

Enquête Publique relative au Projet de révision du SCoT Provence Méditerranée RAPPORT D'ENQUETE



2019

Commission
d'enquête
Denis Spalony ,
Jacques Branellec ,
Fernand Peirano
12/07/2019

1 Table des matières

1	Présentation de l'enquête	3
1.1	Rappels concernant le SCoT	3
1.1.1	L'origine du SCOT	3
1.1.2	L'objectif des SCoT	3
1.1.3	Le SCoT Provence Méditerranée	3
1.2	Les grands objectifs du SCoT	4
1.2.1	Le PADD	4
1.2.2	Le DOO	6
1.3	Etat des documents d'urbanisme	8
1.4	Ambitions du SCoT	8
1.5	Documents cadre du SCoT	9
2	Déroulement de l'enquête	10
2.1	Procédure administrative	10
2.2	Maître d'ouvrage	11
2.3	Durée et périmètre de l'enquête publique	11
2.4	Siège de l'enquête publique	11
2.5	Composition du dossier d'enquête publique et mis à disposition du public	11
2.5.1	Dossier Administratif	11
2.5.2	Dossier Technique:	12
2.6	Observations de la Commission d'Enquête sur le dossier soumis à l'enquête	15
2.7	Documents complémentaires	15
2.8	Consultation et informations préalables	15
2.8.1	Concertation préalable	15
2.8.2	Consultation administrative	16
2.9	Entretiens - Consultations - Visites complémentaires	16
2.10	Consultation des dossiers et registres au cours de l'enquête	22
2.11	Permanences du commissaire et ouverture au public	22
2.12	Publicité de l'enquête	7
2.12.1	Publicité dans la presse	7
2.12.2	Affichage dans les communes	7
2.13	Clôture de l'enquête	7
2.14	Récupération des registres, des courriers et des dossiers	7
3	Examen des observations recueillies	7
3.1	Partenaires institutionnels (PPA)	7
3.1.1	La Mission Régionale d'Autorité environnementale MRAe	7
3.1.2	L'état	8
3.1.3	Les Collectivités	9
3.1.4	Les établissement public de coopération intercommunale (EPCI)	9
3.1.5	Les chambres consulaires	10
3.1.6	Les Parcs	11
3.1.7	Les Communes	11
3.1.8	Association Toulon Avenir	11
3.1.9	Autres	12
3.1.10	Commentaire général de la commission d'enquête sur les avis exprimés avant l'enquête publique	12
3.1.11	Observations arrivées hors délais	13
3.2	Le Public	14
3.2.1	Observations regroupées par communes	14
3.2.2	Observations sur l'ensemble des territoires du SCoT	50
3.3	Procès verbal de synthèse	84

3.4	Réponse du maître d'ouvrage au Procès Verbal de Synthèse	84
3.5	Remise du rapport et des conclusions de l'enquête publique.....	85
4	Annexes.....	85

1 Présentation de l'enquête

1.1 Rappels concernant le SCoT

Le besoin de planification de l'aménagement du territoire s'est manifesté, il y a 50 ans par la Loi d'Orientation Foncière du 30 décembre 1967 qui a créé les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU). Ces ancêtres des SCoT semblent avoir eu une efficacité modeste. A l'occasion des lois de décentralisation de 1983, les SDAU ont été remplacés par des "Schémas Directeurs" (SD) aux prérogatives élargies dans les domaines socio-économiques et environnementaux.

Les SCoT actuels datent de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000.

Plusieurs lois ont ensuite précisé et enrichi le contenu des SCoT :

- Loi Urbanisme et Habitat (2 juillet 2003)
- Grenelle II (2 juillet 2010)
- Loi ALUR (27 mars 2014)

Plus récemment (27 novembre 2018) la loi pour l'Évolution du Logement de l'Aménagement et du Numérique (ELAN) a apporté la dernière modification aux SCoT.

1.1.1 L'origine du SCOT

Les SCoT ont pour objet de définir un projet politique commun au niveau d'un bassin de vie. Au fur et à mesure de l'évolution de la loi résumée ci-dessus, ils ont acquis des prérogatives très étendues.

Ils doivent mettre en cohérence et coordonner les politiques des collectivités dans des domaines très variés :

- Urbanisme et habitat
- Développement économique
- Déplacements
- Implantations commerciales
- Environnement
- Prévention des risques et nuisance

Dans chacune de ces thématiques le SCoT a pour lignes directrices :

- De garantir un développement équilibré et durable,
- De contribuer à réduire la consommation d'espace
- De réduire les déplacements et les émissions de gaz à effet de serre
- De renforcer la préservation de la biodiversité

1.1.2 L'objectif des SCoT

Le schéma de cohérence territoriale comprend au minimum (art L141-2 du code de l'urbanisme) les éléments suivants :

1° Un rapport de présentation

2° Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

3° Un document d'orientation et d'objectifs (DOO)

Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques

1.1.3 Le SCoT Provence Méditerranée

1.1.3.1 Le territoire

Le SCoT Provence Méditerranée couvre le territoire de 32 communes et quatre Établissements Public de Coopération intercommunale (EPCI) :

- À l'Ouest, la communauté de commune "Sud-Sainte Baume" (9 communes)
- Au Sud, la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM, 12 communes)
- Au Nord, la communauté de commune de la Vallée du Gapeau (5 communes)
- À l'Est, la communauté de commune Méditerranée porte des Maures (6 communes)



1.1.3.2 Historique

Un premier SCoT Provence méditerranée a été approuvé en 2009. Il concernait le même territoire, à l'exception de la commune de Cuers.

Dès 2012, il a été mis en révision afin d'élaborer un chapitre valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) institué par une loi du 07 janvier 1983. Il faut noter à ce sujet que les SMVM étaient, à l'origine, élaborés par le préfet et approuvés en décret en conseil d'état. Ce n'est qu'en 2005 que la loi du 23 février sur les développements des territoires ruraux a permis aux SCoT d'élaborer un chapitre spécial valant SMVM. Son élaboration se fait en concertation étroite avec l'état, propriétaire du Domaine Public Maritime, il est approuvé par arrêté préfectoral.

En 2013, Le SCoT, baptisé alors SCoT1 a été mis en révision totale.

Cette révision, qui fait l'objet de la présente enquête publique, a trois objectifs :

- Tirer les leçons de l'application du SCoT1 : Ces résultats ont été analysés et formalisés dans un document approuvé par le comité syndical le 09 octobre 2015. Ce document se félicite d'un bilan plutôt positif et identifie un certain nombre de thématiques encore perfectibles.
- Tenir compte de l'évolution législative et réglementaire. En particulier de l'application des lois Grenelle et ALUR. Ce SCoT2 a cependant été arrêté avant l'institution de la loi ELAN, celle-ci n'a donc pas été prise en compte, ce qui nécessitera probablement des dispositions particulières.
- Ajouter un Schéma de Mise en Valeur de la Mer

1.2 Les grands objectifs du SCoT

Sans vouloir reprendre ici l'ensemble du dossier, la commission a jugé utile de synthétiser les grandes orientations contenues dans le PADD et le DOO

1.2.1 Le PADD

1.2.1.1 Ce que dit la loi

L'article L141-4 du Code de l'urbanisme fixe les très larges compétences du PADD dans les termes suivants :

"Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques".

1.2.1.2 Les ambitions du PADD Provence Méditerranée

Afin d'anticiper les mutations économiques, sociales et environnementales, le PADD fixe d'abord les objectifs de croissance jusqu'à 2030. Constatant que les objectifs envisagés par le SCoT 1 (+3100 habitants/an) sont très loin d'avoir été atteints, le SCoT 2 envisage une croissance plus modérée de 2500 habitants/an pendant les 10 prochaines années

Il se fixe ensuite 4 défis :

Défis environnementaux : maîtrise de la consommation d'espace; préservation du capital naturel; gestion économe et durable des ressources; réduction des pollutions; réponse aux défis climatiques et énergétiques

Défis liés au fonctionnement et à l'équilibre du territoire : maîtrise du développement; amélioration des déplacements; renforcement des centralités urbaines et villageoise; meilleur équilibre entre préservation et valorisation du territoire et du littoral.

Défis sociaux : besoin en logements; cadre de vie; patrimoine et entrée de ville; valorisation de la diversité des territoires et du génie des lieux; réduction des risques et nuisances.

Défis économiques : Rayonnement métropolitain, positionnement régional, national, international; performance de l'activité économique, recherche de l'équilibre de l'offre commerciale

Il définit quatre objectifs destinés à mettre en œuvre ces ambitions

1.2.1.3 Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire

Protéger : La consommation d'espace a été très importante avant 2003, elle s'est ensuite modérée et a été divisée par 2,3 dans la décennie suivante. Le but est maintenant de définir un équilibre entre la préservation des espaces naturels, forestier et agricole et le développement des espaces urbains

Développer : Après un ralentissement entre 2005 et 2015, le SCoT envisage d'ici 2030, une reprise modérée du développement économique par l'arrivée de 30000 habitants supplémentaires et de 12000 emplois. Ce développement doit se recentrer sur la métropole TPM, dans les enveloppes urbaines constituées et dans les espaces bien desservis en transport en commun

1.2.1.4 Fixer les axes du développement

Entre Nice et Marseille, TPM doit s'affirmer comme troisième aire urbaine régionale. Pour cela le SCoT privilégie trois sites d'implantation des entreprises, le pourtour de la rade de Toulon, le centre ville d'Hyères et le plateau de Signes.

Il recense les grandes filières à développer, défense, économie maritime, tourisme durable, numérique, santé et du bien être, sports mécaniques (circuit Ricard), filière forestière, activités agricoles.

Il soutient l'entretien et le développement des grands équipements de transport, entrées autoroutes, gares, ports, aéroports, liaisons ferroviaires avec l'extérieur mais aussi intérieures (TER).

Il encourage les liaisons numériques à très haut débit, l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation, le sport et la culture.

Le SCoT se propose de lutter contre la tendance des activités tertiaires à s'installer en périphérie, pour cela, il se fixe comme objectifs d'implanter au moins la moitié des nouveaux emplois dans les centres-villes, de développer les quartiers des gares afin de faciliter les déplacements, d'orienter les activités incompatibles avec l'habitat dans des sites dédiés et d'installer les centres commerciaux soit dans les centres-villes soit sur des sites déjà existants.

Les besoins en logements sont importants mais ils devront éviter les zones naturelles, forestières ou agricoles et disposer d'une desserte par transport en commun urbain ou ferroviaire et de services de proximité. Contrairement à la tendance actuelle, il y a lieu de favoriser la construction en centre-ville. La part de logements sociaux est insuffisante, elle devra être augmentée. La conception des logements devra s'adapter aux structures familiales, des solutions innovantes seront recherchées en vue de diminuer la consommation d'énergie. Enfin, certains centres-villes sont

dégradés et devront être réhabilités tout en maintenant des loyers raisonnables.

Des alternatives à l'usage individuel de la voiture seront recherchées. Les réseaux de transport en commun urbains et interurbains seront densifiés et optimisés, les lignes ferroviaires et maritimes seront renforcées, un RER toulonnais devra être mis en place. Les pistes cyclables seront développées, le covoiturage mieux organisé. La recherche sur les modes de propulsion propre sera favorisée, les bornes de recharge seront multipliées

1.2.1.5 Améliorer du cadre de vie et devenir un territoire reconnu de "bien être". Relever le défi de la transition énergétique.

Garantir la qualité du cadre de vie : Préserver le littoral et les paysages des espaces naturels ainsi que la qualité des espaces bâtis, réhabiliter les centres anciens, soigner la qualité architecturale et l'intégration dans le paysage, améliorer la qualité des espaces publics et des entrées de ville, aménager des parcs et jardins, développer la nature en ville, diminuer les nuisances sonores et atmosphériques, prendre en compte la pollution des sols

Répondre au défi de la transition énergétique et de la réduction des gaz à effet de serre (GES): Pour cela, il est nécessaire de faire un état des lieux et de rechercher tout moyen de réduire la consommation énergétique des bâtiments anciens et nouveaux ainsi que la consommation et les émissions issues des transports.

La production d'énergie renouvelable sera augmentée

1.2.1.6 Planifier un développement qui compose avec les risques, réduise la vulnérabilité au changement climatique et assure une gestion durable des ressources

Prendre en compte :

Risques naturels

Trois stades d'action : prévention, prévision, gestion

Risque inondation : améliorer la connaissance des risques connus et potentiels, développer les outils de planification, maîtriser et valoriser l'usage des sols en zone inondable, préserver les zones d'expansion de crues,

Risque incendie : Elaborer des modes de gestion particuliers en bordure des zones construites, valoriser le rôle des zones agricoles, favoriser les activités économiques participant à l'entretien de la forêt,

Mouvements de terrains et érosion : gestion durable du trait de côte

Risque sanitaire dû au changement climatique : prendre en compte ce risque (moustiques)

Risques technologiques

Maîtriser l'urbanisation autour des installations sensibles : activités militaires aux abords de la rade de Toulon, du plateau de Tourris, activités minières, gazoduc Le Val-La Garde, lignes électriques.

Gérer durablement les ressources et minimiser les impacts

Préserver les milieux aquatiques comme ressource alimentaire, écologique et touristique

Assurer la multifonctionnalité de la forêt : biodiversité, développement économique, développer l'accessibilité (sport, loisir, tourisme)

Gestion et valorisation des déchets : réduire la production, améliorer la collecte sélective, favoriser les filières de valorisation

Préserver la ressource en granulat en diversifiant les matériaux (démolition, mâchefer ...)

1.2.2 Le DOO

Ce que dit la loi

Le rôle du DOO est déterminé par l'article L141-5 du code de l'urbanisme :

"Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine

1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers

2° Les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques

3° Les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines."

1.2.2.1 Organisation du DOO Provence Méditerranée

Le DOO doit guider la mise en œuvre des objectifs du PADD et constitue le volet prescriptif du SCoT

Il reprend, dans les mêmes termes, les quatre grands objectifs du PADD et les décline sous forme de 45 orientations :

1.2.2.2 Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire (orientations 1 à 5)

Les orientations 1 et 2 donnent la liste exhaustive des espaces à préserver du réseau vert (naturels et forestiers) bleu (zones humides, cours d'eau, ripisylves) et jaune (zones agricoles). Cette liste s'appuie sur le schéma illustratif du réseau vert, bleu et jaune qui figure dans le fascicule des documents graphiques, il est précisé que ces espaces doivent être délimités dans les documents d'urbanisme

Les orientations 3 à 5 organisent le développement en le recentrant sur les pôles métropolitains que sont les 3 grands centres-villes, Toulon, La Seyne, Hyères et les pôles ouest (Brégaillon, Camp Laurent, Les Playes, technopôle de la mer,) et Est (Valgora, La Pauline). Le but est de redynamiser les centres-villes urbains et ruraux en faisant revenir les habitants et en y développant les emplois et les services. La spéculation foncière devra être combattue énergiquement.

1.2.2.3 Localiser les activités économiques et des services dans des zones préférentielles (orientations 9 à 25)

En matière de localisation des activités (orientation 9 à 13) le but est de les orienter vers les centres-villes et les quartiers des gares en les limitant le long des axes routiers. Les pôles tertiaires seront "métropolisés" Les commerces de proximité doivent s'implanter en priorité dans les centres villes. Les grandes surfaces s'implanteront de préférence dans les grands centres villes et dans 5 pôles commerciaux en ne dépassant pas les enveloppes qu'elles occupent à la date d'arrêt du SCoT (Au sud-est d'Ollioules, Au nord ouest de La Seyne, le long de l'avenue de l'université La Valette/La Garde, à l'entrée ouest de Hyères, au nord de Solliès Pont)

Certaines activités n'ont cependant pas leur place dans les centres villes (activités portuaires ou nécessitant la proximité de l'eau, aéroport, industrie, commerce de gros), elles s'implanteront alors dans des espaces dédiés et réglementés (qualités architecturales, densification, accessibilité par les TC, recherche de production d'énergie durable). Ces zones n'ont pas vocation à accueillir des activités tertiaires, elles sont répertoriées dans le tableau de la page 58.

Afin de répondre au besoin de logements (orientations 14 à 16), le foncier qui dispose des équipements indispensable (desserte par transport en commun et services de proximité) devra être répertorié. L'offre de logement devra être équilibrée (social, accession, locatif ...). La localisation en centre-ville sera privilégiée, les PLU devront définir un % de logement sociaux à produire. L'objectif de production de logement est de 3500 par an dont 60% dans TPM. Le parc actuel sera amélioré, réhabilité, voire reconstruit.

Les alternatives à l'usage individuel de la voiture (orientations 17 à 25) seront recherchées. Des études du comportement du public seront menées. Les transports en commun seront développés afin de désenclaver en priorité des secteurs urbanisés cités à l'orientation 18, Les axes ferroviaires seront renforcés afin de créer un RER toulonnais de Saint Cyr à La Pauline fréquence 15-30 mn) et de La Pauline vers Hyères et Cuers (fréquence 30mn-1h). Cinq lignes de cars à haut niveau de service, cadencés à 30mn desserviront les communes voisines de Toulon à partir de MTPM. Dans la métropole elle-même, un réseau de lignes terrestre et maritime, à haut niveau de service, cadencé à 10 mn sera assuré. Un réseau "Sud Sainte Baume est également souhaitable. Afin de développer l'usage du vélo, une longue liste de pistes cyclables existantes ou à créer est donnée page 67. Le covoiturage sera encouragé par la création d'aires de stationnement près des accès aux autoroutes. Enfin, l'intermodalité sera facilitée par l'aménagement du pourtour des gares et par la création de parkings relais.

1.2.2.4 Améliorer le cadre de vie. (orientations 25 à 38)

Un effort particulier visera à améliorer la qualité des espaces publics, leur confort, leur sécurité, la circulation des piétons sera facilitée, la fréquentation sera plus agréable, la végétalisation sera systématiquement recherchée ainsi que les équipements divers, (mobiliers urbains, bancs, toilettes, collecte des déchets, aires de jeux ...), la publicité sera réduite. Un soin tout particulier sera réservé à l'aménagement et l'accès au front de mer. Plusieurs abords de plages, corniches

ou promenade à requalifier sont cités page 75.

Le patrimoine bâti sera préservé, villages perchés, corniches, villes médiévales, les îles ainsi que des témoins de l'histoire, ouvrages militaires, bastides ...

Certaines extensions pavillonnaires dans le parc de la Sainte Baume constituent un cas particulier de moindre qualité. Elles devront être requalifiées au plan paysager.

Les zones d'activité économiques ne doivent pas être oubliées dans la recherche d'une architecture et d'aménagements de qualité, les employés doivent y trouver certains services de base, le paysage sera amélioré, l'écologie fera partie du cahier des charges.

Les entrées d'agglomération et de ville seront améliorées: maîtriser la publicité, préserver les paysages (cônes de vue), soigner les cheminements aux abords.

Les réseaux aériens, électricité et téléphone, seront mieux intégrés au paysage.

Les documents d'urbanisme devront imposer des critères de qualité, architecture, urbanisme, préservation de paysages naturels ou culturels (restanques par exemple)

Un groupe de travail état-collectivités-aménageurs élaborera une charte de qualité pour toutes les constructions y compris celles d'activités.

Toute la population devra disposer d'espaces de détente, de promenade, de jeux d'enfants, pour cela le maillage des parcs et jardins sera densifié.

Des dispositions seront prises pour réduire les nuisances sonores et atmosphériques (maîtrise de la circulation automobile, résorption des points noirs, isolation acoustique, réflexion sur les activités sonores (aéroport, circuit automobile) ...

La loi ALUR sera appliquée en matière de dépollution des sols pollués lors de réaffectation de friches industrielles ou urbaines.

Afin de participer à la transition énergétique et de réduire l'émission de Gaz à effet de serre (GES) un effort particulier de recherche sera fait en vue de mieux connaître les phénomènes. La collectivité participera à la réduction du gaspillage énergétique, aussi bien dans les logements neufs qu'anciens. L'objectif du traitement de 1,5% du parc par an est recherché.

La production d'énergie renouvelable devrait être multipliée par 3 à l'horizon 2030 tout en limitant la consommation d'espace naturel ou agricole.

1.2.2.5 Maîtriser les risques naturels et technologiques (orientations 39 à 45)

Les Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) ainsi que Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêt (PPRIF) seront systématiquement mis à jour et appliqués dans les documents d'urbanisme. Leurs prescriptions principales sont rappelées dans les orientations du SCoT.

L'urbanisation doit être maîtrisée autour des installations dangereuses. Certains sites doivent faire l'objet d'une attention particulière : Le port militaire de Toulon, le plateau de Tourris, la zone industrielle de Toulon-Est, le gazoduc Le Val-La Crau...

Les quatre dernières orientations concernent la gestion durable des ressources : gestion parcimonieuse de l'eau, traitement performant des eaux usées et pluviales, valorisation de la ressource forestière

Enfin, la gestion durable des déchets sera confortée (collecte sélective, valorisation en favorisant l'économie circulaire, recherche de solutions pour les déchets du BTP

1.3 Etat des documents d'urbanisme

A l'exception de Carqueiranne qui est sous le régime du RNU, avec son PLU en cours d'élaboration, toutes les communes sont dotées d'un PLU. Bien qu'il y ait des réflexions sur le principe de passer à des PLUi, aucune décision n'est prise dans ce sens.

1.4 Ambitions du SCoT

Les objectifs principaux du SCoT PM tels que précisés dans le PADD sont :

- Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire afin d'assurer l'équilibre entre un développement urbain maîtrisé et la préservation des espaces naturels, forestiers et agricoles ;
- Fixer les axes du développement : affirmer les principes de la localisation des emplois au service de la mixité fonctionnelle et du dynamisme des centres villes notamment du cœur métropolitain, ceci en répondant aux besoins en logements et en développant des alternatives à l'usage individuel de l'automobile ;
- Promouvoir un cadre de vie de qualité et relever le défi de la transition énergétique et de la lutte contre le changement climatique : veiller à la qualité des espaces publics, diminuer les nuisances, diminuer

les consommations d'énergie et augmenter la part des énergies renouvelables ;

Planifier un développement qui compose avec les risques et assure une gestion durable des ressources : anticiper le changement climatique, préserver et valoriser les ressources, gérer et valoriser les déchets dans une logique d'économie circulaire.

1.5 Documents cadre du SCoT

Les SCoT doivent être compatibles avec des documents de niveau supérieur. A noter que s'il n'existe pas de définition juridique de la compatibilité, il est admis que la compatibilité d'un document avec un document de niveau supérieur est respectée lorsque ses dispositions ne font pas obstacle aux dispositions du document de niveau supérieur. D'autres documents doivent être pris en compte. La prise en compte laisse une marge d'interprétation (possibilité de déroger sous contrôle du juge).

Le SCoT PM doit ainsi être compatible avec les documents suivants ;

- Le schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin ; Rhône-Méditerranée ;
- Le Plan de Gestion du Risque Inondation Rhône-Méditerranée (PGRI) et la Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation (SLGRI) ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Gapeau ;
- La charte du territoire du Parc National de Port-Cros ;
- La Charte du Parc Naturel Régional de la Sainte Beaume ;
- Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports ;
- Les dispositions particulières au littoral.

Le schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin ; Rhône-Méditerranée fixe les orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de la ressource en eau et pour la protection des milieux aquatiques dans le respect de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE).

Les orientations du SDAGE qui impactent plus particulièrement le SCoT sont notamment :

- L'adaptation aux effets du changement climatique ;
- La préservation et l'intervention à la source ;
- La maîtrise de la ressource en eau ;
- La lutte contre la dégradation des milieux aquatiques et la préservation de leur fonctionnement naturel ;
- La sécurité des populations face aux inondations ;

Le SAGE du Gapeau complète les objectifs du SDAGE et précise entre autres les actions de lutte contre les inondations.

Le PGRI complété par la SLGRI vise à augmenter la sécurité des populations vis-à-vis du risque d'inondation, notamment en prenant mieux en compte les risques dans les opérations d'aménagement, en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques et développant la connaissance sur les phénomènes et les risques.

Dans le SCoT PM trois plans d'exposition au bruit concernent les aéroports de Hyères, Cuers et le Castellet.

Le SCoT PM doit prendre en compte les documents suivants :

- Le Schéma Régional des Continuités Ecologiques (SRCE) de PACA ;
- Le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) ;
- Les programmes d'équipement de transport de l'état et des collectivités territoriales ;
- Le Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine ;
- Le Schéma Régional des Carrières (en cours d'élaboration)

Le futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement durable et D'égalité des Territoires (SRADDET)

2 Déroulement de l'enquête

2.1 Procédure administrative

L'Enquête publique est soumise :

- Au Code Général des Collectivités Territoriales,
- Au Code de l'urbanisme et notamment les articles L.101-1 à L.104-6, R.104-1, R.104-2, R.104-7; les articles L.131-1 et suivants, les articles L.141-1 et suivants, les articles L 142-1 et suivants, L 143-1 et suivants, R 141-1 et suivants et R 143-1 et suivants,
- Au code de l'environnement et notamment les articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants,
- A la loi n°2018-148 du 2 mars 2018 ratifiant les ordonnances n°2016-1058 du 3 Aout 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes et n°2016-1060 du 3 Aout 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.
- Aux arrêtés préfectoraux en date du 8 novembre 2002, 23 octobre 2003 et 08 septembre 2010 fixant le périmètre du schéma de cohérence territoriale Provence Méditerranée
- A l'arrêté préfectoral du 21 Mars 2014 portant modifications statutaires du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée
- Le SCoT approuvé par délibération du Comité Syndical du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée en date du 16 octobre 2009 N° 16-10-09/02/220,
- Aux délibérations du Comité Syndical du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée :
 - o Prescrivant la révision du SCoT en vue d'élaborer un chapitre individualisé du SCoT valant schéma de mise en valeur de la Mer, définissant ses objectifs, et ses modalités de concertation, délimitant son périmètre en date du 07 décembre 2012 N° 07-12-12/04/294
 - o Complétant la délibération n°07-12-12/04/294 et Prescrivant la révision du SCoT, ses objectifs et ses modalités de concertation en date du 14 juin 2013 N°14-06-13/06/309,
 - o Analysant les résultats de l'application du SCoT approuvé le 16 Octobre 2009 et décidant de son maintien en vigueur en date du 9 octobre 2015 N° 09-10-15/02-358,
 - o Organisant le débat d'orientations du PADD en date du 1er Mars 2016 N° 01-03-16/05/365,
- A l'accord de l'Etat en date du 15 Octobre 2018 sur les dispositions du chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer prévu à l'article L 143-19 du Code de l'Urbanisme,
- A la délibération du comité syndical n°26-10-18/01/389 en date du 26 octobre 2018 arrêtant le projet de SCoT Provence Méditerranée et tirant le bilan de la concertation
- A l'ordonnance n°E19000030/83 du tribunal administratif de Toulon en date du 1^{er} Avril 2019 constituant une commission d'enquête

2.2 Maître d'ouvrage

Le Syndicat Mixte SCOT PROVENCE MEDITERRANEE,

107 boulevard Henri Fabre, 83000 TOULON

2.3 Durée et périmètre de l'enquête publique

Pendant toute la durée de l'enquête définie à l'article 1er ci-dessus, le dossier d'enquête peut être consulté :

- Au siège de l'enquête publique : Syndicat Mixte du SCoT Provence Méditerranée, 107 boulevard Henri Fabre, 83000 Toulon, de 8h à 12h et de 14h à 18h.
- Dans les sièges des 4 EPCI membres du SCoT aux horaires habituels d'ouverture au public
- Dans les mairies des 32 communes du SCoT aux horaires habituels d'ouverture au public

Voir tableau paragraphe 2.11

2.4 Siège de l'enquête publique

Le siège de l'enquête est situé à l'adresse ci-après:

Syndicat Mixte du SCoT Provence Méditerranée, 107 boulevard Henri Fabre, 83000 Toulon.

2.5 Composition du dossier d'enquête publique et mis à disposition du public

2.5.1 Dossier Administratif

2.5.1.1 Notice générale comprenant notamment :

- Mention des textes régissant l'enquête publique et indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure de révision du SCoT incluant un chapitre individualisé du SCoT valant schéma de mise en valeur de la mer

2.5.1.2 Recueil des pièces administratives :

- Les annonces dans la presse
- L'arrêté n°19-06 ordonnant l'ouverture et organisant l'enquête publique
- La décision n°E19000030/83 en date du 1^{er} Avril 2019 du Président du Tribunal Administratif
- La délibération prescrivant la révision du SCoT en vue d'élaborer un chapitre individualisé du SCoT valant schéma de mise en valeur de la Mer, définissant ses objectifs, et ses modalités de concertation, délimitant son périmètre en date du 07 décembre 2012 N° 07-12-12/04/294
- La délibération complétant la délibération n°07-12-12/04/294 et Prescrivant la révision du SCoT, ses objectifs et ses modalités de concertation en date du 14 juin 2013 N°14-06-13/06/309,
- La délibération organisant le débat d'orientations du PADD en date du 1er Mars 2016 N° 01-03-16/05/365,
- La délibération n°26-10-18/01/389 du Comité Syndical du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée arrêtant le projet de SCoT révisé et tirant le bilan de la concertation
- Le bilan de la concertation

- La présentation du projet de révision du schéma de cohérence territoriale (document intitulé : Présentation du projet de SCoT à arrêter) ;
- L'accord de l'Etat en date du 15 Octobre 2018 sur les dispositions du chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) prévu à l'article L 143-19 du Code de l'Urbanisme
- Le recueil de l'ensemble des avis émis par les Personnes Publiques Associées, consultées, par la Mission Régionale de l'Autorité environnementale ainsi que par la Commission Départementale de Préservation des Espaces Agricoles Naturels et Forestier

2.5.2 Dossier Technique:

Il est constitué :

2.5.2.1 DU RAPPORT DE PRESENTATION 1/2 comprenant :

A) Une Introduction qui explicite les points ci après:

- Un historique de 2009 à 2018
- Le contenu d'un SCOT
- Le Fonctionnement du SCOT
- Les principes d'élaboration
- Le SCOT et les autres politiques publiques

B) La présentation de la Partie 1/2 en 9 Points:

- D'un diagnostic Territorial basé sur dix constats (emplois, tourisme, agriculture, cadre de vie, etc.....)
- D'une explication des choix retenus pour établir le PADD et le DOO
- L'Identification des Espaces
- L'analyse de la consommation des espaces dits naturels, forestiers et agricoles
- L'articulation du SCOT avec les autres documents
- La détermination de la capacité d'accueil du Littoral
- L'exposé des motifs sur la révision
- La description des conditions d'utilisation de l'espace marin

2.5.2.2 DU RAPPORT DE PRESENTATION 2/2 comprenant :

A) Une Introduction, un résumé non technique et la méthode d'évaluation environnementale

B) La présentation de la Partie 2/2 en 6 points:

- Le Climat et le changement climatique
- Les Espaces et paysages agricoles boisés et naturels
- Les ressources naturelles
- Le Cadre de vie
- Le Réseau Natura 2000
- Le dispositif de suivi

C) Des annexes sur les méthodes de l'analyse des incidences sur les GES, sur l'identification des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques.

2.5.2.3 DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT (PADD) comprenant :

A) Une introduction sur la réponse locale aux principes de développement durable en développant la mise en cohérence des politiques publiques et les champs de réflexions stratégiques tels que

- l'urbanisme ;
- le logement ;
- les transports et les déplacements³ ;
- l'implantation commerciale ;
- les équipements structurants ;
- le développement économique, touristique et culturel ;
- le développement des communications électroniques ;
- la qualité paysagère ;

- la protection et la mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers

B) Les objectifs de croissance pour anticiper les mutations économiques, sociales et environnementales

C) Les enjeux du diagnostic aux défis du PADD

Le présent document est complété par quatre objectifs qui ont pour but :

1. D'encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire pour ménager un développement urbain maîtrisé.

2. De Définir le cadre des grands axes de développement 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.

3. De promouvoir un cadre de vie de qualité en relevant les défis de la Transition énergétique et climatique, grâce à des espaces urbains apaisés, à des aménagements innovants, à une cohésion sociale renforcée, à la réduction des nuisances et des pollutions ; en entretenant la qualité des paysages de Provence Méditerranée.

4. De projeter un territoire dont le mode de développement compose avec les risques et gère durablement ses ressources en prenant en compte les risques naturels et technologiques et en misant sur les ressources du territoire tout en réduisant les impacts de l'activité humaine.

2.5.2.4 DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO) comprenant :

Une introduction et un développé des différents thèmes, qui se devait pour sa faciliter de compréhension et sa lisibilité, de s'organiser selon la trame du PADD en reprenant les quatre objectifs cités ci-dessus, complété par les dispositions du chapitre individualisé, valant SMVM en ce qui concerne :

- les mesures de protections du milieu littoral et marin,
- les vocations et les usages de l'espace littoral et marin,
- les équipements portuaires,
- la gestion durable du trait de côte.

2.5.2.5 DES DOCUMENTS GRAPHIQUES comprenant :

- Un schéma illustratif du réseau vert, bleu et jaune définissant les espaces à dominante naturelle, agricole et cours d'eau.
- Un schéma illustratif de l'armature territoriale définissant les pôles communaux, intercommunaux, ou dits de proximité et l'ensemble des infrastructures de transport.
- Un Schéma illustratif de l'accueil du développement futur définissant les espaces urbanisés , le développement par les dispositions de la loi littoral ainsi que les infrastructures de transport.
- Un de l'ambition métropolitaine définissant le confortement :
 - du rôle économique européen et méditerranéen,
 - du rayonnement universitaire et scientifique,
 - de la grande accessibilité
- Un schéma illustratif des localisations des activités économiques et des services en précisant :
 - les activités et services compatibles avec l'habitat
 - la localisation préférentielle des activités et services tertiaires supérieurs
 - la localisation préférentielle des activités industrielles artisanales et de services.
- Un schéma illustratif des transports collectifs et de l'intermodalité comprenant :
 - le schéma de principe du système des transports en commun
 - le rôle multimodal des gares
 - le covoiturage
 - les autres liaisons
- Un schéma illustratif des grands itinéraires cyclables
- Une transposition des dispositions pertinentes de la charte du PNR de la Sainte Baume comprenant :
 - une stratégie commune d'occupation du sol respectueux de l'identité rurale,
 - la préservation et la valorisation des paysages emblématiques,
 - l'assurance de la pérennité du PNR de la Ste Baume

2.5.2.6 DU CHAPITRE INDIVIDUALISE VALANT SCHEMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER comprenant :

Un rapport, décomposé en deux parties :

- La première qui explicite le contexte territorial, avec une ambition maritime affirmée compte tenu que ce dernier organisé en quatre bassins représente une exceptionnelle richesse et de diversité environnemental.
 - La deuxième qui définit dix grands constats majeurs ci après :
- CONSTAT N°1 : UN PHÉNOMÈNE ÉROSION ET/OU SUBMERSION LOCALISÉ ET IMPACTANT À DIFFÉRENTS DEGRÉS
 - CONSTAT N°2 : UNE GRANDE BIODIVERSITÉ ET UNE RICHESSE ÉCOLOGIQUE BIEN IDENTIFIÉES, BIEN PRÉSERVÉES PAR LA RÉGLEMENTATION ET BIEN GÉRÉES, MAIS PONCTUELLEMENT FRAGILISÉES
 - CONSTAT N°3 : VERS UNE ATTEINTE GÉNÉRALISÉE DES OBJECTIFS EUROPÉENS POUR LA QUALITÉ DES MASSES D'EAU CÔTIÈRES ; UNE QUALITÉ PRÉOCCUPANTE DES SÉDIMENTS DANS LES PORTS ET DANS LA PETITE RADE DE TOULON
 - CONSTAT N°4 : UNE MULTIPLICITÉ D'USAGES PRÉSENTS DANS 4 BASSINS MARITIMES AUX VOCATIONS DIFFÉRENCIÉES
 - CONSTAT N°5 : PAS OU PEU D'EXPLOITATION DE RESSOURCES MARINES NOUVELLES ET DE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS NOUVELLES MAIS DES ACTEURS MOBILISÉS
 - CONSTAT N°6 : DES SITES DE RENOMMÉE RÉGIONALE, NATIONALE ET INTERNATIONALE POUR LES ACTIVITÉS DE SPORTS ET LOISIRS NAUTIQUES
 - CONSTAT N°7 : DES CONCURRENCES ENTRE USAGES PONCTUELLES ET SURTOUT SAISONNIÈRES
 - CONSTAT N°8 : UNE PLACE IMPORTANTE DE LA PLAISANCE DANS LE TERRITOIRE, UNE DEMANDE DE PLACES POUR LES NAVIRES DE PLAISANCE NON SATISFAITE QUI DÉPASSE LES CAPACITÉS D'ACCUEIL DU TERRITOIRE ET DES ÉVOLUTIONS DES PRATIQUES ET DES USAGES DE LA PLAISANCE
 - CONSTAT N°9 : UNE INTERFACE TERRE-MER VARIÉE AUX MULTIPLES FACETTES
 - CONSTAT N°10 : PROVENCE MÉDITERRANÉE, PREMIER TERRITOIRE DU VAR POUR LA CONCENTRATION D'ÉTABLISSEMENTS ET D'EMPLOIS DANS LE SECTEUR MARITIME (PLAISANCE, NAUTISME, R&D, PÊCHE...)

De façon à faire évoluer le SMVM un dispositif de suivi sera mis en place par le SCOT.

- Il s'attachera à mesurer deux dimensions chronologiques, de la mise en oeuvre au résultat..
- Le dispositif reprendra les mêmes modes de gouvernance que pour l'élaboration du SCoT
- La gouvernance du suivi sera la plus intégratrice possible afin d'élaborer et de communiquer des indicateurs pertinents : services de l'Etat, collectivités locales, Département, Région, CCI, associations.
- La mise en place et la publication de l'état initial du dispositif de suivi seront l'occasion de faire vivre le VLM dès son adoption.

L'ensemble de ce dossier est complété par des annexes :

A) d'une part qui définissent :

- le périmètre,
- les références réglementaires,
- la liste des principales études,
- la qualité des eaux,
- la liste des plages,
- les espaces à préserver au titre de la loi littoral,
- la liste des espaces littoraux à protéger et définis dans le DOO du SCOT

B) d'autre part représenté par des documents graphiques qui permettent de mieux appréhender :

- les caractéristiques du milieu marin
- l'utilisation des espaces maritimes et terrestres
- les vocations des différents secteurs
- les vocations de la petite Rade
- les vocations du bassin nautique de l'aire toulonnaise, du bassin ouest et est
- les espaces bénéficiant d'une protection particulière,
- les autres sites de protection du conservatoire du littoral,
- les sites Natura 2000
- les sites inscrits et classés
- les Znieff
- les espaces du parc de Port Cros
- les réservoirs et solidarités écologiques marines
- les emplacements des équipements existants et prévus

2.6 Observations de la Commission d'Enquête sur le dossier soumis à l'enquête

Le dossier est complet, précis mais d'une forte densité engendrée par la somme des renseignements communiqués.

Le dossier soumis à enquête peut paraître difficile d'approche et ainsi rebuter les non-initiés.

Pour pallier cet inconvénient, un « rapport synthétisé de présentation du projet SCoT » fait partie des pièces présentées au public, permettant ainsi de se faire une idée plus précise du projet.

2.7 Documents complémentaires

Sur demande de la commission des commissaires enquêteurs, un glossaire a été transmis aux 32 communes et EPCI et a été joint au dossier d'enquête afin d'aider à sa lecture.

2.8 Consultation et informations préalables

2.8.1 Concertation préalable

Comme indiqué dans sa délibération en date 26 Octobre 2018, le Syndicat Mixte SCOT Provence Méditerranée, conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, a associé tout au long de l'élaboration du projet de révision différents acteurs, élus, public, PPA, afin d'aboutir à son acceptation par tous et d'arrêter le bilan de concertation tel qu'il a été présenté et annexé à la délibération.

De plus il a été lié à l'extension du SCOT, sa partie maritime qui a fait l'objet d'un accord de l'état accompagné de l'avis de Monsieur le Préfet Maritime en date du 15 Octobre 2018 qui précisait toutefois d'appliquer quelques corrections de forme et de fond qui étaient tout à fait légitimes.

Des amendements ont été proposés et ces derniers ont été pris en compte par l'assemblée qui s'est prononcée favorablement sur ces modifications pour enfin arrêter le Projet de SCOT et son chapitre individualisé valant Schéma de mise en Valeur de la Mer

2.8.2 Consultation administrative

La consultation administrative a été instruite dans les conditions définies aux articles L.121-4 et L.122-8 du Code de l'Urbanisme, (*voir tableau retour PPA consultées annexe 1*).

Les organismes consultés ont été invités à fournir leur avis sur les dispositions d'ensemble du projet dans un délai de trois mois, l'avis étant réputé favorable faute de réponse dans ce délai.

Menée avant que le projet ne soit mis à l'enquête, cette consultation s'est traduite dans sa très grande majorité par des avis favorables des collectivités.

Toutefois les services de l'état et la MRAe ont formulées des observations importantes.

2.9 Entretiens - Consultations - Visites complémentaires

Après différents contacts téléphoniques et par mails en dates du 5 avril 2019 plusieurs réunions de travail avec le Maître d'Ouvrage ont été organisées :

Le 15 avril 2019: Présentation par le Mr Le Président du SCOT ,Mr BENEVENTI de l'équipe ayant participé à l'élaboration du dossier de révision du SCoT, avec la partie maritime (le SMVM).

Le 24 avril 2019 : Réunion avec Mme Torres Responsable du SCOT pour la définition des permanences et la répartition entre les Commissaires Enquêteurs.

Le 30 avril 2019 : Réunion en présence de Mr Barriau ,Mme Torres , le bureau d'Etudes (AUDAT) et le responsable juridique sur les avis des PPA

Le 2 mai 2019 : Réunion sur des questions techniques sur l'ensemble du projet et signatures des dossiers avant transmission dans les communes et les EPCI

Le 3 Mai 2019 : Signatures des dossiers restés en suspens

Le 17 Mai 2019 : Réunion avec la DDTM en présence de M.Barjon et M. Ruda

Il est nécessaire de bien faire ressortir que ce Scot n'est pas un « SCoT ELAN ». Dès qu'il sera approuvé, il devra, sans délai, être mis en révision. S'ouvrira alors une période transitoire durant laquelle la loi ELAN sera applicable sans filtre du SCoT.

Concernant les 4 hameaux intégrés à l'environnement, la loi n'interdit pas de poursuivre la procédure mais il est très peu probable que celle-ci puisse aboutir dans les délais (fin 2021). L'avis de la DDTM est qu'il serait plus raisonnable de les abandonner.

La bande de 100 m ne s'applique pas dans les espaces urbanisés. Il faut donc proscrire le terme « urbanisé » pour des espaces d'habitat diffus proches du littoral.

La DDTM considère qu'elle doit appliquer strictement la loi SRU. Elle maintient donc ses chiffres de création de logements même s'ils sont irréalistes (multiplier par deux le nombre total de créations dont 50% de logement social).

Concernant l'aménagement du plateau de Signes, elle semble y être plutôt favorable à condition que cela s'accompagne d'aménagements périphériques (accès, logements, transports ...) mais on sent une certaine prudence. Avis personnel : cette prudence s'explique par le fait qu'on est là en contradiction totale avec la rigueur dont elle fait preuve ailleurs (consommation d'espaces naturels, charte du parc régional, paysages ...)

Le 20 mai 2019 : RDV avec M.Gilles VINCENT Vice Président du SCoT et plus particulièrement chargé entre autre de la compétence déchets et du volet maritime.

En effet le problème des déchets eu égard au PPGDND du Var dont la compétence a été transmise à la Région le premier janvier 2018, une nouvelle Enquête a été diligentée et les résultats étaient très attendus compte tenu de la fermeture du CETE du Cannet des Maures.

Le plan maritime a été évoqué longuement en particulier pour ce qui concerne le développement de l'Aquaculture, la Mytiliculture, l'élevage des Oursins .

De plus il a été abordé les problèmes d'érosion du littoral et les études à mener ou en cours pour atténuer ce phénomène, qui sera certainement inévitable à la fin du siècle par la submersion de certains quartiers proches du littoral.

De même il a été fait état des différents contrats de baie depuis 1995 et celui lié aux îles d'or.

Sur la problématique de la continuité des sentiers littoraux,,M.Vincent explique qu'il est quelquefois inévitable d'accepter des détournements par les terres.

Le 12 juin 2019 : RDV avec le Vice Président du Scot Méditerranée M .MAHALI Ahmed rappelle que le SCoT prévoit une urbanisation modérée de 1% an de la population

Il mentionne également que l'objectif des logts à construire pour 2019 (257 Logts) a été atteint et que le Nouveau plan 2020 à 2022 prévoit 280 à 320 Logts

Une longue discussion a été engagé sur les autres thèmes du SCoT et la commission a fait part de certaines observations liées aux déchets, à l'eau, à l'érosion du littoral etc.....

Le 15 avril 2019 à l'ouverture de l'Enquête, plusieurs contacts ont été pris pour obtenir un RDV avec un responsable de la MRAe, mais en vain .Il aurait été intéressant d'avoir des explications sur les observations émises par l'autorité Environnementale.

Durant l'Enquête le jour de la permanence de l'un des trois commissaires sur les communes ou EPCI ci -après et en dehors de leur territoire de domiciliation (demande formalisée par le tribunal administratif) des élus ou des responsables d'urbanisme ont été entendus pour compléter les avis transmis lors de la consultation des PPA.

Collobrières

Mme le Maire (Mme Amrame) précise que :

- les remarques mentionnées sur la délibération ont été prises en compte et remercie le SCOT Méditerranée.
- le SCOT doit aussi permettre à la commune une extension modérée du village, tout en gardant le cadre de vie existant.
- la préservation de l'équilibre biologique est nécessaire, en sauvegardant les espaces agricoles.

Cuers

Mr le Maire (Mr Perugini) accompagné de son adjoint aux finances Mr Bazile ont fait part du courrier adressé au SCOT Provence Méditerranée principalement sur :

-la préservation et la valorisation du capital écologique des sites des Barres de Cuers suite à la proposition de classement émise par la DREAL.

- la modification des espaces urbanisables et principalement le « quartier du PUY » qui est une zone d'urbanisation future à vocation d'accueil hôtelier, touristique, d'équipements collectifs et de services et non d'habitat

Mr Bazile attire l'attention du SCOT sur :

- l'implantation d'infrastructures telle qu'un et propres à l'éducation nationale et principalement sur CUERS qui permettraient un rayonnement important touchant deux communautés immédiates.
- la problématique des déchets avec la suppression du CET du Cannet des Maures.

Saint cyr sur Mer

Mr Joannon Adjoint à l'Urbanisme a évoqué l'ensemble des thématiques inscrites au PADD en mettant en valeur ou en exergue :

- la protection décrite au SCOT des zones agricoles
- la globalisation sur les quatre territoires des logements sociaux pour prendre en compte les problématiques liées à chaque commune
- l'implantation des zones industrielles ou artisanales malgré le manque du DAC
- la protection de l'environnement à travers le SMVM
- le transport dont la complexité est liée à l'ensemble des territoires
- la problématique des implantations des énergies renouvelables qui ne s'adapte pas systématiquement aux communes
- la récupération des eaux des stations d'épurations pour des alimentations tels que : les golfs, les espaces verts etc...mais permettant de diminuer les pompages dans les ressources propres.

EPCI Communauté d'Agglomération SUD St Baume

Mr Doriol président de l'EPCI a chargé Mme Vincensini Directrice Générale de commenter le dossier et de présenter ses remarques qui portaient principalement sur les problèmes de déplacement à savoir :

- les aires de covoiturage pour la Cadière et sur le futur échangeur d'Ollioules et Sanary
- le PDU Toulon /Aix qui a fait l'objet d'une présentation d'un dossier auprès de la région
- les implantations de nouvelles énergies possibles sur le tracé de l'Autoroute

La Seyne

Le maire de la Seyne, rencontré le 13 mai, s'est dit très attaché à l'amélioration des conditions de déplacement. Il est très favorable à la réalisation du RER toulonnais et attache une grande importance à l'aménagement de la gare de La Seyne en tant que pôle multimodal. Il insiste tout particulièrement sur la mise en service rapide du franchissement de la ligne SNCF au voisinage de la gare (réalisé en partie)

Cette entrevue avec le maire a été complétée par une réunion, le 3 juin 2019, avec Mme Reverdito (adjointe au développement durable). Celle-ci a suivi personnellement l'ensemble des travaux de préparation du SCoT et estime avoir pu faire valoir l'essentiel des préoccupations de la commune. Elle a insisté sur deux difficultés majeures que rencontre la ville de La Seyne :

- La circulation y est particulièrement difficile et les solutions de nature à la faciliter ne sont pas évidentes. Elle approuve le projet de RER toulonnais sans pour autant penser que cela profitera grandement à La Seyne. Elle plaide par ailleurs pour la réalisation d'un tramway en donnant un certain nombre d'arguments, techniques et environnementaux, qui à son avis, lui donne un avantage certain par rapport au Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Elle admet cependant que les quelques années de réalisation risqueraient d'être difficiles.
- Les exigences de la loi de réaliser 25% de logement sociaux sont très difficiles à tenir en raison de l'extrême densité urbaine qui laisse peu de place à de nouvelles réalisations. Le pourcentage actuel est de 19%. La commission se demande, à ce sujet, si les services préfectoraux ne devraient pas tenir compte des spécificités de certaines communes qui, malgré leur bonne volonté, ne peuvent atteindre ce fameux quota de 25%.

L'ensemble des thèmes abordés par le SCoT ont ensuite été évoqués. Mme Reverdito a indiqué que la ville de La Seyne était, aujourd'hui encore, marqué par un passé à la fois touristique et industriel et que certaines réalisations (Installations balnéaires et casino des Sablettes, aquaculture de Tamaris ...) étaient témoins de cette histoire. Elle regrette néanmoins que les escales de bateaux de croisière profitent peu à la Seyne et que certains équipements de loisirs soient absents (Il n'y a pas de cinéma dans la deuxième ville du Var !)

Six Fours

M Féraud DGS,

Concernant le volet maritime, la carte des aléas submersion (page36 des annexes) ne tient pas compte du dernier porté à connaissance du préfet (mars 2019). N'y a-t-il pas lieu de faire une mise à jour avant adoption.

Le Revest

Le maire du Revest rencontré le 09 mai est satisfait du SCoT. Il est cependant préoccupé par la situation de vieilles constructions, assez nombreuses dans les anciennes zones NB, dont les permis de construire ont été perdus et qui de ce fait n'ont plus de statut légal. La prise en compte de ces cas particuliers seraient bienvenus.

Bormes les Mimosas

Rencontre avec Mr Levy Adjoint à l'urbanisme qui à travers les remarques transmises par la Commune, a pris bonne note que l'évolution de la cité pouvait s'appuyer sur le SCoT et s'effectuer par un développement modéré côté EST vers le Lavandou

Egalement il fait remarquer que certains déplacements doux (pistes cyclables) n'étaient pas mentionnés sur les cartes graphiques jointes au dossier tel que l'aménagement entre Pierrefeu et Collobrières

De plus il souhaite que le SCOT soit soucieux au maximum de la préservation des Espaces Naturels

Signes

M. Le Maire (M. Michel) est satisfait et n'a fait aucune remarque. Son adjoint à l'environnement a été très critique sur la LNPACA sans toutefois développer faute de temps. Devait venir à la permanence d'Evenos mais n'a pas donné suite.

Le Castellet

Le commissaire enquêteur n'a pas vu d'élus. L'adjoint à l'urbanisme s'est déclaré indisponible et il a indiqué à son secrétariat n'avoir pas de remarques particulières.

Carqueiranne

Le Maire a déclaré n'avoir pas de remarques particulières. Il a seulement indiqué une erreur matérielle sur un document graphique pour laquelle il a demandé une correction par courrier au président du SCoT. La note a été jointe au registre d'enquête.

La Crau

L'adjoint à l'urbanisme, M. Emeric, n'a pas d'observations particulières. Il considère que les SCoT sont précieux et que leur existence aide efficacement les services d'urbanisme ; Il a par ailleurs donné ses arguments au sujet de la demande (voir observation N°1 au registre d'enquête) relative aux limites de la zone bleue dans le secteur de l'Estagnol. Demande qu'il juge peu recevable.

Riboux

Mme La Maire n'était pas disponible. Retenue à une réunion avec TPM

Evenos

L'adjoint à l'urbanisme (M Rommero) n'a pas fait de remarques particulières. Il s'est toutefois étonné de ne pas avoir d'interventions du public sur LNPACA qui devrait beaucoup concerner sa commune.

La Valette

L'adjoint à l'urbanisme (M. Daniel Lesage) n'a pas d'observations particulières sur ce projet de SCoT qui est dans la continuité de l'actuel ; Il indique toutefois que la commune est très attachée au principe de multifonctionnalité

appliquée dans les enveloppes urbaines et qu'il est satisfait sur ce point. Un autre point de satisfaction est la conservation des zones naturelles

Le Beausset

Le Maire est satisfait dans l'ensemble du SCoT arrêté. Interrogé sur les difficultés de circulation il indique que si rien n'est arrêté relativement à une déviation du Beausset, il n'imagine pas la prochaine évolution sur le plateau de Signes sans que cette question soit traitée. Au sujet de la requête présentée juste avant son passage, (zone de MARAN devenu inconstructible au profit des zones du Pignet) il indique qu'il s'agit de préserver au mieux les zones agricoles de valeur, objectif prioritaire. Le MARAN est en zone AOC.

La Cadière

Rencontre avec le directeur de l'aménagement. Satisfaction dans l'ensemble, pas de remarques particulières.

La Garde

Rencontre avec le directeur de l'aménagement ; satisfaction notamment sur la couverture de la trame bleue et la préservation des couloirs écologiques. Visite rapide de l'adjointe à l'environnement et du Maire.

Hyères

Rencontre avec la directrice de l'aménagement. Pas d'observations particulières.

Le Pradet

Rencontre avec l'adjoint à l'aménagement. Pas de remarques particulières sur le SCoT arrêté. Suite à une question sur les orientations relatives au logement, il insiste sur les difficultés de l'application de la loi SRU fixant à 25% des résidences principales la part des logements sociaux et cela de manière uniforme sur toutes les communes. Cela est entre autres, contradictoire avec la volonté de placer les logements près des secteurs où se trouvent les emplois

Bandol

Aucun élu, seule une personne du service urbanisme m'a fait part du déroulement de l'Enquête.

Sanary

Aucun élu, seule une personne du service urbanisme m'a fait part du déroulement de l'Enquête.

Le Lavandou

Rencontre avec Mr le maire M. Bernardini, l'adjoint à l'urbanisme M Cappezone ,Mme Legoff directrice du service urbanisme et Mme Bouvard qui a assisté aux différentes réunions du SCoT.

Un jugement de la cour administrative d'appel de Marseille m'a été remis (déjà transmis au Scot Méditerranée pour prise en compte) afin d'intégrer certaines particularités sur le classement de zones naturelles et d'emplacements remarquables.

Concernant Mr le maire , rencontré dans la matinée de la permanence, il m'a fait part sur le volet maritime, des problèmes d'érosion en mer sur tout le littoral varois et des études à engager sur les zones à risques à l'horizon 2100 qui impacteraient 1400Ha dont le port du Lavandou.

Toutefois dans un espace temps plus rapproché il est souhaitable d'y associer des projets liés à l'économie de la mer par l'implantation de coffres en mer permettant d'accueillir des petits bateaux de croisières.

Pierrefeu

Rencontre avec Mr le Maire et l'Adjointe à l'urbanisme

Ils confortent leur avis favorable au SCoT mais soulèvent les deux sujets qui préoccupent la Commune :

-La Traversée de Pierrefeu qui devrait être résolue par le contournement en cours d'instruction judiciaire.

- Le site de traitement de Roumagayrol qui doit évoluer par des aménagements importants pour pallier aux stockage des déchets ultimes.

Six Fours

M Féraud , DGS,

Concernant le volet maritime, la carte des aléas submersion (page36 des annexes) ne tient pas compte du dernier porté à connaissance du préfet (mars 2019). N'y a-t-il pas lieu de faire une mise à jour avant adoption.

Le Revest

Le maire du Revest, rencontré le 09 mai est satisfait du SCoT. Il est cependant préoccupé par la situation de vieilles constructions, assez nombreuses dans les anciennes zones NB, dont les permis de construire ont été perdus et qui de ce fait n'ont plus de statut légal. La prise en compte de ces cas particuliers seraient bienvenus.

Belgentier

M Fondati DGS

La petite commune de Belgentier (2500 habitants) se considère et souhaite rester une partie du poumon vert de Toulon. Elle fait partie du PNR de la Sainte Baume. Un Parc de 2,5 ha sur lequel des projets de construction ont existé dans le passé a été acquis par le conseil départemental, c'est maintenant un espace naturel géré par la commune, il constitue un exemple de cette volonté. La commune ne souhaite donc pas de développement exagéré des constructions, le PLU prévoit environ 3000 habitants dans 10 ans.

Afin de faciliter la relation entre les administrés et les services publics souvent absents des petites communes, une expérimentation est en cours à Belgentier avec les services fiscaux et cela semble donner satisfaction. Il s'agit de mettre en place, en mairie, d'un poste de visio-conférence qui permet une relation conviviale avec des représentants des services publics.

Un problème important est celui des déplacements, la route de la vallée du Gapeau est souvent très encombrée il y aurait donc lieu de l'améliorer (un emplacement réservé en vue de contournement de Belgentier existe) mais aussi de prévoir des transports en commun fréquents et confortables vers Hyères et Toulon qui sont les destinations naturelles des habitants de toutes les communes de la vallée.

La commune de Belgentier est favorable à un renforcement de l'esprit communautaire au sein de la communauté de communes « Vallée du Gapeau ». Celle-ci a connu quelques difficultés relationnelles qui semblent maintenant s'être apaisées. La commune ne serait pas opposée au passage en bloc des 5 commune dans la métropole toulonnaise

EPCI Vallée du Gapeau à Solliès Pont

M Puverel gérard adjoint à la Farlède et conseiller en urbanisme à l'EPCI

Outre les remarques formulées dans la délibération de la Farlède favorable à une stratégie ferroviaire autour du RER il fait remarquer que les aires de covoiturage entre Solliès Pont et la Farlède permettraient de diminuer considérablement la circulation sur l'A50 vers Toulon saturée matin et soir.

Concernant l'urbanisation et le logements :

- L'urbanisation sur La Farlède est maîtrisée, soit une augmentation d'environ 1% de population par an.

- Sur le Plan des logements dits « sociaux » le dernier plan triennal sur La Farlède a été respecté soit 257 logts et le nouveau plan 2020 à 2022 devrait permettre la création de 280 à 320 logts pour tendre vers le respect des conditions édictées par la loi SRU.

- L'EPCI : il est doté d'un PLH, définissant la stratégie de programmation qui inclut l'ensemble de la politique locale de l'habitat, parcs publics et privés confondus.

La Londe les Maures

Rencontre avec le Maire qui entérine son avis sur le SCoT conformément à la délibération prise à cet effet

Solliès Toucas

Vu aucun élu

Solliès Ville

Vu aucun élu

Toulon

Vu aucun élu

Ollioules

Entretien avec M. Beneventi mais celui-ci n'a pas souhaité intervenir en tant que maire d'Ollioules.

2.10 Consultation des dossiers et registres au cours de l'enquête

Le dossier d'enquête a pu être consulté pendant toute la durée de l'enquête publique dans les lieux suivants :

- Hôtel de ville des Trente Deux Communes des quatre territoires du SCOT
- Au Siège de la Métropole Toulon Provence Méditerranée à Toulon
- Dans les quatre EPCI ci après :
 - Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume à la Cadière d'Azur
 - Métropole Toulon Provence Méditerranée à Toulon,
 - Communauté de communes Vallée du Gapeau à Solliès Pont
 - Communauté de communes Porte des Maures à La Londe

Par ailleurs, le dossier, sous forme numérique, y compris le porter à la connaissance de l'État, a pu être consulté et téléchargé jusqu'à la fin de l'enquête sur le site dématérialisé www.registre-dematerialise.fr/1261

A sa demande, toute personne a pu, à ses frais, obtenir communication une copie du dossier d'enquête publique, dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête, auprès du Syndicat Mixte.

Conformément à l'article L123-12 du Code de l'Environnement, le dossier d'enquête publique a pu être consulté en accès libre et gratuit sur des postes informatiques mis à disposition sur tous les sites d'Enquête

2.11 Permanences du commissaire et ouverture au public

LIEU DE L'ENQUETE PUBLIQUE	LIEU DE CONSULTATION	JOURS ET HEURES D'OUVERTURE AU PUBLIC	PERMANENCES d'un commissaire enquêteur
Syndicat Mixte SCoT	Siège de la Métropole 107 Bd Henri Fabre	du lundi au vendredi : 9h-12h00 et 14h00-17h00 Pont le 30 et 31/05	Mercredi 15 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SUD SAINT-BAUME			
BANDOL	Médiathèque - Service urbanisme au 1er étage 11, rue des écoles Place Lucien Grillon	du lundi au vendredi : 9h00-12h00	Mardi 21 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
LE BEAUSSET	Hôtel de ville - accueil Place Jean Jaurès	du lundi au Jeudi : 8h00-12h00 et 13h30-17h30 le vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-16h30	Lundi 20 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
LA CADIÈRE D'AZUR	Mairie annexe (face Mairie) Place Jean Jaurès Service Urbanisme - 2ème étage	du lundi au vendredi : 8h30 - 12h00 et 13h30-17h00 Pont le 30 et 31/05	Lundi 20 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
LE CASTELLET	Mairie Annexe "Le plan" Rue des Micoucouliers	du lundi au vendredi : 8h30-12h00 et 14h00-16h30	Mardi 14 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
EVENOS	Hôtel de ville - accueil RDN 8 Sainte Anne d'Evenos	du lundi au Jeudi : 8h30-12h00 et 14h30-17h30 vendredi de 8h30-12h00 et 14h30-17h30 Pont le 30 et 31/05	Jeudi 16 Mai 2019 de 14h00 à 17h00

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE REVISION DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

RIBOUX	Hôtel de ville Placette de la Mairie	le Mercredi et Jeudi 9h00-12h00	Jeudi 16 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
SANARY	Hôtel de ville - Accueil 1 Place de la République	du lundi au Jeudi : 9h00-12h00 et 13h30-18h00 le vendredi de 9h00-12h00 et 13h30-17h00 Pont le 30 et 31/05	Mardi 21 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
SAINT CYR	Hôtel de ville - service urbanisme 2ème étage - bureau 207 Place Estienne d'Orves	du lundi au vendredi : 8h30-12h00 (fermeture le Mercredi) Pont le 30 et 31/05	Lundi 13 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
SIGNES	Hôtel de ville -Accueil Rue Saint Jean	du lundi au vendredi : 9h00-12h00 Pont le 30 et 31/05	Mardi 14 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume	Dans les locaux des services administratifs - accueil 155 Av. Jansoulin 83740 La Cadière d'Azur	du lundi au Jeudi : 8h30-12h00 et 13h30-17h00 vendredi 8h30-12h et 13h30-16h30 Pont le 30 et 31/05	Lundi 13 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE			
CARQUEIRANNE	Hôtel de ville - service urbanisme Direction des services techniques Place de la République	du lundi au vendredi : 8h30-12h00 et 14h00-17h30	Mercredi 15 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
LA CRAU	Hôtel de ville - service urbanisme et technique Boulevard de la République	du lundi au vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-17h00	Mercredi 15 Mai 2019 de 14h00 à 17h00

LA GARDE	Hôtel de ville - service urbanisme Rue Jean Baptiste Lavene	du lundi au vendredi : 8h30-12h00 et 14h00-17h30 Pont le 30 et 31/05	Jeudi 23 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
HYERES	Hôtel de ville Service aménagement du territoire 12 Avenue Joseph Clotis	du lundi au vendredi : de 8h30-12h00 et 14h00-17h00 Pont le 30 et 31/05	Jeudi 23 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
OLLIOULES	Mairie annexe - Espace Pierre Puget Service urbanisme - 1er étage 1 Place Trotobas	du lundi au vendredi : 8h00 - 12h00	Jeudi 9 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
LE PRADET	Hôtel de ville - service urbanisme 2ème étage Parc Cravero	du lundi au vendredi : 8h30-12h00 Pont le 30 et 31/05	Lundi 3 Juin 2019 de 9h00 à 12h00
LE REVEST	Hôtel de ville - service urbanisme Place Jean Jaurès	du lundi au vendredi : 9h00-12h00 et 14h00-17h00 Pont le 30 et 31/05	Jeudi 9 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
SAINT MANDRIER	Hôtel de ville Service Urbanisme - 1er étage Rue Anatole France	du lundi au vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-17h00 Pont le 30 et 31/05	Lundi 13 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
LA SEYNE	Service technique - 4ème étage Salle 428 Avenue Pierre Mendès-France	du lundi au vendredi : 9h00 - 12h00 Pont le 30 et 31/05	Lundi 13 Mai 2019 de 9h00 à 12h00

SIX FOURS	Hôtel de ville - service urbanisme Bât des services techniques Place du 18 Juin 1940	du lundi au vendredi : 8h30-11h30	Mercredi 15 Mai 2019 de 09h00 à 12h00
TOULON	Hôtel de ville - service urbanisme (Etudes et planification) - 9ème étage Avenue de la République	du lundi au vendredi : 9h00-12h00 et 14h00-16h30 Pont le 30 et 31/05	Vendredi 17 Mai 2019 de 14h à 17h00
LA VALETTE	Hôtel de ville - service urbanisme 2ème étage Impasse des Farinettes	du lundi au vendredi : 9h00-12h00 et 14h00-16h30	Vendredi 17 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
Métropole Toulon Provence Méditerranée	Au siège de la Métropole 107 Bd Henri Fabre	du lundi au vendredi : 9h-12h00 et 14h-17h00 Pont du 30 et 31/05	Mercredi 12 Juin 2019 de 9h00 à 12h00
COMMUNAUTE DE COMMUNES VALLEE DU GAPEAU			
BELGENTIER	Hôtel de ville - secretariat général Avenue du 8 Mai 1945	du lundi au vendredi 10h00-12h00 et 14h00-17h00	Mercredi 5 Juin 2019 de 9h00 à 12h00
LA FARLEDE	Hôtel de ville - service urbanisme Place de la Liberté	du lundi au vendredi : 8h00-12h30 et 14h00-17h00 Pont le 30 et 31/05	Mercredi 5 Juin 2019 de 14h00 à 17h00
SOLLIES PONT	Centre technique municipal Service urbanisme - 1er étage Allée de la Greffière	du lundi au vendredi : 8h30-12h00	Mardi 11 Juin 2019 de 9h00 à 12h00

SOLLIES TOUCAS	Hôtel de ville - salle du conseil municipal Place Clément Balestra	du lundi au vendredi : 8h30-12h00 et 13h30-17h30	Mardi 11 Juin 2019 de 14h00 à 17h00
SOLLIES VILLE	Hôtel de ville Salle du conseil municipal 9 Rue du 6ème RTS	du lundi au vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-16h30 sauf Jeudi AM	Jeudi 6 Juin 2019 de 9h00 à 12h00
Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau	1189 Avenue des Séné 83210 Solliès Pont	du lundi au vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-16h30	Jeudi 6 Juin 2019 de 9h00 à 12h00
COMMUNAUTE DE COMMUNES MEDITERRANEE PORTE DES MAURES			
BORMES LES MIMOSAS	Bât annexe de l'Hôtel de Ville Service Aménagement- Urbanisme-Foncier 1, Place Saint François	du lundi au Jeudi de 9h00-12h00 et 14h00-17h00 le vendredi de 9h00-12h00 Pont le 30 et 31/05	Jeudi 16 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
COLLOBRIERES	Hôtel de ville - Accueil Place de la Libération	du lundi au vendredi : 8H30-12H30 et 15H30-17H45	Jeudi 9 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
CUERS	Service Urbanisme - Mairie de Cuers Place Général Magnan	du lundi au Jeudi 8h00-12h00 et 13h30-17h00 le vendredi de 8h00-12h00 et 13h30-16h30	Jeudi 9 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
LA LONDE	Service urbanisme - Mairie annexe Place du 11 Novembre	du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00	Mardi 11 Juin 2019 de 9h00 à 12h00

LE LAVANDOU	Hôtel de ville - service urbanisme 1er étage Place Ernest Reyer	du lundi au Jeudi : 8h30-12h00	Lundi 27 Mai 2019 de 9h00 à 12h00
PIERREFEU	Hôtel de ville - service urbanisme RDC Place Urbain Sénès	du lundi au Jeudi de 8h30 à 12h00 - 13h00 à 17h00 le vendredi de 8h30 à 12h00 - 13h00 à 16h30 Pont le 30 et 31/05	Lundi 27 Mai 2019 de 14h00 à 17h00
Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures	Au siège 195 Allée des Oliviers 83250 La Londe-les-Maures	du lundi au vendredi 8h30-12h00 et de 14h00-16h00 Pont le 30 et 31/05	Mardi 11 Juin 2019 de 14h00 à 17h00

2.12 Publicité de l'enquête

2.12.1 Publicité dans la presse

Un avis au public, dressé par le Syndicat Mixte SCOT Provence Méditerranée reproduisant les principales dispositions de l'arrêté d'ouverture d'enquête, a été inséré dans trois journaux dans les conditions suivantes :

Première Parution :

- TPBM le Mercredi 24 avril 2019
- NICE Matin VAR matin le Mardi 23 avril 2019
- La MARSEILLAISE le Mardi 23 avril 2019

Deuxième Parution :

- TPBM le Jeudi 15 Mai 2019
- NICE Matin VAR matin le Jeudi 15 Mai 2019
- La MARSEILLAISE le Jeudi 15 Mai 2019

2.12.2 Affichage dans les communes

L'affichage de l'avis d'enquête a été effectué aux endroits habituels d'affichage public, au minimum quinze jours avant et pendant toute la durée de l'enquête, au siège du Syndicat Mixte ainsi que dans les 32 communes du SCOT et les quatre EPCI concernés (*des certificats d'affichage ont été établis par les différentes collectivités*)

(Annexe2)

2.13 Clôture de l'enquête

Le Vendredi 14 juin 2019 à 17 heures il a été procédé à la clôture de l'enquête publique dans les 37 collectivités et sur le registre dématérialisé relative à la révision du SCoT.

2.14 Récupération des registres, des courriers et des dossiers

Les dossiers et registres papiers ont été récupérés auprès des 37 collectivités par les agents du Syndicat Mixte et clos par la Commission chargée de l'enquête publique.

3 Examen des observations recueillies

3.1 Partenaires institutionnels (PPA)

3.1.1 La Mission Régionale d'Autorité environnementale MRAe

Dans sa synthèse figurant au début de son avis, la MRAe constate que le SCoT prévoit, à l'horizon 2030, l'accueil d'environ 30000 nouveaux habitants, la production d'environ 42000 logements et de 12000 emplois. Cet objectif consommera 1000 ha d'espaces naturels et agricoles.

Elle considère que l'évaluation des conséquences de ces évolutions est "succinct et général" et en particulier que l'absence de localisation des territoires touchés ne permet pas d'évaluer l'impact du SCoT sur les enjeux essentiels liés à l'environnement.

Elle émet, en conséquence, une série de recommandations générales :

- Localiser sur des cartes à une échelle convenable les secteurs touchés par le SCoT

- Préciser les moyens de déterminer "l'enveloppe urbaine de référence" et d'en déduire le nombre de logements réalisable.
- Compléter l'identification des secteurs écologique sensibles et définir les prescriptions nécessaires à la préservation de la biodiversité
- Préciser les incidences du SCoT sur les sites Natura 2000 ainsi que sur la trame verte et bleue
- Evaluer les écarts entre les émissions de gaz à effet de serre et les engagements de la France
- Analyser les mesures du Schéma de Mise en Valeur de la Mer et préciser les mesures de réduction d'incidence

Ces considérations générales sont suivies de 17 recommandations plus précises.

Commentaires de la commission d'enquête sur la MRAE

La commission ne porte pas de jugement sur le bien fondé de l'avis de la MRAe . Des réponses circonstanciées ont été réalisées pour chaque observation par les responsables du SCoT .

Cependant cet avis suscite deux observations :

- *La MRAe semble faire totalement abstraction du nécessaire compromis entre activité humaine et protection de l'environnement.*
- *En demandant toujours plus de précisions, de localisation et de fourniture de cartes à grande échelle, elle considère le SCoT comme un super PLU.*

3.1.2 L'état

3.1.2.1 Le préfet du Var

Il souligne l'intérêt qu'il y a à appliquer intégralement la loi littoral et demande de préciser quelques points concernant en particulier les secteurs déjà urbanisés du littoral. Il note, tout en le regrettant, que le SCoT, compte tenu de sa date d'arrêt, ne peut appliquer les prescriptions de la loi ELAN. Il souhaite cependant que celle-ci soit anticipée sur certains points essentiels.

Il demande que la liste et la cartographie des espaces remarquables soient remises à jour.

En matière de création de logement, il estime que les dispositions du SCoT ne permettent pas de résorber le déficit (en particulier de logements sociaux) et qu'elles créent un déséquilibre entre TPM et les autres agglomérations.

La division par deux de la consommation d'espace (par rapport aux errements antérieurs) est jugée insuffisante.

D'autres remarques ou demandes de précision sur des sujets très divers prennent plutôt la forme de préconisations de nature à améliorer le projet mais le préfet souligne, en conclusion, l'importance et la qualité du travail réalisé.

Commentaires de la commission d'enquête sur l'avis de l'Etat

La commission observe un désaccord sur le chiffrage, la localisation et les perspectives de création de logements dans les 10 ans à venir. Ce désaccord est exprimé, de part et d'autre, de façon confuse qui ne permet pas de se faire une idée claire de la situation. Des réunions nombreuses ont pourtant eu lieu entre les services du SCoT et ceux de la préfecture, elles n'ont manifestement pas permis de déterminer un consensus sur la politique à mener, celui-ci est cependant indispensable.

3.1.2.2 Le préfet maritime

Concernant le volet maritime, le préfet maritime fournit un tableau très précis qui montre que sur un certain nombre de points (cartographie, statut et usage de certains sites), les intérêts de la défense ne sont pas toujours définis avec suffisamment de précisions.

Concernant le volet terrestre il note également plusieurs sujets ambigus ou de désaccord, par exemple :

- Des développements de l'aérodrome de Cuers que semble évoquer le SCoT devront, en tout état de cause, préserver les intérêts stratégiques des armées.

- Certaines emprises hautement opérationnelles (Tourris, Levant ...) devraient être retirées du réseau vert
- La piste cyclable entre les Sablettes et Saint Mandrier "n'est pas acceptable"

Commentaires de la commission d'enquête sur l'avis du Préfet maritime

Il semble que la concertation préalable n'ait pas été suffisante entre les services de la marine et les rédacteurs du SCoT. Malgré l'arrivée tardive de l'avis du préfet maritime ce dernier a été analysé par la commission d'Enquête et par courrier le SCoT s'engage à prendre en compte les demandes de l'autorité maritime

3.1.2.3 La Commission Départementale de préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF)

Outre des souhaits très généraux, la CDPENAF, demande que l'interdiction des centrales photovoltaïques au sol et les projets de décharges en zone agricole, en vigueur dans le parc régional de la Sainte Baume, soit étendue à l'ensemble du territoire du SCOT.

Commentaires de la commission d'enquête sur l'avis de la CDPENAF

Cette demande pourrait mettre en péril des projets intéressants

3.1.3 Les Collectivités

3.1.3.1 La Région

Le président du conseil régional émet un avis favorable au projet de SCoT, il considère cependant que le DOO pourrait être plus prescriptif en fixant des objectifs chiffrés (par exemple sur la performance énergétique des bâtiments) et en encadrant plus fortement la densification des zones périurbaines. Par ailleurs, il pense que la production de logements sur TPM devrait être accélérée.

3.1.3.2 Le Département

Le président du département se félicite de la bonne coopération qui a présidé à l'élaboration de ce projet. Il souligne que ses observations ont été largement retenues. Outre quelques observations techniques, il souhaite que des précisions soient apportées sur le point particulier du projet de contournement du Beausset.

3.1.4 Les établissements public de coopération intercommunale (EPCI)

La Métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM) : Le conseil métropolitain, par décision du 13 février 2019, donne un avis favorable au projet de SCoT.

Le conseil communautaire Sud Sainte Baume, par décision du 04 février 2019, donne un avis favorable en soulignant la nécessité de deux parkings de covoiturage aux sorties d'autoroute La Cadière/Le Castellet et Ollioules/Sanary

Le conseil communautaire "Vallée du Gapeau" donne un avis favorable par délibération du 19 février 2019

Le conseil communautaire "Cœur du Var" donne un avis favorable par délibération du 12 mars 2019 avec les remarques suivantes :

- Les projets de liaisons entre Cœur du Var et TPM qui sont prises en compte dans le SCoT (RER Toulonnais) devront être suivis d'effet.
- Les secteurs d'activité qui se développent sur la commune limitrophe de Cuers ne sont accessibles que par la RD97 (sur Puget ville). L'aménagement de ces secteurs et leur accès devront faire l'objet de concertations entre les deux territoires.

Le conseil communautaire "Méditerranée Porte des Maures" rappelle son implication dans la rédaction du SCoT et donne, par délibération du 16 janvier 2019, un avis favorable à l'ensemble du projet. La commune de Bormes propose

cependant plusieurs modifications à certains plans figurants au rapport de présentation.

La métropole voisine Aix Marseille donne également un avis favorable en se félicitant de la qualité du document et de la convergence des objectifs des deux institutions.

3.1.5 Les chambres consulaires

3.1.5.1 la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV)

La CCIV souligne la qualité des travaux de conception du SCoT mais fait par de quelques observations :

- L'ensemble Toulon/Hyères constitue un bassin économique unique. La division de ces deux entités qui apparaît dans le DOO n'est donc pas jugée pertinente.
- la CCI regrette qu'il reste peu de place pour accueillir des nouveaux projets économiques et souhaite que des espaces dédiés plus nombreux soient identifiés. Elle cite pour exemple la zone de l'aérodrome de Cuers.
- La prise en compte du plateau de Signes par le Scot est en revanche saluée vigoureusement. Les conditions de son développement doivent cependant être étudiées afin d'en faire un pôle d'intérêt régional. En particulier les accès doivent être considérablement améliorés par des aménagements nouveaux contournement du Beausset, voie directe depuis l'A50 dans les Bouches du Rhône, halte ferroviaire sur la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur dont la nécessité est affirmée.

Commentaires de la commission d'enquête sur l'avis de la CCIV

La commission note l'accord de la CCI sur les grandes orientations du SCoT.

Cependant la CCI considère le manque de disponibilités d'espaces pour des activités économiques

Il faut noter également son très fort investissement pour un développement du plateau de Signes qui, dans son esprit, peut jouer dans de nombreux domaines innovants un rôle régional voire bien au-delà.

3.1.5.2 la Chambre d'Agriculture

La chambre d'agriculture se félicite de la bonne coopération qui a présidé à l'élaboration du SCoT. Elle approuve la plupart des objectifs du SCoT mais émet quelques remarques :

- Les espaces agricoles sont bien pris en compte dans le réseau vert, jaune, bleu mais l'échelle du schéma illustratif est insuffisante pour effectuer une localisation précise.
- Le SCoT prévoit la réalisation d'un diagnostic agricole par les collectivités mais aucune date limite de réalisation n'est imposée, ce qui est regrettable

Il est souhaitable d'actualiser le SCoT afin de prendre en compte la loi ELAN. La possibilité d'Hameaux Nouveaux Intégrés à l'Environnement (HNIE), soupçonnés d'empiéter sur des zones agricoles doit être supprimée.

Commentaires de la commission d'enquête sur l'avis de la chambre d'agriculture

La chambre d'agriculture a fourni un avis très complet sur les différents objectifs du SCoT. Au total, elle conclut par un avis favorable au projet tout en manifestant sa vigilance sur l'application de nombreuses dispositions générales dont l'efficacité, en matière de protection de l'agriculture, dépendra de l'interprétation qui en sera donnée dans les PLU.

3.1.5.3 La Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA)

La CMA se dit très attachée à la préservation des centres-villes et souhaite en faire le lieu privilégié d'implantation des commerces et de l'artisanat. Elle se félicite que cette préoccupation ait été prise en compte par le SCoT et donne un avis favorable au projet.

3.1.6 Les Parcs

3.1.6.1 Le Parc National de Port Cros (PNPC)

Le directeur du PNPC affirme que le SCoT est compatible avec la charte du parc. Il regrette cependant que plusieurs demandes de sa part n'aient pas été prises en compte, les deux principales sont les suivantes :

- Il serait souhaitable de mettre en place une "trame nocturne" sur tout le territoire du SCoT. Il s'agit ici d'une meilleure gestion des sources de lumière artificielle et de "protection de la nuit "
- Le classement en EBC (espaces boisés classés) de zones nues permettrait d'en assurer le reboisement

3.1.6.2 Parc Naturel de la Sainte Baume

Le président du PNR se félicite de la bonne coopération qui a permis d'aboutir à un projet de qualité au regard de la transposition dans le SCoT des dispositions de la charte. Son avis est donc favorable sous réserve, cependant, de prendre en compte plusieurs corrections à la carte de transpositions des dispositions pertinentes (DP) de la charte.

Ces corrections concernent le réservoir de biodiversité, des erreurs de localisation d'un corridor écologique et du vieux village d'Evenos, des espaces urbanisables mal localisés ou impactant des espaces agricoles

Commentaires de la commission d'enquête sur l'avis du PNR de la Sainte Baume

Malgré quelques réserves mineures, la commission constate que la transposition des dispositions pertinentes des Parcs dans le SCoT, qui est une obligation légale, s'est faite dans de bonnes conditions et a été approuvée par la direction des deux parcs.

3.1.7 Les Communes

Les communes suivantes, internes au SCoT ont émis, le plus souvent par délibération, un avis favorable au projet : La Cadière, La Farlède, La Londe, La Seyne, Le Pradet, Méounes, Ollioules, Pierrefeu, Saint-Cyr, Saint-Mandrier, Sanary

La commune de La Garde approuve le projet sous réserve de la prise en compte d'un certain nombre de corrections

La commune limitrophe de Cuges les Pins émet un avis favorable sous réserve de la construction d'une voie de contournement de la commune.

La commune limitrophe de Carnoules demande de mieux prendre en compte la gare qui, compte tenu de sa position géographique favorable, pourrait utilement être intégrée au projet de RER toulonnais

3.1.8 Association Toulon Avenir

Cette association émet un avis particulièrement critique sur le projet de SCoT :

- Sur la forme, le document est trop volumineux, de lecture difficile, la rédaction est confuse et peu engageante, la cartographie est déficiente.
- Les objectifs sont mal expliqués, notamment en matière de transport en commun, l'abandon du TCSP est inexpliqué.
- Les zones d'ouvertures à l'urbanisation sont trop nombreuses, dispersées et souvent mal desservies par les transports en commun. Certaines portent atteinte à l'environnement ou ne respectent pas la loi littoral. Les projets d'extension de la ZA de Signes sont spécialement visés.
- Dans le volet maritime, les impacts de l'accueil de navires de croisière sont mal évalués (émission de GES, afflux de touristes ...)

- Le projet ne répond pas aux enjeux d'amélioration de qualité de l'environnement (abandon du TCSP, pas de réduction des extensions urbaines, il est trop peu prescriptif, il favorise l'accueil des navires sur l'ensemble du littoral ...)

Commentaires de la commission d'enquête sur l'avis de Toulon Avenir

La commission a étudié avec intérêt les avis, de Toulon Avenir.

Des réponses circonstanciées ont été réalisées par les Responsables du SCoT et la commission approuve la possibilité d'intégrer les modifications suggérées par le SCOT.

Concernant la loi ELAN la Commission a demandé au Président du SCoT de s'engager par courrier sur une révision immédiate du SCoT 2 pour y intégrer cette loi et d'autres sujétions proposées par les différentes administrations

3.1.9 Autres

3.1.9.1 Le conseil de développement TPM

Le conseil de développement note que ses observations formulées lors de la phase d'élaboration ont été prises en compte. Il considère que cette révision ouvre de réelles perspectives pour l'avenir du territoire. Il souhaite vivement que ce travail soit pleinement exploité et concrétisé. Il propose la mise en place d'indicateurs destinés à suivre la réalisation des objectifs du SCoT.

Le Syndicat Intercommunal de Transport et de Traitement des Ordures Ménagères de l'Aire Toulonnaise (SITTOMAT)

Par délibération du 26 octobre 2018, le syndicat mixte du SITTOMAT a donné un avis favorable au projet de SCoT

3.1.9.2 L'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)

L'INAO observe que le projet de SCoT n'affecte pas l'activité des AOC et IGP du territoire et n'a donc pas d'observations à formuler

3.1.9.3 Le syndicat des communes du littoral varois (SCLV)

Par courrier du 03 avril 2019, le président du SCLV donne un avis favorable au projet de SCoT

3.1.10 Commentaire général de la commission d'enquête sur les avis exprimés avant l'enquête publique

La commission observe une très large approbation du projet de SCoT. La plupart des intervenants soulignent l'excellente coopération qui a présidé à son élaboration et la prise en compte des avis qu'ils ont eu l'occasion d'exprimer au cours de nombreuses réunions.

Quelques observations nouvelles ont cependant été soulevées, elles devraient retenir l'attention des responsables du SCoT avant approbation.

- *Le préfet maritime, tout en approuvant l'essentiel du projet, craint que les intérêts de la défense ne soient pas toujours bien garantis. Et le SCoT s'est engagé à prendre en compte les différentes observations*
- *Le préfet du Var estime que la création de logement prévue par le SCoT n'est pas suffisante. La Commission observe un désaccord sur les objectifs*

Deux interventions sont en revanche particulièrement critiques :

- Celle de la MRAE qui demande de nombreuses précisions de l'impact du SCoT sur l'environnement activités. Ne serait-il pas bon que la MRAE (ou la DREAL) participe plus activement aux travaux préparatoires de tels documents.
- Celle de l'association "Toulon Avenir" qui formule de nombreux commentaires et la commission est particulièrement attentive à toutes les observations à conditions qu'elles soient constructives en s'accompagnant d'arguments et de propositions..

3.1.11 Observations arrivées hors délais

Ces deux observations ont été transmises par lettre du 02 mai 2019 par le préfet du Var qui demande de les prendre en considération. Bien que reçues hors délais, ces observations sont intéressantes, la commission propose donc de les prendre en compte.

3.1.11.1 L'arrondissement maritime Méditerranée

Au titre de ses divisions "infrastructure" et " Prévention, maîtrise des risques et environnement", l'arrondissement maritime reprend, en les détaillant les observations du Préfet maritime" (§ 3-2-2 ci-dessus). Elles sont très nombreuses, détaillées et argumentées. Elles tendent toutes à confirmer que les intérêts de la défense ont souvent été oubliés.

Commentaires de la commission d'enquête sur l'avis de l'Arrondissement maritime

Ces observations seront prises en compte par le SCoT

3.1.11.2 L'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Var (UDAP)

L'UDAP se félicite de l'évolution favorable du SCoT et cite plusieurs orientations et mesures qui vont dans le sens de ses préoccupations. Elle note cependant quelques faiblesses :

- Concernant la trame jaune, la nécessité de soigner l'insertion paysagère et la qualité architecturale des constructions importantes n'est pas assez affirmée
- L'analyse du patrimoine historique urbain (centre ancien de Toulon par exemple) est insuffisante.
- Des propositions de compléments à plusieurs paragraphes du DOO sont faites afin de mieux prendre en compte la qualité architecturale.

Commentaires de la commission d'enquête sur l'avis de l'UDAP

Ces propositions nous paraissent utiles et semblent faciles à intégrer avant adoption du SCoT

3.2 Le Public

3.2.1 Observations regroupées par communes

3.2.1.1 Désignation des Thèmes

- 1) Urbanisme
- 2) Logement
- 3) Déplacements
- 4) Commerces
- 5) Equipements
- 6) Economie
- 7) Réseau numérique
- 8) Environnement
- 9) Hors sujet
- 10) Maritime

OBSERVATIONS SUR LA COMMUNE DE : CUERS

N°	Intervenant	Observations	Thèmes	Commentaires du CE
1	Europe écologie M ALBERIGO et MASSE	Ils précisent que le SCOT 1 prévoyait l'implantation de 9 éoliennes soit une production de 41500 Kwh. Dans le SCOT 2 cette production n'apparaît plus malgré le projet d'implantation de 7 éoliennes sur la commune de Solliés Toucas au lieu-dit de Baumes Des Lunes. En conséquence ils souhaitent la modification du DOO dans son volet énergie.	8-Environnement	Le var grâce à un ensoleillement important se doit de favoriser le solaire et le photovoltaïque pour le développement des énergies renouvelables. Concernant l'éolien mentionné il se trouve dans le périmètre du parc Régional de la Ste Baume dans lequel il y a lieu de privilégier l'éolien de petite taille ou horizontal
2.1	Mme Amita KAMP et Mr Michel GREGOIRE	Doivent regarder les documents sur le site dématérialisé et faire leurs remarques en retour	2-Logement	Pas de retour de documents
2.2	Mme Audrey QUESSADA	Pas de question sur le SCOT (hors sujet)	9- HS	Question propre au PLU de La Commune

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE SAINT MANDRIER

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
3 37	M TOULOUSE Christian	Après avoir parcouru les documents du SCOT mis à disposition à Saint Mandrier et pour lequel je suis favorable, je voudrais émettre quelques remarques. Le contenu va plutôt dans le sens des désirs des Mandréens, à savoir une activité commerciale liée au tourisme et à la mer, industrielle avec le PAM, économique avec les résidences de vacances et la présence de la marine nationale, ainsi que la protection de toutes les composantes environnementales. Dans le domaine de l'urbanisme, limiter les constructions dans les zones constructibles de Pin Rolland. Préserver la pinède sainte Asile, les zones aquacoles et la qualité des eaux de baignade... Mes remarques sont dirigées vers le manque de cohérence entre les services de l'état. La commune de st Mandrier ne disposant que de la moitié de son territoire (l'autre moitié étant occupée par la marine nationale), ne dispose pas de foncier, doit rester le poumon vert de l'aire Toulonnaise et doit atteindre le pourcentage de logement sociaux imposé par la loi. En faisant tous les efforts nécessaires pour préempter chaque fois que cela est possible et augmenter le parc des logements sociaux, cela reste à mes yeux une mission impossible. Il serait temps qu'enfin quelqu'un pense à étudier sérieusement les spécificités exceptionnelles de notre presqu'île et cesse simplement de nous taxer pour un objectif non atteint et irréalisable.	1-Urbanisme	Cette observation est caractéristique du problème de nombreuses communes qui ont du mal à respecter les exigences contradictoires de la loi qui impose la construction de nouveaux logements sociaux mais qui, en même temps, restreint de plus en plus les surfaces constructibles. Devant ce dilemme, toutes les communes ne sont pas égales. Ne serait-il pas possible de tenir compte de la situation particulière de certaines d'entre elles ?

--	--	--	--

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE SANARY

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
27	Association ADS Sanary	Nous souhaitons que les terres agricoles labellisées AOC et BIO puissent être définitivement protégées par le SCOT. A Sanary, 4 hectares d'AOC Bandol Bio sont menacés pour devenir un stade et des vestiaires Nous sommes opposés à la Ligne Nouvelle LGV. Un projet très coûteux et qui ne répond pas aux problèmes des transports collectifs du quotidien. L'ouest Var ne dispose pas de PDU. Comment choisir la création de nouvelles aires de stationnement sans ce document ? - pour les transports collectifs : il faut que toutes les villes de l'aire du SCOT puissent être reliées aux heures de travail (rail, bus ou tramways) notamment l'ouest Var vers et de Toulon Nous demandons un contrat rivière pour la Reppe et le Grand Vallat	3-Déplacements 6- Economie 8-Environnement	Le SCoT a réalisé en lien avec la profession agricole un diagnostic des espaces agricoles au regard de critères précis : agronomiques, biologiques, économiques, paysagères et environnementales Concernant les 4 ha d'AOC il y a lieu de vérifier au PLU si ces parcelles sont ou seront intégrées au réseau jaune. Sur la ligne LGV le collectif « Stop LGV Sud Sainte Baume » qui approuve les mesures de protection de l'environnement s'oppose à la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse. Il est vrai que le SCoT envisage au contraire favorablement cette nouvelle ligne ferroviaire. Ce projet a déjà fait et fera l'objet de nombreux débats. La présente commission d'enquête, ne disposant pas de dossier sur ce sujet, n'a pas l'intention d'émettre un avis qui n'apporterait rien de nouveau au débat. Sur le contrat rivière la Commission émet un avis favorable dès lors qu'il favorise la protection des cours d'eau.

126	Alain SEGUIN	Habitant à Six Fours les Plages, je constate qu'une commune de 35000 habitants avec, dans le prolongement la commune de Sanary avec ses 17000 habitants ne seront pas desservies en TC par une ligne à haut niveau de service du réseau Mistral et que la gare d'Ollioules Sanary n'est pas desservie par des TC depuis ces deux villes. De plus les objectifs de développement des TC au niveau de la Métropole, avec la mise en place de lignes essentielles et d'un réseau de proximité, évolue très lentement.	3-Déplacements	Un Schéma des grands itinéraires est joint au projet du SCoT et il appartient aux différentes collectivités concernées d'inscrire à leurs PLU les itinéraires secondaires pour faciliter les déplacements doux. Sur le renforcement des lignes TER et les intermodalités vélo /train la Commission y est très favorable
-----	--------------	--	----------------	--

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE D'OLLIOULES

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
29	Colette MAILLE	Aucune piste cyclable sur Sanary Ollioules malgré la dangerosité des voies de circulation et le manque de transport en commun. Prévoir le renforcement des lignes TER au lieu d'une ligne LGV qui ne servira pas à l'usager local.	3-Déplacements	Un Schéma des grands itinéraires est joint au projet du SCoT et il appartient aux différentes collectivités concernées d'inscrire à leurs PLU les itinéraires secondaires pour faciliter les déplacements doux. Sur le renforcement des lignes TER et les intermodalités vélo /train la Commission y est très favorable Sur la ligne TGV Sur la ligne LGV le collectif « Stop LGV Sud Sainte Baume » qui approuve les mesures de protection de l'environnement, s'oppose à la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse. Il est vrai que le SCoT envisage au contraire favorablement cette nouvelle ligne ferroviaire. Ce projet a déjà fait et fera l'objet de nombreux débats. La présente commission d'enquête, ne disposant pas de dossier sur ce sujet, n'a pas

			l'intention d'émettre un avis qui n'apporterait rien de nouveau au débat. Sur le contrat rivière la Commission émet un avis favorable dès lors qu'il favorise la protection des cours d'eau.
--	--	--	---

OBSERVATIONS SUR LA COMMUNE DE LA CRAU

N°	Intervenant	Observations	Thèmes	Commentaires
38 5	Mme Jennifer VALENTIN	Conteste l'appartenance à la zone bleue de ses terrains situés sur le quartier de l'Estagnol. Elle considère que le caractère de zone humide n'est pas conforme à la réalité, le terrain ayant été remblayé dans les années 80 sur 2m. Les terrains limitrophes des siens, côté ville, sont construits et classés en zone bleue. Elle fournit une analyse d'un professeur d'université concluant que le caractère de zone humide à préserver n'est pas établi ? Un dossier de huit documents est joint.	1- Urbanisme	On peut s'étonner que ces terrains qui ne présentent aucun caractère de zone humide soient ainsi que la zone urbanisée limitrophe, classés par le SCoT en zone bleue. La non-conformité à la réalité des lieux semble évidente. Toutefois on a noté qu'un arrêt de la Cour Administrative d'appel d'Aix en Provence daté de juillet 2017 a validé le classement Ns donc inconstructible de ces terrains notamment comme nécessaires au bon fonctionnement de la zone humide voisine

OBSERVATIONS SUR LA COMMUNE DU BEAUSSET

N°	Intervenant	Observations	Thèmes	Commentaires
40- 1	M. Denis WILLAERT	Dans le DOO les secteurs Pignet-les Macelles et Pignet-la Plaine sont en zones urbanisables mais la zone de Maran en 2AU au PLU disparaît. Propriétaire des parcelles AM77 et 78, conteste cette orientation du SCoT.	1- Urbanisme	Le changement au PLU en cours d'élaboration du statut du secteur du Maran qui passe de AU à agricole soulève des protestations. Parallèlement le Pignet qui était en zone agricole devient urbanisable. L'absence de justifications est souvent avancée. Le Maire le justifie par la qualité agricole du Maran (classé AOC).

				Ce changement conforme à la mise dans la trame jaune du Maran amène les opposants à intervenir dans cette enquête. Est-ce bien à ce niveau de répondre ? La question est très locale et concerne plus le PLU que le SCoT.
40-2	M. Denis WILLAERT	Regrette de ne voir aucune précisions sur une voie de contournement du Beausset pour fluidifier le trafic consécutif à l'évolution prévu du plateau de Signes. Souhaite que le secteur dit de la Vallée du Silence reste inconstructible. A joint trois documents : Carte du PRIF, du PRI, et dépliant de la Vallée du Silence.	3- Déplacements	Voir ci-dessous
40-3	M.Denis GOURP		8- Environnement	Voir commentaire observation 44-52
94	Danielle SERRES	Ma participation ne portera que sur la commune du Beausset où je réside. A la lecture du SCOT je m'étonne : • Que ne soit pas envisagée une solution pour contourner les difficultés de circulation autour du Beausset, particulièrement dues à l'intense trafic des camions se rendant entre-autre sur la zone de Signes et au circuit du Castellet. Situation qui s'est encore aggravée depuis que les poids lourds ne passent plus par Cuges. • Que les projets de transports collectifs vers les Bouches du Rhône ne soient que très peu mentionnés alors que 23 % des habitants de notre commune y travaillent (23% allant travailler vers Toulon). Que très peu de solutions existent pour relier notre commune aux gares existantes (Bandol, Saint Cyr) et encore moins vers la gare d'Aubagne pour les étudiants allant sur Aix (car comme les Beaussetains se rendant au travail les étudiants se répartissent sur Toulon Aix et Marseille) Et que très peu de lignes existent pour aller des communes non littorales vers le littoral, qu'elles diminuent l'été et sont inexistantes le week-end. Il y a urgence à appliquer les points listés dans l'orientation 18 § E • Que les zones à urbaniser de Maran et Pignet ne correspondent pas à celles qui apparaissent sur le PLU actuel sans qu'aucune explication à cela ne soit donnée. En particulier la modification sur Pignet débord largement sur des zones qui pourraient être réservées à l'agriculture, ce qui n'est pas cohérent avec l'esprit annoncé du SCOT. De plus beaucoup de terres sont en friches et aucune incitation n'est faite pour faire évoluer cette situation (des propriétaires attendant le classement en zone constructible, ne pourrait-on pas prendre des mesures pour que leur classement « agricole » persiste ?) • Que des zones fortement urbanisées (maisons individuelles) soient encore appelées Naturelles ou Agricoles sur le SCOT ! Particulièrement à l'Est et au Sud de Pignet. • Que les pistes cyclables soient autant absentes de notre secteur tant	3- Déplacements 1- Urbanisme	De nombreux intervenants attirent l'attention sur les difficultés pour traverser le Beausset, ce qui était une voie périphérique étant devenue au cours du temps une voie urbaine. La situation s'est aggravée encore avec l'interdiction faite aux poids lourds de traverser Cuges. Cette voie est le moyen de rejoindre le plateau de Signes à partir de l'autoroute. Vu les difficultés actuelles on ne peut imaginer que l'extension de la zone d'activité de Signes se fasse sans résoudre ce problème et en effet, le contournement du Beausset est bien pris en compte (DOO, Observation 24). On note la demande d'étudier les liaisons en transports collectif vers les gares voisines ou les Bouches du Rhône Au sujet du Maran et du Pignet voir commentaires observation N° 40-1 ci-dessus

		pour rejoindre les villes limitrophes, que pour se rendre sur le littoral, à la gare. Voir schéma illustratif des grands itinéraires cyclables dans les Documents graphiques.		
127	Anonyme	Habitant le Beausset, je suis surtout concerné par : 1er) la préservation des paysages provençaux et le calme que l'on attend en habitant hors des villes 2ème) les moyens de transport Vous nous demandez notre avis, espérons qu'il sera écouté. Comment allez vous préserver nos paysages et les finances de l'Etat (donc les nôtres) en validant la construction d'une ligne nouvelle qui défigurera nos collines, détruira ou détournera nos sources, alors que la rénovation de la ligne actuelle avec des transports de bus entre les villages et les gares seraient plus économique, plus rentable et plus rapide. Nous avons besoin de ce moyen de transport maintenant et non pas dans 30 ans. Arrêtez d'écouter le service de communication de la SNCF qui veut vendre ce projet. Oui à la mise en place de parkings de covoiturage car au vu du dossier réalisé en 2017 par la Région, le trafic ferroviaire n'augmentait que très peu, alors que la population hors des grandes villes était en augmentation. la population préfère sans doute la voiture. 3ème) Mettez en place un lycée sur la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume (en remplacement du petit collège de St Anne du Castellet) cela évitera aux élèves de se lever très tôt et aux parents de prendre la voiture pour les mener à la gare ou les trains sont très souvent annulés ou en retard. 4ème) Depuis la fermeture de Cuges aux camions, Le Beausset voit défiler des centaines de camions. Attendez vous un accident? En vous remerciant de l'attention que vous porterez à mes observations	1-Urbanisme 8-Environnement 3-Déplacement 5-Equipements	A noter la demande d'un Lycée sur la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume. Ligne Nouvelle PACA voir commentaires observation N° 11-232 Contournement du Beausset voir ci-dessus.
132	ARC en CIEL Environnement VOLPI Mylène	Agriculture / Urbanisme Préambule : Nous sommes surpris du zonage AU présenté par le SCOT, alors qu'il nous semble que celui-ci devrait indiquer des orientations générales. Par ailleurs, nous sommes pour la préservation et le développement du potentiel agricole du Beausset (et plus largement de SSB) et donc opposés à toute nouvelle artificialisation des terres (urbanisation, routes, etc) : - Nous sommes opposés à l'urbanisation future des 2 secteurs de Pignet (« Les Macelles » et « La Plaine ») indiqués en AU dans le SCOT. Elles doivent être maintenues en zone agricole.	8- Environnement 1- Urbanisme 6- Economie	On trouve dans le SCoT des réponses à une partie des suggestions faites. De cette liste on retient : le contournement du Beausset déjà évoqué par ailleurs, et le classement autant que se peut d'une partie de la zone agricole en ZAP. Pour le classement des secteurs du Maran et de Pignet voir le commentaire observation N° 40-1 LNPACA, voir commentaire observation N° 11-232

	- Nous recommandons plutôt de densifier les zones urbanisées existantes (loi SRU), et de les mettre en cohérence avec le bassin d'emploi afin de diminuer significativement les déplacements en voiture. - Nous sommes favorables à la réalisation d'un diagnostic agricole en vue de classer une grande partie de la zone agricole en ZAP comme mentionné dans le SCOT. - Plusieurs secteurs classés en zone Espace Boisé Classé ont un véritable potentiel agricole. Ceux-ci doivent pouvoir être déclassés, soit parce qu'ils se situent en zone viticole AOC (Bandol ou Côtes de Provence), soit parce qu'ils peuvent constituer une ceinture cultivée contribuant à la prévention des risques d'incendie à proximité de zones construites ou en périphérie du village. Circulation et plateau de Signes - Nous sommes opposés à l'extension de la zone de Signes : hectares non occupés etc - Pour le plateau de Signes, organiser en priorité un réseau de bus performant qui limitera le trafic. - En attendant des solutions durables en termes d'infrastructures (accès au plateau de Signes) résoudre maintenant le problème du trafic de camions traversant Le Beausset, les seuils de pollution à l'oxyde de carbone et aux particules fines étant atteint. Mettre en place des aménagements horaires, réduire les rotations... S'il n'y a pas de diminution drastique : problème de santé publique, pollution, sécurité. - Pour diminuer la place des véhicules individuels : transports collectifs performants et déplacements actifs (pistes cyclables en particulier) à développer, aménagement de zones de covoiturage à toutes les entrées de ville. - Favoriser dans et autour des constructions nouvelles ou à rénover tous les aménagements favorables aux déplacements doux (locaux à vélos, cheminements piétons et cyclables...) Energie / Eau - Réduire globalement la consommation de ces ressources - Mettre l'accent sur la rénovation énergétique des bâtiments. - Inciter à la construction écologique à bas bilan carbone pour les bâtiments privés et montrer l'exemple pour les bâtiments publics. Privilégier les bâtiments à énergie positive. - Installation de photovoltaïque sur les toits, friches industrielles, parkings. Les refuser dans les espaces naturels.	
--	--	--

		- Favoriser la gestion écologique de l'eau : récupération, protection et mobilisation de la ressource locale, inciter à économiser l'eau Déchets : - Systématiser l'installation de composteurs dans les lotissements et les habitats collectifs... - Organiser pour les particuliers la mise à disposition de broyeurs de végétaux (au niveau communal ou aggro) pour éviter les transports de déchets verts en déchèterie, ou pire dans les points d'apport volontaires, ou pire encore le brûlage. - Redonner aux artisans du bâtiment, à l'échelle de Sud Sainte Baume, l'accès aux déchetteries locales Ligne nouvelle Nous refusons le projet de Ligne Nouvelle PACA (coût, impact, inutilité) qui traverserait sur le nord du Beausset le tout nouveau PNR de la Sainte Baume et demandons des investissements massifs pour les trains du quotidien et des liaisons intermodales. Pas de gare sur le plateau de Signes bien entendu.			
200	RIBOIT Claude,	propriétaire des parcelles cadastrées AM 113, 114, 115, 116 et 117 du quartier MARAN pour une contenance totale de 15747 m2 conteste les orientations prévues dans le SCOT. >>Car la zone de MARAN est la continuité urbaine naturelle de la ville D'ailleurs, toute l'infrastructure permettant l'implantation de logements collectifs est déjà réalisée sur ce secteur car ces parcelles ne sont plus exploitées par aucun viticulteur depuis des lustres. Il n'y a aucun problème hydraulique pour ces terrains, les réseaux sont déjà présents et l'accessibilité y est grandement facilitée par le rond-point MARAN. A l'opposé, d'autres zones comme PIGNET qui sont encore vierges et ne possèdent donc aucune infrastructure sont conservées dans le SCOT pour être urbanisées, sans vraiment de détails explicatifs. Par ailleurs, il est intéressant de noter le niveau de détail qui caractérise dans le SCOT le secteur de MARAN : cône de vue, AOC, terre agricole, tout est très clairement représenté. Quels peuvent être les arguments pour privilégier des zones à risques pour la population comme PIGNET ? La commune veut nous faire croire que les viticulteurs sont demandeurs de terrains pour étendre leurs vignobles. Alors pourquoi la mairie a-t-elle décidé de faire arracher les vignes	6-Economie 1-Urbanisme		Voir commentaire Observation N° 40-1

	classées AOC au quartier de la LECQUE bien qu'elle avait classé cette zone en (2 AU) malgré la présence d'un vignoble. Revenons sur le principe de transformer MARAN en terres agricoles, car ces terres ne sont plus cultivées depuis des années. En 2012, nous avons accepté que ces terrains passent constructibles avec l'obligation de construire 50% de logements sociaux, car la collectivité nous y avait fortement incité en plébiscitant les besoins en logements collectifs aidés. Or, aujourd'hui, ce grand projet attend toujours de voir le jour et de fait, la commune du BEAUSSET ne fait qu'accumuler les retards, tout en ne respectant pas les engagements qu'elle avait pris alors. Sur l'exercice 2017-2019, elle doit comptabiliser 277 nouveaux logements sociaux, mais cela sera impossible à obtenir. Surtout après avoir invalidé les surfaces de grandes envergures ou il était prévu de construire ces logements qui doivent accueillir une importante densité de nouveaux Beaussetans. Aujourd'hui, les orientations prévues dans le SCOT vont morceler le territoire de la commune et engendrer de gros problèmes de mobilité pour tous les Beaussetans, car elles n'ont pas été pensées pour favoriser la meilleure cohérence dans l'aménagement urbain. Pour toutes les raisons évoquées précédemment, je conteste la validation du SCOT actuel. Et donc, je sollicite que la zone 1AU de MARAN reste constructible afin d'accueillir des logements adaptés qui puissent répondre de la meilleure manière aux besoins de tous les beaussetans	
	2-Logements	

159 160 165 171 175 183 78	Nadine HEYNAUD Jean Pierre BONIFAY N BARONE Franck CARAMELLO Pierre RIBOIT Hélène CANOLLE Julienne BERENGER et Hélène LAURO	La zone de Maran prévue de longue date pour recevoir des habitations (avec 50% de logements sociaux est en continuité urbaine du village. Son classement en zone agricole ne se justifie pas. Il n'y a aucun besoin de terres agricoles supplémentaires alors que, par ailleurs on arrache des vignes. Les nouvelles dispositions empêchent la commune de respecter ses obligations en matière de logements sociaux. A contrario, on observe que la zone Pignet est devenue constructible à la suite de l'achat d'une partie par un promoteur marseillais alors que le site est beaucoup moins favorable (zone humide) Le SCoT préfère miter l'espace plutôt que de réfléchir à la cohérence urbaine.	1-Urbanisme 6- Economie 8-Environnement	Voir commentaire Observation N° 40-1
241	Cabinet In Extenso Avocats Pour Denis WILLAERT Et Marie Christine WILLAERT	Le cabinet In Extenso conteste les deux orientations suivantes concernant l'urbanisme : 1- Rendre urbanisables des terrains situés au nord du chemin de Pignet. De nombreux documents identifient clairement que cette zone est soumise aux risques d'inondation dus au débordement du cours d'eau "le Gourganon". Elle est par ailleurs reconnue comme zone humide et, à ce titre doit être protégée, Enfin l'urbanisation de cette zone est incompatible avec la protection du paysage de la plaine du Beausset. 2- La limitation de l'urbanisation au Sud-Est du village s'oppose aux préconisations du code de l'urbanisme concernant l'économie d'espace. Cette zone, déjà urbanisée en partie n'a aucune chance de pouvoir être réaffectée, elle se prête en revanche parfaitement à l'extension de l'enveloppe urbaine (prévus d'ailleurs au PLU actuel).	1-Urbanisme	Les deux observations citées méritent d'être analysées par le SCoT compte tenu des risques d'inondations du cours d'eau le « Gourganon ». Concernant l'urbanisation beaucoup de décisions sont à prendre dans le cadre du PLU

OBSERVATIONS SUR LA COMMUNE DE LA GARDE

N°	Intervenant	Observations	Thèmes	Commentaires
	Mme GAIDOT	A appris suite à un appel d'agence immobilière que ses terrains (parcelles xx) ne seraient plus constructibles. Demande confirmation et si oui, s'élève contre ce classement arguant que les terrains sont en centre-ville en zone U actuellement.	1-Urbanisme	Requête du niveau PLU. Après information, les terrains sont inclus dans la trame verte. Situés au pied de la colline au centre de La Garde ils sont déjà l'objet de prescriptions particulières et toutes interventions sont soumises à l'avis des Bâtiments de France.

OBSERVATIONS SUR LA COMMUNE DE HYERES

N°	Intervenant	Observations	Thèmes	Commentaires
39	M. Frédéric BERTRAND	Dépôt d'un ensemble de remarques et suggestion concernant le milieu maritime. Note la qualité du document et insiste sur la priorité à donner à la préservation des herbiers de posidonies. Enumère un ensemble de remarques rappelées brièvement ci-dessous. -Généralisation du mouillage écologique, suppression des mouillages sauvages. -Suppression de la pêche au gangui dans la rade d'Hyères -Réservation de bouées d'amarrage sur les îles -Ne plus faire d'infrastructures portuaires mais prévoir des mouillages à l'extérieur des ports (Cavalaire) -Mettre en place des zones de protection intégrales modifiées tous les 3 ans sur les fonds rocheux afin de préserver les espèces mises en danger -Mesures de protection intégrale dans les sentiers s/marins -Améliorer la qualité du milieu marin dans les enceintes portuaires, inspection régulière des fonds -Mise en place de nurseries pour les juvéniles -Quelles solutions pour assurer un taux de rotation des navires dans les ports ? -Effectuer une réelle étude de l'impact de la pêche sur les espèces -Construction de la digue s/marine à l'Almanare, les mesures de protection de l'herbier de posidonie ne sont pas prises en compte par le cabinet ALTALIA ; risque d'étouffement de l'herbier.	8-Environnement	La question de la construction d'une digue sous-marine à l'Almanare sort du cadre du SCoT. Il y a lieu de noter toutefois que ce projet retenu par la commune en septembre 2018 est en attente de l'instruction par l'état ; s'il est accepté dans le principe, le dossier de demande d'autorisation comportera bien entendu une étude environnementale qui traitera le sujet. Les autres suggestions sont notées ; une bonne partie se retrouve dans les diverses mesures énumérées dans le volet littoral

85	M Pascal JANIER Président du CIL quartier Godillot	Favoriser le commerce de centre-ville Réaliser les centres d'activité aux Loubes et au Roubaud (emplois) Construire la ville sur la ville Développer les RER et les pistes cyclables Construire des parking relais pour covoiturage Utiliser des revêtements antibruit sur les chaussées urbaines Réduire la vitesse aux entrées de ville	1-Urbanisme 3-Déplacements 4-Commerces	M. Janier devrait trouver des réponses à la plupart de ses préoccupations dans le projet de SCoT
96	Brigitte DEL PERUGIA	Le projet de hameau nouveau à Ste Eulalie est en fait un projet golfique qui a déjà été retoqué en 2007. Les mêmes causes produisant généralement les mêmes effets (le petit barrage audessus présente toujours le même risque) . Ce projet golfique est un non-sens écologique et une réelle menace pour l'agriculture et l'urbanisation de ce secteur. Ste Eulalie est un espace naturel remarquable, le projet est situé dans une ZNIEFF de type II, c'est une zone hydrologique sensible, Le golf impacterait 55 ha de vigne AOC	8 Environnement	Concerné le PLU

192	Anonyme	le fait de maintenir les marais salants vides, aux salins d'Hyères, n'aura-t-il aucune répercussion sur le littoral, alors que la mer monte ? Le vide ne "cache" il pas la menace ? Un "coup de mer" ne risque-t-il pas d'entrer et se retirer en emportant la rive ? A quelle vitesse la mer progresse-t-elle actuellement ? Des points bas sont-ils en danger ? lesquels ?	8- Environnement	Le SCoT prend bien en compte ces phénomènes et des études sont actuellement en cours sur le Littoral HYEROIS
-----	---------	---	------------------	--

30	Evelyne CURRIER	Il faut maintenir les accès de sécurité DFCI B113 qui est une servitude et chemin du syndicat de l'EST et les accès de sécurité hors eau des Ponts Napoléoniens aux 1ers Borrels Revoir le dossier déclassement EBC qui n'est pas consultable	3-Déplacements	Cette personne attire l'attention sur la sécurité des massifs et d'une manière générale les différents critères sur les accès et pistes sont dénommées dans les PPRIF
62	Frédéric CAPOULADE	Quelques commentaires : Le sentier du littoral n'est pas indiqué sur la partie civile de l'île du levant Rapport de présentation - Partie 2/2 page 92 : La Réserve naturelle volontaire des Arbousiers a été créée en 1993. Mais ce terme ayant disparu du code de l'environnement, et la demande de classement en Réserve Naturelle Régionale n'ayant jamais été validée, elle est aujourd'hui la Réserve Naturelle des Arbousiers sans aucun classement. Sur le schéma illustratif de l'accueil du développement futur, il n'y a pas d'espace urbanisé au Levant à part ceux notés côté militaire ! Surprenant, car le lotissement d'Héliopolis a été créé en 1932, comprend près de 240 maisons, avec une mairie-annexe, une agence postale communale, bref un espace urbanisé ! CHAPITRE INDIVIDUALISE VALANT SCHEMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER A6 Liste des Plages Un oubli pour l'île du Levant : la plage des Grottes...Pourquoi ! C'est la seule aujourd'hui à être fréquentée par des milliers de civils Pas d'aléas d'instabilité des falaises côtières sur la partie civile du Levant ! Pourtant des chutes de rochers sont constatés de temps à autres... RAPPORT DU CHAPITRE INDIVIDUALISÉ PAGE 49 : La partie civile de l'île du Levant est là aussi ignorée. Pourtant, c'est un site renommée internationale avec aujourd'hui le domaine naturaliste d'Héliopolis créé en 1932 (Centra Mondial du Tourisme) par les Docteurs Gaston et André Durville.	8-Environnement	Les observations relèvent principalement du PLU Toutefois la commission attirera l'attention du SCOT sur les autres indications telles que : les zones urbanisées (lotissement d'Héliopolis) ,les aléas d'instabilités ,la plage des grottes

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DU CASTELLET

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
70 79 80	Jessica AUDIGIER Anonyme Samuel MITAINE	Après étude des documents du SCOT 2, je souhaiterais attirer votre attention sur une zone située chemin des Faremberts au Brûlat sur la commune du Castellet (cf pièce jointe, extrait du schéma illustratif de l'accueil du développement futur de l'aire du SCOT Méditerranée.) Cette zone est classée « espace urbanisable » par le nouveau SCOT. En effet, cette ancienne zone agricole a été reclassée constructible lors d'une modification de PLU du Castellet en 2009 afin d'y ériger un ensemble immobilier d'envergure dans un contexte de carence de la commune en logements sociaux. Or le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (arrêté préfectoral du 22 décembre 2017) dont les dispositions sont opposables, identifie la zone du Grand Vallat et de ses principaux affluents comme une zone à risque. La zone concernée y figure en tant que zone dans laquelle le risque d'inondation doit être intégré. Un risque de crue centennale est identifié sur la carte de l'atlas IPSEAU des zones inondables de Décembre 2008 ; la carte représentant ce risque est toujours jointe en annexe 7 de l'actuel Plan de Prévention des risques naturels d'inondation. Le chemin des Faremberts longe le Grand Vallat tout le long de la vallée du silence. Une urbanisation de cette zone présente dès lors des risques. De fait, la vallée du Silence se situe en point bas d'un vallon (altitude 107m) : son versant Sud est constitué de la colline boisée du Castellet (point haut altitude 260 m), son versant Nord est constitué d'un bassin versant (avec crête à 218m) qui présente une pente importante (12,5%), son versant Est est constitué par la colline du Pié Redon (altitude 195m). Cette configuration favorise le ruissellement sur les pentes, amplifie le risque de crue du Grand Vallat lors d'épisodes de pluies intenses. Ce phénomène serait renforcé en cas d'urbanisation de la zone du fait de son imperméabilisation. D'autre part le lit du Grand Vallat en entrée de la vallée du Silence au Brûlat est bordé par un immense mur de terre instable (zone de glissement de terrain identifiée dans le PLU par des croisillons). Des pans entiers de ce mur sont susceptibles de s'affaisser dans le lit du Grand Vallat et d'amplifier une inondation. Enfin, un lotissement de 18 maisons et 11 logements sociaux est	1-Urbanisme	On note dans cette requête deux considérations. D'une part le refus d'urbanisation au début du chemin des Faremberts dans une petite zone classée en espace urbanisable et d'autre part, la préservation de l'environnement de qualité de la Vallée du silence qui commence au début du chemin des Faremberts. Sauf erreur, il n'y a pas de zones classées urbanisables le long de la Vallée du Silence qui apparaîtrait préservée. Pour la constructibilité l'annulation par le TA du permis concernant le projet immobilier « Les Sarments » donne satisfaction pour l'essentiel aux intervenants. Les autres points qui pourraient être éventuellement soulevés relève à notre avis du PLU.

deja en train de voir le jour juste au-dessus de cette zone. Le

lotissement « Les Jardins du Brûlat » situé au chemin de la Massoque a déjà provoqué des dégâts (inondations et coulées de boue) dans des propriétés situées en aval, du seul fait de l'imperméabilisation des voies d'accès.

Ainsi, comme stipulé dans le SCOT 2 « il est préconisé d'éviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant le développement urbain en dehors des zones à risque ».

L'intérêt paysager de la jolie Vallée du Silence, lieu de promenade et de loisirs pour de nombreux randonneurs et cyclistes est à prendre en considération. D'ailleurs, ce lieu figure dans les brochures touristiques des offices de tourisme de nos villages et de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume ainsi que dans celles de nombreux clubs de randonnées pédestres et cyclistes où il est qualifié ainsi « l'ambiance est à la sérénité et le décor bucolique à souhait ». D'autre part, une faune très riche habite ce lieu, où se font entendre chaque jour de l'année en particulier diverses variétés d'oiseaux.

Cette zone entre désormais dans le périmètre du Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume et mérite donc d'être préservée et sanctuarisée.

La lecture détaillée de la charte du PNR de la Sainte-Baume permet de relever que, dans le cadre du respect des paysages, les cônes de vue dont celui de la RD26 du Brûlat vers la Sainte Baume doivent être respectés. Or, ce cône surplombe la zone concernée. Défigurer l'entrée de la vallée du silence irait donc à l'encontre de cette disposition ainsi que de celle préconisant une attention particulière à la requalification des entrées de hameaux dont celui du Brûlat du Castellet.

La décision du Tribunal Administratif de Toulon du 14 février 2019 annulant les permis de construire initial et modificatif d'un vaste projet immobilier, le « Domaine des Sarments » sur cette zone, conforte ma volonté de voir préservée l'entrée de la Vallée du Silence qui est notre bien à tous.

Fort de ces arguments, il me semble indispensable de préserver cette zone sur le plan environnemental, de le spécifier dans les différents listages figurant dans le SCOT de façon à ce que cette zone puisse redevenir agricole et être exclue des zones urbanisables dans le PLU à venir.

31	Anonyme	Tout ce bétonnage au Castellet est une honte. Bientôt ce petit village sera une cité dortoir !!!! On nous parle de déficit de logements sociaux, mais si la bergerie est à priori classée dans cette catégorie !!!! Et la plus de déficit !!! Arrêtons ce bétonnage à outrance ! la mairie semble rester sourde !!! Ou alors l'équipe Y trouve son compte... ? (€€€)	1-Urbanisme	Pas de commentaire
71	Audigier RAPHAËL	Halte au béton dans notre village (le Castellet) des projets comme le domaine des sarments (sic) au Brulat détruit notre paysage au sein du PNR sainte Baume on détruit des espaces agricoles et naturels pour couler tous jours plus de béton	1-Urbanisme	Même commentaire que la 70 Audigier Jessica
198	Anonyme	Sur la commune du Castellet on peut se demander à qui profite le crime. La brigade financière et le procureur de la République devrait se pencher sur le sujet	HS	Pas de commentaire

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE CARQUEIRANNE

N°	Intervenant	Observations	Thèmes	Commentaires
36-1	Collectif du Vallon	Demande que le secteur du Vallon n'appartienne pas à la Trame « jaune » arguant du fait que celui-ci est très urbanisé et ne possède pas de ce fait de potentialités agricoles.	1-Urbanisme	Requête concernant le PLU. Le SCoT fixe les secteurs appartenant aux trames jaunes, vertes ou bleues mais il appartient aux documents d'urbanisme locaux d'en préciser les limites. La partie construite du secteur devrait logiquement en être sortie.
213	José MINETO			
214	Yves GAETTI			
215	Sylvie TUAL			
36-2	Note du Maire	Le maire s'adresse au président du Syndicat Mixte du ScoT pour demander la correction d'une erreur graphique dans les documents du SCoT.		
36-3	M. MINETO José	Demande la constructibilité sur le secteur du Vallon	1- Urbanisme	Voir 36-1
36-4	M.POMMEL Gilbert	Demande la possibilité de construire au moins un logement sur les petites parcelles situées dans la trame jaune qui du fait de leur taille n'ont aucun avenir agricole	1- Urbanisme	Requête PLU. Réponse favorable peu probable (conformité avec la réglementation)
36-5	M. Michel MAE	Même demande que OBS N°1	1- Urbanisme	Voir 36-1

32 33 206	Collectif des Riverains du Vallon Sylvie LEONE	Le collectif des riverains du Vallon de Carqueiranne note que le Scot prévoit d'inclure le vallon dans le réseau jaune alors qu'il était classé en zone U depuis 1993. Ce vallon, limitrophe de Hyères, est situé au nord de la ville, il était prévu d'y bâtir une zone pavillonnaire. Cette zone, déjà construite en partie n'a plus aucune vocation agricole. Les propriétaires se sentent lésés et demandent l'intégration du vallon dans l'enveloppe urbaine de Carqueiranne par lettre du 16 novembre 2018 adressée au président du SCoT. Celui-ci a répondu par courrier du 04 février 2019 en avançant les arguments suivants : - Ce secteur n'a pas été urbanisable dans le SCoT de 2009 - Il s'agit d'un secteur d'habitat diffus - Le zonage n'était plus applicable depuis la loi du 03 janvier 86 (loi littoral) Enfin, dans une lettre du 10 mai 2019 le collectif réfute, point par point les arguments du président du SCoT et confirme sa demande de maintien du secteur du vallon en zone U.	1- Urbanisme	Cette requête se fonde principalement sur le caractère urbanisé du secteur et l'absence de potentiel agricole. Le commissaire enquêteur qui a vu le terrain le confirme. Si la densité de constructions n'est pas très grande, elle ne permet pas l'exploitation agricole des parcelles libres du fait de leur taille et de leur imbrication au milieu des habitations (rentabilité et difficultés de cohabitation). Ce secteur devrait être dans l'enveloppe urbaine ou au moins être classé au Scot de façon à permettre au PLU un classement conforme à la réalité du terrain.
86	Magalie BARTHELEMY	Mme Barthélémy considère qu'elle est spoliée par le changement de zonage du quartier du Vallon de Carqueiranne malgré les assurances formulées par des élus. Le secteur est classé en zone agricole alors qu'il a été équipé depuis 25 ans et qu'il ne présente aucun intérêt pour l'agriculture. Elle demande que le Vallon soit inclus dans l'enveloppe urbaine de Carqueiranne.	1- Urbanisme	Voir commentaires Observation 36-1
102	M. René BLANC	Propriétaire, quartier du Vallon sur la commune de Carqueiranne. Demande le maintien en U de ce secteur. Indique pour motiver sa requête un nombre de raisons identiques à celles données par le collectif du vallon et d'autres propriétaires qui se sont manifestés : densité de construction, parcelles morcelées, secteur urbanisé (voirie élargie, assainissement opérationnel, desserte de bus scolaire et minibus, pluvial dégagé) Liste des documents officiels dont il dispose : « : plan de bornage pour la cession de terrain d'élargissement de la voirie (mars 1987), convocation en mairie pour réaliser la protection des puits de forages communaux (réseaux d'assainissement) (août 1987), projet de révision du P.O.S. signé du maire B. HOULLIOT (septembre 1987), factures justifiant la viabilité de mon terrain (branchement assainissement 160 mm, branchement en eau 20 mm et installation compteur 15 mm). ».	1- Urbanisme	Voir commentaires Observation 36-1

124	Anonyme. Déposé le 12/06	S'élève contre le classement agricole du secteur du Vallon à Carqueiranne. Rejoint le collectif du Vallon et indique que si le secteur n'est pas inclus dans l'enveloppe urbaine comme le demande le collectif, il y aurait lieu, à minima, de prendre en compte la nouvelle notion « de secteurs déjà urbanisés autres que les agglomérations et villages » introduite par la loi ELAN. Ces secteurs devant être identifiés par le SCoT.	1-Urbanisme	Voir commentaire en 36-1
125	M. René JULIEN	Observation identique en substance à la précédente (Obs 124). Insiste plus fermement sur un classement prioritairement en enveloppe urbaine.	1-Urbanisme	Voir commentaires en 36-1
142	Sylvie LEONE	Propriétaire de parcelles situées au 1070, route du Vallon à Carqueiranne, parcelles numéros AC 28 – AC 29- AC30. Demande la constructibilité et cite une parcelle voisine où une construction vient d'être réalisée. Rappelle que le Vallon. Est équipé de tous les réseaux publics.	1-Urbanisme	Voir commentaires Observation 36-1

OBSERVATIONS SUR LA COMMUNE DU LAVANDOU

N°	Intervenant	Observations	Thèmes	Commentaires
42	M. John RAMMELOO	Propriétaire d'un terrain dans l'Agglomération du Lavandou fait remarquer le manque de plages horaires 4 demies journées par semaine pour consulter le dossier et se rendra à Bornes pour prendre connaissance du projet de SCoT		En Fonction de ses disponibilités cet administré est bien venu lors des demies journées d'ouverture de la mairie et il a toutes les possibilités de consulter le dossier sur le site Internet.
249	Avocat GLEIZE	Observations présentées pour le compte de M.et Mme John Rammeloo, et M.et Mme Kojder. Ces derniers propriétaires de terrains au quartier de La Fossette au Lavandou, ne conteste en rien le DOO en sa pièce écrite, mais la cartographie qui établit au droit de la pointe de La Fossette un espace naturel continu partant du rivage vers l'intérieur alors que le secteur est urbanisé depuis les années 30. La cartographie fait apparaître une coupure d'urbanisation qui est inexistante. « L'urbanisation littorale qui court ici en continu, rappelée par le DOO doit être reprise et ne saurait être couverte par ses pixels verts, incohérents avec la réalité des lieux..., »	1 Urbanisme	A priori cette question relève du PLU Concernant la cartographie jointe au SCoT elle se doit d'être reportée dans les PLU avec la précision qui s'impose avec le terrain Même si depuis le 1 janvier 2016 les collectivités ont été invitées à fournir leurs documents au format standard CNIG c'est seulement à partir du 1 janvier 2020 que les documents d'urbanisme devront être publiés sur portail national d'urbanisme

OBSERVATIONS SUR LA COMMUNE DU PRADET

N°	Intervenant	Observations	Thèmes	Commentaires
73	Anonyme	Envoi pages registre papier ; Aucune observation		
41	Mairie du Pradet	Envoi pages registre papier ; Aucune observation		
204	Christine WATEL CIL La Grenouille	L'intervenante émet une liste de critiques et de questions. Notamment : La croissance est subie, les conséquences n'en sont pas évaluées sur. - la protection des espaces - la fréquentation des espaces par le public et des équipements qui lui sont liés - les réseaux indispensables - l'assainissement - l'eau potable - la consommation d'espace - la circulation... On ne dit pas comment préserver les espaces naturels, forestiers et agricoles. Pourquoi ne pas réhabiliter le stock de logements vides dans l'agglomération (6 200 selon le SCoT) plutôt que faire du neuf et grignoter des espaces naturels ? Les villes n'ont pas atteint le quota de logements sociaux défini par la loi SRU ; elles n'ont pas la capacité, ni le foncier pour l'atteindre. Selon le SCoT on doit bétonner pour un objectif inatteignable. Il n'est pas dit comment faciliter la difficile accession au logement pour les jeunes travailleurs. L'objectif de créer 12000 emplois paraît difficile à atteindre. L'expansion du plateau de Signes y suffira-t-elle ? Vu la situation de l'agriculture, la consommation de 120ha est trop importante. Le SCoT devrait préconiser zéro consommation d'espaces agricoles ; Les ZAP ne sont ni notifiées ni listées. En ce qui concerne les transports aucune enquête récente relative aux nombres de véhicules qui empruntent les routes ville par ville. Sur quelles bases peut on dire que les comportements évoluent ? Dans certaines villes de France les transports en commun sont gratuits et des parkings de déstassement sont réalisés en entrée de ville. Cela n'est pas préconisé dans le SCoT-PM. Il manque trop de vraies pistes cyclables (autres que de simples bandes de roulement colorées en vert, sans aucune sûreté ni sécurité) en particulier sur les axes Nord-Sud. Les transports en communs ne sont pas performants.	8 Environnement	Liste de critiques et de doutes sur l'obtention des résultats escomptés. Les observations ne manquent pas d'intérêt, mais le compromis est malheureusement toujours à faire entre ce qu'on souhaite et ce qui est économiquement réalisable.

	En matière de déplacement le SCoT-PM 1 semblait plus adapté. Abandon du tramway par exemple plébiscité par 63 % de la population (sondage 2013). Moyen de transport efficace, moderne, non polluant, rapide, confortable, silencieux, agréable à prendre avec des voies dédiées. Les documents graphiques du SCoT ne sont pas suffisamment détaillés ville par ville notamment pour les ZNIEFF et Les Zones Humides. En ce qui concerne Le Pradet et en particulier la zone de La Grenouille les cartes sont à refaire en prenant en compte les conclusions de la cour d'appel de Marseille reclassant le secteur en NC et NA.	
--	---	--

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE LA VALETTE

N°	Intervenant	Observations	Thèmes	Commentaires
43	M. Jean-François GUYETAND	Signale son ^passage ; pense revenir.		
83	J.F. GUYETAND Président du Collectif tramway	Le président du collectif tramway note que la réalisation d'un TCSP, prévue au SCoT de 2009 n'existe plus dans le présent projet. Cette modification importante aurait dû être justifiée comme il est indiqué à l'article R141-4 du code de l'urbanisme, De façon plus générale, le problème des déplacements est traité de façon superficielle. La cohérence n'apparaît pas entre urbanisation et desserte par transport collectifs. De nombreuses zones urbaines ne sont pas desservies, enfin le SCoT semble se satisfaire d'une aggravation des émissions de gaz à effet de serre. Il joint également à son propos une lettre du 6 juillet 2018 dans laquelle il regrette d'être « sorti désabusé » d'une réunion des ateliers de concertation du SCoT au cours de laquelle les arguments du collectif n'ont pas été pris en considération.	3-Déplacements 8 Environnement	Cette observation est parfaitement justifiée, le libellé exact de l'article R141-4 est le suivant : <i>En cas de révision, de modification, ou de mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.</i> La commission d'enquête note en effet que l'abandon du TCSP n'a pas été justifié. Concernant l'aggravation des gaz à effet de serre, la commission note que malgré les bonnes intentions affichées, le modèle mathématique utilisé (annoncé comme peu fiable il est vrai !) prévoit un doublement des émissions dues aux déplacements (page 43du rapport de présentation 2/2)

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE LA FARLÈDE

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
84	Anonyme	Mme X pose des questions sur l'efficacité du SCoT dans les domaines suivants : - Bâtir la "ville sur la ville" plutôt qu'en conquérant des espaces naturels ou agricoles - La qualité de l'air - Le réseau bleu - Le TCSP	8-Environnement	Cette personne n'a pas souhaité donner son identité mais a prévu d'intervenir sur le registre dématérialisé. Cette intervention éventuelle n'a pas été identifiée. Mme X pose des questions qui semblent indiquer qu'elle a des doutes sur l'efficacité du SCoT dans les domaines suivants : - Bâtir la "ville sur la ville" plutôt qu'en conquérant des espaces naturels ou agricoles - La qualité de l'air - Le réseau bleu Elle note également le manque d'arguments pour justifier l'abandon du TCSP Sur les trois premières questions, la commission d'enquête pense que les orientations du SCoT vont dans le sens favorable, auront-elles les résultats escomptés, seul l'avenir le dira

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE LA LONDE

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
72	Mairie de La Londe	Envoi pages registre papier ; Aucune observations		

89 151	Domaine de Valcros	M Guitaut a remis un courrier avec des remarques à prendre en compte dans le projet du SCoT, sur : - Le site de Valcros pour indiquer les possibilités de développement économique d'intérêt intercommunal. - Des corrections à apporter sur un zonage du PPRIF pour la construction d'un hôtel en lieu et place d'un bâtiment existant de 6000 m2 de plancher. - L'extension du Golf actuel et ses annexes - Le projet d'une centrale photovoltaïque qui est à conserver	1-Urbanisme	Ces observations relèvent des règles édictées au PLU
101	SCI GINOUVIERS VILLAGE	Elle attire l'attention du SCoT sur le projet de restructuration du village vacances et de camping de Ginouviers Le Scot Prévoit bien un Hameau intégré pour prendre en compte ce projet mais la nouvelle loi (ELAN) remettra -t-elle en cause ce concept. Quelle stratégie le SCoT compte -t-il mettre en œuvre pour maintenir ce projet ?	1-Urbanisme	Le SCoT qui devrait être approuvé sera un SCoT avant la loi ELAN et ce dernier devra être révisé immédiatement pour intégrer cette loi
De 114 à 120	Mairie service urbanisme	Transmission des pages du registre datées et sans observations		

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE BORMES LES MIMOSAS

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
100	Le Cercle des Amis du Village de Bormes	Nos observations porteront principalement sur l'enveloppe urbaine du SCoT2 dans notre commune de Bormes les Mimosas et dans l'Intercommunalité MPM La principale observation porte sur le déclassement du camp du domaine que le SCoT 2 qui n'est plus identifié dans les espaces littoraux sensibles. Concernant la loi ELAN il s'inquiète sur l'urbanisation du quartier du GINGET qui deviendrait la centralité principale de la commune alors que le secteur a fait l'objet d'une annulation au TA et que la DDTM confirme son opposition à la mise en valeur de ce quartier	1-Urbanisme	Concernant le déclassement du camp du domaine la question est posée au SCoT pour en connaître les raisons et la réponse sera appréciée par la commission au vue de la réponse apportée dans le rapport de synthèse Concernant la loi ELAN le SCoT arrêté en octobre 2018 et qui pourrait être approuvé sera un SCoT avant la loi ELAN et devra être immédiatement révisé pour prendre en compte cette nouvelle loi de Novembre 2018
104	Mme HIDREAU	Souhaite que la ville de La Londe signe la charte de développement durable pour le respect de l'environnement du Parc National de Port Cros Faciliter la création de zones agricoles et d'EBC	8- Urbanisme 8- Environnement	Concernant : - la chartre elle relève d'un accord de la collectivité et ne peut être une obligation inscrite au SCoT

	Concernant les déplacements de : -Renforcer les gares TER -D'augmenter les pistes cyclables Sur La Londe d'aménager l'Usines Des Borrettes et d'améliorer les axes routiers et de retravailler les Ronds points et certains sens de circulation	- Les déplacements en mode doux (les pistes cyclables) la commission insistera sur une meilleure liaison entre les grands axes déjà répertoriés dans le SCoT . - Le renforcement du RER toulonnais la commission est très favorable à la création des pôles multimodaux en lieu et place de certaine gare sur les territoires nécessaires pour désengorger les grands axes routiers Sur les aménagements routiers tels que les RP ils sont souvent notés en ER au PLU et sur les sens de circulation c'est du ressort des collectivités	
143 Les Amis du Village de Bornes	Nos observations concernent l'adaptation des directives Européennes (DIRECTIVE (UE) 2018/2001 DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL du 11 décembre 2018), de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), des objectifs chiffrés du volet de production énergétique renouvelable du SRADDET et du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) dans le projet de révision du SCoT2. Le projet de révision du SCoT2 affiche un objectif global de développement Durable insuffisant en ne demandant pas aux élus de se donner les moyens de préserver le territoire pour les besoins des générations futures. 1) Dans l'état initial de l'environnement, le SCoT2 évoque l'énergie dans sa forme d'approvisionnement sans préciser le volet consommation. 2) Les sites de production d'énergie ne sont pas localisés et la quantité d'énergie fournie n'est précisée. 3) Aucune étude spécifique n'a été réalisée à l'échelle locale ou régionale. 4) Si les consommations d'énergie sont le plus souvent extrapolées à partir de données provenant de statistiques non actualisées. 5) Les consommations ne sont détaillées par type d'énergie et/ou par secteur d'activité et portent principalement sur le territoire de l'agglomération principale. 6) SCoT2 consacre au photovoltaïque (PV) une place relativement faible face aux enjeux d'urbanisations et de développement du territoire couvert par le SCoT PM. PADD L'analyse du PADD, de la justification des choix retenus pour établir et le document d'orientation	8- Environnement Les observations émises sont dans le sens du développement durable. La commission demande au SCoT d'être plus directif sur ce point.	

		montré que les enjeux énergétiques et climatiques n'impactent pas les stratégies du SCoT2. Les choix en termes d'accueil et d'implantation de population, de logements, d'activités, d'équipements... ne s'appuient pas sur une évaluation au regard des besoins en énergie générés et des émissions de gaz à effet de serre liées. PROPOSITIONS Le SCoT 2 aurait doit viser à favoriser et à promouvoir l'implantation des équipements de production d'énergies renouvelables. Le SCoT 2 doit demander aux communes d'intégrer en amont des opérations d'aménagement, l'étude du recours à des énergies renouvelables et de ne pas faire obstacle dans les PLU à l'implantation de dispositifs de production d'énergies renouvelables, voire de la permettre et de la faciliter. Cercle des Amis du Village de Bormes 7 Rue du Logis F-83230 Bormes Concernant le solaire thermique / photovoltaïque, Le SCoT 2 ne contient pas de préconisations générales, qui permettraient aux communes de favoriser ce type d'installations dans leurs documents d'urbanisme : règles d'implantation, d'orientation, de façade... Les prescriptions du SCoT2 en étant applicables directement auraient des implications plus efficaces que les recommandations et incitations qui ont davantage besoin d'être soutenues lors de la mise en oeuvre du SCoT.			
191	Anonyme	Suite à mes réserves sur la commune de Bormes Les Mimosas je joins des cartes du Scot pour visualiser la situation de la plaine de Bormes avec quelques photos dont une de l'état du bassin de rétention. Défavorable à l'extension de l'urbanisation dans la plaine de la zone du GINGET	1-Urbanisme	Du ressort du PLU	
189	Hélène TEISSEIRE	Emet des réserves sur l'orientation des prévisions de l'occupation future des espaces sur la commune de Bormes les mimosas et en particulier sur le Camp du Domaine qui est une entité composée en majeure partie d'une propriété à activité touristique forte avec des emplacements bordant directement le rivage! Où est le regard des protections du milieu littoral et marin. Et tout cela très éloigné des activités humaines et tout contre les massifs du Cap Benat et Gaou Benat !! Massifs "constituant une unité de fonctionnement écologique, support d'une richesse reconnue" d'après le dossier. Sans zones de protection écologique, l'espace est occupé par l'activité à 100% au profit uniquement privé. La Plaine de Bormes est urbanisable mais non comprise dans le bourg-centre de Bormes !! Pourtant tous les directives préconisées dans ce dossier de SCOT sont intégrables dans la Plaine de Bormes : centralité du site par rapport d'ensemble de l'agglomération centre ville qui devrait	1-Urbanisme	Du ressort du PLU	

	se situé au PIN LA GARE où sur 15 ans des permis pour 460 logements ont été délivrés , limitation des trajets avec les équipements éparpillés, aménagement pertinent à créer pour éviter la coupure des activités par la RD 559. continuité d'urbanisation car entourée de zones U étant elle-même zonée en U au POS de 1987!! et recevant et supportant tous les VRD des zones urbanisées voisines. Cette situation très connue des autorités compétentes n'a jamais été prise en compte ce qui amène à une dégradation volontaire des terrains en friche où le risque sanitaire est à son maximum ainsi que les risques d'inondation et d'incendie aussi importants. Tout cela maintes fois dénoncées depuis 25 ans mais ignoré. Le Tribunal de Marseille en 2014 a rendu son jugement sur GINGET: ne répond pas aux articles L146-4 et II de l'article L146-4 du code de l'urbanisme. Le même jugement ne considère pas La Plaine comme un espace proche du rivage. JE POSE LA QUESTION: OU SE SITUE LE CENTRE DE L'AGGLOMERATION DE BORMES?	
--	---	--

238	Jean Jacques GLEIZE Avocat Pour L'Association syndicale des Propriétaires du Cap Bénat (ASPCB)	Mtre Gleize rappelle l'historique de l'urbanisation de la partie Est du Cap Bénat, il indique que les lotissements de cette zone constituent des unités urbaines indivisibles en prolongement de celles de l'agglomération de Bormes. Il rappelle également que des tentatives d'une association locale de déclasser certaines zones U ont échoué à la suite de l'arrêt de la cour administrative de Marseille du 31 juillet 2014. Il note également que le SCoT précédait entièrement cette situation historique. Il s'élève donc contre le schéma illustratif du réseau vert, bleu et jaune qui figure dans le fascicule "document graphique" du dossier. Celui fait apparaître en effet des taches vertes, dispersées au milieu du gris de la zone urbaine de Bénat. Il demande de rétablir l'unicité de la zone pour tenir compte de l'histoire et des décisions de la justice administrative.	1 Urbanisme	Du ressort du PLU
-----	--	--	------------------------	--------------------------

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE SIGNES

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
129	Anonyme	JE M'INDIGNE DE CE PROJET EN TANT QUE NATIVE DE SIGNES, Y RÉSIDANT ET M'Y RESSOURÇANT	8 Environnement	Voir commentaires observation 219

JE M'INSCRS EN FAUX CONTRE LA REALISATION DE CES TRAVAUX, DE CET AGGRANDISSEMENT ABSURDE GROTESQUE VANITEUX			
	Dans un monde à 3000 à l'heure, pourquoi s'en aller détruire les havres de paix, où le vivre ensemble a encore du sens, où la beauté de la vie se trouve une place ?! Je dis NON NON NON ET NON Ne touchez pas à notre village Allez construire vos lotissements ailleurs Ne détruisez rien de cette terre qui est la nôtre. J en appelle à votre bon sens, à votre intelligence de coeur et d'esprit... Au XXIème siècle il serait temps de grandir et de sortir de cette course à la croissance qui épuise notre société et notre planète. NON NON NON NE TOUCHEZ PAS À SIGNES !!!!!		
193			
197	AKNINE Sarah et Anonymes	Nous ne voulons pas de tout ça ! STOP AU MASSACRE DE NOTRE Commune ! je suis opposée à une urbanisation incessante de notre village. Il faut protéger la biodiversité qui s'y trouve et cesser de vouloir construire à tout prix. Des enjeux plus importants doivent être observés actuellement (comme l'enclavement que nous subissons suite à la suppression totale des moyens de transports).Il faut laisser au village de Signes son authenticité, et cela commence avec le fait de s'abstenir de vouloir urbaniser à tout va.	8 Environnement
212			Voir commentaires observation 219
194	Anonyme		
220	CARRIER (218-1)		
224	REYNARD (218-2)		
218	Christèle LAURENT (194)	Sur la commune de Signes, ce projet est juste une destruction de terrain et ce pour faire des constructions Les constructions prévus ne sont pas logiques. Elles détruisent le milieu de vie d'animaux ne prend pas en considération les désagréments du terrain (inondable)Et n'apporte aucun bénéfice a la commune sauf la destruction de la nature et de la vie au détriment du béton.	1-Urbanisme
216	Angèle VERDUYN (217-1)		
217	VERDUYN Hélène (217-2)		
222	VERDUYN Sarah et		
	GIRARD Bruno (217-3)		
	LASSIGNARDEE Florence (217-4)		
	AJMAR Andréa (217-5)		
	DONTEY Christine (217-6)		
	GIORDANO Jean François (217-7)		
	HUBERT Josette (222)		

154	Nathalie GUILLEMOZ	Trois zones urbanisables posent problème: -L'extension de la zone d'activité du plateau de Signes en plein cœur du PNR ne respecte pas les corridors écologiques - L'extension du village est "hors de proportion" - La zone d'activité près de la source Beaupré ne respecte pas les zones inondables ou humides et dégrade le milieu aquatique du Gapeau Conclusion : Destruction de l'identité d'un village emblématique au cœur du PNR.	1-Urbanisme 8 Environnement	Voir commentaires observation 219
155	Mathilde LABOUREAU	Signes était connu comme le "poumon du Var", depuis quelques temps, on en parle comme la "poubelle du Var" : Champs photovoltaïque, centrale à goudron, nouveau pôle d'activité ... Souhaitez-vous que Signes deviennent une vaste banlieue de Marseille ?	8- Environnement	Voir commentaires observation 219
157	Anonyme	J'ai quitté Paris pour venir vivre à Signes une vie agréable et paisible Non, non, non à tous ces projets, je les refuse tous!	8- Environnement	Voir commentaires observation 219
164 172 173	Anonymes Et Serge LECERF	Habitants de Signes, nous souhaitons conserver une vie paisible Tous ces projets (par exemple la zone de Beaupré) ne sont pas bienvenus pour le bien être des Signois.	8-Environnement	Voir commentaires observation 219
167	Sébastien VEGNI	J'ai quitté Aubagne, trop urbanisé pour un village tranquille. Je suis extrêmement opposé à ce programme d'urbanisation intense Il y a de plus en plus de nuisance. Ça suffit ! Laissez notre village comme il est, c'est un des plus beaux de Provence	8 Environnement	Voir commentaires observation 219

176	Isabelle TOULET	Absolument défavorable au projet qui touche directement l'identité visuelle du beau village de Signes. Projet incohérent vis à vis des zones inondables et du développement des espèces locales.	8 Environnement	Voir commentaires observation 219
-----	-----------------	--	-----------------	-----------------------------------

177	Filipe DA COSTA	Compte tenu du caractère rural de la commune de Signes accroître exagérément la démographie n'est ni pertinent ni souhaitable	1 - Urbanisme	Voir commentaires observation 219
-----	-----------------	---	---------------	-----------------------------------

178	Jean-Marc MENICHINI	Ce projet est une aberration qui va défigurer le village, accroître sa population de manière exponentielle, engendrer des constructions dans des zones inondables. Signes va y perdre son identité séculaire...ce projet doit être revu...le maire ne l'a jamais évoqué en conseil municipal...je suis tout à fait contre et cela devrait faire l'objet d'un référendum d'initiative citoyenne.	8 Environnement	Voir commentaires observation 219
-----	------------------------	---	-----------------	-----------------------------------

179	Anonyme	Le village de Signes est déjà parcouru par de nombreux camions. Si on agrandit les alentours de la source Beaupré ils vont traverser le village dans les deux sens en passant entre les écoles. Notre village, qui fait partie du PNR, a assez souffert comme	3-Déplacement 8 Environnement	Voir commentaires observation 219
185				
186				

181	Corinne HIROUX	Je ne comprends pas comment l'on peut envisager des projets comme cela. Signes est un village où il fait bon y vivre, nature traditions font vivre ce village. Les habitants n'ont besoin de rien d'autre. La carrière déjà à meurtrie notre belle nature ... il faut arrêter ! !!!	8 Environnement	Voir commentaires observation 219
-----	----------------	---	-----------------	-----------------------------------

236	Laetitia BRISSY	Le SCoT propose l'implantation de 3 zones d'urbanisation importantes à Signes. Celle du plateau de Signes située au cœur du PARC NATIONAL REGIONAL ne respecte pas les corridors écologiques, garants de la biodiversité de notre région Sud Sainte Baume, La deuxième zone d'urbanisation, extension du village, se situe en zone Agricole Naturelle. Cette expansion n'est pas en accord avec l'infrastructure routière actuelle et ne pourra qu'accroître les difficultés de circulation Voulez-vous VRAIMENT d'un village dortoir ?	1 -Urbanisme	Voir commentaires observation 219
-----	-----------------	--	--------------	-----------------------------------

239	Audrey RUPERTI		8 Environnement	Voir commentaires observation 219
-----	----------------	--	-----------------	-----------------------------------

		Je suis contre ce projet ! Nous choisissons de vivre a Signes pour élever nos enfants a la campagne sans la pollution et de leur apprendre les valeurs de la terre		
240	Anonyme	Nous avons la chance d'avoir un village authentique, un paradis pour les amoureux de la nature, des randonneurs et même pour les chasseurs. C'est un crime de laisser défigurer notre petit bijou pour que certains s'en mettent plein les poches. Que fait le maire pour empêcher cela, lui qui disait refuser que le village soit trop important pour justement garder le charme et la qualité de vie qui existe encore à Signes ?	8 Environnement	Voir commentaires observation 219
245	Laurence FENZI	Dénonce l'implantation de 3 zones d'urbanisation importantes à Signes et considère que cela ne respecte pas le code de l'urbanisme. La première implantation (Zone d'activité circuit Paul Ricard et son extension) ne respecte pas les corridors écologiques ; la zone est déjà dénaturée par une carrière et une usine d'enrobés. La construction de logements supplémentaires dans un nouvel espace, actuellement Zone Agricole et Zone Naturelle n'est pas en accord avec l'infrastructure routière, en plus de dénaturer le décor et l'identité provençale du village. On ne peut que constater un trafic routier de plus en plus important et accidentogène (Camions des 2 Carrières signoises plus voitures) sur une infrastructure déjà saturée. « Le village a une âme et il serait dommage qu'il devienne un village perdant ses racines en se transformant en dortoir Signes, village provençal, Marcel Pagnol ne reconnaîtrait plus ses si chères collines Il faut que Signes reste un village pittoresque et non un village cité avec ses us et coutumes et où il fait bon vivre »		Voir commentaires observation 219

202	Anonyme	Nous ne voulons pas encore de ce projet sur notre commune de Signes qui va encore détruire la nature!	8 Environnement	Voir commentaires observation 219
203	Sébastien GONBERT	Le village déjà trop urbanisé à mon gout	8 Environnement	Voir commentaires observation 219
205	Hélène VERDUYN	Les rumeurs les plus alarmantes courent au sujet des réalisations futures à SIGNES concernant l'urbanisation pouvez-vous me dire quels sont exactement ces projets SVP ? construction de zones pavillonnaires ? centre de thalasso ?	8 Environnement	Voir commentaires observation 219
247	René CHICHE	S'élève contre le fait que le SCoT « encourage » l'extension des carrières existantes et dénonce un désastre visuel et écologique résultat des deux carrières sur le territoire de Signes et de l'usine d'enrobés. Désastre totalement sous-estimé notamment en matière de prélèvement d'eau, Les habitants de Signes demandent qu'aucune extension de carrière ne puisse plus être autorisée, notamment en raison du PNR et qu'aucune carrière sur le territoire de Signes ne puisse servir à l'enfouissement de déchets.	8 Environnement	Voir commentaires observation 219

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE LA SEYNE

174	Jean François BACH Pour l'association "Agir pour Coste chaude"	La construction de 145 logements dans le quartier de Coste Chaude s'oppose à la volonté des habitants qui se sont constitués en association de défense. Ce projet est en contradiction avec le PADD du PLU en dépassant outrageusement la densité recommandée sur cette zone.	1 Urbanisme	Voir commentaires observation 219
-----	---	--	-------------	-----------------------------------

237	Alain BONNET	Le SCoT, tel qu'il est présenté est un catalogue de bonnes intentions, qui n'impose absolument aucune obligation et surtout ne met en place aucune procédure de contrôle, ce qui le rend totalement inutile. du SCOII est prévu une requalification des entrées de ville, celles de la Seyne sont déplorables, s'il n'y a pas d'obligation, rien ne se passera. Si des communes qui sont très loin de leurs obligations en matière de logement sociaux ne sont pas contraintes à atteindre les objectifs, La Seyne continuera à être dans une situation explosive. La petite rade de Toulon est polluée, s'il n'y a pas de contraintes, on va vers un scandale sanitaire (aquaculture) Quelques préoccupations majeures ne figurant pas au SCoT: - Il faut obliger les élus à développer les déplacements doux - Il faut les inciter à collaborer avec les associations - La corniche de Tamaris est absente du SCoT Suggestion : faire venir des déchetteries mobiles vers les habitants	8 Environnement 3-Déplacements 2-Logements	Voir commentaires observation 219
242 252	Aurore BACH Association Agir pour Coste Chaude	Le silence de ce registre d'enquête est impressionnant et marque la contre publicité de cette enquête publique. A retenir dans la présentation du SCoT : "Il n'est pas utile de construire pour faire du social, Il faut rénover". Arrêtons donc de massacrer nos zones naturelles (Bois Sacré, Coste Chaude) dont la biodiversité devrait être mieux défendue et faisons revivre le centre-ville.	1-Urbanisme	Voir commentaires observation 219

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE SOLLIES TOUCAS

244	Jean MASSÉ	Prendre en compte le projet éolien de Solliès-Toucas. Le Parc Naturel Régional (PNR) de la Ste Beaume dans lequel se situe ce projet n'a pas vocation à refuser tout projet propre sur son territoire. D'autres PNR en France possèdent des parcs éoliens ! Ce projet est le seul pour le Var, et notre région PACA est la dernière en production éolienne dans notre pays. Où est la solidarité ?	8 Environnement	Voir Commentaires Observations sur CUERS N°1
-----	------------	--	-----------------	--

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE LA CADIERE

234	Yvon REGLIONI	La famille Regionni proteste contre le classement Espace Réserve (création de jardins familiaux) de leur parcelle. C'est disent-ils le seul bien qu'ils possèdent et qui permettra aux enfants de s'installer sur la commune. Ils s'étonnent que sur les 3000 ha naturels ou agricoles disponibles leur parcelle de 1,5 ha apparaisse comme la seule possible. Ils rappellent que l'ER couvre aussi une partie de la parcelle voisine occupée depuis plusieurs années de façon tout à fait régulière, en tant que propriétaires, par des gens du voyage avec lesquels ils ont d'excellentes relations. Rappellent qu'il y a une procédure en cours au TA pour la suppression de cet espace réservé.	1-Urbanisme	Question concernant le PLU
-----	---------------	--	-------------	----------------------------

OBSERVATIONS DE LA COMMUNE NON SPECIFIEE

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
166	Anonyme	Non, non, non, je n'en veux pas. C'est une honte de faire disparaître cette nature. Notre village est déjà bien assez grand	8-environnement	Quel village ?

168	Fabienne RESCHLY	Préserveons notre beau village provençal Avis négatif sur votre projet	8- environnement	Quel village ?
-----	------------------	---	---------------------	----------------

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
170	Anonyme	On nous a déjà pris nos collines, notre verdure, notre tranquillité, notre air pur, nos transports. Quand allez-vous arrêter	8-environnement	Quel village ?
144	Anonyme	Protéger notre beau village Arrêter la surpopulation aux profits de l'argent Classe le village en patrimoine	8-environnement	Quel village ?

243	Anonyme	Je suis contre ce projet	8-environnement	Oui mais déjà il y a lieu de se faire connaître et surtout de formuler des idées pour l'améliorer
-----	---------	--------------------------	-----------------	---

250	Frédérique EVENOU CHICHE	Il est hors de question de laisser transformer la campagne où nous vivons en zone industrielle et commerciale, avec seulement quelques espaces verts résiduels, comme une concession au PNR !	8 Environnement	Quel endroit certainement SIGNES et déjà développer ci-dessus.
251	Anonyme	Non au bétonnage à outrance !!! Pourquoi tant d'inondations la Londe et bien d'autres... Oui à la réhabilitation des bâtiments existants	8 Environnement	Oui mais à quel endroit .Observation imprécise

248	Anonyme	Je ne suis pas favorable à l'extension de la zone urbanisée de cette manière, gardons notre village à une taille humaine pour favoriser les échanges entre la population. Gardons des espaces verts. Gardons des espaces pour les cultures. Stop au développement déraisonné de notre beau village	8 Environnement 1 Urbanisme	Quel endroit certainement SIGNES et déjà développer ci-dessus.
-----	---------	--	--------------------------------	--

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

N°	Intervenant	Observations	Thème	Commentaires
161	Daniel LE GOFF	Augmentation de la surface autorisée à l'intérieur d'une Habitation	1-Urbanisme	Hors sujet
152	Frédérique EVENOU	Du goudron, du béton et toujours pas de transport en commun. Refus tout net d'un tel projet destructeur	8-environnement	Le SCoT prend bien en compte la problématique du déplacement certes à étoffer mais il n'est en aucun cas destructeur
153	Jocelyne HERMITTE	Contre une construction massive qui va favoriser la délinquance et le trafic routier. Les écoles sont trop petites. Il n'y a pas de place pour se garer.	3-Déplacements	Le SCoT prévoit une constructibilité modérée il appartient aux PLU de proposer des zones à urbaniser voir de les densifier avec un cadre de vie aéré et de mixité sociale Le stationnement et du ressort des PLU
145	Anonyme	C'est un désastre	1-Urbanisme	C'est son opinion
246	Philippe JARDIN	Absolument contre tout ça.	1-Urbanisme	C'est son opinion
180	Bernard C	Plusieurs dangers encourus pour notre commune, concernant nos sols, notre identité, notre culture, notre environnement, notre nature, nos campagnes nos paysages, notre faune / flore / nos eaux Non prise en	8 Environnement	Le SCoT donne les grandes lignes de développement c'est aux PLU d'harmoniser à l'intérieur des périmètres du SCoT les aménagements

		compte de la sécurité de tous. Dégradation de nos lieux de vie, circulation et pollution.... On en a assez ! Stop à tout ça ! Je suis contre !!!	
--	--	--	--

170	Anonyme	On nous a déjà pris nos collines, notre verdure, notre tranquillité, notre air pur, nos transports. Quand allez vous arrêter?	8 Environnement	Le SCoT est protecteur de cet environnement
-----	---------	---	-----------------	---

3.2.2 Observations sur l'ensemble des territoires du SCoT

OBSERVATIONS SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE MAIS SUR LE TERRITOIRE DU SCOT

N° OB S	Intervenants	Observations	Thèmes	Commentaires du CE
9	MELIN Edel	; Tout à fait d'accord pour la préservation des espaces constituant des sites d'intérêt des paysages spécifiques et remarquables qui sont dans la charte du Parc Naturel Régional de la Sainte Baume. Préserver également le vallon du Destel et ses sources qui alimentent de nombreux villages, mais aussi les gorges d' Ollioules, le Cimaï et St Anne d'Evenos. Limiter l'utilisation de la voiture, la création des lignes secondaires de bus, entre les villages ou les territoires voisins (Bouches-du-Rhône, Moyen Var,...) ainsi que du plateau de Signes, permettrait de désenclaver ces secteurs qui n'ont pas de transport ferroviaire. L'aménagement d'aires de stationnement pour co-voiturage (le Beausset) ou l'agrandissement de celle existant (la Cadière),	8- Environnement 3- Déplacement	La commission d'enquête ne peut que s'associer à cette constatation d'un très grand déficit de la communauté de commune Sud Sainte Baume en matière d'organisation des déplacements et de transport en commun. Le résultat est que les villages sont isolés et n'ont d'autres moyens que la voiture pour communiquer entre elles et avec les grandes métropoles. De nombreuses orientations du SCoT sont certainement de nature à améliorer la situation mais la communauté Sud Ste Baume devrait sans doute bénéficier d'une priorité dans ce domaine afin que "ces belles propositions" se concrétisent rapidement. la construction d'un lycée se justifierait sans doute

	l'aménagement des parkings à proximité des gares ainsi que la mise en place de navettes entre les villages et les gares de Bandol, St Cyr et autres est souhaitable pour une majorité d'utilisateurs de la ligne Toulon-Marseille qui trouvent difficilement des places de parking près des gares. Enfin, le développement du RER Toulonnais, permettra une meilleure connexion entre les villes Toutefois, malgré toutes ces belles propositions auxquelles j'adhère, le Conseil Régional souhaite une réalisation accélérée de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et la considère comme une priorité majeure pour offrir de nouvelle capacité de développement en transport ferroviaire, à la fois pour les trains du quotidien et pour le désenclavement de l'Est de la Région. Je suis opposé à la construction de cette ligne ferroviaire au coût exorbitant Enfin, vous parlez de développer l'urbanisation donc la population pourquoi ne pas avoir programmé un lycée sur Sud sainte baume		pleinement et serait de nature à résoudre en partie les difficultés de déplacements. Une action du SCoT en direction du conseil régional serait bienvenue. La commission d'enquête ne prend pas position, en revanche, sur la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
		5- Equipements	

10	VAN PARYS Bruno	Approuve complètement les objectifs de préservation des espaces qui constituent des sites d'intérêt, des paysages remarquables ou sensibles, comme le recommande la charte du Parc Naturel Régional de la Sainte Baume.	8-Environnement	Cette série d'observation est très proche de la précédente avec en plus le souhait de remettre en état la ligne ferroviaire Carnoules Gardanne
17	BRANCART Sylviane			
74	DIEMER Dominique	Il souhaite préserver notamment le vallon du Destel, qui alimente les gorges d'Ollioules, ainsi que les ruisseaux ou sources qui alimentent les vallons avoisinants de Cimai et de la Berenguière et le village de Ste Anne d'Evenos .	3- Déplacement	
75	RODRIGUEZ Paul	Approuve également la création de lignes secondaires de bus entre les villages ou les territoires voisins (Bouches-du-Rhône, Moyen Var,...) ainsi que sur le plateau de Signes : une telle création permettrait en effet de désenclaver ces secteurs qui ne disposent pas de desserte ferroviaire et de limiter l'utilisation de la voiture, .		
76	Stéphane	L'aménagement d'aires de stationnement pour co-voiturage (le Beausset) ou l'agrandissement de celle existant (la Cadière),l'aménagement des parkings à proximité des gares ainsi que la mise en place de navettes entre les villages et les gares de Bagnol, StCyr et autres est aussi souhaitable pour une majorité d'utilisateurs de la ligne Toulon-Marseille qui, aujourd'hui, trouvent difficilement des places de parking auprès des gares.		
95	Isabelle et Hervé ROMEUF	Il stipule, enfin, que le développement du RER Toulonnais, permettra une meilleure connexion entre les villes.		
235	Benoit COSSE	Toutefois, le Conseil Régional préconise une réalisation accélérée de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur en la considérant comme une priorité majeure pour offrir de nouvelles capacités de développement en transport ferroviaire, à la fois pour les trains du quotidien et pour le désenclavement de l'Est de la Région. Pour les usagers de la région, cette ligne, située à quelques kilomètres de la ligne actuelle, fera double emploi avec la mise en place du RER, du développement des bus, des parkings de co-voiturage et ceux des gares. Suis opposé à la construction de cette ligne ferroviaire au coût exorbitant, qui ne servira qu'aux grands groupes de travaux publics et non aux habitants, qui pourtant la financent. La remise en état de la ligne actuelle et de celle de Carnoules-Gardanne serait plus utile, et moins coûteuse. Et ce serait répondre prioritairement aux nécessités d'un véritable service public en direction des Provençaux. Car tel est l'objectif essentiel qui permettra de répondre aux carences actuelles des déplacements de proximité.		
19	VUILLEMIN Pierre	Il stipule, que le développement du RER Toulonnais, permettra une meilleure connexion entre les villes contrairement à la réalisation accélérée de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur	3-Déplacement	Cette observation, très favorable au RER toulonnais et au développement de la ligne SNCF actuelle et de la remise en état de lignes désaffectées. Les arguments en faveur de ce premier point sont nombreux et le SCoT va également dans ce sens. Sur

		Pour les usagers de la région, cette ligne, située à quelques kilomètres de la ligne actuelle, fera double emploi avec la mise en place du RER, du développement des bus, des parkings de co-voiturage et ceux des gares. La remise en état de la ligne actuelle et de celle de Carnoules-Gardanne serait plus utile, et moins coûteuse. Et ce serait répondre prioritairement aux nécessités d'un véritable service public en direction des Provençaux. Car tel est l'objectif essentiel qui permettra de répondre aux carences actuelles des déplacements de proximité.	le second point, qui s'oppose à la ligne nouvelle au motif qu'elle ferait double emploi avec le premier, la commission est plus nuancée, en particulier, l'argument du double emploi ne nous paraît pas pertinent
21 23 60 58 57 54 55	TESTU Michèle Rémy THOMAS Pierre SAMAT Marie AMARA Catherine ARGYRIADIS Patrick LAVIALLE	Plusieurs points sur le projet de SCOT : 1) d'accord pour la préservation des espaces constituant des sites d'intérêt des paysages spécifiques et remarquables qui sont sensibles et qui sont à préserver comme l'indique la charte du Parc Naturel Régional de la Sainte Baume. - Préserveons également le vallon du Destel et ses sources qui alimentent de nombreux villages, mais aussi les gorges d'Ollioules, le Cimai et St Anne d'Evenos. 2) limiter l'utilisation de la voiture, la création des lignes secondaires de bus, entre les villages ou les territoires voisins (Bouches-du-Rhône, Moyen Var,...) ainsi que du plateau de Signes, permettrait de désenclaver ces secteurs qui n'ont pas de transport ferroviaire. L'aménagement d'aires de stationnement pour co-voiturage (le Beausset) ou l'agrandissement de celle existant (la Cadière), l'aménagement des parkings à proximité des gares ainsi que la mise en place de navettes entre les villages et les gares de Bagnol, St Cyr et autres est souhaitable pour une majorité d'utilisateurs de la ligne Toulon-Marseille qui trouvent difficilement des places de parking auprès des gares. 3) le développement du RER Toulonnais, permettra une meilleure connexion entre les villes Toutefois, malgré toutes ces belles propositions auxquelles j'adhère, le Conseil Régional souhaite une réalisation accélérée de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et la considère comme une priorité majeure pour offrir de nouvelle capacité de développement en transport ferroviaire, à la fois pour les trains du quotidien et pour le désenclavement de l'Est de la Région. A quoi servira cette ligne située à quelques kilomètres de la ligne actuelle, et qui fera double emploi avec la mise en place du RER, du développement des bus, des parkings de co voiturage et ceux des gares. Ou sera la préservation de nos paysages et de l'eau, comme vous le suggérez, lorsque la SNCF construira un tunnel sous les gorges du Destel. Ce dernier, qui passera, comme il est indiqué dans les documents d'urbanisme du Parc Naturel Régional, sur une zone karstique, détruira ou	8-Environnement 3- Déplacement Cette nouvelle série d'observation approuve la préservation des sites et paysages. Certains d'entre eux sont nommés : Le Destel, les gorges d'Ollioules, Le Cimai, Ste Anne d'Evenos. Le développement du covoiturage et le RER toulonnais sont également approuvés. En revanche la ligne nouvelle est à nouveau vigoureusement combattue. La commission observe qu'il sera difficile de trouver un consensus sur cette affaire qui est devenue emblématique de la défense du terroir face aux agressions extérieures.

		détournera les sources, comme l'ont expliqué de nombreux géologues indépendants. Ensuite, les habitants qui jusqu'à ce jour, pouvaient admirer de magnifiques paysages provençaux, pourront regarder avec les touristes, les viaducs et les remblais de cette ligne et profiteront des autres nuisances esthétiques et sonores. Je suis donc opposé à la construction de cette ligne ferroviaire au coût exorbitant, qui ne servira qu'aux grands groupes de travaux publics et non aux habitants qui pourtant la financeront. La remise en état de la ligne actuelle et de celle de Carnoules-Gardanne serait plus utile, plus rentable et moins coûteuse. Et ce serait répondre prioritairement aux nécessités d'un véritable service public en direction des Provençaux. Car tel est l'objectif prioritaire qui permettra de répondre aux carences actuelles des déplacements de proximité.		
24	HAFFNER Paul	- Il est en faveur de promouvoir le trafic ferroviaire pour passagers et fret. - Noter que la région est relativement dense en population pour un zone relativement agricole et touristique. - Les distances entre Marseille et Toulon sont tes courtes et ne justifient pas une LGV. - Il y a plusieurs villages et des lieux dits qui doivent être protégés. - o Le Castelet - o Sainte Anne d'Evenos - o Les gorges d'Ollioules - Il faut aussi respecter la charte du Parc Naturel Régional de la Sainte Baume. - Le coût en sera très élevé avec un retour sur investissement très faible. - Il y a d'autres solutions : - o Améliorer les lignes existantes de façon à pouvoir augmenter la vitesse des T.E.R - o Augmenter le nombre de rames sur les lignes existantes - o Augmenter la longueur des rames pour transporter plus de passagers. - o Mettre plus de Bus en service desservant les parkings de co-voiturage et circulant seulement sur autoroute. - o Prendre exemple sur l'Allemagne en augmentant le nombre de place de parking. Construire verticalement (en sous-sol) et no horizontalement pour éviter le bétonnage.	3-Déplacement	Cette nouvelle d'observation approuve la préservation des sites et paysages. Certains d'entre eux sont nommés : Le Destel, les gorges d'Ollioules, Le Cimaï, Ste Anne d'Evenos. Le développement du covoiturage et le RER toulonnais sont également approuvés. En revanche la ligne nouvelle est à nouveau vigoureusement combattue. La commission observe qu'il sera difficile de trouver un consensus sur cette affaire qui est devenue emblématique de la défense du terroir face aux agressions extérieures.

26	Vincente CHASTEL	1) Sur l'alternative à la voiture (orientation 19 du DOO) - Faire appliquer par les maires le code de la Rue décret du 2/07/2015 - Obligation de l'EPCI Sud Ste Baume de créer un plan de déplacement urbain - De créer des pistes cyclables entre la Corderie et TOULON Est et Ouest ainsi que les différents territoires des 4 EPCI 2) Intermodalité (orientation 21 Du DOO) - Mise à niveau de sécurité des accès des quais et trains des gares de BANDOL et ST CYR, plus l'aménagement de parkings limitrophes pour tous les moyens de déplacement 3) Mobilité (orientation 23 du DOO) - Amélioration des équipements de recharges rapides pour tout moyens de déplacement électriques 4) Transport des marchandises (orientation 25 du DOO) - Privilégier le transport ferroviaire 5) Les nuisances - Exiger la réduction à la source des nuisances sonores et dites de pollutions en incitant des nouvelles technologies sur les moteurs ex : la F1 au circuit du Castellet 6) Energies renouvelables - Obliger en PACA l'installation d'énergie solaire et photovoltaïque sur les constructions nouvelles et tous les bâtiments publics pour obtenir trois fois plus de production	3-Déplacement 8-Environnement (énergie renouvelable)	Plusieurs orientations du DOO sont ici approuvées, par exemple orientation 19 (alternative à la voiture), 21 (Intermodalité), 23 (Mobilité), 25 (Transport des marchandises) Concernant les nuisances et les énergies renouvelables, la commission note que les termes employés (exiger la réduction à la source des nuisances sonores, obliger l'installation d'énergie solaire ou photovoltaïque, obliger l'EPCI Sud Ste Baume à rédiger un PDU ...) vont dans le sens d'un SCoT plus prescriptif !
28	RICHAUD Dominique	Dans l'esprit de réduire la pollution je souhaite la multiplication de voies de circulation sécurisées réservées aux moyens de déplacements non motorisés (sécurisées, c'est à dire séparées des routes par des bordures ou des haies).	3-Déplacement	Cette demande concerne le développement de voies de circulation spécifiques pour les engins non motorisés. Il est vrai que les cyclistes sont très nombreux dans le Var et que leur sécurité mérite la plus grande attention. La commission observe que le SCoT ne néglige pas le problème, il décrit par le menu les ambitions dans ce domaine (orientation 19 du DOO et schéma illustratif des grands itinéraires cyclables)

11-121	Pierre Vuillemin (11-121-162) Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume (12) Fabienne Allier (13) Jacques Legrand & Evelyne Beauvoir Legrand (14) Marnottant Guy (15) William Delalande (16) Friedmann Sarah (17) Jacques Bourras (18) Jacques Bourras(22) Ip.mouffier (25) Benoît Cossé(35) Isabelle Seynave (53) Peter.mutaftschiev(87) Patrick Chieze(34) Isabelle, Hervé Romeuf (95) Benoît Weymuller(163) Marine ROSSI(209) Pierre ROSSI (210) Annick BORREANI (227) Patrick CHIEZE(232)	Tous ces intervenants adhèrent au collectif « stop LVG Sud Sainte Baume » ou en sont sympathisants, ils approuvent plusieurs objectifs du SCoT relatifs à l'environnement : De nombreux sites de Sud Sainte Baume sont remarquables, il y a lieu de les protéger. L'utilisation de la voiture doit être réduite (ligne de bus secondaires, aménagement d'aires de covoiturage) Le RER toulonnais est accueilli favorablement Ils sont cependant fermement opposés à la création de la ligne LGV : Tous les maires s'y sont opposés, elle n'aurait guère d'utilité, elle détruirait des paysages, son coût serait exorbitant, l'entretien de la ligne actuelle et la remise en état de la ligne Carnoules Gardanne seraient plus utiles	3-Déplacements 8-environnement	Tout en approuvant les orientations du SCoT relatifs à la protection de l'environnement, ces intervenants, nombreux, font partie de ces opposants historiques à la LGV et n'ont pas changé d'avis après sa renaissance sous forme de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Leurs arguments sont bien connus : destruction, de paysages, coût exorbitant, pas d'utilité pour la région, opposition d'une majorité d'élus ... La commission observe que le SCoT est très prudent à ce sujet. Dans l'orientation 8 du DOO, il rappelle la décision ministérielle du 07 mai 2014 qui définit les zones préférentielles de passage de la future ligne mais temporise en déclarant qu'il prendra en compte ce projet lorsqu'il sera plus précis. Le titre de ce paragraphe (Projeter le positionnement euro-méditerranéen de Provence Méditerranée dans une desserte ferroviaire régionale renforcée) semble cependant indiquer tout l'intérêt que présenterait le projet pour la région. Il faut noter également que dans une note du 04 mars 2019 la ministre chargée des transports indique que les études de la LNPCA figureront bien au projet de loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au parlement au premier trimestre 2019. Elle ajoute que, sans attendre, les études de plusieurs opérations précises entre Marseille et Nice devront être poursuivies afin d'être en mesure en mai 2019 d'en informer le public et de recueillir son avis. Les opposants auront alors tout loisir de se manifester à nouveau. .
--------	--	--	--	---

4 6	M. CAULET	Fait remarquer que concernant la lutte contre les nuisances sonores, le SCoT 2 ne prévoit rien de nouveau par rapport au SCoT en vigueur. Il se limite comme précédemment à la prise en compte des servitudes liées au plan d'exposition au bruit pour les opérations d'urbanisation proches des aéroports et à la réglementation des ICPE pour la réduction des nuisances sonores au voisinage du circuit du Castellet. Demande que le Scot précise des mesures du niveau de bruit à faire et fixe un seuil maximal du niveau sonore. Demande ce qu'est le CLIP du Beausset. Une précision lexicale dans le SCoT serait la bienvenue	8- Environnement	Cette intervention constate que le SCoT 2 n'apporte rien de nouveau concernant les nuisances sonores et demande que le SCoT fixe des niveaux de bruit maximum au voisinage des certaines installations (aéroport, ICPE ...) La commission note qu'il existe dans ce domaine des règles nationales très précises, il serait malvenu que le SCoT les remette en cause dans un sens ou dans un autre.
7	M. SALVADOR	« Une petite navette de peu de places dans un premier temps, suffirait au départ du centre de Signes vers le parc d'attractions « Ok Corral », via le plateau de la ZA de Signes, permettrait un aller-retour Gémenos, Aubagne ou Marseille sans voiture ».	3-Déplacement	La demande d'une navette entre Signes et OK Corral n'est pas du tout du niveau du SCoT

52 51 49 48 47 46 45 44 63 133 134 135 136 137 138 139 140 141 146 148 149 150	Sabine SCHANG - Christian VAILLANT - Pierre DESEDERI Anonyme Alexandre BASSA Amandine BASSA - Pascal MAYOL - Bruno BASSA - Francois ANGLES Claude CADENEL Alice BIETTRON Benjamin CADENEL Florent CADENEL Jacques GOUTTAS Thomas HONNORAT Vanessa GIANGREO Yohann CALLIGNAC Michelle LECLERC HIMSINGER BOULATOFF Bruno DESSIS Claude LABARTHE Corinne	Je souhaite attirer votre attention sur l'importance de compléter les différents sites à préserver au sein du périmètre du SCOT en y incluant la Vallée du Silence (Chemin des Faremberts au Brûlat). Cette petite route serpente au sein d'un lieu calme et ombragé, paradis des randonneurs et cyclistes de tous les villages environnants. Cette zone constitue une liaison verte entre le Brûlat et Le Beausset. C'est également une zone fragile sur le plan environnemental. Elle doit être préservée de toute urbanisation au regard de la qualité des paysages mais aussi de la reconnaissance des risques naturels qu'elle représente. Le Grand Vallat qui y coule présente des risques de crue centennale, la paroi qui le surplombe en certains endroits figure en zone de glissement de terrain. Ce joli petit coin de verdure fait partie de notre patrimoine collectif, il appartient à tous. C'est la raison pour laquelle la Vallée du Silence doit être absolument préservée de l'urbanisation et classée définitivement en zone agricole La Vallée du Silence située au Brûlat du Castellet est un lieu de promenade et de loisirs pour de nombreux randonneurs et cyclistes. Ce lieu figure dans les brochures touristiques des offices du tourisme des villages de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume. C'est la raison pour laquelle la Vallée du Silence doit être absolument	8- Environnement	Ces nombreuses observations concernant la protection de la "vallée du silence" située entre Le Beausset et le Brûlat du Castellet. Tous ces rivières indiquent que cette vallée qui longe un cours d'eau, le Gourganton est un lieu de promenade et de loisirs pour de nombreux randonneurs et cyclistes. Ils notent que ce lieu figure dans les brochures touristiques des offices du tourisme des villages de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume. Ils pensent qu'il doit être absolument préservé de l'urbanisation et classé définitivement en zone agricole. Ces oppositions concernent surtout le projet de 120 logements (domaine des Sarments) situé dans la partie basse sur la commune du Castellet au quartier des Faremberts. Ce projet a bien été lancé, le permis de construire
---	--	---	------------------	--

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE REVISION DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

233 231 230 229 228 226 225	Patrick et Solange GOUT Martine THOMAS Daniel VINCENT Colette PAPILLEAU Christophe TARDITTI André THOMAS Emmeline BONNIFAY	préservée de l'urbanisation et classée définitivement en zone agricole.	8- Environnement	délivré, la publicité des promoteurs engagée mais le permis a été annulé le 14 février 2019. Les opposants ont donc obtenu satisfaction sur ce point. La commission observe que le site de la vallée du silence est effectivement exceptionnel et que son éventuelle urbanisation mérite réflexion. Il semble cependant qu'il s'agit ici d'un différent entre la municipalité du Castellet et un groupe de riverains. Dans ces conditions, le SCoT devrait-il s'engager sur cette affaire ? La commission pense, en effet, que, compte tenu de la qualité environnementale de ce site, une prise en compte de sa protection par le SCoT ne serait pas inopportune.
56	Mairie du Lavandou	Transmission des pages du Registre sans observation	9- hors sujet	Pas de commentaire
64	Mr et Mme MINIER	A transmis un document sur le futur PLU de l'EPCI de Rennes	9- hors sujet	Erreur de la personne et informée par la responsable du SCoT

8	Michelle et Georges SALLES	Le Scot affiche des objectifs très louables : « territoire de bien-être et de réduction à l'exposition de la population aux nuisances sonores et atmosphériques » mais il ne donne pas d'éléments significatifs sur deux points noirs importants. -la liaison littoral / bourgs de l'arrière-pays par la route départementale D559 B entre Bagnol et Le Beausset la liaison extrêmement fréquentée et dangereuse. . Au-delà du danger, l'accès aux villages du Castellet, La Cadière, Le Beausset puis aux zones du Plateau de Signes est particulièrement difficile sur cette route empruntée par de nombreux camions. -la traversée de la ville du Beausset : point de passage obligatoire pour tous ceux qui doivent se rendre sur la ZA de Signes ou vers le circuit du Castellet à partir du littoral ou de l'autoroute A 50. Situation qui a empiré avec l'interdiction des camions dans la commune de Cuges. « Le SCOT effleure ces problèmes et ne donne aucune solution ni de piste de travail contraignante. La liaison directe à partir de l'A 50 vers le plateau du Castellet et Signes semble l'un des projets préconisés mais à quelle échéance » ? Concernant la beauté des paysages au cœur de Sud Sainte Baume « il est dommage que rien ne soit évoqué dans le SCOT concernant une obligation de maintien de ces paysages façonnés par l'homme au cours des siècles derniers ». Les PLU des communes concernées devraient relayer cette obligation pour agir dès la délivrance des permis de construire. « Le Luberon (Gordes en est le parfait exemple) a réussi avec une politique volontariste (SCOT, PLU ...) à retrouver en 20 ans un habitat en parfaite harmonie avec son histoire et ses paysages ». On pourrait prévoir un minimum d'obligation dans le SCOT pour préserver la singularité de nos paysages.	8- Environnement	La question de la liaison entre la côte et les communes de Sud Sainte Baume en particulier entre l'autoroute A50 et le plateau de Signes, la dangerosité de la D559B, la déviation du Beausset sont de vrais problèmes qui depuis des décennies n'ont pas trouvé de solution pour des raisons très diverses sans doute assez éloignées de l'intérêt général. Un certain nombre d'obstructions à la mise en œuvre d'un véritable plan de circulation qui avait pourtant été clairement identifié depuis près de cinquante ans n'a pas permis de faire le moindre progrès. Le SCoT n'a sans doute pas de possibilité d'action directe dans ce domaine, au moins pourrait-il manifester un point de vue ferme afin de débloquer une situation qui risque fort de durer encore 50 ans si aucune autorité ne vient prendre le relai de celles qui ont échoué. Plus généralement cette intervention pose le problème, souvent cité au cours de l'enquête d'une accumulation d'orientations, le plus souvent approuvées, mais aussi de l'absence de directives contraignantes qui pourraient transformer les vœux pieux en solutions réellement efficaces.
---	----------------------------	---	------------------	---

20	M. CAULET	Sur la commune du Beausset, ce qui est retenu comme « enveloppes urbaines » ne correspond pas à la réalité du terrain. Le SCoT arrêté reprend exactement comme « enveloppe urbaine » le périmètre retenu comme « constructible » dans le PLU. Or si on se réfère à l'existant, l'espace urbanisé est beaucoup plus vaste La distinction entre espaces constructibles et non constructibles (agricoles ou naturels) apparaît comme arbitraire et source d'injustice. Il revient au SCoT, dans sa carte « enveloppe urbaine et accueil du développement futur », de rendre aussi fidèlement que possible compte de la réalité du terrain. Joint en exemple, le secteur qu'il connaît bien pour y résider, celui des Folies – Les Ginestés.	1 -Urbanisme	Cette observation remet en cause l'enveloppe urbaine de la ville du Beausset qui serait trop identique aux zones constructibles du PLU sans tenir compte de la réalité du terrain. La commission pense qu'autant le SCoT peut être plus directif lorsqu'une vision supra-communale peut être utile, autant il n'a pas vocation à contredire un PLU qui a fait l'objet de concertations, d'une enquête publique et qui a été approuvé par un conseil municipal.
29	Mme Colette MAILLE	Aucune piste cyclable sur Sanary Ollioules malgré la dangerosité des voies de circulation et le manque de transport en commun. Prévoir le renforcement des lignes TER au lieu d'une ligne LGV qui ne servira pas à l'usager local.	3- Déplacements	Cette demande concerne le développement de voies de circulation spécifiques pour les engins non motorisés. Il est vrai que les cyclistes sont très nombreux dans le Var et que leur sécurité mérite la plus grande attention. La commission observe que le SCoT ne néglige pas le problème, il décrit par le menu les ambitions dans ce domaine (orientation 19 du DOO et schéma illustratif des grands itinéraires cyclables)
50	Association Les Ginestes Vigilants	L'association « Les Ginestes Vigilants » se présente comme ayant pour objet « la protection et l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie ainsi que la défense des intérêts généraux des habitants du quartier des Ginestés et de l'ensemble de la commune du Beausset (Var) , et ce par tous moyens légaux, y compris judiciaires. » C'est à ce titre qu'elle intervient sur la question de la ligne nouvelle PACA, la zone d'étude retenue couvrant certaines propriétés des adhérents et étant à proximité de tous les autres. Elle reconnaît que la question n'est que marginale dans le SCoT mais que des avis comme celui de la CCI (prévoir une gare sur le plateau de Signes) n'a rien pour la rassurer. Pour l'association faire passer la ligne nouvelle par Toulon est inutile car cela n'améliore pas les dessertes locales, conduit à des gains de temps peu sensibles entre Marseille et Toulon et allonge les temps entre Nice et Marseille. L'amélioration pour le TER pourrait être atteinte par des aménagements de la ligne actuelle. Elle rappelle ses principaux griefs : coût exorbitant, désastreuse sur le plan environnemental, nuisance considérable pour les riverains. Demande que le SCoT « ne fasse plus référence au projet de Ligne Nouvelle Provence-côte d'Azur passant par Toulon et mette l'accent sur l'absolue nécessité de faire évoluer la ligne littorale pour permettre d'améliorer la fréquence et la ponctualité des TER. »	3- Déplacements	La Ligne Nouvelle Provence-côte d'Azur est en cours de concertation jusqu'au mois d'octobre et fera l'objet d'une Enquête Publique Il appartient à chacun de s'exprimer Le Scot dans sa future révision intégrera les décisions qui seront prises

59	M. JOURDAN, Directeur des Vignerons de la CADIERENNE	Les associées sont contre la ligne nouvelle PACA. Très soucieux de la préservation des beautés du territoire, ils s'élèvent contre « l'horrible cicatrice que seront les remblais, talus et autres ouvrages ». Ils considèrent qu'une ligne nouvelle entre Marseille et Nice est un non-sens, qu'il y a déjà une ligne, qui « offre une vitrine extraordinaire sur notre région » Ne croient pas que ça puisse raccourcir les temps de parcours entre Paris et Nice. Pensent qu'il faudrait « concentrer les efforts sur l'amélioration des transports inter cités afin de diminuer la circulation automobile, en développant les transports en communs de proximité » plutôt que dépenser « des fortunes en ligne nouvelle au profit de qui ? » Craignent la disparition des terres agricoles au profit du « bâti » : nos communes « rurales » proches des stations balnéaires ont de plus en plus de mal à préserver les terres agricoles et les espaces boisés... nous payons déjà un lourd tribut au développement touristique et urbanistique, l'autoroute qui a coupé nos parcelles de vignes rendant le travail difficile et coûteux, la présence de l'aérodrome du Castellet et du circuit qui cause des nuisances sonores, le mitage de notre terroir rendant la cohabitation des résidences secondaires avec notre activité agricole conflictuelle.....stop aux obligations « légales » de constructions « dites sociales » dans des secteurs n'offrant ni emplois, ni transports publics ni infrastructures pour accueillir cette nouvelle population. » Au sujet de la ligne nouvelle PACA, ils contestent le tracé considérant que si des lignes directes Paris-Lyon-Aix en Provence-Nice-Italie ou Espagne Aix en Provence-Nice-Italie auraient pu se justifier celle-ci est indéfendable d'autant qu'il existe des lignes inexploitées qui permettraient de relier Marseille et Toulon en direct.. « Notre cave et ses 290 coopérateurs sont fermement opposés à ce projet qui ne répond pas aux objectifs prioritaires de faciliter les déplacements inter cités, au désengorgement des axes routiers et des villes en luttant contre la pollution des automobiles ». .	3- Déplacements 8- Environnement	La Ligne Nouvelle Provence-côte d'Azur est en cours de concertation jusqu'au mois d'octobre et fera l'objet d'une Enquête Publique. Il appartient à chacun de s'exprimer. Le Scot dans sa future révision intégrera les décisions qui seront prises.
----	--	--	-------------------------------------	--

67	M. Stéphane ESCALIER	Demande qu'une ancienne zone agricole située chemin des Faremberts au Brûlat qui a été classée urbanisable par le PLU en 2009 et se trouve	5 Equipement	Les observations concernent la protection de la "vallée du silence" située entre Le Beausset et le Brulat du Castellet. Tous ces riverains indiquent
68	M. Jean Louis ESCALIER			
69	M. Yoann AUDIGIER			

70	Mme Jessica AUDIGIER	dans l'enveloppe urbaine dans le SCoT arrêté retrouve son statut inconstructible. Présente les raisons suivantes : -Risque d'inondation ; le secteur concerné figure dans la zone du Grand Valat en tant que zone dans laquelle le risque d'inondation doit être intégré. La zone du Grand Valat est identifiée dans le PPRI comme une zone à risque. La configuration du terrain rend important le risque de crue du Grand Valat, risque augmenté en cas d'urbanisation (imperméabilisation des sols). Le lotissement « Les jardins du Brûlat » en cours de réalisation a déjà provoqué des dégâts sur les propriétés en aval. -L'intérêt paysager de la Vallée du Silence ; le secteur se trouve à l'entrée de celle-ci. -La zone est dans le périmètre du PNR de la Sainte Beaume et le cône de vue de la RD26 du Brûlat surplombe la zone concernée. -La décision du TA de Toulon (14/02/2019) d'annuler le permis initial et modificatif de l'ensemble le « Domaine des Sarments »	que cette vallée qui longe un cours d'eau, le Gourganon est un lieu de promenade et de loisirs pour de nombreux randonneurs et cyclistes. Ils notent que ce lieu figure dans les brochures touristiques des offices du tourisme des villages de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume. Ils pensent qu'il doit être absolument préservé de l'urbanisation et classé définitivement en zone agricole. Ces oppositions concernent surtout le projet de 120 logements (domaine des Sarments) situé dans la partie basse sur la commune du Castellet au quartier des Faremberts. Ce projet a bien été lancé, le permis de construire délivré, la publicité des promoteurs engagée mais le permis a été annulé le 14 février 2019. Les opposants ont donc obtenu satisfaction sur ce point. La commission observe que le site de la vallée du silence est effectivement exceptionnel et que son éventuelle urbanisation mérite réflexion. Il semble cependant qu'il s'agit ici d'un différent entre la municipalité du Castellet et un groupe de riverains. Dans ces conditions, le SCoT devrait-il s'engager sur cette affaire ? La commission pense, en effet, que, compte tenu de la qualité environnementale de ce site, une prise en compte de sa protection par le SCoT ne serait pas inopportune.	Il est vrai que le SCoT aurait justifier son abandon du TCSP La commission pense qu'au-delà du choix d'un mode de transport en commun pour Toulon et ses communes limitrophes (tramway ou BHNS) le SCoT pourrait, au minimum, recommander la mise en place d'une ligne en site propre quel que
66	M. Jean-François GUYETAND Pour Le Collectif Tramway	Considère : -que le SCoT arrêté ne respecte pas la réglementation notamment l'article L141-4 du code de l'urbanisme. Ce dernier indiquant que lors d'une révision le rapport de présentation du nouveau SCoT doit exposer les motifs des changements intervenus. Or le TCSP figure dans le SCoT en cours mais il n'y est fait aucune référence dans le rapport de présentation du nouveau et ceci sans exposé des motifs.	5 Equipement	

		-que dans le SCoT 2018, les déplacements sont traités superficiellement. Le Plan d'Aménagement de Développement Durable est particulièrement silencieux ; notamment il n'effectue pas une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement 'art L141-4 du code de l'urbanisme) et le DOO ne fait pas apparaître les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritairement dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Il présente la carte figurant la desserte des nouvelles zones d'urbanisation en notant d'une étoile rouge les zones non desservies. Indique en résumé : « Le Transport en Commun en Site Propre, cité dans le SCoT 2009, est abandonné sans analyse, ni explications. Les développements importants pour une desserte de transport collectifs ne sont pas pris en considération. Les émissions de Gaz à Effet de Serre sont sciemment aggravées. Pourtant, comme tous les documents d'urbanisme, le SCoT doit respecter les principes d'un urbanisme durable : -adaptation au changement climatique, -diminution des émissions de gaz à effet de serre, -recours aux énergies renouvelables, trames vertes et bleues, qualité paysagère. » Présente deux cartes illustrant le développement des transports collectifs, l'une SCoT 2009 et l'autre SCoT 2018 montrant que le TCSP est cité en 2009 mais plus en 2018. Ajoute un courrier en Pj adressé au président du syndicat du SCoT défendant le TCSP Tramway.			soit le type de véhicules qui y circuleraient. Un BHNS qui pourrait passer en permanence d'une file à une autre n'améliorerait probablement pas les embarras de Toulon.
65	Mme Brigitte MOSCHETTI				Voir commentaires Obs 36.1
81	Mme Manon BONIFAY	Demande le maintien constructible secteur du Vallon à Carqueiranne. . Ajoute des remarques concernant les projets de la commune. Rien n'est fait dans le respect de l'identité des villages et des contraintes au niveau des réseaux routiers, transports en commun, écoles, services... A quand une réflexion globale sur notre urbanisation ? Au sujet de l'environnement, disparition des terres agricoles, des paysages naturels, mise en valeur inexistante du patrimoine...	8- Environnement		Voir commentaires Obs 70
82	M. Jean-Louis BARTHELEMY	Observations associées. Ajoute ses propres remarques. Depuis plus de 20 ans les terrains du vallon sont classés en zone UF et toutes les mutations qui ont été réalisées depuis cette date l'ont été sur une valeur de terrain constructible. Les propriétaires se sentent lésés vu la perte de valeur de leur patrimoine. Ils demandent le classement dans l'enveloppe urbaine de Carqueiranne ; classement lus conforme à la réalité économique de ce quartier.	1- Urbanisme		Voir commentaires Obs 36.1

90	Marilène.HIDREAU	Aucune exception à la loi littoral. Le paysage est déjà très abîmé par le "mitage" des forêts. L'augmentation des surfaces plantées en vigne, certes protège du feu mais accélère le ravinement des sols et donc multiplie les risques en cas de débordements des rivières (Pansard, Gapeau, Roubaud...). De plus les constructions et les canalisations des rivières en bord de mer empêchent ces eaux de se déverser dans leurs bassins versants habituels et provoquent des inondations de plus en plus fréquentes. Les assurances ne marcheront pas toujours si les risques augmentent : déforestation massive (colline du Fenouillet avec un projet de déclassement zone protégée) augmentation des constructions en bord de mer (les Salins) risque pour le double tombolo si on continue l'urbanisation massive. Ne détruisons pas les paysages qui sont notre "seul" atout touristique....	8- Environnement	Cette dénonciation un peu désordonnée du "mitage des forêts, de l'augmentation des surfaces plantées en vigne, de la canalisation de certains cours d'eau en bord de mer, de la déforestation massive, de l'urbanisation, traduit une réelle crainte de la destruction des paysages qui sont "notre seul atout touristique" La rédactrice de ce commentaire devrait trouver dans le Scot des réponses à ses interrogations
98 61	Laurent Jabiol	Halte à la spéculation sur les terres agricoles Sur la précédente observation n° 61 que j'ai déposée le 29 mai 2019 à 17h42, j'ai évoqué deux exemples de massacre de terres agricoles pourtant classées AOC Côte de Provence, et l'incapacité des citoyens à agir vite et efficacement à d'autres niveaux que celui de la Mairie si celle-ci ne fait pas appliquer les dispositions de son propre PLU. J'ai aussi évoqué en filigrane le fait que derrière l'urbanisation des terres agricoles, il y avait aussi et souvent des enjeux financiers très significatifs, surtout dans une région où le foncier est hors de prix. Cette notion peut paraître évidente pour beaucoup, elle reste cependant assez vague, voire lointaine. Je pense donc utile de l'illustrer par un exemple concret : abusant forcément indument de sa qualité d'agriculteur, un exploitant a obtenu un permis de construire pour bâtir son pavillon sur une parcelle pourtant située loin de son exploitation. Il l'a occupé pendant une douzaine d'années, affectant de fait l'équivalent de la valeur locative au remboursement du seul bâtiment, puis il l'a revendu récemment le tout avec une plus-value de plus de 500.000 Euros. Au final, une parcelle agricole d'une valeur SAFER estimée à 10.000 € environ, aura donc permis en 12 ans de générer 50 fois sa valeur. Sanctuariser les terres agricoles est donc un enjeu très important qui doit nous engager et nous mobiliser. Ma famille et moi avons payé le prix fort pour mon acharnement à bloquer certains projets spéciaux		Ce commentaire de la commission concerne les deux interventions. Cette dénonciation de la spéculation foncière et du "massacre" des terres agricoles nous paraît pour le moins exagérée. Celles-ci sont, au contraire, très protégées et le présent SCoT ne fait que confirmer une politique constante depuis des décennies. Les exemples décrits par M Jabiol, relèvent évidemment du PLU de Saint Cyr sur mer. Le SCOT donne des orientations, voire des prescriptions générales, en application de la loi, mais n'a pas vocation à vérifier qu'elle est intégralement et correctement appliquée dans chaque cas particulier. Certains faits qu'il dénonce semblent relever de la justice et il lui appartient, s'il le juge utile, de la saisir.

99	ADPLG Association de défense du Plan de La Garde	1- Le PADD donne trop d'importance aux projets économiques au détriment du territoire. Le SCoT devrait donner aux communes des critères précis pour ouvrir des territoires à l'urbanisation 2- La cartographie doit être plus précise 3- Transport : la voiture est toujours en progression. 4- La protection des petits fleuves côtiers est mal assurée 5- Il faut protéger les ressources en eau et développer l'assainissement collectif. Les risques d'inondation sont minimisés Conclusion : Ce SCoT, comme le précédent n'est pas acceptable	8 -Environnement	Cette condamnation sans nuance du SCoT (aussi bien que le précédent de 2009) semble ne pas tenir compte de nombreux points positifs qui pourraient aller dans le sens des préoccupations de cette association. Une critique plus modérée serait plus efficace.
----	--	--	------------------	--

122	Association Toulon Avenir	Cette association reprend de façon encore plus sévère ses critiques envers le projet de SCoT exprimées en tant que PPA : - Il bafoue la loi littoral (extension urbaines illégales) - Il ne justifie pas l'abandon du TCSP - Il n'est pas assez prescriptif - Il favorise l'accueil des navires de croisière polluants - Il ne propose pas de vraies perspectives de développement durable.	1-Urbanisme 8 Environnement	Voir commentaires dans la rubrique des PPA Le commentaire de la commission (3.1.8)
-----	---------------------------	--	--------------------------------	---

105 106 123	Christian TORCHEUX et Jean Pierre LUQUANT l'association "La vallée du Gapeau en transition" et la Société Coopérative d'Intérêt Collectif"(SCIC) " Gapeau énergie citoyenne"	Après avoir rappelé l'urgence climatique annoncée par Le GIEC, WWF et plusieurs personnalités, ces associations indiquent qu'elles militent pour la réduction de la consommation d'énergie et le développement des énergies renouvelables. Elles approuvent donc l'orientation du SCoT qui prévoit d'accroître la sobriété énergétique et de réduire les émissions de GES du territoire. Elles demandent cependant que cette orientation se concrétise en acte, ce qui demandera, à son avis, une réelle volonté politique et une forte mobilisation. Par ailleurs, elles regrettent que la charte du Parc régional de la Sainte Baume, retranscrit dans le SCoT, s'oppose à la réalisation du projet éolien des Baumes des Lumes. Elles souhaitent qu'une concertation constructive puisse s'engager afin de trouver une solution acceptable par tous. Elles militent enfin en faveur des projets d'Énergie Renouvelable Citoyen et souhaitent que le SCoT inscrive une orientation de nature à favoriser ce genre de projets.	8 Environnement	On note le soutien au développement des énergies nouvelles et le souhait de trouver une solution acceptable par tous pour le projet de Beaumes les Lumes.
103	Mme Christine PEYRON PAPARONE	Requête concernant le même sujet que l'observation 97 : Précise que ces parcelles sont entourées de parcelles construites et que l'accès à l'assainissement, à l'eau potable et au réseau électrique est possible. Joint les courriers adressés aux maires lors des modifications du POS puis du PLU.	1 Urbanisme	Voir commentaire Obs 97
107 - 112	Ville du Pradet	Pages vierges du registre d'enquête du Pradet		
124	Anonyme.	S'élève contre le classement agricole du secteur du Vallon à Carqueiranne. Rejoint le collectif du Vallon et indique que si le secteur n'est pas inclus dans l'enveloppe urbaine comme le demande le collectif, il y aurait lieu, à minima, de prendre en compte la nouvelle notion « de secteurs déjà urbanisés autres que les agglomérations et villages » introduite par la loi ELAN. Ces secteurs devant être identifiés par le SCoT.	1 Urbanisme	Voir commentaire en 36-1
125	M. René JULIEN	Observation identique en substance à la précédente (Obs 124). Insiste plus fermement sur un classement prioritairement en enveloppe urbaine.	1 Urbanisme	Voir commentaires en 36-1
128	DURAND Robert	La Confédération Environnement Méditerranée, après étude des différents documents du SCOTT, suite à la demande de très nombreux habitants de la Seyne sur mer demande que conformément à la réglementation l'ensemble des zones AU du PLU de cette commune qui existent depuis plus de 9 ans et non ouvertes à l'urbanisation soient classées en zone N et intégrées au sein de la trame verte et bleue du présent SCOTT du fait de l'importance de leur biodiversité.	1 Urbanisme	Du ressort du PLU

130	AUMASSON Chantal	Rapport de présentation - Partie 2/2 page 92 : La Réserve naturelle volontaire des Arbousiers a été créée en 1993. Mais ce terme ayant disparu du code de l'environnement, et la demande de classement en Réserve Naturelle Régionale n'ayant jamais été validée, elle est aujourd'hui la Réserve Naturelle des Arbousiers sans aucun classement. Sur le schéma illustratif de l'accueil du développement futur, il n'y a pas d'espace urbanisé au Levant à part ceux notés côtémilitaire Le Domaine d'héliopolis a été fondé en 1931 par frères Durville. Ce domaine a pris la forme d'un Lotissement, La définitions du lotissement dans le code de l'urbanisme n'a pas changé depuis cette époque. #CHAPITRE INDIVIDUALISE VALANT SCHEMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER A6 Liste des Plages Un oubli pour l'île du Levant : la plage des Grottes...Pourquoi ! C'est la seule aujourd'hui à être fréquentée par des milliers de civils !! Pas d'aléas d'instabilité des falaises côtières sur la partie civile du Levant ! Pourtant des chutes de rochers sont constatés de temps à autres... # RAPPORT DU CHAPITRE INDIVIDUALISÉ PAGE 49 : La partie civile de l'île du Levant est là aussi ignorée. Pourtant, c'est un site renommée internationale avec aujourd'hui le domaine naturaliste d'Héliopolis créé en 1932 (Centra Mondial du Naturisme) par les Docteurs Gaston et André Durville	8- Environnement	Donne des pistes de réflexion sur des ensembles à modifier ou à rajouter dans le SCoT
131	PIERINI Patrizio	Pour reprendre juste un point du Projet de SCoT Provence Méditerranée Constat n°5 : Un patrimoine écologique et paysager d'exception, un formidable atout à valoriser La préservation du patrimoine écologique et paysager littoral et littoral en lien avec la maîtrise de la consommation d'espaces et de l'étalement urbain ; • La préservation et la restauration des continuités écologiques ; • La valorisation de la multifonctionnalité des espaces naturels, forestiers et agricoles ; • La préservation et la restauration des milieux aquatiques et humides ; • La maîtrise de l'artificialisation des sols. Ce rapport , comme dans d'autres documents se targuent de préservation , d'écologie etc. Mais on constate que sur le terrain, c'est le contraire qui est fait préservation, d'écologie, respect de l'environnement aux orties ! et place aux projets inadaptés,...destruction de la flore , art collinaire aux oubliettes , densification urbanistique , voirie inadaptée , surpopulation scolaire ...etc. Alors cela sert à quoi ce SCoT PM..?	1- Urbanisme	Estime que le patrimoine écologique et maritime n'est pas mis assez en Exergue
169	Les amis du Village de Bormes	Ordures ménagères		Le SCoT traite effectivement de façon très limitée la question des déchets non dangereux notamment

		L'Unité de Valorisation Énergétique de Toulon est saturée, il apparaît que les capacités de stockage de déchets non dangereux n'est plus assuré. Le recours à l'exportation des déchets vers les départements voisins, voire les régions limitrophes est une solution non pérenne. Les solutions évoquées dans le DOO (Orientation 44. CONFORTER ET ACCROITRE LA GESTION DURABLE DES DECHETS DANS UNE LOGIQUE D'ECONOMIE CIRCULAIRE), ne permettront pas de réduire le volume global des déchets. Le scénario de croissance de 0,4% de logements ne fera qu'amplifier le volume total. Cercle des Amis du Village de Bornes 7 Rue du Logis F-83230 Bornes Pour rappel la loi de transition énergétique et de croissance verte du 17 août 2015 donne pour objectifs : • réduction de 10 % les déchets ménagers (2020) ; • réduction de 50 % les déchets admis en stockage (2025) ; • porter à 65 % les tonnages orientés vers le recyclage ou la valorisation Organique (2025). Il est inévitable d'envisager l'ouverture de nouveaux sites sur le territoire du SCoT PM et de prévoir des zones dans votre schéma de cohésion territorial. Compte-tenu des contraintes techniques et des délais liés aux aménagements de nouveaux sites, la révision du SCoT PM doit tenir compte de la saturation et localiser et définir de nouveaux lieux de stockage sur le territoire du SCoT PM. Je m'oppose à tous projets d'urbanisation je veux préserver mon cadre de vie!!!!la Provence verte Je m'oppose avec toute la force que peut avoir un citoyen qui ne tient pas à être envahi par un urbanisme qui dénature un site, un village L'analyse des zones urbanisables révèle certains secteurs à sensibilité que nous listons ci-dessous. Commune du Castellet – Extension Sud-Est du hameau du Brulât : La zone urbanisable nous apparaît sensible au regard de son appartenance à un secteur de « paysage agricole remarquable », Identifié au Plan de Parc, d'un point de vue paysager, agronomique et écologique Commune de La Cadière d'Azur – Secteur de la Barbarie : La zone urbanisable nécessite un traitement de la forme en compatibilité avec son environnement proche. Les franges actuellement végétalisées et le coeur de la parcelle doivent être des éléments de composition de l'urbanisation à venir. Commune de La Cadière d'Azur – Secteur de la Vannerie :	la question du stockage et la constitution de réserves foncières correspondantes.	
190	GUEHO Dominique		8- Environnement	S'oppose sans faire part d'une réflexion
194 195 223	Anonyme SABATIER Magali		8-Environnement	S'oppose sans faire part d'une réflexion
196	Conseil de Parc PNRSB		8-Environnement	Cet avis concerne des zones urbanisables au Castellet, à La Cadière et à Signes. On note que ces zones ne sont pas réutilisées en tant que telles mais que le Parc attire l'attention sur leur sensibilité d'un point de vue paysager, agronomique et écologique. Ces observations devront être prises en compte. Elles portent surtout sur des traitements de forme, à traiter au SCoT ou plutôt au PLU ?
			1- Urbanisme	

	La zone urbanisable nécessite un traitement de la forme en compatibilité avec son environnement proche. Commune du Beausset – Secteur Pignet : La zone urbanisable nécessite un traitement de la forme en compatibilité avec son environnement proche. Ce secteur présente une typologie sensible, en articulation entre espaces agricoles formant un premier plan paysager depuis la plaine avec en perspective le massif de la Sainte-Baume. En frange du Parc, il constitue un secteur à enjeux à l'échelle communale et territoriale, cette sensibilité doit être mentionnée dans les documents d'urbanisme. Commune de Signes – Plateau d'activité : La zone urbanisable nécessite un traitement de la forme ambitieux. Le développement envisagé du secteur doit intégrer une ambition forte d'une zone d'activité présente au sein d'un Parc. Si une réflexion a d'ores et déjà été engagée par les entreprises installées, l'extension de la zone doit intégrer une ambition encore plus performante afin de préserver les corridors écologiques et paysagers porteurs de sens pour une zone d'activité en coeur de Parc. Une attention toute particulière devra être portée à l'hydrologie avec la nature calcaire karstique du plateau qui permet des écoulements d'eau en surface et souterrains naturellement organisés à respecter. Il est également à noter qu'une porte sensible du parc est à proximité directe du secteur qui offre des vues identitaires sur les crêtes de la Sainte Baume. Commune de Signes – Secteur Ouest : La zone urbanisable n'est pas à proprement parlé intégrée au secteur à enjeux agricole du Plan de Parc. Toutefois, la perception depuis la RD en arrivant de l'Ouest offre une vue en belvédère sur la zone et l'on perçoit le secteur comme totalement intégré à la plaine de Signes qui constitue avec celle de Cuges-les-Pins deux plaines agricoles d'exception sur le secteur du piémont de la Sainte-Baume. L'importance de la zone urbanisable nous inquiète à plusieurs titres, principalement sur les perceptions depuis le belvédère d'accès depuis l'Ouest : soit la forme urbaine annule la perception de la plaine agricole, soit cette urbanisation constituera le village perçu. Actuellement, le village de Signes en renforcement n'est pas perceptible depuis cette zone et c'est cette urbanisation future qui constituera le coeur de village perçu depuis le secteur Ouest. L'urbanisation de ce secteur, si elle revêt une certaine logique fonctionnelle, apparaît très sensible en termes de qualité paysagère, étant en surface bien supérieure au niveau villageois limitrophe, qui perdra le caractère particulier de sa situation en marge de la plaine agricole préservée. Commune de Signes – Secteur Est :	
--	--	--

		La zone urbanisable ne permet pas de connaître la destinée future de cette zone, s'il s'agit d'étendre le domaine industriel de l'exploitation de la source Beaupré ou d'une autre vocation. Le classement de la zone comme continuité écologique est à notre sens doublé d'un enjeu paysager, car en sortie de la plaine de Signes, le secteur est à l'entrée de la zone forestière du vallon du Gapeau. Les enjeux d'extension du domaine industriel doivent donc être maîtrisés et ambitieux en termes de qualité dans les documents d'urbanisme.			
199	France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur, et le Mouvement d'Actions pour la Rade de Toulon	Ils souhaitent remercier les équipes qui ont travaillé à la conception et la rédaction des documents proposés. Les objectifs du SCoT doivent donc être suffisamment définis, précisés dans le PADD pour que le DOO puisse ensuite les reprendre et les décliner de façon opérationnelle, en indiquant des impératifs, des interdicts, des prescriptions, des recommandations (des distinctions peuvent être utilement faites pour faciliter la lecture, par exemple, des codes couleur ou des typologies différentes pour les prescriptions ou les recommandations). Autant que faire se peut, le SCoT doit donner des objectifs chiffrés : sans être un impératif absolu, des objectifs chiffrés représentent une "valeur-guide" pour les Communes et porteurs de projets chargés de la mise en oeuvre du SCoT. Ce n'est pas le cas dans le projet soumis à l'enquête publique : concernant de nombreux sujets, les données sont manquantes, approximatives, voire différentes d'une page à l'autre du document. ☐ Le PADD devrait ☐ identifier les secteurs les plus problématiques du territoire, où les enjeux se croisent voire s'opposent. ☐ proposer les zooms et les outils mobilisables (OAP par ex.) que le DOO et les PLU devront faire pour répondre aux enjeux de ces secteurs en particulier. ☐ Le DOO devrait être rédigé en appliquant systématiquement la séquence E-R-C (Eviter – Réduire – Compenser), consacrée en autres par le SDAGE Rhône Méditerranée. ☐ Le DOO devrait inciter de manière générale les collectivités à l'exemplarité de par leurs choix et réalisations. Enfin, les liens avec les SCoT voisins doivent également être réfléchis et discutés en "inter-SCoT" autant que possible. Sont notamment concernés par ces échanges la trame verte et bleue, les réseaux (transports, énergies...), les ressources (en eau entre autres, mais aussi alimentaires), les risques, etc. Sur la cartographie Les cartes n'ont pas été retravaillées depuis la concertation.	10- Maritime 8-Environnement	Document présentant une analyse très complète du projet de SCoT. Cette analyse se fonde sur une vision de ce que doit être un SCoT qui va bien au delà de ce que couvre le projet ptésenté. Il ressort de la lecture de ce document que pour la FNE le SCoT n'est pas un «schéma» mais un plan (voire un super-plan) qui devrait réglementer dans le détail toutes les décisions à prendre au niveau du territoire. La cohérence est ainsi assurée ; au niveau du PLU on ne déterminerait que la façon d'exécuter les décisions prises par le SCoT. On note aussi que dans l'ensemble des observations émises le coté environnement est prioritairement pris en compte, les aspects économiques étant souvent oubliés, alors que les compromis entre ces deux volets de l'intérêt général sont nécessaires.	

		Pour apprécier la pertinence des propositions d'extensions d'urbanisation il manque les données suivantes : La qualité des sols et notamment leur aptitude à l'agriculture. La dépression perméenne est particulièrement remarquable de ce point de vue, les données existent et auraient pu servir à éviter une destruction de potentiel agricole. Sur La capacité d'Accueil différents points doivent à notre sens être étudiés, et ce à court – moyen et long terme - La capacité d'accueil spatiale - Les espaces et milieux nécessaires aux activités agricoles, pastorales, forestières, et maritimes - Les risques - Les capacités en ressources naturelles (eau, matériaux, espaces naturels) - Les réseaux et infrastructures, les équipements (assainissement, déchets, transports, équipements publics Désimperméabilisation à peine évoquée ☐ Accueil de 30 000 habitants supplémentaires dans un contexte de tension sur la ressource en eau, prioritairement accueillis dans les 15 communes littorales, soumises aux risques côtiers. Étonnement, on trouve des espaces urbanisables dans des zones qui ont été repérées comme agricoles ou d'intérêt paysager. Compléter le SCoT avec des cartes des risques inondation : zones concernées, niveau de risque Compléter le SCoT avec un document d'aménagement artisanal et commercial, comme énoncé par l'article L141-17 introduit par la Loi ELAN.			
211	Olivier HUMBERT	En ce qui concerne SIGNES, le SCOT prévoit une urbanisation géante : - extension du village dans l'espace situé par le Latay au sud, le chemin de St Clair à l'Ouest et le chemin de la Limate en remontant tout droit jusqu'après la maison des associations, en englobant les nouveaux lotissements. - Dangers : expansion hors de proportion du village: doublement ou plus, perte d'identité, visuelle, paysagère, culturelle, dès l'entrée du village. Destruction du 2eme plus grand poljé du Sud de la Ste Baume après celui de Cuges, nn prise en compte de la zone inondable du Latay, artificialisation des sols. - création d'une zone d'activité autour de la source Beaupré: au sud de la D2 , entre la pêche à la truite et le haras du Gapeau (centre	1-Urbanisme 8- Environnement 6-Economie	Voir commentaires observation 219 ci-dessous. Au sujet de la réglementation, le non-respect s'il existe doit être corrigé	

		thalasso/spa), - dangers : Non prise en compte des zones inondable du Gapeau et du Latay, non respect des zones humides sensibles, non respect des principes de non dégradation des milieux aquatiques su Gapeau (objectif du SDAGE). Accroissement induit du trafic routier sur une infrastructure saturée (carrière, centrale d'enrobés, zone d'activité du plateau de Signes etc...) En conclusion: destruction de l'identité d'un village emblématique situé au cœur du PNR qui a pourtant pour objectif de préserver et valoriser les paysages identitaires et d'assurer la pérennité d'une nature exceptionnelle en affirmant l'excellence environnementale du territoire.			
219	DUBOIS-laizet thierry	je suis d' accord avec l' avis de vouloir préserver les espaces naturels. Je dis que cela doit être LA PRIORITÉ et donc m'oppose à toute nouvelle urbanisation effrénée comme hélas c'est le cas régulièrement depuis ces dernières décennies, avec des réalisations en outre laides la plupart du temps qui grignotent systématiquement les terres agricoles, viticoles dont nous devons absolument défendre la pérennité. Que les marchands de béton passent leur chemin !A ce propos je m' oppose au développement de la zone de Signes, déjà trop développée. Pourquoi vouloir y ajouter 240 hectares à pourvoir alors qu'il semble que 80 n'ont toujours pas , fort heureusement, trouvé preneurs depuis plusieurs décennies...son développement outre l' aspect esthétique nuisible avec le beau paysage d' ensemble apporterait encore plus de constructions, de circulation, de pollution, autant de critères qui vont contre la prise conscience pour la sauvegarde de la planète et la tranquillité des citoyens. Ce n'est pas la peine d'avoir depuis peu un PNR pour le voir sillonner de la sorte, on se demande comment certains élus peuvent avoir de telles mauvaises idées.- en ce qui concerne la tranquillité il faut combattre ABSOLUMENT les nuisances sonores comme celles émanant du circuit du Castellet, inadmissibles dans un tel environnement où le calme prédomine. Comment peut-on autoriser de tels tapages, pollution, de circulation, dépenses de carburant alors que la tendance s' évertue au contraire...?? Mais aussi celles des motos qui sillonnent dangereusement les routes qui y mènent, avec régulièrement des accidents dont certains mortels. Le préfet du Var s' est étonné récemment du nombre de conducteurs de 2 roues morts sur les routes départementales, son étonnement me surprend quand on voit l'absence de contrôles par exemple aux abords dudit circuit (route depuis le Beausset).Mais que dire du gigantesque afflux de camions, dont d' énormes (plus de 19 tonnes) traversent le Beausset en direction ou en provenance justement de la zone de Signes ou et du circuit du Castellet, si ce n' est que c' est inadmissible du fait de la dangerosité de la pollution et des embouteillages qu' ils représentent.- sur les déplacements: je m' oppose à la poursuite du projet de nouvelle	8- Environnement	Ces observations en rejoignent d'autres relativement nombreuses qui refusent le développement de Signes et de la zone d'activité au détriment de la tranquillité des résidents actuels. Le compromis entre le développement économique et une certaine qualité de vie est difficile mais le développement n'est pas pour autant à supprimer. Les mesures éventuellement possibles pour atténuer l'impact des divers projets se trouvent probablement plutôt au niveau du PLU. Au sujet de la LNPACA voir commentaires observations N° 11 à 232	

		ligne ferroviaire LN PCA entre Marseille et Nice, du fait de son inutilité (il existe en effet une ligne qui n'est pas saturée, la plupart des TER circulent à vide ou peu remplis, y compris aux heures de pointe alors qu'il est toujours loisible d'ajouter une à deux rames à ces heures là en cas de besoin), - de la destruction environnementale qui s'en suivrait comme par exemple des gorges du Destel dans lesquelles ce projet envisage de la faire passer, -des années de travaux que cela nécessiterait avec forte pollution, nuisances sonores, circulation, et quid des remblais etc... - du coût exorbitant qui s'en suivrait à assumer, directement ou indirectement par la population et sa descendance, alors que notre pays est exsangue financièrement, - de l'obsolescence de ce moyen de transport prévisible lorsqu'il sera totalement opérationnel soit pour les décennies de la fin du siècle Je me demande pourquoi les décideurs du Conseil Régional PACA, relayés par ceux des départements et du gouvernement s'acharnent à ce point sur ce très mauvais projet que l'on ferait passer dans notre PNR, ce qui serait un comble, est ce vraiment et uniquement par incompétence dans la vision des intérêts des habitants comme certains l'évoquent..? C'est tout à fait le contraire en effet qu'il faut faire: améliorer l'état matériel de l'existant, voies et trains, et amener à nouveau ce moyen de transport dans le moyen Var pour permettre aux habitants du centre et haut Var de se véhiculer, - le Var est, ne cesse t-on de nous dire, le 1er département touristique de France, après Paris, alors à quoi bon vouloir développer encore et toujours ce secteur tout en détruisant ce qui en fait son charme à savoir la beauté de ses paysages, sa culture, ses vins, sa tranquillité ou ce qu'il en reste...	3-Déplacement	
221	LOULEDJIAN Melody	Fait part par la présente de mon extrême inquiétude et de ma désapprobation totale concernant ce projet. En effet, ce projet représente tout d'abord de nombreux dangers :Non prise en compte des zones inondable du Gapeau et du Latay, non respect des zones humides sensibles, non respect des principes de non dégradation des milieux aquatiques su Gapeau (objectif du SDAGE). Accroissement induit du trafic routier sur une infrastructure saturée (carrière, centrale d'enrobés, zone d'activité du plateau de Signes etc...). En aucun cas je ne saurais soutenir ce qui représenterait une mise en danger certaine de l'identité d'un village emblématique situé au cœur du PNR qui a pourtant pour objectif de préserver et valoriser les paysages identitaires et d'assurer la pérennité d'une nature exceptionnelle en affirmant l'excellence environnementale du territoire.	8-Environnement	Les sujets sont certainement à approfondir pour que le SCoT soit plus directif
88	Mme Irène VIDOMINI	A demandé retrait obs. Concerne le Vallon à Carqueiranne	Retrait accordé	
91	Association Les Amis du Beausset Rassemblés	L'association présente un ensemble assez d'observation concernant le Beausset ; Les enveloppes urbaines présentées sont loin de couvrir la totalité des espaces périphériques urbanisés. Demande que soient mentionnées	1 Urbanisme 2 Déplacement 8 Environnement	La commission retient les remarques relatives au désaccord entre les enveloppes urbaines retenues et la réalité du terrain (observations que l'on retrouve plusieurs fois).

		comme urbanisées, donc intégrées aux "enveloppes urbaines", les zones qui le sont effectivement aujourd'hui. Les zones urbanisables évoluent par rapport au PLU ; Il est heureux que la zone 2AU du Maran disparaisse mais la non reconduction de la zone 1AU pourrait être reconsidérée ; maintenue dans l'enveloppe urbaine elle permettrait d'aménager une entrée de ville harmonieuse. Basculer « la plaine » en zone urbanisable ne semble pas justifié et est contradictoire avec la préservation de zones agricoles ; idem au moins partiellement pour « Pignet les Macelles ». Insiste sur l'intérêt de la création de ZAP. Des EBC recouvrent des terrains classables en AOC il serait pertinent de les rendre à l'agriculture Après 30 ans seuls les deux tiers des espaces prévus pour le développement de la zone d'activité de Signes ont été occupés Succès mitigé qui s'explique par l'éloignement des autres centres d'activité, et des zones d'habitat et l'inadaptation du réseau routier saturé. La question de la desserte routière ne trouvera pas de réponse avant 2030 (délais incompressibles). Demande la suppression du SCoT2 du projet d'extension de la zone d'activité. Depuis l'interdiction de la traversée de Cuges par les poids lourd la traversée du Beausset est la seule possibilité pour aller de l'autoroute à la zone d'activité de Signes. Demande que le Scot « dise très clairement qu'il est absolument nécessaire de trouver une solution rapide pour que le Beausset ne soit plus le lieu de passage de tous ces poids-lourds. » et que le SCoT indique la nécessité de dévier la DN8 entre le rond-point du Maran et la sortie nord du Beausset. La route Le Beausset – Bandal est un axe majeur du réseau urbain Sud-Sainte-Beaume. Sa mise aux normes est donc impérative. Opposition au projet de ligne nouvelle PACA : projet, au coût exorbitant pour un gain de temps dérisoire entre Marseille et Toulon, et désastreux sur le plan environnemental. Le fuseau retenu pour ce projet traverse le Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume sur plus de 20 kilomètres, dont 9 sur la commune du Beausset. La ligne ainsi crée créerait une coupure écologique irréversible en plein Parc Naturel.	Les difficultés pour traverser le Beausset sont souvent signalées. La question du contournement surtout avec l'aggravation prévisible liée à l'extension de la zone d'activité de Signes se pose sérieusement. L'idée de rendre à l'agriculture les EBC situés en zone AOC mérite d'être étudiée, en effet, il n'est pas rare de trouver des EBC dont la justification n'est pas évidente. . Au sujet de la LNPACA voir le commentaire observations N° 11 à 232
92	Association Les Amis du Beausset Rassemblés	Suite à observation 91. P12	
93	Association Les Amis du Beausset Rassemblés	Suite à observation 91. P12	

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE REVISION DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

93	Association Les Amis du Beausset Rassemblés	Suite à observation 91. PJ2			
97	Mme Nathalie HUCHEZ	Demande la constructibilité des parcelles BZ30 et BZ31. Habite à Carqueiranne avec sa famille chez ses parents depuis 10 ans. .	1 Urbanisme		Hors sujet ; requête du ressort du PLU.
102	M. René BLANC	Propriétaire, quartier du Vallon sur la commune de Carqueiranne. Demande le maintien en U de ce secteur. Indique pour motiver sa requête un nombre de raisons identiques à celles données par le collectif du vallon et d'autres propriétaires qui se sont manifestés : densité de construction, parcelles morcellées, secteur urbanisé (.voirie élargie, assainissement opérationnel, desserte de bus scolaire et minibus, pluvial déagagé) Liste des documents officiels dont il dispose : « : plan de bornage pour la cession de terrain d'élargissement de la voirie (mars 1987), convocation en mairie pour réaliser la protection des puits de forages communaux (réseaux d'assainissement) (aout 1987), projet de révision du P.O.S. signé du maire B. HOULLIOT (septembre 1987), factures justifiant la viabilité de mon terrain (branchement assainissement 160 mm, branchement en eau 20 mm et installation compteur 15 mm). ».	1 Urbanisme		Voir commentaires Observation 36-1
158	Mme D Catherine	La liste d'observations techniques relatives aux compétences du Département n'est pas publiée avec le courrier du 14 mars 2019 adressé par M. Marc Giraud à M. Robert Beneventi : nos ref D19-00845 vos ref : SP/RB/VP/BT/IB n°101-18 pourriez-vous la publier sur le site et/ou me l'adresser par mail ?			Document à demander au Maître d'Ouvrage pour analyse
156	Mme Léa Castolino	ABSOLUMENT CONTRE CE PROJET HONTEUX ET DÉVASTATEUR	1 Urbanisme 8 Environnement		Cette personne exprime une opinion sans donner au moins une piste de réflexion
152	Mme Frédérique Evenou	Du goudron, du béton, et toujours pas de transports en commun? Du profit sans souci de la vie ni des vivants ? Refus tout net d'un tel projet aussi destructeur.	1 Urbanisme 2 Déplacement 8 Environnement		Le SCoT prévoit bien une logique de déplacements que ce soit en mode doux ou ferroviaire,ou autres . Le renforcement du RER toulonnais la commission y est très favorable et aussi avec la création des pôles multimodaux en lieu et place de certaine gare sur les territoires, nécessaires pour désengorger les grands axes routiers. Sur l'environnement
145	Anonyme	C'est un désastre	1 Urbanisme 8 Environnement		Cette personne qui plus est anonyme exprime une opinion sans donner au moins une piste de réflexion

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE REVISION DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

144	Anonyme	Protéger notre beau village Arrêter la surpopulation au profit de l'argent Classe le village en patrimoine	1 Urbanisme 8 Environnement	Quel village ? Voir Obs 36-1
142	Sylvie LEONE	Propriétaire de parcelles situées au 1070, route du Vallon à Carqueiranne, parcelles numéros AC 28 – AC 29- AC30. Demande la constructibilité et cite une parcelle voisine où une construction vient d'être réalisée. Rappelle que le Vallon. Est équipé de tous les réseaux publics.		
147	Association Nationale des Gens du Voyage	Demande que le SCoT précise « les contours de la politique territoriale d'Habitat. notamment concernant les besoins spécifiques des personnes dites gens du voyage ». Il conviendrait de pérenniser en leur conférant un statut d'occupation des sols sécurisé, les installations de familles installées depuis plusieurs années sur des terrains privés. La procédure STECAL peut être une option choisie à cette fin mais il faut vérifier que le SCoT ne laisse perdurer sur le territoire des interdictions d'installation à plus de 3 mois en dehors des aires d'accueil de résidences mobiles constituant l'habitat permanent des utilisateurs. Concerner la requête déposée sur le registre le 12/06 par la famille Chatelain.	1 Urbanisme 8 Environnement	'Assemblée nationale a adopté le 26 juin 2018 une proposition de loi prévoyant le doublement des sanctions en cas d'installations illicites de gens du voyage, mais a rétabli les obligations incombant aux communes de moins de 5 000 habitants en matière d'accueil. À ce sujet, Catherine Di Falco a rappelé que « les obligations des communes s'imposent aux EPCI compte tenu du transfert de compétences (les EPCI étant désormais compétents en matière d'aménagement, d'entretien et de gestion des aires et terrains destinés aux gens du voyage) ». Concernant les STECAL se sont des secteurs délimités au sein des zones inconstructibles des PLU (zones A et N) et au sein desquels certaines constructions ou installations peuvent être édifiées de manière dérogatoire (CU, art. L. 151-1). En conséquence c'est à l'autorité compétente de prendre la décision dans le PLU pour créer ces secteurs.
187	Daniel SERRE	Un problème subsiste sur les assainissements non collectifs sont-ils tous recensés et surveillés ? Depuis plus de 30 ans les berges et certains fleuves côtiers sont pollués. Négligence des mairies ou des services spécialisés (SPANC, SCP..) Nous avons fait analyser l'eau des berges du Gapeau en 2015 par le LDAI, les résultats sont clairs. Le Gapeau, donc ensuite les plages et la mer peuvent être contaminés. Depuis rien a changé. Des assainissements non collectifs mélangent les eaux de pluie aux eaux usées et agricoles, les envoient ensuite dans le sol par épandage à proximité du fleuve... Lors des épisodes pluvieux, le phénomène est catastrophique, pollution, glissement de terrain...	8 Environnement	Les Collectivités y compris celles qui ont transmis la compétence à leur EPCI se doivent dans le cadre de leur schéma directeur des eaux usées de recenser les assainissements non collectifs au travers du SPANC. Des obligations y sont notées aussi bien pour l'administré que la collectivité pour améliorer à terme les rejets dans le milieu naturel. Concernant les eaux pluviales un autre schéma directeur doit être établi pour tenir compte des eaux de ruissellement des bassins versants mais aussi des rejets des particuliers souvent mal connectés

188	Anonyme	Amphitria est une belle réalisation, mais elle utilise du pétrole pour brûler et pour emmener ses déchets dans des espaces lointains. Ne vaudrait-il pas mieux créer des stations locales qui remettraient les eaux dans les sols les ayant produits et permettrait ainsi de lutter contre la sécheresse ? Quels sont les conséquences de ce rejet en mer.	8 Environnement	La commission approuve la réutilisation des eaux de stations d'épuration pour divers arrosage GOLF, Espaces verts et même rechargement de nappe. A ce sujet la commission a émis une observation au MO pour intégrer dans ce SCoT voire une future révision la notion de réutilisation des eaux usées dans les conditions sanitaires qui s'imposent
-----	---------	---	-----------------	---

201	Toulon Var Déplacements c/o Café Culture	Document volumineux rempli de bonnes intentions mais ne reprenant que les idées générales des textes réglementaires. Il est même en régression par rapport au document précédent, par exemple en édulcorant la notion de TCSP. Liste les remarques suivantes: 1- Les 2 voies programmées dans notre département : l'Euro Vélo 8(centre Var) et la V65 (littoral Var) comportent de nombreuses interruptions Il est nécessaire de combler ces lacunes et de compléter le réseau cyclable intercommunal et de proximité. 2- La faible part de l'usage du Vélo dans TPM est due au manque de continuité du réseau cyclable, particulièrement en cœur de Métropole sur l'axe est ouest, et sur les zones ouest (Ollioules-La Seyne). La part modale de vélo pour TPM est très inférieure à la moyenne nationale. 3- Exprime des doutes sur les disponibilités foncières pour l'extension de la gare pour extension de la gare de Toulon. Demande que le SCoT prévoi la réservation foncière pour l'extension de la gare de Toulon et son accessibilité par le nord. 4- Regrette que les projets de 2 lignes de TCSP présents dans le SCoT 2009 aient disparu. Demande que la réalisation des 2 lignes de TCSP, dont la réalisation est fondamentale dans le développement cohérent du territoire soit explicitée dans le SCoT. 5- Considère qu'il n'y a pas de structuration pour simplifier la vision globale du réseau et desservir suffisamment les usagers des transports en commun. Il y a nécessité de structurer de façon simple l'axe principal entre l'Est et l'Ouest par une colonne vertébrale constituée par un Transport en commun en site de forte capacité qui permette de transporter au moins 50 000 passagers /jour avec une fréquence de 5mn (tramway). Une seconde ligne de TCSP doit être réalisée entre le quartier des Routes et le Mourillon avec un passage par la gare et une interconnexion avec l'axe principal Est-Ouest. Ces 2 lignes principales doivent être complétées par des ramifications vers les communes et les zones d'activité avec une fréquence entre 10 et 20 mn (BHNS). Nous demandons plus de structuration et de précisions sur le réseau de Transports en Commun, avec une justification objective des choix faits. 6- Nécessité de réaliser une troisième voie ferroviaire entre La Seyne et La Garde. Demande que cette 3ème voie structurante soit inscrite au nouveau Scot. 7- Nécessité de desservir à moyen terme la zone d'activités de Signes par la voie ferrée (pour réduire le trafic Poids Lourds) et à court terme par des lignes de cars/bus	3 Déplacements	Les déplacements en mode doux (les pistes cyclables) la commission insistera sur une meilleure liaison entre les grands axes déjà répertoriés dans le SCoT . - Le renforcement du RER toulonnais la commission y est très favorable et aussi à la création des pôles multimodaux en lieu et place de certaine gare sur les territoires ,nécessaires pour désengorger les grands axes routiers. La commission d'enquête note en effet que l'abandon du TCSP n'a pas été justifié. Concernant l'aggravation des gaz à effet de serre, la commission note que malgré les bonnes intentions affichées, le modèle mathématique utilisé (annoncé comme peu fiable il est vrai !) prévoit un doublement des émissions dues aux déplacements (page 43 du rapport de présentation 2/2) La commission note que l'ensemble des observations sont à adéquation avec les projets du SCoT mais qu'il y a lieu de les retravailler pour établir une meilleure connexion entre les différents transports en commun.
-----	---	---	-----------------------	--

		8- Nécessité d'un schéma cohérent de cheminements piétonniers. De nombreux cheminements piétonniers ne respectent pas les normes pour les personnes handicapées et à mobilité réduite Il est important que le SCoT indique clairement les cheminements piétonniers structurants		
207	Carrefour Property Direction régionale Sud-Est	Carrefour note les objectifs du PADD et les Orientations du DOO les concernant et souhaite poursuivre une collaboration active avec les acteurs publics du développement économique de l'agglomération Toulonnaise.	4 Commerce	La commission note la volonté de cet organisme à travailler en symbiose avec le SCoT

208	Groupe Casino Immobilier	Le groupe Casino regrette l'imprécision des cartes relatives à l'identification des terrains les concernant et craignent qu'il en résulte des incompréhensions. Il demande des précisions notamment : Super Marché de Bormes (ZAC du Ginget) La Londe, est-on bien inscrit dans une zone à urbaniser ? Centre Commercial de Hyères, l'imprécision des cartes ne permet pas une bonne compréhension. Précisions sur les réserves foncières à l'est du centre.	1 Urbanisme	La commission demande que cette observation soit prise en compte dans le cadre de la future révision qui intégrera le portail national de l'Urbanisme qui aura pour vocation de rendre accessible sur un site internet l'ensemble des documents d'urbanisme au format CNIG et possible à compter de janvier 2020
-----	--------------------------	---	-------------	--

Courriers adressés à la Commission mais non mentionnés sur le registre dématérialisé au 14 juin 2019

4.3.1 BERTOLI André et ARDAILHE-GALABRUN

Précisent que leurs terrains sont situés dans la Communauté de Communes Méditerranée, Porte des Maures, commune de Bormes les Mimosas.

Ces parcelles sont classées en zone 1 AUB (zone d'urbanisation future ayant vocation à recevoir de l'habitat) du PLU en vigueur.

Le règlement de cette zone précise que les capacités des voies et des réseaux existants à la périphérie de la zone sont suffisantes pour accueillir de nouvelles constructions.

Il me semblerait opportun que cette zone 1 AUB figure dans le schéma du SCoT, et soit considérée comme 1 'extension de 1 'urbanisation en continuité de l'agglomération de Bormes les Mimosas et d'intégrer cette urbanisation à l'environnement.

« L'Observation a été traitée dans les Observations de la commune de BORMES du registre dématérialisé N°100 par le cercle des amis du village de BORMES »

Commentaires de la Commission

Il appartient au PLU de BORMES les MIMOSAS de gérer les Zonages en fonction des équipements existants et de trouver les équilibres entre les différents secteurs

4.3.2 (LPO) La Ligue Pour La Protection des Oiseaux

Le territoire du SCoT présente une forte diversité biologique liée à la pluralité des milieux présents. De plus, il est marqué par une dichotomie entre un littoral très dense et un « hinterland » encore marqué par une forte naturalité, même si on assiste depuis ces dernières décennies à un phénomène d'exurbanisation favorisant une forte croissance de population sur les communes de l'intérieur (ex Signes: 656 habitants en 1968, 2787 en 2018).

Ce phénomène a induit une anthropisation continue entraînant une consommation d'espace et une fragmentation des zones naturelles néfastes pour les espèces qui y vivent.

De nombreuses dispositions portées dans les documents proposés sont en droite ligne avec nos préconisations, mais il n'en demeure pas moins vrai que certains points méritent d'être précisés.

1. L'oubli de territoires riches par leur naturalité

Dans un contexte global d'érosion de la biodiversité (un déclin de 35% des oiseaux dans la région Sud Paca et 38% des chiroptères en France), le SCoT n'envisage que partiellement cet enjeu vital pour la population et le « bien vivre » local.

Pour rappel, la richesse naturaliste est validée par les mesures de protection, tant en milieu continental que littoral (PN de Port Cros, zones Natura 2000, APPB, Réserves naturelles, Sites du Conservatoire du littoral, ENS, PNR de la Sainte-Baume, ZNIEFF(s)), ainsi que deux Plans Nationaux d'Actions sur la Tortue d'Hermann.

Or, dans le document, seules ces zones « protégées » sont prises en compte, sans mentionner les zones naturelles non dotées d'outils légaux de protection pourtant potentiellement riches par leur biodiversité, souvent protégée : espaces agricoles, collines ou espaces péri urbains et urbains.

En amont de la réalisation du SCoT, il eut été utile de pratiquer des recensements exhaustifs, à partir de données existantes, sur la totalité du territoire.

De même il aurait été utile de recenser et cartographier des zones humides ou cours d'eaux temporaires à haute valeur biologique en vue de leur protection (affluents de la Haute vallée du Ga peau par exemple)

2. Des corridors écologiques sous-estimés

La cartographie située en annexe présente de manière cohérente les Trames vertes et bleues sur une grande partie du territoire, en reprenant les données du SRCE et du PNR Sainte-Baume.

Nous regrettons que les trames bleues et vertes urbaines ne soient pas reprises par les documents et la cartographie annexe, la ville en général étant un espace propice à la circulation de la faune. A ce titre, il aurait été judicieux d'introduire la notion d'un coefficient de biotope, en imposant, par exemple, une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco aménageables qui permettrait de maintenir de la biodiversité et de bâtir avec la nature en ville (Loi Alur L.123-1-5)

De même nous aurions souhaité qu'apparaissent les couloirs de migration de l'avifaune issus de la mer, révélés dans les communes littorales, avant une diffusion vers l'intérieur du territoire.

En effet le linéaire côtier (dont le Cap Sénat, la Presqu'île de Giens et ses étangs connexes, le Cap Sicié, le Plan de la Garde) représente un fort enjeu pour la biodiversité, lieux de transit de nombreuses espèces migratrices, impactées par les activités anthropiques.

Parmi celles-ci, et en prenant comme exemple le Cap Sicié, signalons le passage d'espèces en danger critique ou menacées comme la Grue cendrée, l'Hirondelle rousseline, l'Aigle botté, la Bondrée apivore ou encore le Balbuzard pêcheur.

Il eut été judicieux de mentionner ces corridors, en tant que « Trame bleu marine ».

3. Une prise en compte imprécise de la biodiversité urbaine

Outre ce qui a été précisé ci-dessus, nous relevons que la partie « **Poursuivre l'amélioration du cadre de vie et devenir un territoire du bien-être** » pourrait intégrer de nouvelles mesures fortes étant donné que « la ville », avec ses surfaces artificialisées, n'est pas un milieu vide de vie sauvage animale et végétale.

Il est donc indispensable que des contraintes environnementales précises et rigoureuses figurent dans le SCoT révisé.

4. Des orientations qui manquent parfois de mesures fortes de protection et de connaissances de la biodiversité

Orientation 2.b

« Les espaces du réseau vert, bleu et jaune, identifiés par le SCoT et délimités dans les documents d'urbanisme locaux, sont préservés par un règlement adapté de tout mode d'occupation et d'utilisation du sol susceptible d'avoir une incidence notable sur leurs caractéristiques et leurs fonctions (biodiversité, hydraulique, agriculture).

L'imperméabilisation des sols déjà urbanisé doit être réduite »

Proposition :

« Les espaces du réseau vert, bleu et jaune, identifiés par le SCoT et délimités dans les documents d'urbanisme locaux, sont préservés par un règlement adapté de tout mode d'occupation et d'utilisation du sol susceptible d'avoir une incidence notable sur leurs caractéristiques et leurs fonctions (biodiversité, hydraulique, agriculture). L'imperméabilisation des sols déjà urbanisé doit être interdite. »

Orientation 2c)

« La valorisation des espaces naturels, forestiers et agricoles de Provence Méditerranée est un objectif à part entière du SCoT. A ce titre, sous réserve du respect des orientations relatives à la préservation telles que définies ci-avant, ainsi que du respect des dispositions particulières du code de l'urbanisme spécifiques à chaque espace (art. L.151-11 s.R.151-1 s, notamment) ou du Code de l'Environnement, peuvent être envisagés :

« Les constructions, installations et aménagements strictement nécessaires à l'exploitation agricole et sylvicole, aux activités participant au maintien des équilibres écologiques, à la mise en valeur des paysages et à la gestion de la fréquentation et de l'accueil du public, aux aménagements de loisirs »

« Dans les espaces de Provence Méditerranée inclus dans le Parc naturel Régional de la Sainte-Baume. Ces aménagements doivent rester exceptionnel et sont possibles sous réserve d'une approche environnementale et paysagère exemplaire »

Commentaire :

-Risque de dérive et de « mitage » dans les espaces naturels par les aménagements de loisir et lesquels ?

-Pourquoi limiter l'exemplarité au PNR de La Sainte-Baume et pas la proposer pour l'ensemble du territoire du SCoT

Orientation 36 :

« La connaissance et l'inscription du territoire dans la transition énergétique et de l'adaptation au changement climatique suppose en premier lieu un renforcement du socle de la connaissance.

Dans ce cadre, il s'agit:

D'affiner la connaissance sur le changement climatique et ses impacts locaux à la fois sur les habitants, les activités économiques, les équipements et infrastructure. Dans les territoires littoraux, ils précisent les impacts liés à l'évolution du trait de côte et du niveau marin notamment sur les activités économiques touristiques et

Balnéaires ; »

Commentaire :

Nous déplorons que la connaissance du potentiel naturaliste n'apparaisse pas. Nous souhaiterions que la connaissance exhaustive de la biodiversité soit incluse dans ce paragraphe afin de connaître les impacts des infrastructures proposées par le SCoT.

Proposition :

D'affiner la connaissance sur le changement climatique et ses impacts locaux à la fois sur les habitants, la biodiversité, les activités économiques, les équipements et infrastructure.

Orientation 38 :

Les équipements producteurs d'énergie renouvelable sont dimensionnés et implantés de manière à:

-Limiter la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers en privilégiant les espaces déjà artificialisés tels que toitures, surface de parking, friches urbaines, anciennes carrières, anciennes décharges, installation de déchets inertes en fin d'exploitation ... :

-Limiter les impacts sur les paysages

-Limiter l'impact sur les fonctionnalités écologiques du territoire en lien avec les opportunités d'aménagement prévu dans le cadre de la Trame Verte et bleue du SCoT

Commentaire :

Nous relevons avec satisfaction les directives émises dans le premier point, mais pourquoi se limiter aux fonctionnalités écologiques des TVB ?

Nous suggérons une extension de la limitation aux Zones Natura 2000.

Proposition :

« Limiter l'impact sur les fonctionnalités écologiques du territoire en lien avec les opportunités d'aménagement prévu dans le cadre de la Trame Verte et bleue du SCoT et des Zones Natura 2000 »

Ce manque de mesures fortes concernant la protection des espaces naturels se retrouve sur les documents graphiques proposés, en comparant l'orientation 1 et les cartes à disposition: ***Sont retenus dans le réseau vert- Zones humides (Orientation 1)***

« L'ensemble formé par les espaces naturels de la presqu'île de Gien les dunes du double tombolo de Giens à Hyères et les pinèdes littorales du Ceinturon et des Pesquiers, Les plaines du Ceinturon et de Macany, la zone humide du Palyvestre, les zones humides résidentielles autour de l'aéroport"

Le plateau du Camp, pour l'intérêt paysager de sa grande étendue naturelle plate et l'importance de la zone humide de l'Etang de l'Anglais.

Proposés à la lecture des documents graphiques

-Enveloppes urbaines à conforter : le Palyvestre, le port d'Hyères,,Extension Port Pothuau,,Extension de l'urbanisation et de la zone d'activité de Signes, Extension du port des Bormettes.

6. Des documents graphiques à améliorer

Commentaires de la Commission

Les Observations émises par la LPO sont de nature à améliorer les fonctionnalités écologiques et la Commission demande au SCOT de bien vouloir les prendre en compte dans la mesure du possible dans le projet de SCoT 2 voire de la future révision inévitable pour l'intégration de la loi ELAN.

4.3.4 La SCI Les GINOUVIERS

Le Village est propriétaire d'environ 92Ha sur la commune de la Londe les Maures.

Actuellement, le PLU de la commune de la Londe-les-Maures classe en zone Ng ce qui était à l'époque le centre du village vacances avec une surface de plancher de 4500m2

Dans le cadre du PLU en cours de révision, nous avons sollicité monsieur de CANSON, maire de la Londe-les-Maures, sur notre projet de restructuration du village vacances et de camping.

« L'Observation a été traitée dans les Observations de la commune de LA LONDE Les MAURES du registre dématérialisé N°101 »

Commentaires de la Commission

Le SCoT qui devrait être approuvé, sera un SCoT avant la loi ELAN et ce dernier devra être révisé immédiatement pour intégrer cette loi de Novembre 2018

4.3.5 LAUTMAN Jacques

Fait trois observations et précise le manque de données

-Sur l'économie viticole

-Sur les risques hydrologiques et géologiques

Concernant le troisième point, il est purement politique.

Commentaires de la Commission

La Commission adhère sur le fait que le SCoT n'est pas toujours assez directif et sur le manque de précisions à corriger lors d'une révision prochaine et sur la cartographie ce qui devrait intervenir rapidement

4.3.6 Le CIQ du Brûlat du Castellet et des Administrés

- BREZEL Marine
- LECCECH Pascal
- MAGNALDI Vincent
- CHEVALIER Stéphane
- MOREL Florence
- De BORDELIUS Ursula

Cette zone est classée « espace urbanisable » par le nouveau SCOT. En effet, cette ancienne zone agricole a été reclassée constructible lors d'une modification de PLU du Castellet en 2009 afin d'y ériger un ensemble immobilier d'envergure dans un contexte de carence de la commune en logements sociaux.

Elle a alors fait l'objet d'un vaste projet immobilier « Le Domaine des Sarments » pour lequel un permis tacite avait été accordé en 2016. Notre CIQ a très tôt alerté et informé ses habitants des risques et importants dommages environnementaux qu'il pouvait engendrer sur cette zone inondable située à l'entrée de la Vallée du Silence bordant la rivière du Grand Vallat.

Suite aux dépôts de plusieurs recours juridiques **le permis de construire initial et modificatif a été annulé par la décision du Tribunal Administratif de Toulon du 14 février 2019.**

Commentaires de la Commission

« L'Observation a été traitée dans le registre dématérialisé N°52225 »

3.3 Procès verbal de synthèse

Le Procès Verbal dit de synthèse a été remis par la Commission à M. le Président du Syndicat Mixte du SCoT Provence Méditerranée le 19 juin 2019.(voir annexe 7.1)

Une lettre d'accompagnement précisait que les observations en réponse au regard de chacune des remarques abordées, devaient être transmises à la Commission d'Enquête au plus tard quinze jours à compter du 19 juin 2019 conformément à l'article R123-18 du Code de l'Environnement.

Annexe 3

3.4 Réponse du maître d'ouvrage au Procès Verbal de Synthèse

Le mémoire en réponse au Procès-verbal dit de synthèse établi par la Commission d'Enquête a été transmis à M. Le Président de la Commission d'Enquête en Recommandé avec Accusé de réception le 4 juillet 2019(voir annexe 7.2)

Annexe 4

3.5 Remise du rapport et des conclusions de l'enquête publique

Le Rapport ainsi que les Conclusions et Avis de la Commission d'Enquête ont été remis au Maître d'Ouvrage le 12 juillet 2019 et transmis à M. Le Président du Tribunal Administratif le même jour.

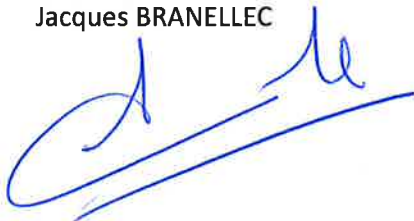
4 Annexes

- 4.1.1.1 Annexe 1 Liste des PPA
- 4.1.1.2 Annexe 2 Certificats d'affichage
- 4.1.1.3 Annexe 3 Procès Verbal de synthèse
- 4.1.1.4 Annexe 4 Réponse au Procès Verbal de synthèse
- 4.1.1.5 Annexe 5 Commentaires de la Commission sur les observations des communes du SCoT
- 4.1.1.6 Annexe 6 Commentaires de la Commission sur les observations sur l'ensemble du territoire du SCoT
- 4.1.1.7 Annexe 7 Courriers divers

Le Président de la Commission
Denis SPALONY



Membre de la Commission
Jacques BRANELLEC



Membre de la Commission
Fernand PEIRANO

