aire toulonnaise s'exerce préférentiellement par renouvellement urbain.

- **Améliorer la qualité et le fonctionnement des grands pôles commerciaux périphériques**

Les constats et recommandations concernant l'amélioration de la qualité des espaces d'activités s'appliquent intégralement aux grands pôles commerciaux périphériques.

L'effort de qualification doit porter tout particulièrement sur :

- l'amélioration de la qualité paysagère et l'offre d'espaces publics ;
- l'accessibilité des pôles commerciaux, en particulier en matière de transports en commun ;
- l'amélioration de la circulation interne (automobile, modes doux, transports en commun).

### e. Accompagner le développement des activités de santé

- **Appuyer la création de structures d'accueil pour personnes âgées**

Il s'agit d'appuyer la création des structures d'accueil pour personnes âgées (en particulier publiques) conformément aux orientations des schémas gérontologiques du Var en cours et à venir.

Les structures d'accueil pour personnes âgées s'inscrivent dans une logique de desserte équilibrée du territoire. Pour des motifs d'accessibilité, de mixité générationnelle et de qualité de vie, elles se localisent préférentiellement dans les centres-villes, les espaces résidentiels ou les sites d'extension à vocation d'habitat, et dans les quartiers bien desservis par les transports en commun.

- **Favoriser l'accessibilité des activités de santé**

Les regroupements d'activités de santé humaine doivent être localisés prioritairement dans les centres-villes ou dans les quartiers desservis par les transports en commun. Ils peuvent également s'implanter dans les zones d'activités, sous réserve d'une bonne accessibilité par les transports en commun.

- **Organiser l'accueil d'activités de haute-technologie ou d'innovation liées à la santé.**

Il s'agit de favoriser la concentration des activités de haute-technologie et les formations liées à la santé dans des espaces d'activités dédiés, prioritairement au sein du pôle santé d'Hyères, puis dans les zones d'activités d'intérêt métropolitain.

## **f. Assurer et pérenniser l'approvisionnement en matériaux de l'aire toulonnaise**

Afin de palier le déficit actuel de l'aire toulonnaise et pour répondre aux besoins en granulats en limitant la dépendance vis-à-vis de l'extérieur, le SCoT permet l'extension des carrières existantes et l'ouverture de nouvelles carrières sur le territoire, en particulier dans l'ouest toulonnais, où les ressources géologiques en calcaire sont de très bonne qualité. Les conditions d'ouverture et d'exploitation des ressources sont définies dans le Schéma Départemental des Carrières.

Le SCoT préconise par ailleurs la réutilisation des anciennes carrières pour l'implantation d'activités industrielles (par exemple : centrales à béton, concassage, tri, valorisation et recyclage des déchets inertes...).

Pour les carrières existantes ou futures, il s'agit de prendre en compte les nuisances induites notamment par les trafics de poids lourds.

## **D. Pérenniser la capacité productive agricole de l'aire toulonnaise**

Le SCoT reconnaît et conforte le rôle et le poids économique des espaces agricoles dans l'aire toulonnaise.

En dehors des sites d'extension, il préserve ainsi à la fois les espaces agricoles actuellement cultivés et ceux aptes à la production agricole, ou supports d'un projet de reconquête et de valorisation (agrotourisme, gîtes ruraux, logements pour les salariés agricoles...).

Les projets de valorisation, telles que les activités d'accueil à la ferme, peuvent contribuer à la pérennisation de l'activité agricole dès lors qu'ils s'inscrivent dans le prolongement de l'acte de produire ou qu'ils ont pour support l'exploitation, comme le stipule la charte agricole du département du Var.

Pour que les projets de valorisation agricole comportant des constructions non directement liées aux exploitations agricoles soient possibles, les PLU peuvent délimiter des zones naturelles, de taille et de capacités réduites, au sein des espaces agricoles, à condition de respecter des contraintes particulières, de densité et d'insertion dans le site, elles-mêmes définies dans les PLU.

Les PLU peuvent aussi fixer un coefficient d'occupation des sols dans des zones naturelles qu'ils délimitent pour faciliter le regroupement des constructions, en application de l'article L. 123-1 alinéa 13 et dans les conditions fixées à l'article L.123-4 (transfert de COS).

Par ailleurs, les PLU, en application des articles R.123-7 et R.123-12, ont la possibilité d'identifier et d'autoriser le changement de destination des bâtiments agricoles présentant un intérêt architectural ou patrimonial, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'exploitation agricole.

### **a. Préserver les grands terroirs structurants de l'AOC Bandol, de l'AOC Côtes de Provence et des vins de pays associés et l'ensemble des vignes aujourd'hui cultivées**

Il s'agit de préserver les grands terroirs structurants du Bandol et du Côte de Provence et de permettre

le développement de la vitiviniculture. Pour cela, la reconquête agricole est possible, en tenant compte des richesses ou potentiels écologiques et paysagers des espaces concernés.

### **b. Sauvegarder les capacités productives de la filière horticole**

Les productions horticoles, floricoles et les pépinières se concentrent essentiellement sur le bassin hyérois (Hyères, La Crau, Carqueiranne, La Londe, La Garde).

Ces espaces de production à forte valeur emblématique et économique (lieu majeur de production de fleurs coupées au niveau national), sont soumis à une forte pression urbaine, puisqu'ils sont situés à proximité immédiate d'espaces urbanisés et du littoral.

L'espace nécessaire à la production horticole du bassin hyérois et à la viabilité économique sur le long terme de ce pôle d'excellence est en conséquence préservé.

### **c. Accompagner et assurer la réussite des labellisations récentes ou en cours**

L'AOC « figue de Solliès » couvre les communes de Belgentier, Carqueiranne, La Crau, La Farlède, La Garde, Hyères, La Londe, Pierrefeu, Le Pradet, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville et La Vallette-du-Var. L'AOC « huile de Provence » concerne l'ensemble des 31 communes du SCoT.

En définissant les espaces agricoles à préserver dans le réseau vert, bleu et jaune, le SCoT vise à assurer les capacités de développement et de production de ces deux AOC.

### **d. Soutenir les micro-cultures et terroirs spécifiques**

Ces productions minoritaires peuvent correspondre à des niches économiques très rentables (cannes de Provence...) ou à un patrimoine comme les châtaigneraies.

Il s'agit par exemple de garantir un espace minimum de qualité pour la production de la canne de Provence, préférentiellement dans les zones inondables et dans les espaces sans fortes variations climatiques, et permettre l'accueil de bâtis liés à la

transformation ou à la recherche, tout en garantissant une intégration paysagère maximale.

Le SCoT favorise également la reconquête des châtaigneraies des Maures et la préservation du bassin céréalier de Signes.

### **e. Inciter à l'élaboration de projets stratégiques agricoles de secteur**

La pérennisation et le développement de l'activité agricole doit faire l'objet de projets agricoles spécifiques, élaborés à des échelles géographiques pertinentes, associant l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, acteurs agricoles...) et se déclinant par des politiques d'accompagnement, notamment en termes d'actions foncières (cf. chapitre 1.2 du PADD).

# Répondre aux besoins de logements



## A. Produire un nombre suffisant de logements, principalement en coeur d'agglomération

### a. Un objectif annuel de 2900 logements par an, dont 2.320 résidences principales

L'objectif de l'aire toulonnaise en terme de production de résidences principales est de 2.320 par an jusqu'en 2020.

Ce chiffre est un minimum qui doit prendre en compte les objectifs des différentes collectivités en termes d'opérations de démolition/reconstruction.

De plus, ce chiffre ne tient pas compte des logements qui se transforment en résidences secondaires.

Ainsi, ce besoin de 2 320 résidences principales nécessite la production d'environ 2 900 logements pour l'aire toulonnaise (tous logements confondus).

Ce chiffre, indicatif, est à réévaluer tous les trois ans, en fonction des informations disponibles sur l'évolution du parc de logements.

### b. Une localisation à 60% dans l'agglomération Toulon Provence Méditerranée

Par ailleurs, afin de favoriser le recentrage de la croissance de la population dans TPM, 60% de la production de résidences principales doit s'y localiser.

Ainsi, pour chaque secteur géographique du SCoT, l'objectif annuel de production de résidences principales jusqu'en 2020 est de :

- 1.400 pour la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée ;
- 440 pour le secteur Ouest qui regroupe la Communauté de Communes Sud Sainte-Baume et les communes de Sanary-sur-Mer et Bandol ;
- 320 pour la Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau ;
- 160 pour le secteur Est, c'est-à-dire les communes de La Londe-les-Maures, Le Lavandou, Bormes-les-Mimosas, Collobrières et Pierrefeu.

Le tableau ci-après précise le besoin en résidences principales dans le cadre de recentrage du développement.

Nombre de résidences principales à produire annuellement par secteur jusqu'en 2020

Territoire	Scénario	
	"tendance 90"	"recentrage" SCoT
TPM	1 070	1 400
Secteur Ouest	600	440
Vallée du Gapeau	430	320
Secteur Est	220	160
Aire du SCoT	2 320	

La mise en oeuvre de ces objectifs tient compte des contraintes règlementaires existantes dans chaque secteur de l'aire toulonnaise (risque incendie, préservation des espaces agricoles, difficultés financières ou d'acquisitions foncières, Loi Littoral...).

## B. Produire une offre de logements adaptée à la solvabilité et au profil des ménages, notamment des actifs

Un parc de logements diversifié est essentiel pour le maintien de la diversité du peuplement. Ainsi, une panoplie large de « produits » sera favorisée: locatif libre, locatif social, locatif intermédiaire, accession privée.

### a. Accroître et mieux répartir l'offre de logements sociaux

Dans les communes soumises à l'article L.302-5 du Code de l'habitat et de la construction, il s'agit d'atteindre au moins 20% de logements sociaux dans le parc de logements par une politique de réhabilitation, de récupération des logements vacants, de conventionnement et de construction neuve adaptée.

Dans les autres communes, la production de logements sociaux devra être adaptée et répondre aux besoins et à la solvabilité des ménages.

De plus, il faudra veiller à une répartition équilibrée de logements sociaux dans l'aire toulonnaise pour répondre aux objectifs de mixité sociale et aux besoins spécifiques de chaque secteur géographique.

### b. Adapter la localisation des logements aux besoins des habitants

Selon les besoins des communes, la localisation des programmes de logements veillera aux principes suivants :

- les logements étudiants sont implantés de façon privilégiée en centre-ville et dans des secteurs urbains bien desservis par les transports en commun,
- les structures d'accueil pour les personnes âgées se localisent prioritairement dans les centres-villes, les espaces résidentiels, les sites d'extension à vocation d'habitat bien desservis par les transports collectifs,
- les opérations d'hébergement touristique comprennent des logements pour les travailleurs saisonniers.

#### Objectifs de production de logements sociaux dans les communes soumises à l'article L. 302-5 du Code de l'habitat et de la construction :

	Objectif minimal de production de logements sociaux		Objectifs de production de résidences principales dans le SCoT
	triennal	annuel	annuel
TPM	1 894	631	1 400
Secteur Ouest	714	238	440
Vallée du Gapeau	371	124	320
Total trois secteurs	2 979	993	2 160
Total SCoT	2 979	993	2 320

Les objectifs ci-dessus sont définis d'après l'article L.302-8 du Code de l'habitat et de la construction qui fixe un rythme de rattrapage sur 20 ans du déficit de logements sociaux : une commune doit produire 15% du déficit de logements sociaux par période triennale (5 % par an et donc 100 % en 20 ans).

Le déficit est mesuré par l'écart entre le nombre de logements sociaux à atteindre (20% du parc de résidences principales) et le nombre de logements sociaux existants ou mis en chantier.

Les communes du Secteur Est du SCoT ne sont pas soumises à l'article L. 302-5 du Code de l'habitat et de la construction.



## Promouvoir une offre de transports collectifs performante



## A. Offrir un système de transports collectifs métropolitain performant

Le système de transports collectifs métropolitain est constitué d'axes structurants définis dans le Schéma de développement des transports collectifs du SCoT (qui prend en compte le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée). Ces axes structurants sont composés du réseau ferré, du réseau de transports collectifs en site propre, du réseau de car express, du réseau de navettes maritimes et des principales lignes du réseau de transports urbains.

### a. Développer et faciliter l'usage du train

#### • Renforcer le niveau de desserte

Les dessertes sont renforcées pour offrir aux heures de pointe :

- au minimum un TER toutes les 25 minutes environ entre Saint-Cyr-sur-Mer et la gare TER de La Pauline à La Garde (avec desserte des principales gares du parcours) ;
- au moins un TER toutes les 30 à 40 minutes entre la gare TER de La Pauline et Hyères (avec desserte des principales gares du parcours) ;
- au moins un TER toutes les 30 à 40 minutes entre la gare TER de La Pauline et Solliès-Pont et au-delà Carnoules ou Les Arcs (avec desserte des principales gares du parcours).

Des relocalisations de gares peuvent être envisagées, notamment celle de Saint-Cyr-sur-Mer (qui peut, en concertation étroite avec la commune, être relocalisée au droit des voies ferrées d'évitement actuelles).

A plus long terme, des aménagements complémentaires peuvent être nécessaires pour améliorer l'offre TER locale : aménagement total ou partiel d'une troisième voie entre la gare de La Seyne sur Mer et la gare de La Garde,...

Par ailleurs, l'emprise ferroviaire existante entre la gare SNCF d'Hyères et l'aéroport de Toulon Hyères est préservée en vue de la réouverture éventuelle de la ligne ou de sa transformation en site propre destiné aux transports collectifs.

#### • Renforcer le réseau des haltes ferroviaires dans l'aire toulonnaise

De nouvelles haltes ferroviaires peuvent être créées dans l'aire toulonnaise, particulièrement pour mettre en service des pôles intermodaux, notamment :

- pour desservir les quartiers de L'Escaillon / Pont Neuf à Toulon et assurer une correspondance avec la future ligne 1 du TCSP dans ce secteur ;
- pour desservir le quartier de Sainte-Musse à Toulon et assurer une correspondance avec la future ligne 1 du TCSP dans ce secteur ;
- pour desservir les hameaux de La Moutonne et des Goy Fourniers à La Crau ;
- pour desservir l'espace d'activités des Playes (La Seyne et Six-Fours les Plages), Camp Laurent et pour faciliter l'accès au port de Brégaillon ;

Par ailleurs, la réouverture de la gare SNCF de La Farlède est à envisager.

#### • Créer des parkings relais autour des gares et améliorer leur accessibilité

Les gares, stations et haltes ferroviaires existantes ou futures doivent être équipées de parkings relais.

Les opérations de requalification des infrastructures routières ou les opérations d'aménagements améliorent les cheminements piétons, cyclables et automobiles permettant d'accéder aux gares.

### b. Organiser un système de lignes de transports collectifs en site propre

Le SCoT s'appuie notamment sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2005 - 2015 de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée qui définit l'organisation du réseau de lignes de transports collectifs en site propre (TCSP) sur son territoire.

La mise en service des lignes en site propre s'accompagne d'une réorganisation du réseau de bus afin d'améliorer la desserte des principaux espaces urbains et sites économiques situés à l'écart des deux premières lignes prévues de transports collectifs en site propre.

### **c. Favoriser la circulation des lignes express d'autocar par autoroute**

Le SCoT préconise la création d'un réseau de lignes express d'autocar empruntant l'autoroute sur tout ou partie de leur parcours pour compléter l'offre ferroviaire et de TCSP.

Ces lignes permettent notamment d'offrir des liaisons rapides entre et vers les quatre pôles majeurs de l'aire toulonnaise.

Les lignes de car express doivent bénéficier d'aménagements de priorité sur les autoroutes (par exemple, transformation de la bande d'arrêt d'urgence en voie réservée pour les autocars en cas de bouchon), notamment sur l'A57 et l'A50 entre le Pôle Est, Toulon et le Pôle Ouest.

Des « gares autoroutières d'autocar » peuvent être aménagées, permettant au car de marquer un point d'arrêt sans pour autant quitter l'autoroute.

Des parkings-relais sont à prévoir autour des principales stations de car express notamment en dehors des espaces urbains du cœur de l'agglomération.

### **d. Renforcer les dessertes maritimes, notamment dans la Rade de Toulon**

Les lignes maritimes reliant le centre-ville de Toulon aux principales centralités de la Rade sont renforcées pour aboutir à un cadencement des dessertes (au-moins un bateau toutes les 30 minutes).

Des parkings-relais sont à réaliser à proximité des embarcadères, lorsque les opportunités foncières le permettent.

En accord avec la Marine Nationale, la desserte par les navettes maritimes de la Base Navale peut être envisagée.

D'autres dessertes maritimes peuvent être développées ou renforcées, notamment :

- Pour privilégier des liaisons de cabotage à l'intérieur de la rade avec création de parkings-relais et pour assurer des liaisons entre la rade et les autres communes ou sites littoraux.
- Pour assurer les liaisons maritimes contribuant à la continuité territoriale entre le continent et les îles. Il s'agit de tenir compte des infrastructures portuaires et de la nécessité de gérer la sur-fréquentation touristique de ces espaces fragiles. Les aires de stationnement à proximité des embarcadères maritimes assurant les liaisons vers les îles sont à requalifier.

Des correspondances entre les lignes terrestres et les lignes maritimes doivent être assurées.

### **e. Compléter les axes structurants de transports collectifs par une desserte de proximité**

C'est à partir des axes structurants de transports collectifs que le maillage des lignes de bus ou de car de proximité doit être complété.

### **f. Assurer l'intermodalité**

Le système de transports collectifs assure l'intermodalité, c'est-à-dire l'interconnexion entre les différents réseaux de transports collectifs :

- en créant des pôles d'échanges permettant la correspondance entre les différents réseaux de transports collectifs qui peuvent accueillir des services de proximité,
- en créant un réseau de parkings-relais,

Ces pôles d'échanges et ces parking-relais sont identifiés dans le schéma de développement des transports collectifs.

L'accessibilité en modes doux des pôles d'échanges et des parkings-relais doit être facilitée.

## B. Adapter l'offre de stationnement aux différentes pratiques de la ville

Le nombre de places de stationnement exigible pour toute construction neuve, notamment les logements sociaux, ou dans les espaces d'activités peut être modulée en fonction du niveau de desserte par les transports publics.

La gestion des places de stationnement public doit tendre vers une limitation de l'offre de stationnement « de longue durée » dans les espaces bien desservis par les transports collectifs.

En parallèle, une offre de stationnement dédiée aux résidents est à garantir.

## C. Définir un véritable maillage des modes doux de déplacements

En lien avec le système de transports collectifs métropolitain, les collectivités élaborent un schéma de développement des modes doux, à l'échelle de l'aire toulonnaise, qui guide la réalisation des aménagements nécessaires (pistes cyclables, voies piétonnes, voies vertes...) et qui assure la continuité du maillage.

(cf. compléments sur les modes doux dans le chapitre 3.1 du DOG).

### Les principaux sites envisagés ou envisageables pour le développement des parkings relais

Pour rappel, l'aménagement d'un parking relais et des équipements annexes (voie d'accès, bassins de rétention, etc.) nécessite de mobiliser environ 0,5 ha pour 100 places « au sol ».

L'aménagement de parkings en silo à étages permet d'optimiser les emprises foncières nécessaires.

1 760 places en parkings-relais sont prévues dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique de la première ligne de TCSP de l'agglomération toulonnaise (2005) :

- Gare SNCF de La Garde,
- Sainte-Musse,
- La Beaucaire,
- Parc Urbain d'Ollioules
- Gare SNCF de La Seyne
- L'Escaillon

En plus des précédents, les principaux parkings-relais à envisager se situent autour des gares d'Ollioules-Sanary, Hyères, Solliès-Pont, La Pauline, La Crau, Bandol, Saint-Cyr (gare actuelle ou future), La Farlède (à sa réouverture).

Les principaux parkings-relais à envisager autour des embarcadères maritimes (navettes de la Rade de Toulon) se situent à La Seyne aux embarcadères de Tamaris et des Sablettes.

D'autres aménagements de parkings-relais sont à envisager pour faciliter le co-voiturage (notamment autour de l'échangeur autoroutier de La Cadière) et pour faciliter l'accès aux futures lignes express d'autocar.

## **D. Les orientations relatives à l'amélioration de la desserte des principaux espaces de développement économique et touristique**

### **a. Améliorer la desserte en transports collectifs des principaux sites touristiques**

Cette desserte doit être améliorée en renforçant l'offre durant les périodes de forte fréquentation, en prenant en compte la nécessité de limiter les impacts négatifs de la sur-fréquentation dans certains espaces.

A ce titre, la presqu'île de Giens doit bénéficier d'une amélioration de sa desserte par les transports collectifs permettant par ailleurs de mieux organiser le stationnement des véhicules.

### **b. Améliorer la desserte du Parc d'activités de Signes**

La liaison entre l'échangeur de La Cadière (A50), la commune du Beausset et le Parc d'activités de Signes doit être améliorée notamment grâce à la réalisation de la voie de contournement Ouest du Beausset.

L'aménagement de cet itinéraire prend en compte la circulation des poids lourds.

### **c. La desserte des espaces de développement du pôle Ouest et de l'espace économique de La Baou (Sanary-sur-mer)**

La desserte routière des espaces de développement du Pôle Ouest (La Seyne, Six-Fours, Ollioules) et du futur site économique de La Baou (Sanary) s'organise à partir de l'autoroute A50 par le biais des deux échangeurs existants de « La Beaucaire - Châteauvallon » et de « Camp Laurent » ainsi que du futur échangeur « d'Ollioules-Sanary ».

Des aménagements sur la voirie locale doivent offrir un maillage suffisant pour faciliter les déplacements locaux Est / Ouest grâce à des itinéraires alternatifs à l'autoroute ;

La Méridienne de la mer, axe de liaison nord-sud, reliant les sites de La Cagnarde / Quiez et Brégaillon et structurant le projet de Technopôle de la mer doit :

- faciliter les déplacements au sein du Pôle Ouest, notamment en créant des itinéraires de franchissement de l'autoroute indépendants des échangeurs ;
- améliorer la desserte de Brégaillon et du centre-ville de La Seyne-sur-Mer, en prenant en compte les contraintes liées à la pyrotechnie.
- être support des projets urbains visant le développement et la requalification du Pôle Ouest et l'implantation du Technopôle de la mer.

### **d. La desserte des espaces du pôle Est**

La desserte des espaces de développement du Pôle Est (Valgora - Grand Var - Université - ZI de Toulon Est) bénéficie de la mise à 2x3 voies de l'autoroute A 57 et de la restructuration associée des échangeurs (Les Fourches, La Bigue).

Il s'agit de réorganiser son fonctionnement et ses connexions à l'autoroute pour :

- réorganiser l'accès au centre commercial Grand Var et au site d'activités de Valgora ;
- limiter la concentration des trafics vers l'échangeur autoroutier de La Bigue ;
- faciliter la circulation des transports collectifs (futur TCSP et lignes rapides d'autocar qui desserviront l'Université et la ZI de Toulon Est) ;
- faciliter les liaisons piétonnes.

Les projets suivants peuvent contribuer à cet objectif :

- L'aménagement d'un nouvel itinéraire entre la DN97, la RD67 et la DN98 (La Garde), grâce à la réalisation du Pont des Plantades et du « Barreau Transfix », complétée par la requalification du Chemin des Plantades.

- Le renforcement de la « voie nord » qui permet un accès par le nord à Valgora et aux centres commerciaux depuis l'autoroute.
- La dénivellation de la RDN98 au droit du « carrefour des Quatre Chemins ».
- Le renforcement de l'avenue de Digne et mise en gabarit du pont de franchissement de l'A570 permettant son utilisation par les poids lourds.



### e. La desserte des espaces de développement de l'entrée Ouest d'Hyères et la requalification de la voie Olbia

La desserte des futurs espaces de développement de l'entrée Ouest d'Hyères s'organise à partir de l'A570 par l'intermédiaire de l'échangeur de La Recense.

Le développement du secteur doit être accompagné par la requalification des voies existantes et la création d'un maillage viarie permettant de faciliter les déplacements automobiles et piétons, notamment vers la gare d'Hyères.

La requalification de la voie Olbia, dans la traversée du grand centre-ville de Hyères, poursuit deux objectifs :

- améliorer les conditions de circulation pour le trafic de transit,
- faciliter les liaisons Nord / Sud pour les modes doux.

Dans l'hypothèse où le développement des transports collectifs et la restructuration de la Voie Olbia ne suffiraient pas à résoudre les problèmes de circulation dans le centre-ville d'Hyères, il peut être envisagé la réalisation d'un itinéraire de contournement de la commune d'Hyères par le Nord. Cet itinéraire doit être étudié en concertation étroite avec la commune de La Crau, tout en prenant en compte la présence des espaces naturels et agricoles structu-

rants de la Vallée de Sauvebonne et des piémonts du Fenouillet.

### E. Achever le réseau autoroutier

Le réseau autoroutier de l'aire toulonnaise est renforcé par les quatre projets suivants déjà programmés :

- La construction du second tube de la traversée souterraine de Toulon (liaison A50 - A57).
- L'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A57 entre Toulon et La Garde (bifurcation autoroutière de Pierre Ronde) et la restructuration associée des échangeurs.
- L'élargissement à 2x3 voies de l'A50 entre Bandol et La Ciotat.
- La construction de l'échangeur d'Ollioules (A50) qui permet également d'améliorer la desserte de Sanary et de la partie nord de la commune de Six-Fours.

Il s'agit d'anticiper les conséquences de la création de cet échangeur sur le développement urbain et le trafic automobile dans les communes de Sanary, de Six-Fours et d'Ollioules.

Une fois ces projets réalisés, le réseau autoroutier de l'aire toulonnaise est considéré comme achevé. Toutefois, il continuera de fonctionner en limite de saturation. C'est pourquoi, afin de pérenniser l'accessibilité routière, il convient de mettre en œuvre des mesures de gestion du trafic et de maîtrise des vitesses.

La maîtrise des vitesses (notion «d'autoroute apaisée») permet d'améliorer l'écoulement du trafic tout en réduisant le risque d'accident et les nuisances (bruit, pollution) induites par le trafic.

La gestion du trafic (réglementation de la vitesse en temps réel) permet de prévenir la formation des bouchons.



## F. Améliorer le réseau de voiries locales

### a. Les principes généraux de l'amélioration du réseau de voirie locale

Les projets de requalification, de renforcement ou de création d'axes routiers doivent privilégier :

- La qualité de leur insertion urbaine et paysagère (éviter de créer des « effets de coupure »),
- La prise en compte des circulations de proximité (notamment en modes doux : marche, vélo),
- L'apaisement des vitesses de circulation, la maîtrise des nuisances sonores et l'amélioration de la sécurité routière, plus particulièrement en milieu urbain,
- La limitation des impacts sur les milieux naturels et agricoles.

Le SCoT permet la réalisation de projets d'amélioration ou de création d'axes de voirie locales qui répondent notamment aux orientations suivantes :

- Mettre à niveau le réseau viaire dans les secteurs où ce dernier est manifestement inadapté au niveau actuel de trafic.
- Conforter le maillage viaire local (dans les secteurs où la configuration des tissus urbains et la topographie le rendent possible) afin de limiter la concentration des trafics sur les grands axes.
- Accompagner le développement des principaux sites de développement (extension et renouvellement urbain).
- Réaliser des itinéraires de contournement permettant de libérer les bourgs et villages de leur trafic de transit.
- Sécuriser des itinéraires particulièrement accidentogènes.

### b. Les principaux projets

Seuls sont indiqués ci-après les principaux projets (hors coups partis avant l'approbation du SCoT), prioritaires pour l'amélioration du réseau routier local.

D'autres projets d'intérêt plus local peuvent être réalisés, s'ils ont un impact limité sur le milieu naturel et agricole et sous réserve de ne pas favoriser l'accroissement de l'usage de la voiture.

#### • Dans le secteur Ouest :

- Achever la déviation de la commune de Saint-Cyr et étudier l'aménagement d'un itinéraire de contournement du centre-ville permettant de relier la RD66 à l'autoroute sans passer par le centre-ville ;
- Envisager l'aménagement d'une connexion directe entre l'échangeur de Saint-Cyr et les espaces d'urbanisation diffuse localisés au nord de l'A50 sur la commune de La Cadière d'Azur ;
- Améliorer la circulation entre Sanary et Six-Fours, notamment en créant de nouveaux franchissements sur la Reppe ;
- Requalifier et sécuriser la RD 266 comme itinéraire alternatif pour les liaisons entre Saint-Cyr, Bandol et La Cadière ;
- Aménager un maillage inter-quartier, à vocation locale, à l'est du centre-ville du Beausset.

#### • Dans TPM :

- En lien avec la requalification de la RD16, améliorer les liaisons nord-sud au sein de la commune de La Seyne sur Mer afin de limiter l'accroissement du trafic de transit dans le centre-ville de Six-Fours ;

La mise en œuvre de ces projets est une condition préalable au développement de l'urbanisation sur les sites d'extension identifiés par le SCoT au sud de la commune de La Seyne-sur-Mer (sites de Mauvéou) ;

- Requalifier la RD559 entre Toulon et La Seyne sur Mer et réduire le trafic routier sur cet axe ;
- Requalifier la RD46 sur les communes de Toulon et La Valette ;
- Réaliser une voie permettant le contournement du centre du Pradet, entre le secteur de la Bâtie au Pradet et le Pouverel à La Garde ;

- Améliorer la desserte des quartiers Sud-Est de Hyères et les liaisons vers l'aéroport ;
- Créer une liaison entre la RD 554 et l'échangeur de Saint-Gervais (A 570).

- Prendre en compte les futurs trafics induits par le développement du Parc d'activités Maritimes à Saint-Mandrier.

#### • Dans la Vallée du Gapeau

- Requalifier la RD554 entre l'échangeur des Terrens (Solliès-Pont) et Belgentier ;
- Créer une voie de contournement du noyau villageois de Belgentier par l'Est ;
- Créer une voie de liaison inter-quartier contournant le centre-ville de Solliès-Pont par l'Est ;
- Achever le contournement du centre-ville de La Crau ;
- Améliorer les accès et la desserte interne de la ZI de Toulon Est (requalification de la RD67 et du « giratoire du Bec de Canard ») ;
- Améliorer les liaisons entre le hameau de la Moutonne, la DN 98, l'A 570 (échangeur de Saint-Gervais) et le centre-ville de La Crau (solution technique à définir en concertation avec la commune de Hyères) ;
- Requalifier les principaux axes de liaisons entre les villes et villages du secteur.

#### • Dans le secteur Est

- Créer une voie de contournement du centre-ville de Pierrefeu du Var par le nord et l'est ;
- Requalifier les RD 12 et 14 (liaison Cuers-Pierrefeu-Hyères), pour mettre en valeur la traversée de la vallée de Sauvebonne et de la plaine viticole de Pierrefeu ;
- Améliorer les liaisons entre le quartier des Bormettes-Miramar, le centre-ville de La Londe et la DN98, dans l'hypothèse d'un fort développement de l'emploi sur l'ancien site DCN des Bormettes ;
- Requalifier la RD559 et améliorer le maillage viaire dans la Plaine du Batailler, pour accompagner le projet de développement de cet espace et améliorer la desserte du port de la Favière.
- Achever l'échangeur sur la RD 98 à l'est de la commune de La Londe.

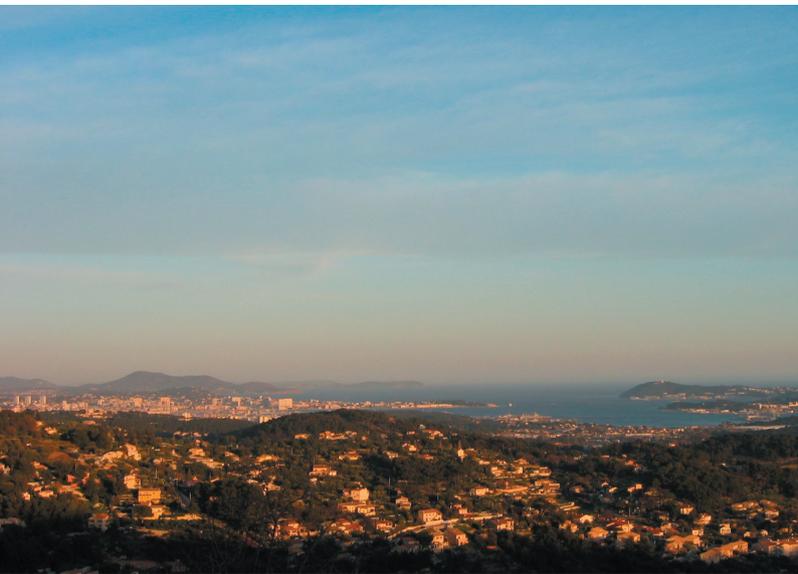
## G. Réduire et mieux organiser les flux de transports de marchandises

Le rôle du port de Toulon dans le «merroutage» et la complémentarité «fer / mer» pour le transport des marchandises sera conforté à partir du site de Brégaillon, ce qui implique de maintenir les équipements ferroviaires desservant le site portuaire.

Afin de favoriser l'implantation des entreprises fortement génératrices de flux de marchandises dans les espaces d'activité bénéficiant, ou pouvant bénéficier, d'un embranchement ferroviaire, il s'agit de:

- Préserver l'embranchement ferroviaire existant dans la Z.I. de Toulon Est,
- Préserver la possibilité de créer un embranchement ferroviaire pour l'espace d'activité des Playes.
- Rendre possible l'embranchement ferroviaire dans le futur site d'activité de La Poulasse à Solliès-Pont,
- Prendre en compte les potentialités existantes aux abords de l'ancienne gare de La Farlède.

Concernant le transport de matériaux, le SCoT conditionne l'ouverture de nouvelles carrières à un certain nombre d'exigences en matière d'itinéraires afin de réduire les nuisances induites.





## **Orientation 3 :**

# **Promouvoir un cadre de vie de qualité**

# Apaiser la ville



## A. Promouvoir une ville plus douce et accueillante

### a. Développer l'usage des modes doux pour les déplacements quotidiens et touristiques

Pour favoriser l'usage quotidien et touristique des modes doux, il s'agit de :

- Intégrer les modes doux dans les programmes d'aménagement urbain ;
- Développer les itinéraires piétons et cyclables sécurisés dans les espaces urbains et villageois, vers les principaux espaces d'activité, les sites touristiques, les équipements publics et les stations de transports collectifs ;
- Requalifier les routes dans une logique multimodale pour notamment apaiser les vitesses de circulation automobile en milieu urbain et périurbain.
- Favoriser la création de «voies vertes» séparées de la route (itinéraires doux et paysagers, piétons et cyclables), notamment le long des cours d'eau, dans le respect des risques inondations (par exemple de La Beaucaire à Ollioules aux plages de Six-Fours, en transitant par le RD 26 et la rive gauche de La Reppe)

### b. Améliorer la qualité des espaces publics

Le SCoT vise à promouvoir la qualité de vie urbaine et villageoise à travers l'amélioration des espaces publics.

Ainsi, des réflexions sont à mener sur la localisation et la qualité des espaces publics dans tous les projets d'aménagement. Il s'agit ainsi de créer ou de conforter des centralités de proximité favorisant le lien social.

Les projets de requalification routière permettent d'atténuer l'impact des infrastructures routières (notamment leurs effets de coupure), d'apaiser les vitesses et d'insérer systématiquement des cheminements pour les modes doux, dans une logique de partage de la voirie.

## B. Diminuer l'exposition aux nuisances et aux pollutions

### a. Prévenir et réduire à la source les émissions sonores et atmosphériques

Plusieurs orientations du SCoT précédemment citées préviennent et réduisent à la source les émissions sonores et atmosphériques, notamment :

- favoriser la cohérence urbanisme-transport,
- limiter les déplacements en voiture en développant les transports collectifs et les modes doux,
- favoriser le recentrage du développement dans le coeur urbain de l'agglomération,
- préconiser des restrictions de circulation pour certains véhicules (horaires de circulation, vitesses réduites...) dans les centres-villes et sur les infrastructures routières en s'inspirant du concept des « autoroutes apaisées ».

### b. Diminuer l'exposition aux nuisances sonores

Par ailleurs, afin de réduire les nuisances sonores, il s'agit également de :

- Identifier et préserver les zones de calme (cf. article L. 572-1 et suivant du code de l'environnement) ;
- Prendre en compte les mesures concernant la construction des bâtiments en bordure des grands axes routiers et ferroviaires (cf arrêtés préfectoraux « classement des voies bruyantes ») ;
- Résorber les points noirs de bruit des transports terrestres, relevés dans le cadre des travaux et études de l'Observatoire Départemental du Bruit des Transports Terrestres ;
- Encourager des choix de matériaux (revêtements acoustiques...) et des accompagnements (végétation, effet de masque acoustique, écrans anti-bruit, merlons paysagers...) limitant les nuisances sonores liées aux infrastructures routières et ferroviaires les plus bruyantes identifiées par les arrêtés préfectoraux « classement des voies bruyantes » ;

- Prendre en compte, pour les projets d'urbanisation proches des trois aérodromes (Hyères, Le Castellet et Cuers-Pierrefeu), les servitudes liées aux Plans d'Exposition au Bruit, afin de réduire les nuisances sonores «aériennes».
- Prévoir des mesures de prévention et de réduction des nuisances sonores pour les activités bruyantes, notamment celles du circuit du Castellet (cf. réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement - ICPE).

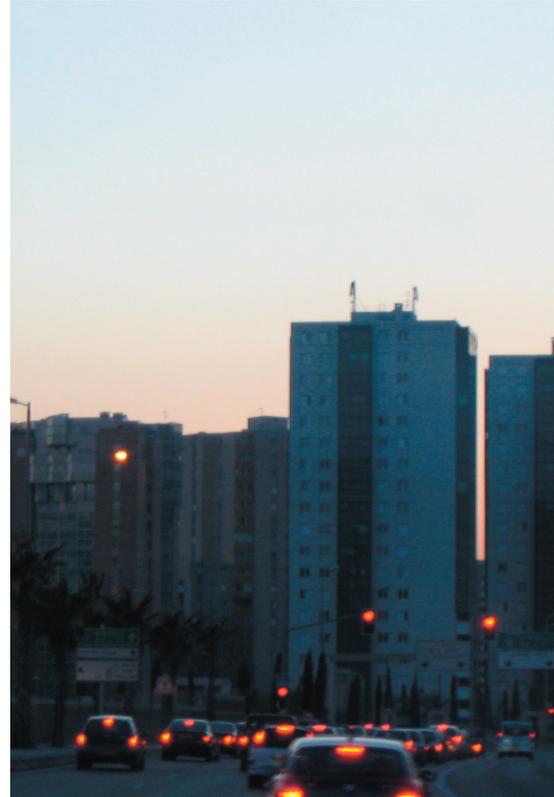
### **c. Diminuer l'exposition aux pollutions atmosphériques et aux nuisances olfactives**

Les espaces susceptibles d'accueillir des activités générant des émissions atmosphériques pouvant comporter un risque sanitaire ou environnemental sont à identifier.

Des mesures de prévention et de réduction des émissions atmosphériques et des odeurs (cf. réglementation Installations Classées pour la Protection de l'Environnement-ICPE) sont également à prévoir.

### **d. Prendre en compte les sites et sols pollués**

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages de 2003, prévoit de définir les objectifs de la réhabilitation des sites pollués en fonction de leur usage futur et implique ainsi directement les collectivités (la réhabilitation de ces sites étant ainsi directement liée aux démarches et projets d'urbanisme).





## Entretenir une qualité paysagère au sein des espaces urbains



## A. Préserver les sites bâtis d'intérêt paysager spécifique qui constituent en partie le patrimoine bâti de l'aire toulonnaise

Les sites bâtis d'intérêt paysager spécifiques à préserver sont les suivants :

- Le système des villages perchés de la Cadière et son piédestal agricole en restanques et du Castellet marquant fortement par leurs silhouettes le paysage d'entrée ouest du territoire depuis l'A50 ;
- Le village d'Evenos et son château aux matériaux basaltiques offrant un point de vue remarquable au dessus des gorges d'Ollioules ;
- Le centre historique d'Ollioules en contrebas de son château et au bord de la Reppe ;
- Le village du Revest au pied de sa tour sarrazine et surplombant le lac de Dardennes ;
- La vieille ville de Sanary nichée au creux de sa baie dominée par la silhouette de l'église et de la tour carré ;
- La corniche Tamaris offrant un paysage de villas luxueuses et des anciens hôtels sur les bords de la petite rade de Toulon et les fermes aquatiques de la baie de Balaguier ainsi que le hameau des Sablettes ;
- Le rivage est de la grande rade de Toulon avec son urbanisation sous couvert végétal de la Corniche du Cap Brun contribuant aux perceptions paysagères naturelles de la rade et ses villages de cabaniers (Anse Méjean, Magaud, San Peyre, Pin de Galles...);
- La vieille ville de la Garde appuyée sur son rocher surmontée d'une chapelle ;
- La ville médiévale d'Hyères accrochée à la colline du Château et les extensions de la ville climatique autour d'avenues bordées de palmiers et de villas de différents styles architecturaux et d'anciens hôtels cossus ;
- Le hameau des Pesquiers et le village de la Capte et son tissu urbain sous pinède ;
- Le village de Giens organisé autour de sa place et ouvert sur les paysages maritimes de la presqu'île ;

- Le village de Collobrières sur les bords du Réal Collobrier, dominé par les ruines du château et de l'église ;
- Le village médiéval perché de Bormes avec son architecture en pierre de Bormes dominant l'ensemble de la plaine du Batailler ;
- Les villages perchés de Solliès-Ville et Pierrefeu et leurs silhouettes marquant les paysages d'entrée est sur le territoire du SCoT.

La prise en compte de ces sites doit faire l'objet de réflexions particulières dans les PLU et les projets d'aménagement. Ceci afin de les valoriser et de prendre en compte leur morphologie, leur architecture, leur organisation parcellaire et plus généralement les règles et les qualités qui les caractérisent.

## B. Améliorer la qualité des entrées de ville et d'agglomération

Pour les entrées de ville et d'agglomération, au-delà de l'article L.111-1-4, le SCOT préconise de formuler dans les documents communaux (PLU, règlement de publicité...) des prescriptions paysagères relative à :

- la maîtrise des enseignes publicitaires aux abords des voies par la définition d'un règlement de publicité,
- la qualité architecturale des bâtiments, le traitement des abords des constructions et des espaces publics,
- la préservation des paysages emblématiques de l'aire toulonnaise, par l'instauration de cônes de vue depuis les infrastructures.
- la recherche d'un effet vitrine dans les espaces d'activités.

## **C. Améliorer la qualité des projets d'aménagement en s'inspirant du contexte paysager existant**

Les PLU fixent les règles permettant l'insertion paysagère des projets d'aménagement et d'équipement, par exemple :

- trouver les formes urbaines qui s'adaptent le mieux à la pente,
- prendre en compte les éléments paysagers naturels ou culturels préexistants lorsque leur préservation est possible (restanques, ripisylve et tracé d'un cours d'eau, boisements remarquables...),
- instaurer des cônes de vue vers les villages perchés et les arrière-plans naturels.

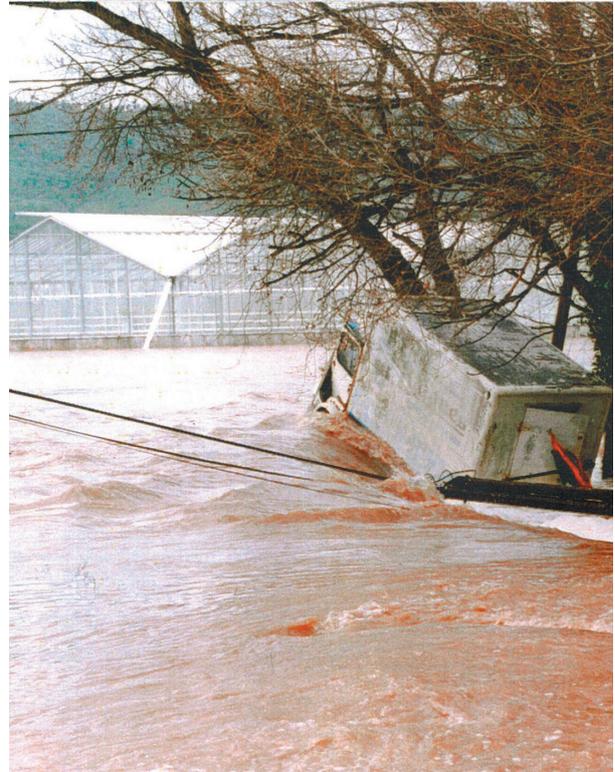
## **D. Aménager une armature de parcs et jardins**

Le SCoT préconise la création et l'aménagement :

- de parcs urbains / squares au cœur des villes et villages (jardins de proximité),
- d'itinéraires modes doux le long des fleuves et rivières, notamment au sein des espaces urbanisés,
- de sentiers piétons tout au long du littoral,
- de grands espaces de nature, supports d'activités de loisirs,
- d'espaces naturels témoins d'une activité historique (ex : Les Vieux Salins),
- de jardins familiaux.



## Concevoir un mode de développement qui compose avec les risques naturels et technologiques



## A. Prendre en compte les risques naturels

### a. Le risque incendie

Les orientations suivantes concernent les modes d'aménagement et de gestion des milieux naturels qui diminuent le risque incendie, et par conséquent renforcent la sécurité des biens et des personnes ainsi que la protection des milieux naturels.

- **Gérer les risques d'incendies en prenant en compte les servitudes liées aux Plans de Prévention des Risques Incendie de Forêts (PPRIF) et les zones d'aléas incendie.**

Les PLU sont mis en adéquation avec les PPRIF et prennent en compte les aléas, notamment dans les opérations d'aménagement.

- **Limiter l'urbanisation en interface habitat / forêt.**

Dans les espaces partiellement urbanisés et fortement boisés (anciennes ou actuelles zones NB le plus souvent), où un projet d'aménagement est envisagé, l'urbanisation groupée et la mise en place de zone tampon sont favorisées.

- **Encourager les reconquêtes agricoles pour mieux gérer le risque incendie.**

Dans cet objectif, les PLU autorisent la reconquête agricole dans des espaces qu'ils définissent, si celle-ci est de nature à minimiser les risques et ne nuit pas à la richesse écologique.

Les espaces agricoles peuvent être utilisés comme des outils de gestion des interfaces ville/nature, en servant de zones tampons entre ces deux types d'espaces.

Les espaces agricoles peuvent également jouer un rôle important dans le cloisonnement des massifs et peuvent sous certaines conditions, devenir des coupures de combustible très efficaces.

- **Encourager le développement des activités économiques participant à l'entretien du tissu forestier.**

Les activités de type sylviculture et pastoralisme sont encouragées car elles permettent un entretien et une gestion des espaces forestiers.

Par conséquent, elles peuvent concourir à la gestion du risque incendie en diminuant la combustibilité des massifs.

- **Permettre des aménagements adaptés qui minimisent les risques incendie.**

En dehors des ouvrages DFCl et dans le respect des PPRIF, des projets d'aménagement, des aménagements culturels, de loisirs ou sportifs sont autorisés, à condition que ceux-ci constituent clairement des coupe-feux et qu'ils minimisent effectivement le risque incendie (notamment par l'amélioration de l'accessibilité au site).

Toutefois, les choix d'implantation de ces aménagements résultent d'un équilibre entre efficacité et impacts environnementaux.

Par exemple, dans un espace urbanisé et boisé tel que le domaine de Valcros à La-Londe-les-Maures, la plantation en périphérie du site d'une oliveraie peut constituer un pare-feu naturel. Sur la partie basse du domaine, une extension du golf peut de la même manière constituer une coupure verte naturelle efficace en cas d'incendie (les besoins en eau pouvant être assurés par des petits barrages au sein du domaine).

- **S'appuyer sur le Schéma départemental des routes du Conseil général du Var**

Le Schéma départemental des routes du Conseil général du Var est un outil de gestion et de prévention des risques incendie (entretien des abords des routes...).

- **Préconiser la mise en oeuvre des Plans Intercommunaux de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier (PIDAF) par massif.**

### b. Le risque inondation

- **Gérer les risques inondation en prenant en compte les servitudes liées aux Plans de Prévention des Risques Inondation et les zones d'aléas inondation**

Il s'agit de mettre en adéquation les PLU avec les Plans de Prévention des Risques Inondation et de prendre en compte les aléas, notamment dans les opérations d'aménagement.

- **Inciter à la réalisation de zonages d'eaux pluviales**

La réalisation de zonages d'eaux pluviales permet de limiter l'imperméabilisation des sols et d'assurer la maîtrise des débits d'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement.

Il est également nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage éventuels (bassins de rétention...) et, en tant que de besoin, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement.

Les zonages doivent être issus d'une réflexion prenant en compte le bassin versant de référence.

L'analyse des effets cumulatifs est réalisée, notamment sur les trois bassins versants suivants du fait de l'importance des surfaces qui sont potentiellement artificialisées et des risques inondation déjà connus : Gapeau, Eygoutier et Batailler.

- **Limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser l'écoulement des eaux**

En fonction des zonages définis, les règlements des PLU prennent en compte des mesures pour limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser l'écoulement des eaux.

- **Préserver le fonctionnement hydraulique et écologique des cours d'eau**

Toute opération d'aménagement, de gestion et d'entretien du cours d'eau doit respecter son fonctionnement hydraulique global.

Les opérations liées à la gestion du risque inondation n'entament pas la valeur et le fonctionnement écologiques du cours d'eau.

Les zones d'expansion de crues ne doivent pas être urbanisées, sauf pour les équipements d'intérêt public s'il est avéré qu'ils ne portent pas atteinte à la sécurité des utilisateurs et s'ils n'aggravent pas le risque.

- **Valoriser les zones inondables et les zones d'expansion de crues**

Il s'agit éventuellement d'utiliser ces espaces comme des lieux d'agrément (parcs et jardins...), si les règlements de sécurité liés au risque inondation le permettent.

Le SCoT prévoit que les reconquêtes agricoles prennent en compte les risques d'érosion et de mo-

dification d'écoulement des eaux ; en effet celles-ci pourraient accroître dans certains cas le risque inondation.

### **c. Prendre en compte le risque de mouvements de terrain**

Les PLU sont mis en adéquation avec les Plans de Prévention des Risques mouvements de terrain et prennent en compte les aléas, notamment dans les opérations d'aménagement.

### **d. Limiter l'érosion du trait de côte**

Les opérations d'aménagement sur le littoral (notamment portuaires...) ne sont autorisées que s'il est démontré qu'elles n'amplifient pas l'érosion du trait de côte ou que des mesures et travaux compensent l'érosion évaluée.

Par ailleurs, d'autres paramètres sont à considérer dans l'évolution du trait de côte : l'évolution des herbiers de posidonies, les apports sédimentaires des fleuves côtiers, les exutoires fluviaux et pluviaux...

## **B. Prendre en compte les risques technologiques**

- **Maîtriser l'urbanisation autour des établissements et activités présentant un risque majeur**

Les orientations du SCOT sont soumises à l'ensemble des servitudes liées à la prévention et la sécurité des biens et des personnes autour des établissements ou activités technologiques civiles et militaires à risque.

Dans la Rade de Toulon :

- Prise en compte du polygone d'isolement lié aux activités pyrotechniques de la Défense.

Compte tenu du rôle stratégique de la rade de Toulon, l'opportunité et la faisabilité des projets d'aménagement font l'objet, en amont, de réflexions partagées avec la Marine Nationale.

- Prise en compte du Plan Particulier d'Intervention (PPI) du Port Militaire de Toulon, lié à l'utilisation de substances radioactives sur différents sites de la Défense (base des sous-marins / appontement du porte-avions / bassin d'entretien du porte-avions).
- Prise en compte des dépôts de carburants (Lazaret à St-Mandrier / Arènes à Toulon / Missiessy à Toulon).

Sur le plateau de Tourris :

- Prise en compte du polygone d'isolement lié aux activités pyrotechniques de la Défense.

Dans la Zone Industrielle de Toulon Est :

- Prise en compte des servitudes liées à l'activité de l'entreprise de dépôt de gaz Antargaz (SEVESO seuil bas).
- Prise en compte des servitudes liées à l'activité de l'entreprise de dépôt d'hydrocarbures Pétrogarde (SEVESO seuil haut), notamment les servitudes liées au Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

• **Identifier, à l'échelle de la métropole toulonnaise, les espaces nécessaires à l'accueil d'entreprises à risques**

Il s'agit de ne pas écarter les possibilités d'accueil des entreprises à risques dans l'aire toulonnaise. Pour cela, il est nécessaire d'identifier une ou plusieurs zones appropriées à leur accueil. Dans ces nouvelles zones, des entreprises à risques aujourd'hui implantées en milieu urbain peuvent être relocalisées.

• **Maîtriser l'urbanisation dans les zones sensibles liées au risque minier**

Dans le cas où des Plans de Prévention des Risques Miniers (PPRM) seraient prescrits dans l'aire toulonnaise, les projets d'aménagement doivent alors prendre en compte les servitudes qui y sont liées.

• **Maîtriser l'urbanisation à proximité du gazoduc «Le Val-La Garde»**

Sur ce gazoduc, les servitudes risquent de se renforcer au vu d'une nouvelle directive euro-

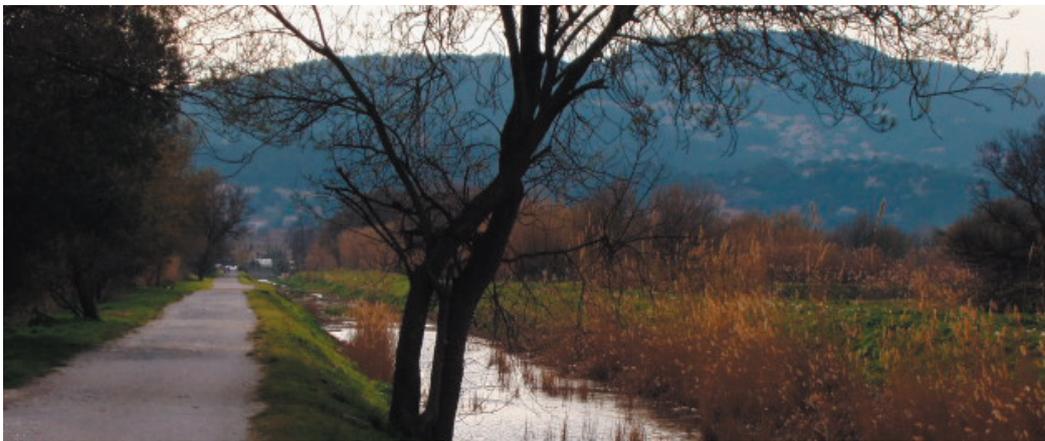
péenne.

• **Maîtriser l'urbanisation à proximité des lignes électriques aériennes**

Au vu des risques électromagnétiques engendrés par ce type d'installation, des distances d'éloignement sont à prendre en compte pour les lignes aériennes à 400 kV.

Il s'agit également d'identifier les lignes à haute tension qui pourrait faire l'objet d'un enfouissement.

## Gérer durablement les ressources du territoire et minimiser les impacts de l'activité humaine



## A. Promouvoir des opérations d'aménagement environnementales

Des opérations d'aménagement pilotes permettant de mettre en oeuvre de fortes exigences environnementales dans les constructions et dans les aménagements urbains (éco-quartier...) sont à favoriser (comme par exemple celles mises en oeuvre sur les sites de La Baou à Sanary ou du Technopôle de la mer à Ollioules, à La Seyne-sur-Mer et Toulon).

Ces opérations concrétisent les principes d'une approche environnementale de l'aménagement, en termes de prise en compte des modes doux de déplacements, de réduction des nuisances et des pollutions, d'économie dans la consommation d'eau, de gestion écologique des déchets, d'utilisation de matériaux recyclables, de maîtrise de la consommation d'énergie et de production d'énergies renouvelables...

Ces opérations permettent d'associer les acteurs de l'aménagement et de faciliter la promotion dans l'aire toulonnaise des principes de développement durable.

Elles sont de façon privilégiée mises en oeuvre dans les sites d'extension identifiés dans le SCOT.

## B. Une métropole attentive à ses ressources en eau

### a. Garantir la qualité de l'eau distribuée

Il s'agit de :

- améliorer la qualité des eaux distribuées par une meilleure gestion de la retenue de Carcès et par la mise en place de pratiques agricoles sur son bassin versant qui permettraient de limiter les pollutions d'origine agricole dans la retenue. Il s'agit de veiller à ce titre à une cohérence avec les orientations du SCOT Provence Verte.

- respecter les réglementations en vigueur sur la qualité des eaux brutes et des eaux distribuées (teneur en nitrates, en pesticides, en plomb...) par l'amélioration des processus de potabilisation (traitement ou mélange) et par le remplacement des branchements et des conduites en plomb ;

- poursuivre la protection réglementaire des captages, pour rattraper le retard de l'aire toulonnaise dans ce domaine ;

- protéger les ressources non exploitées à l'heure actuelle mais qui pourraient présenter un intérêt dans les années à venir, notamment dans les massifs calcaires de la Sainte-Baume et du bassin du Beausset ;

- veiller à un développement urbain qui préserve les ressources locales.

### b. Satisfaire les besoins d'eau (en quantité)

Pour répondre à ces besoins, il s'agit de :

- inciter à des économies d'eau par des politiques et des aménagements appropriés ;

- améliorer les rendements et optimiser l'utilisation et la gestion des équipements existants ;

- rechercher, en tant que de besoin, de nouvelles ressources, notamment pour les communes ou les syndicats pour lesquels la diversification et la sécurisation en eau potable ne sont pas garanties.

### c. Sécuriser l'alimentation

Pour faire face aux pollutions ou aux défaillances des ouvrages d'adduction ou de traitement des eaux, il s'agit de diversifier la ressource et de réaliser des maillages intercommunaux ou inter-ressources (sécurisation prévue des grandes adductions d'eau à l'est et à l'ouest de Toulon).

### d. Encourager la programmation en matière de gestion de la ressource et de l'alimentation en eau potable

Le SCOT encourage la réalisation de schémas directeurs d'alimentation en eau potable. Ces sché-

mas, élaborés à l'échelle intercommunale, sont des outils de programmation et de gestion pour les collectivités qui doivent leur permettre d'avoir une vision globale de leurs besoins et des solutions envisageables. Par ailleurs, ils constituent des préalables indispensables à la réalisation de travaux structurants et au développement de l'urbanisation.

## **C. Préserver la qualité des milieux aquatiques et des eaux de baignade**

### **a. Intégrer les enjeux liés à l'eau et aux milieux aquatiques dans les projets d'aménagement du territoire**

Les aménagements ne doivent pas altérer les espaces de « bon fonctionnement » des milieux aquatiques. En particulier les zones humides, les zones d'expansion de crues et les zones de captage sont préservées.

La cohérence hydraulique, ainsi que le respect des solidarités amont-aval doivent être garantis dans les modes d'aménagement.

Le SCoT préconise des études d'incidences affinitées sur les bassins versants concernés de manière significative par des projets futurs d'urbanisation et pour lesquels le milieu récepteur est sensible d'un point de vue écologique ou à fort enjeu sanitaire et touristique (eaux de baignade) :

- bassin versant de la rade de Toulon ;
- bassin versant de la zone humide de la plaine de l'Eygoutier ;
- bassin versant du Gapeau et de la rade d'Hyères.
- bassin versant du Batailler et de la rade de Bormes / Lavandou.

### **b. Poursuivre l'effort de mise aux normes des équipements d'assainissement.**

Dans cet objectif, des schémas d'assainissement sont à réaliser pour guider les projets d'aménagements.

Pour toutes les stations d'épuration non conformes à la Directive Eaux Résiduaires Urbaines, des travaux de mise en conformité sont programmés. Les stations d'épuration, notamment celles en phase d'extension ou d'aménagement pour leur mise aux normes, intègrent le traitement des matières de vidange dans le dimensionnement de leurs ouvrages.

La connaissance et l'amélioration des systèmes d'assainissement autonome doivent également être poursuivies (en particulier à travers la mise en place des SPANC<sup>4</sup>).

### **c. Améliorer la gestion des eaux pluviales**

L'aggravation du ruissellement des eaux doit être limitée.

Il s'agit également de développer la collecte, le stockage et le traitement des eaux pluviales, qui sont des sources importantes de pollution des milieux.

### **d. Encourager les pratiques environnementales, notamment pour les activités agricoles**

Des pratiques environnementales (pratiques phytosanitaires par exemple) sont à développer sur l'ensemble des espaces agricoles de l'aire toulonnaise, avec une priorité dans la « zone déclarée vulnérable aux pollutions nitrées d'origine agricole du département du Var », concernant cinq communes : Hyères, La Crau, Le Pradet, Carqueiranne et La Garde.



<sup>4</sup>SPANC : Service Public d'Assainissement Non Collectif.

### e. Conforter les différentes démarches en cours ou à venir de gestion des milieux aquatiques

Ces démarches demandent la mise en place d'un pilotage global à l'échelle de l'aire toulonnaise.

## D. Une métropole économe en énergie

### a. Diminuer les consommations énergétiques

Trois orientations du SCoT permettent de diminuer les consommations énergétiques.

- les orientations relatives à l'organisation urbaine :
  - structurer l'organisation de l'aire toulonnaise autour des pôles et favoriser la cohérence urbanisme / transport afin de limiter les déplacements ;
  - limiter l'étalement urbain par une priorité donnée au mode de développement par renouvellement urbain.
- les orientations relatives au développement des transports collectifs et des modes doux.
- les orientations relatives aux aménagements et aux constructions. Les constructions économes en énergie sont encouragées en favorisant notamment le développement des éco-quartiers.

### b. Développer la production d'énergies renouvelables

Les équipements producteurs d'énergies renouvelables (parcs éoliens, photovoltaïques, systèmes de production d'eau chaude sanitaire...) sont autorisés dans les secteurs pouvant accueillir ce type d'équipement, sous réserve que ces équipements ne portent pas atteinte à la richesse écologique et à la qualité paysagère des espaces d'implantation.

Par exemple, des projets de centrales photovoltaïques sont à l'étude ou envisagés, notamment dans les communes de Collobrières, de La Cadière d'Azur, du Revest-les-Eaux, de La-Londe-les-Maures (au Naou dans le quartier de Valcros), de Signes et du Lavandou.

La mutualisation des équipements producteurs d'énergies renouvelables est encouragée dans les quartiers mixtes (habitat, équipements publics, activités).



## **E. Une métropole qui assume de manière durable sa production de déchets**

### **a. Améliorer la gestion des déchets ménagers et assimilés**

En prenant en compte les orientations définies par le Plan Départemental des Déchets Ménagers et Assimilés, le SCoT se fixe les quatre objectifs suivants :

- Engager rapidement une concertation pour satisfaire le traitement et le stockage des déchets ménagers et assimilés ;
- Poursuivre l'effort en matière de renforcement des dispositifs de tri sélectif et de collecte sélective (déchetteries...) ;
- Développer la valorisation organique des déchets verts et de la fraction fermentescible des ordures ménagères ;
- Inciter à la mise en oeuvre de politiques de réduction de quantité de déchets à la source.

### **b. Améliorer la gestion des déchets du BTP**

Le SCoT prend en compte les orientations définies par le Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP du Var.

Afin d'assurer réellement la prévention des pollutions et nuisances de toute nature, le SCoT se fixe comme objectif de gérer de manière durable la production des déchets du BTP.

Il s'agit ainsi d'identifier les secteurs potentiels pour l'accueil d'installations de tri, de recyclage, de valorisation, de traitement et de stockage des déchets du BTP.

Pour le traitement des déchets inertes, le Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP du Var souligne la nécessité d'implanter deux sites sur le bassin de Toulon-Ouest et deux autres sites dans le bassin de Toulon-Est.

Une partie de l'ancienne carrière d'Hugueneuve à Evenos est pressentie comme une future plateforme multifilières de traitement des déchets industriels banals et du BTP.

### **c. Améliorer la gestion des autres types de déchets**

Il s'agit de :

- développer des filières de collecte et de traitement des déchets adaptées aux particularités des petites entreprises du commerce et de l'artisanat et aux structures de santé ;
- encourager les déchetteries à s'équiper de filières de collecte des Déchets d'Équipement Électrique et Électronique (DEEE) ;
- mieux prendre en compte la gestion des Déchets d'Activité de Soins à Risques Infectieux (DASRI) ;
- mettre en place des filières de traitement et de valorisation des boues d'assainissement, adaptées aux possibilités locales.

### **d. Définir les principes de localisation et les conditions d'implantation des équipements liés à la gestion des déchets**

Le SCoT précise les principes de localisation et les conditions d'implantation des équipements nécessaires à la collecte, au recyclage, au traitement et au stockage des déchets.

Au-delà des éléments techniques sur les types de traitement à envisager et des impératifs réglementaires, les critères de localisation à observer sont les suivants :

- centre de gravité de l'équipement en fonction de son bassin de chalandise,
- accessibilité,
- foncier disponible,
- contexte urbain (proximité ou non d'espaces résidentiels ou de bâtiments dits sensibles),
- contexte environnemental (hydrogéologie, géologie, faune, flore...),
- contexte paysager.

Il doit être démontré que la localisation de l'installation a pris en compte le principe de valorisation maximale des déchets au plus près de leurs gisements.

Les nouveaux équipements ne doivent pas s'implanter dans les espaces naturels et agricoles inscrits dans le réseau vert, bleu et jaune.

Dans tous les cas, les équipements font l'objet d'une bonne intégration paysagère et urbaine.

Dans les secteurs les plus urbanisés, l'installation d'équipements dits « acoustiques », c'est-à-dire limitant les nuisances sonores, est encouragée.



### **e. Intégrer les problématiques « déchets » en amont des projets d'aménagement**

- Prévoir dans les PLU des espaces pour la gestion des déchets (collecte traditionnelle des ordures ménagères grises, collecte sélective incluant bacs de collecte et espaces pour points d'apports volontaires) lors de l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation.
- Intégrer la problématique « déchets des entreprises » dans les projets de création de nouvelles zones d'activités.
- Intégrer la problématique « déchets de chantier » en amont des projets d'aménagement qui engendrent des gisements et des flux importants des déchets, en incitant à la réservation de foncier, de manière provisoire, pour le stockage et le recyclage des déchets inertes.

### **F. Assurer et pérenniser l'approvisionnement en matériaux de l'aire toulonnaise**

(ressource en granulats)

(Cf. Chapitre 2.2 du DOG).





Président du Syndicat Mixte du SCoT : Robert Beneventi  
Directeur Général du Syndicat Mixte du SCoT : Jean-Paul Arnaud  
Directeur du SCoT : Michel Barriau  
Equipe du Syndicat Mixte du SCoT : Bénédicte Torres, Carole Cameli

Directeur de l'AU[dat] : Daniel Droz-Vincent

Chef de projet SCoT à l'AU[dat] : Gilles Perilhou

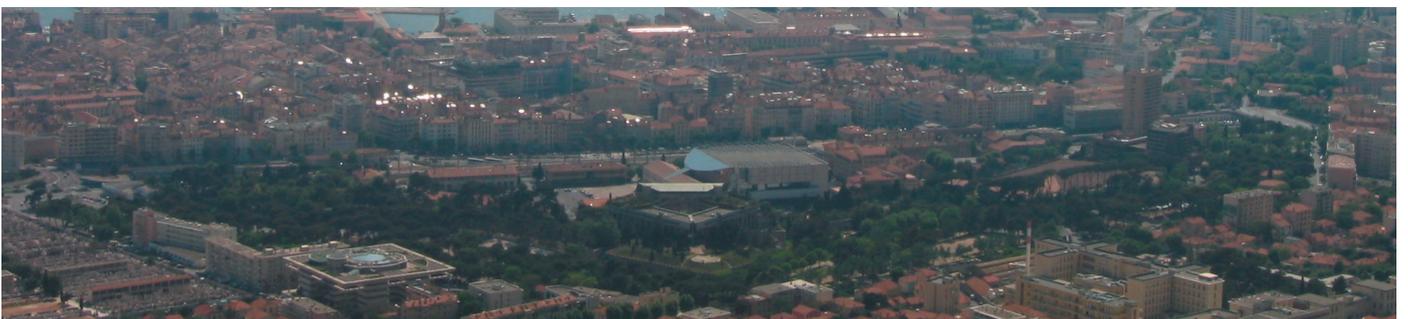
Equipe de rédaction : Claire Mignet, Gilles Perilhou,  
Laurent Pinon, Claire Sacheaud

Ont participé à l'élaboration et à la rédaction :  
Nicolas D'Andrea, Fabrice Del Aguila, Marc Esponda, Valérie Fayolle,  
Gabriel Jourdan, Cécile Mezger, Christian Roeck,

Images : Equipe AU[dat]

Cartographie : Julie Boghossian, Alexandra Philip, Laurent Pinon

Conception graphique : Lydia Pascual



**Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée**  
B.P 537 - 83041 Toulon Cedex 9  
Tél. 04 94 05 35 22 - Fax 04 94 05 35 35  
[contact@scot-pm.com](mailto:contact@scot-pm.com)



Parc Technopôle Var Matin - 293 route de la Seyne-sur-Mer  
83190 OLLIOULES - Tél. 04 94 62 20 71 - Fax 04 94 62 11 57  
[audat@wanadoo.fr](mailto:audat@wanadoo.fr)