SYNDICAT MIXTE SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

COMPTE RENDU

REVISION N°2 DU SCoT Provence Méditerranée

REUNIONS PUBLIQUES

Cycle 1 : Diagnostic et enjeux

Dans le cadre de sa révision n°2, le diagnostic territorial du SCoT ainsi que les enjeux de la révision sont présentés au public lors d'un premier cycle de réunions.

Elles se sont tenues :

Vallée du Gapeau : 29 Novembre 2023

Sud Sainte Baume : 14 Décembre 2023

Porte des Maures : 20 Décembre 2023

Toulon Provence Méditerranée : 30 Janvier 2024

Ce document établi le compte-rendu des questions et des réponses recensées lors de ces 4 réunions.

Introduction

Les quatre réunions publiques ont été tenues selon le déroulé suivant :

- Mot d'introduction de M. Robert BENEVENTI, Président du SCoT ;
- Mot d'accueil du Président de l'EPCI rencontré : M. André GARON pour la Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau ; Mme Blandine MONNIER pour la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume ; M. François de CANSON pour la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures ; M. Jean-Pierre GIRAN pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée ;
- L'équipe technique du SCoT et l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise et du Var (AUDAT Var) présentent le territoire du SCoT, rappelle la portée du document, et le calendrier prévisionnel de la révision. Ils présentent les grands constats du diagnostic sur les territoires du SCoT, qui guideront les enjeux de la révision.

Questions du public

Réponse des élus et des techniciens du SCoT Provence Méditerranée.

Comment concilier l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) avec le développement du territoire ?

Depuis sa première version de 2009, révisé en 2019, le SCoT vise un modèle de développement durable du territoire, qui allie croissance et préservation des espaces agricoles et naturels.

Le territoire du SCoT offre par ailleurs un potentiel limité en espaces à renaturer, ayant par exemple peu de friches industrielles, mais riche en espaces naturels à préserver.

La pratique visera donc à une consommation judicieuse avec une réduction progressive du total consommé, dans le cadre de la loi et selon la politique déjà adoptée par le SCoT.

Comment concilier l'objectif ZAN et donc de densification avec les besoins des zones, par exemple, sujettes à la menace de crues ?

La loi à ce jour soulève le problème sans le régler, et manque de précision.

L'approche choisie ne sera pas de tout surélever ou ne rien artificialiser, mais de compenser autant que possible l'imperméabilisation.

De plus, les parcelles d'une surface inférieure à 2 500 m² ne seront pas comptabilisées dans l'artificialisation, et certaines zones soumises à divers aléas ne pourront pas être développées et resteront donc naturelles, laissant une marge de manœuvre nécessaire à la densification.

Il est à noter que la notion d'*artificialisation* et de ce qui est *artificialisé* restent encore à préciser par le gouvernement, de même pour la méthode qui sera choisi pour effectuer le suivi de l'artificialisation des sols.

Le SCoT a-t-il un effet sur la production de logements sociaux ?

Le sujet ne concerne pas le SCoT, qui ne peut ni forcer ni exempter les communes de leurs besoins de production de logements sociaux.

Le ZAN représente-t-il toujours plus de béton ?

Au contraire, l'objectif de Zéro Artificialisation Nette vise à une approche plus vertueuse du développement territorial. Il s'agira à terme de systématiquement compenser une artificialisation par une renaturation, et de ramener la nature en ville par divers moyens.

Comment faire évoluer les PLU afin d'y intégrer le ZAN ?

Selon la loi, les PLU, tout comme les SCoT et les SRADDET, sont appelés à évoluer afin d'y intégrer le ZAN, selon un calendrier précis.

Les SRADDET doivent être révisés avant le 22 Novembre 2024, les SCoT avant le 22 Février 2027 et les PLU avant le 22 Février 2028. Le PLU devant être compatible avec le SCoT, lui-même compatible avec le SRADDET, l'intégration du ZAN se fera en cascade.

Il est à noter que les PLU du territoire du SCoT sont élaborés en concertation avec les équipes du SCoT, et que le Syndicat Mixte SCoT est consulté pour avis sur les PLU de son territoire.

Sommes-nous voués à vivre dans des immeubles ?

Le maintien d'une mixité de type d'habitat est essentiel. Depuis sa première élaboration, le SCoT vise surtout à une meilleure organisation du territoire. Il est du souhait des élus de concentrer la majorité de l'habitat, notamment collectif, sur les grandes centralités, dont celles de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

L'objectif notamment du 1er SCoT était d'organiser un recentrage du développement, pour freiner l'étalement urbain. L'objectif fixé était

d’accueillir au moins 60% des nouveaux habitants dans la Métropole, et 40% dans les trois autres EPCI. Les données récentes montrent que nous sommes à l'heure actuelle à 68% et 32%. Ce sont ici les grandes orientations du SCoT qui portent leurs fruits.

Ce recentrage permet de limiter les flux de déplacements, et de redynamiser les zones urbaines telles que Toulon, qui perdait en démographie entre les années 1970 et 2000, tout en conservant des secteurs pavillonnaires dans les secteurs périphériques.

Ceci permet au territoire du SCoT d'avoir une diversité de l'offre, avec des villes plus pavillonnaires en périphérie, et plus collectives au centre.

Comment lutter contre la cabanisation et les constructions illégales ? Le ZAN ne risque-t-il pas de d'occasionner un effet pervers en augmentant leurs constructions ?

Par définition, les constructions illégales échappent à la planification et relèvent des politiques publiques dédiées à la lutte contre le phénomène.

L'Etat est le mieux placé pour faire face à cette situation.

Comment prendre en compte les besoins de mobilité des personnes âgées et à mobilité réduite ? Comment améliorer le relais entre les gares ? Comment améliorer la desserte des grands équipements (notamment l'aéroport de Hyères) ?

Le SCoT ne peut pas définir les politiques publiques du transport, seulement donner de grandes orientations.

Le projet de RER Toulonnais entre Carnoules et Saint-Cyr doit permettre un cadencement de 15 minutes entre chaque train. Il en reste que la présence de gares dépend de la SNCF, et donc de la volonté de l'Etat.

La desserte de l'aéroport est un enjeu majeur, qui sera à définir dans le cadre d'une politique intercommunale.

Quelle compatibilité du SCoT avec le SRADDET ?

A la suite de nouveaux arrêtés d'application du ZAN, le SRADDET a été remis en ouvrage. Le SCoT Provence Méditerranée se doit bien entendu d'être compatible avec le SRADDET, il reste à attendre la conclusion des travaux de la Région.

Des réunions publiques seront tenues par la Région dans le cadre de cette révision.

Le SCoT peut-il préconiser des capacités d'accueil différenciées selon la sensibilité du territoire, par exemple en termes paysager ou touristique ?

Oui, c'est d'ailleurs le rôle des SCoT que de fixer les orientations générales de l'organisation de l'espace.

Concernant le tourisme, il s'agit d'un des secteurs fondamentaux de l'économie locale. Le SCoT vise à assurer les conditions de sa croissance ans obérer les richesses paysagères et patrimoniales du territoire.