



PROJET DE SCOT PROVENCE MÉDITERRANÉE RÉVISÉ

CHAPITRE INDIVIDUALISÉ DU SCOT VALANT SCHÉMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER

Vu pour être annexé à la délibération du Comité Syndical en date du 26 octobre 2018
tirant le bilan de la concertation et arrêtant le projet de SCoT révisé

BILAN DE LA CONCERTATION



Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée

Tél. 04 94 05 35 22 - <http://www.scot-pm.com>



Version arrêtée en comité syndical le 26 octobre 2018

PREFACE

En 2009, au terme de 6 années d'élaboration, le Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée approuvait son Schéma de Cohérence Territoriale.

3 ans après, en 2012, le Syndicat Mixte décidait d'engager une procédure de révision pour élaborer le chapitre individualisé du SCoT valant schéma de mise en valeur de la mer, réflexion qui demandait d'innover dans un champ de la planification peu expérimenté et nécessitant de dépasser les clivages entre « terre et mer ». L'année suivante, plusieurs motifs conduisaient les élus à étendre le champ de cette révision et à « remettre l'ouvrage sur le métier ». En 2015, l'analyse des résultats de l'application du SCoT approuvé attestait que nous étions dans la bonne direction mais qu'il restait à apporter des améliorations, des adaptations et à procéder aux évolutions nécessaires du contenu du SCoT.

Depuis 2012, le Syndicat mixte SCoT Provence Méditerranée s'est efforcé à conduire une concertation la plus large possible associant habitants, associations et toutes personnes concernées. Les outils mis en place ont permis de recueillir un matériau riche. Nous vous présentons dans ce bilan, le dispositif de la concertation qui a abouti à la récolte de nombreuses contributions écrites et orales ainsi que la manière dont le projet de SCoT les a prises en compte.

Au nom du comité syndical, je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé aux travaux du SCoT durant ces 6 années de concertation.

Table des matières

1.	Le cadre de la concertation	5
1.1	Contexte règlementaire.....	5
1.2	Une concertation adaptée à la procédure de révision du SCoT Provence Méditerranée	6
1.2.a	Le dispositif de concertation mis en place pour l'élaboration du chapitre individualisé du SCOT valant SMVM:	7
1.2.b	Le dispositif de concertation mis en place pour la révision générale du SCoT (14 juin 2013)	8
2.	Les actions menées.....	9
2.1	Les actions prévues par la délibération	9
2.1.a	Site internet permettant une information continue sur l'élaboration du SCoT.....	9
2.1.b	Mise à disposition d'un dossier d'information et d'un registre au siège du Syndicat Mixte.....	11
2.1.c	Organisation d'une exposition	12
2.1.d	Organisation de réunions publiques.....	15
2.1.e	Organisation d'ateliers thématiques de la concertation réunissant des acteurs, experts et usagers de la Mer	18
2.1.f	Edition et diffusion d'un bulletin d'information sur support papier et téléchargeable sur le site www.scot-pm.com	20
2.2	Les actions en sus de celles prévues par la délibération	21
2.2.a	Consultation du Conseil de développement de la Métropole TPM	21
2.2.b	Des réunions de présentation du projet de SCoT et / ou des réunions d'échanges thématiques sur demande :	22
2.2.c	Des échanges téléphoniques	22
3.	Le résultat de ces actions	22
3.1	Interventions en réunions publiques.....	23
3.1.a	Réunion publique n°1 / 2014	23
3.1.b	Réunion publique série 1 et 2 - 2015/2016.....	26
3.1.c	Réunions publiques série 3- 2017	29
3.1.d	Réunion publique série 4- 2018.....	32
3.2	Contributions des ateliers.....	35
3.2.a	Atelier 1- Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire	35
3.2.b	Atelier 2- Fixer les axes de développement.....	41
3.2.c	Atelier 3- cadre de vie de qualité, transition énergétique, réduction des GES	48
3.2.d	Atelier 4-la gestion durable des risques et des ressources.....	52
3.2.e	Atelier 5 - Volet littoral et Maritime	54
3.2.f	Compléments et/ou précisions apportés par les participants aux ateliers	59
3.4	Courriers, courriels spontanés reçus (y compris bulletins remis dans les urnes).....	63
3.5	Contributions dans les Registres.....	65
4.	Ce qu'il faut retenir de ce bilan	67

1. Le cadre de la concertation

1.1 Contexte réglementaire

En 2009, année de l'approbation du SCoT Provence Méditerranée, la concertation, était définie par l'article L 300-2 du code de l'urbanisme disposant que : « *le conseil délibère sur le ou les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées* » avant l'adoption des projets d'aménagement définis dans la loi ».

Depuis, La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 d'engagement national pour l'environnement a fait de la concertation une procédure générale de mise en œuvre du principe de participation du public mais, en se plaçant, cette fois dans le cadre du code de l'environnement.

L'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 a modifié cette procédure de concertation « code de l'environnement » sans avoir pour effet de supprimer les mécanismes de concertation prévus par le code de l'urbanisme, bénéficiant d'un régime spécial.

Aussi, l'article L 121-15-1 du code de l'environnement définissant le champ de la concertation (au sens du code de l'environnement) dispose expressément que « ne peuvent toutefois pas faire l'objet d'une telle concertation les projets et les documents d'urbanisme soumis à concertation obligatoire au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme ».

Les SCoT sont donc soumis à concertation obligatoire du **code de l'urbanisme** (articles L. 103-2 à L. 103-6) mais restent concernés par certaines des dispositions **du code de l'environnement** détaillées ci-après :

Les procédures de concertation préalable organisées en application du code de l'urbanisme respectent les droits mentionnés aux 1°, 3° et 4° du II de l'article L. 120-1 du code de l'environnement :

- 1° D'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ;
- 3° De disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;
- 4° D'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation.

Par ailleurs,

Le Code de l'urbanisme dispose :

Art. L. 103-3 *Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont précisés par :*

1o L'autorité administrative compétente de l'État lorsque la révision du document d'urbanisme ou l'opération sont à l'initiative de l'État;

2o L'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement public dans les autres cas.

Toutefois, lorsque la concertation est rendue nécessaire en application du 2o ou du 3o de l'article L. 103-2 ou lorsqu'elle est organisée alors qu'elle n'est pas obligatoire, les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation peuvent être précisés par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement public compétent. — [Anc. art. L. 300-2, al. 6 à 9.]

Art. L. 103-4 **Les modalités de la concertation permettent**, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. — [Anc. art. L. 300-2, al. 10.]

Art. L. 103-6 **A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée à l'article L. 103-3 en arrête le bilan.**

Lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête. — [Anc. art. L. 300-2, al. 12 et 13.]

1.2.a Le dispositif de concertation mis en place pour l'élaboration du chapitre individualisé du SCOT valant SMVM:

La délibération en date du 07 décembre 2012 de lancement du volet littoral et maritime du SCOT détaille les objectifs poursuivis par la démarche :

- mieux connaître les usages du littoral, terrestre et marin, identifier les intérêts en présence et les concilier
- appréhender les problèmes d'environnement, leur interaction et le moyen de mettre en place des protections adaptées ;
- répondre à l'objectif d'une gestion intégrée des zones côtières, que nous assigne le droit européen et l'État français ;
- harmoniser et mettre en cohérence les différentes politiques s'exerçant dans cet espace : contrats de baie, Natura 2000 en mer, aires marines protégées, démarches portuaires...
- disposer d'un cadre de référence pour les décideurs publics, non seulement en ce qui concerne les décisions d'urbanisme (PLU – permis de construire), mais aussi celles relatives aux usages du domaine public maritime, terrestre et marin (création de port, concessions de plages...)

Les trente-deux communes du SCOT se tournent vers la mer

Les représentants du Schéma de cohérence territoriale ont lancé la procédure du volet littoral et maritime. Outre la définition des modalités de concertation, un périmètre a été validé

Réunis hier matin, les élus ont convenu de la procédure de concertation pour le volet littoral et maritime du SCOT. Les représentants des trente-deux communes ont convenu de la procédure de concertation pour le volet littoral et maritime du SCOT. Les représentants des trente-deux communes ont convenu de la procédure de concertation pour le volet littoral et maritime du SCOT.



Les objectifs poursuivis
Mieux connaître les usages du littoral, terrestre et marin, identifier les intérêts en présence, et les concilier ; répondre à l'objectif d'une gestion intégrée des zones côtières, que nous assigne le droit européen et l'État français ; harmoniser et mettre en cohérence les différentes politiques s'exerçant dans cet espace : contrats de baie, Natura 2000 en mer, aires marines protégées, démarches portuaires...

Le périmètre va être proposé au préfet
Le périmètre du schéma va être proposé au préfet. Il est composé de la zone de la mer en valeur de littoral et de la zone de la terre en valeur de littoral. Le schéma va être proposé au préfet. Il est composé de la zone de la mer en valeur de littoral et de la zone de la terre en valeur de littoral.

En application de l'article R. 122-14 du Code de l'Urbanisme, la délibération du 07 décembre 2012 a fait l'objet de mesures d'affichage et de publicité prévues à l'article R 122-15 du Code de l'Urbanisme. Elle a notamment été publiée en février 2013 dans la presse.

- clarifier l'application des dispositions de la loi Littoral, notamment en ce qui concerne les espaces marins à préserver
- mettre en place une stratégie de gestion des espaces compris dans le périmètre sur la base d'une vision globale et commune entre les acteurs publics concernés et en concertation avec les acteurs privés.

Elle fixe les modalités de la concertation ainsi qu'il suit :

- **Création d'une rubrique « volet littoral et maritime » sur le site internet www.scot-pm.com**
- **Mise à disposition d'un dossier d'information et d'un registre au siège du Syndicat Mixte**
- **Organisation d'une exposition**
- **Organisation de réunions publiques**
- **Organisation d'ateliers thématiques de la concertation réunissant des acteurs, experts et usagers de la Mer**
- **Edition et diffusion d'un bulletin d'information sur support papier et téléchargeable sur le site www.scot-pm.com**

➤ Lancement du Volet Mer!

Publié le 07 décembre 2012

C'est ainsi que le Syndicat Mixte a officiellement lancé la procédure de révision du SCOT en vue d'établir le chapitre individualisé du SCOT valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer. Cette démarche plus ambitieuse est dénommée « Volet Littoral et Maritime ». Ce document spécifique aux espaces littoraux et maritimes.

En 2011, le travail de préparation s'est engagé avec la rédaction d'un « Livre Bleu » permettant d'établir le feuille de route du document final qui sera élaboré sur le plan formalisé de la même manière que le SCOT terrestre, en concertation avec les habitants.

Disponible sur ce site : une rubrique dédiée « Volet Mer »

➤ TÉLÉCHARGEZ LE LIVRE BLEU

➤ TÉLÉCHARGEZ la délibération de lancement (objectifs poursuivis et modalités de la concertation)

➤ TOUTE L'ACTUALITÉ

La délibération a en outre été publiée sur le site internet du SCOT PM et son contenu reporté dans la lettre du SCOT n°9 – janvier 2013 – « le SCOT côté Mer »

1.2.b Le dispositif de concertation mis en place pour la révision générale du SCoT (14 juin 2013)

La délibération du 14 Juin 2013 d'extension du champ de la révision détaille les objectifs poursuivis par la démarche :

1/ maintenir les objectifs poursuivis par la démarche d'élaboration du chapitre individualisé du SCoT valant SMVM

2/ ajouter les objectifs poursuivis suivants :

- Couvrir l'intégralité du périmètre du SCoT en y incluant la commune de Cuers.
- Adapter le contenu du SCoT aux nouvelles exigences légales.
- En tant que de besoin, mettre le SCoT en compatibilité avec les documents nés ou révisés postérieurement à son approbation.
- Prendre en compte le nouvel environnement normatif ou non des SCoT.
- Vérifier la cohérence avec les documents élaborés sur les territoires voisins.
- Tirer les enseignements de l'application des orientations du SCoT aux documents qui doivent leur être compatibles.

- Réaliser l'analyse de l'application de notre SCoT exigé par l'article L.122-131 du Code de l'Urbanisme.

Et adapte les modalités de la concertation ainsi qu'il suit :

- Site internet permettant une information continue sur l'élaboration du SCoT et de son chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer.
- Mise à disposition d'un dossier d'information et d'un registre au siège du Syndicat Mixte.
- Organisation d'une exposition.
- Organisation de réunions publiques.
- Organisation d'ateliers thématiques de la concertation réunissant des acteurs, et experts ainsi que, pour le chapitre individualisé, des usagers de la Mer.
- Edition et diffusion d'un bulletin d'information sur support papier et téléchargeable sur le site www.scot-pm.com

Publié le 02 juillet 2013

Les débats du Grenelle de l'Environnement ont été l'occasion d'exprimer de nouvelles ambitions à l'égard des SCoT. Le vaste dispositif réglementaire aujourd'hui abouti met en avant quatre objectifs prioritaires à mettre en œuvre par les SCoT :

- Lutter contre l'étalement urbain
- Contribuer à l'adaptation au changement climatique et à l'efficacité énergétique
- Prendre en compte la biodiversité
- Anticiper l'aménagement opérationnel durable.



En matière de contenu du document, la loi comporte de nombreux enrichissements. Ainsi, le champ des politiques publiques d'aménagement auxquelles le SCoT a désormais vocation à fixer des objectifs a été sensiblement élargi (logements, transports, commerces, équipements, tourisme, culture, communications numériques, lutte contre l'étalement urbain, mais aussi protection et mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, préservation des ressources naturelles, préservation et remise en bon état des continuités écologiques...). Dès lors, le document d'orientations générales (DOG) devient document d'orientations et d'objectifs (DOO), son contenu est étoffé dans l'ensemble de ces thématiques.

Le SCoT Provence Méditerranée approuvé en octobre 2009 anticipait déjà sur de nombreuses dispositions du Grenelle. Pour autant il s'agit aujourd'hui d'évaluer le SCoT approuvé et d'identifier les thématiques qui devront être mieux prises en compte dans notre document.

Par délibération du 14 Juin 2013, les élus du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée ont souhaité compléter la délibération du 7 décembre 2012 lançant l'élaboration du volet Mer du SCoT et d'ajouter notamment à cette réflexion, les thématiques issues des lois Grenelle.

Télécharger

délib du 14 juin 2013 - SCOT2- modalités concertation

TOUTE L'ACTUALITÉ

En application de l'article R. 122-14 du Code de l'Urbanisme, la délibération du 14 Juin 2013 a fait l'objet des mesures d'affichage et de publicité prévues à l'article R 122-15 du Code de l'Urbanisme.

La délibération a en outre été publiée sur le site internet du SCOT PM.



¹ Désormais article L 143-28 du Code de l'Urbanisme

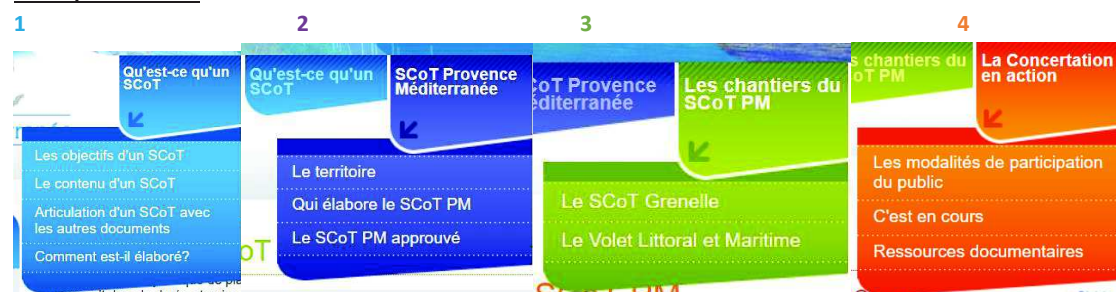
2. Les actions menées

2.1 Les actions prévues par la délibération

2.1.a Site internet permettant une information continue sur l'élaboration du SCoT

Le site Internet du SCoT Provence Méditerranée **www.scot-pm.com** vise à faire partager le plus largement et le plus facilement possible la démarche du SCoT Provence Méditerranée. Il offre la possibilité aux habitants de faire part de leurs remarques (rubrique contacts), il propose le téléchargement des documents fondateurs du SCoT approuvé et tous les documents d'étape utiles pour la révision (rubrique ressources documentaires notamment). Une rubrique Actualités permet d'obtenir une information en continu. Le site est donc à la fois un lieu de ressources et un lieu de concertation.

Rubriques du site :



Référencement :

Le site internet du SCOT, outre les différents moteurs de recherche, est référencé notamment sur les sites internet des 4 membres du Syndicat Mixte

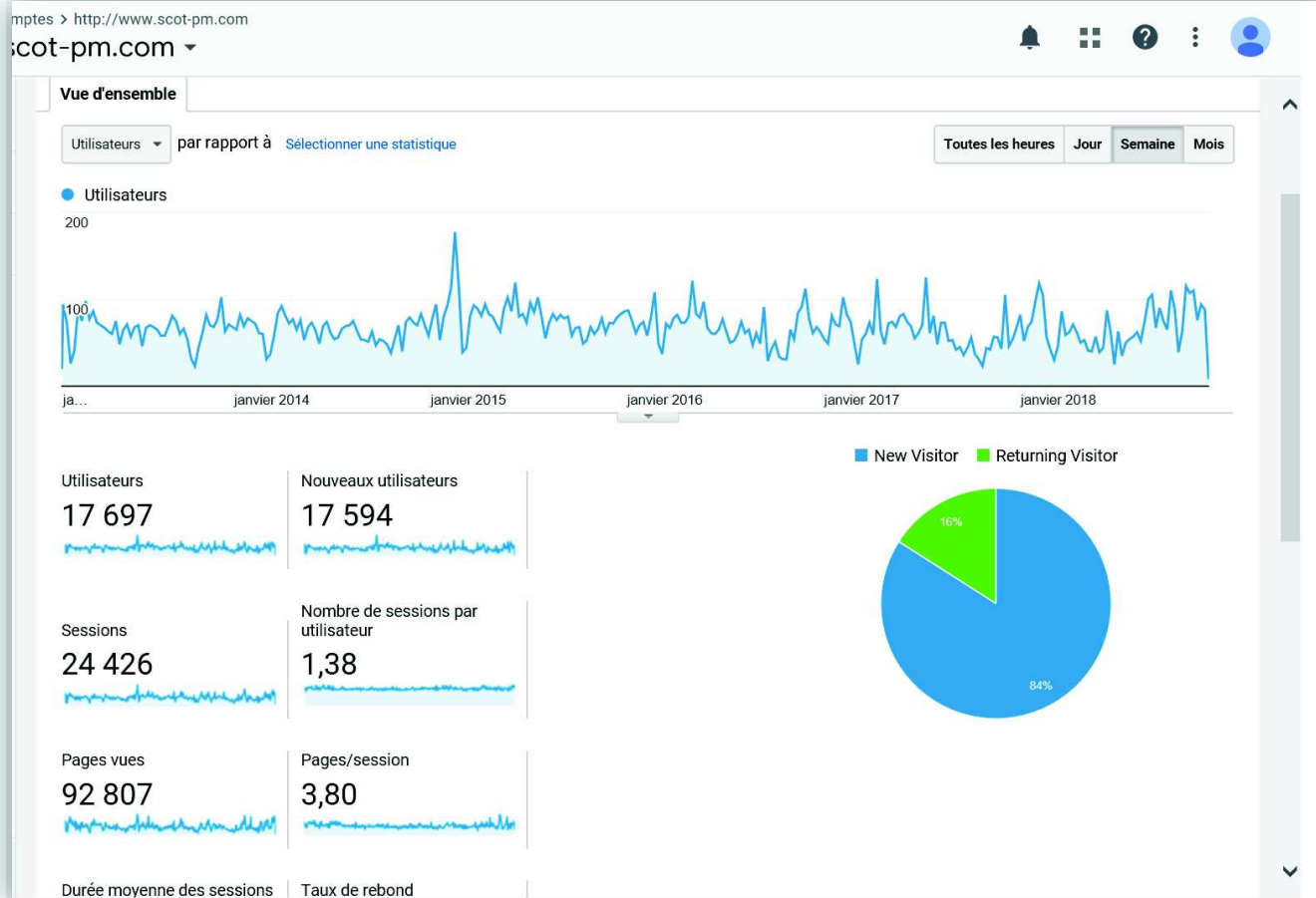
- <https://www.agglo-sudsaintebaume.fr/scot/>
- <http://www.ccvg.fr/scot.aspx>
- <http://www.ville-lalondelesmaures.fr/SCOT>
- <https://metropolepm.fr/scot>

Il est également référencé sur le site de nombreuses communes membres.

Fréquentation du site :

Sur une période de 5 ans, 17697 visites ont été enregistrées. On constate un pic de fréquentation à l'occasion des séries de rendez-vous publics confirmant l'intérêt du site comme support et renfort de connaissance des travaux du SCoT.





2.1.b Mise à disposition d'un dossier d'information et d'un registre au siège du Syndicat Mixte

Deux registres de concertation (1 pour le Volet Littoral et Maritime et 1 pour la révision générale « SCOT TERRE ») ont été mis à la disposition de la population pour recueillir leurs observations et avis écrits au siège du Syndicat Mixte dans les locaux de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Pour permettre aux habitants hors secteur TPM d'apposer leurs remarques plus aisément il a été décidé de mettre à disposition un registre supplémentaire dans chacun des sièges des 4 intercommunalités membres du Syndicat.

Les 6 registres ont été mis en place :

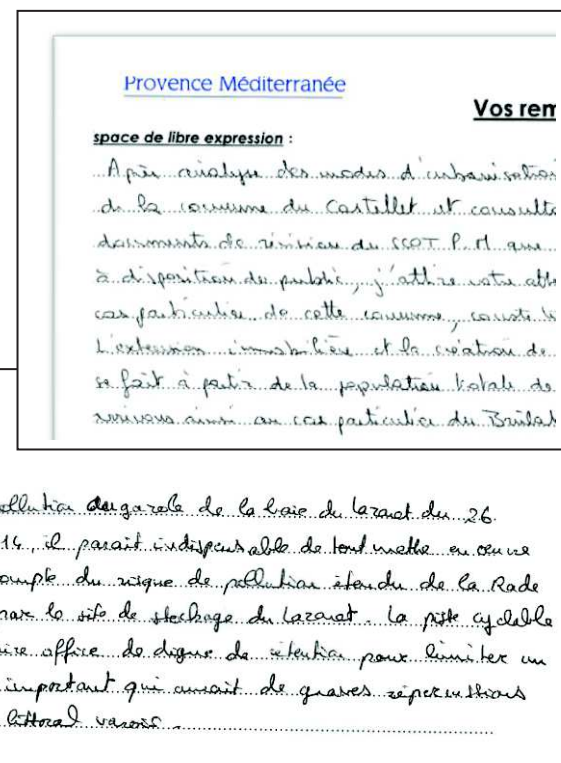
- dès février 2012 pour celui du Volet Littoral et Maritime
- dès juillet 2013 pour les 5 autres et ce jusqu'à l'arrêt du SCOT.

Ils ont également été mis à disposition du public durant les expositions itinérantes et les réunions publiques.

Sur les 6 registres : 9 remarques ont été déposées.

Thèmes abordés :

- Prévention du risque de pollution de la rade – site de stockage du lazaret
- Circulation dans le pôle Ouest – arrivée DCNS
- Développement économique et desserte très haut débit du territoire
- Diversification des Activités économiques dans les villages touristiques
- Capacité d'accueil du territoire – village du castellet
- Mobilité dans le territoire et processus de concertation
- Demande d'inscription ateliers



2.1.c Organisation d'une exposition

Conçue comme un outil pédagogique « visuel » l'exposition autour de la révision du SCoT expose en 4 panneaux les enjeux de la révision du SCoT.

4 jeux de panneaux 85 X 206 cm ont circulé dans les communes. Lors de chaque exposition, l'administration a mis à disposition de la documentation en libre-service :

- La lettre du SCoT (10 et 11)
- L'analyse des résultats de l'application du SCoT approuvé en octobre 2015
- Les diaporamas diffusés lors des réunions publiques de 2013-2016
- Etat d'avancement des travaux – septembre 2016
- Un registre

Les 34 périodes d'exposition ont été annoncées sur les sites internet et réseaux sociaux des intercommunalités membres du SCOT. Une affiche exposée au siège mentionnait les lieux et dates de l'exposition dans les lieux accueillants, certaines communes ont utilisé les panneaux lumineux. L'exposition s'est tenue aux lieux et dates suivants :

COMMUNES	DATES	LIEUX	COMMUNES	DATES	LIEUX
COMMUNAUTE DE COMMUNES MEDITERRANEE PORTE DES MAURES			COMMUNAUTE DE COMMUNES VALLEE DU GAPEAU		
Bormes les Mimosas	du 15/03/2017 au 05/04/2017	Service urbanisme mairie	Solliès Pont	du 06/03/17 au 17/03/17	Centre technique Municipal
Collobrières	du 20/04/2017 au 05/05/2017	Hall de la Mairie	Solliès Toucas	du 20/03/17 au 31/03/17	Hall de la Mairie
Cuers	du 05/05/2017 au 26/05/2017	Hall de la Mairie	La Farlède	du 03/04/17 au 14/04/17	Hall de la Mairie
Le Lavandou	du 05/04/17 au 20/04/17	Hall de la Mairie	Belgentier	du 18/04/17 au 28/04/17	Hall de la Mairie
La Londe les Maures	du 01/03/17 au 15/03/17	Service urbanisme mairie	Solliès Ville	du 09/05/17 au 26/05/17	Hall de la Mairie
Pierrefeu du Var	du 26/05/17 au 12/06/17	Hall de la Mairie	Siège	du 02 au 05 MAI 2017	Hall du siège social
				du 29 au 31 MAI 2017	
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SUD SAINTE BAUME			METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE		
Sanary Sur Mer	du 20/03/17 au 29/03/17	Hall de la mairie	Carqueiranne	du 29/05 au 12/06/17	Hall de la Mairie
Saint Cyr Sur Mer	du 31/03/17 au 09/04/17	Hall de la Mairie	Hyères	du 09/05 au 26/05/17	Hall de la Mairie
Bandol	du 11/04/17 au 20/04/17	Espace Paul Ricard	La Crau	du 04/04 au 18/04/17	Salle des Mariages - mairie
La Cadière d'Azur	du 24/04/17 au 03/05/17	Mairie annexe Place Jean Jaurès	La Garde	du 29/05/ au 12/06/17	Hall de la Mairie
Le Castellet	du 05/05/17 au 14/05/17	Salle du Conseil Mairie	La Seyne	du 10/05 au 24/05/17	Hall de la Mairie
Le Beausset	du 16/05/17 au 28/05/17	Hôtel de ville (Passerelle)	La Valette	du 11/05 au 24/05/17	Service urbanisme Mairie
Signes	du 30/05/17 au 08/06/17	Maison des associations	Le Pradet	du 27/03 au 07/04/17	Hall de la Mairie
Evenos	du 12/06/17 au 21/06/17	Hall de la mairie	Le Revest	du 10/04 au 21/04/17	Salle de réunion, 1 ^{er} étage
Riboux	du 23/06/17 au 02/07/17	Hall de la mairie	Ollioules	du 31/03 au 14/04/17	Service urbanisme Espace
Siège	du 04/07/17 au 13/07/17	Maison du terroir et du patrimoine	Saint Mandrier	du 25/04 au 09/05/17	Office de tourisme
			Six Fours	du 20/04 au 02/05/17	Hall de la Mairie
			Toulon	du 24/05 au 07/06/17	3 ^{ème} étage Mairie

Notre territoire en 2030

Qu'est-ce qu'un SCoT ?

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document de planification stratégique. Il fixe, sur un territoire, les grandes orientations d'aménagement et de développement pour les 15 ans à venir dans une perspective de développement durable. Le SCoT donne la carte de référence pour les orientations politiques territoriales, notamment en matière d'urbanisme, d'équipement, d'économie, d'agriculture, d'environnement et plus généralement en terme d'organisation de l'espace.

Le SCoT Provence Méditerranée

LE TERRITOIRE
Provence Méditerranée regroupe 32 communes, membres de 4 intercommunalités, composant l'aire toulonnaise.

LES PROJETS
Un document élaboré par les élus et approuvé le 16 octobre 2009 en concertation avec la population, en association avec les acteurs locaux, 10 grands axes à retenir :

- La préservation des espaces et milieux agricoles, naturels et humides qui constituent le socle du réseau vert bleu et jaune de l'aire toulonnaise, par leurs caractéristiques paysagères, écologiques, historiques et littéraires et par leurs fonctions dans l'organisation de l'espace (couloirs d'urbanisation, corridors vertes, etc. ...)
- Un développement en dehors de ces grands espaces ou milieux caractéristiques.
- Un développement maîtrisé non extensif et réduisant la consommation d'espace.
- L'utilisation du potentiel de renouvellement urbain.
- L'effacement d'usages de défilés d'une stratégie de développement métropolitain et économique.



- Des objectifs de production, de localisation et de mixité sociale en matière de logements.
- La promotion d'une offre de transports performante et multimodale et des modes doux.
- Des propositions pour apaiser la ville et ainsi améliorer le cadre de vie et la qualité de vie.
- Des propositions pour mettre un terme à la disparition des terres agricoles au regard de leurs diverses fonctions (paysagères, écologiques et économiques).
- Une première traduction des dispositions de la loi Inlra sur les 13 communes concernées.



Une révision du SCoT pour quoi faire ?

Définir un projet de territoire partagé à l'horizon 2030 en prenant en compte les enseignements tirés de l'application du SCoT approuvé sur la période 2009-2015 en consistence des nouveaux éléments du diagnostic conduit avec les références les plus récentes et toutes les thématiques relevant aujourd'hui d'un SCoT.

Compléter ce projet de territoire collectivement en s'appuyant à l'élaboration des orientations politiques publiques d'application et sur les espaces cibles.

Intégrer les grandes orientations d'autres documents à appliquer à notre SCoT, quels qu'ils soient, leurs champs d'application et leurs champs d'action.

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22



Notre territoire en 2030

Premiers éléments du diagnostic en cours

Un territoire qui s'affirme dans l'armature urbaine régionale.
3^{ème} aire urbaine à plus prosaïque de la Méditerranée française, bénéficiant d'une forte croissance économique, l'aire toulonnaise se positionne au cœur du chapitre des agglomérations de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gènes, un des secteurs géographiques les plus dynamiques d'Europe. Son attractivité maritime constitue un atout qui la distingue particulièrement de ses voisins.



Un patrimoine écologique et paysager exceptionnel.
Provence Méditerranée est constituée d'un ensemble de paysages naturels et agricoles couvrant 80% du territoire qui structurent son identité. Ces espaces qui participent pleinement à l'attractivité économique et touristique du territoire sont le support d'une agriculture dynamique, d'un tourisme vert et sportif et de pratiques de loisirs qui fondent, avec la présence de la mer et du littoral, des éléments essentiels de la qualité de vie spécifique de l'aire toulonnaise. Sa biodiversité, comme sur l'ensemble du pourtour méditerranéen, est exceptionnelle.

La territoire est fortement soumis aux risques naturels et comme ailleurs, université aux effets du changement climatique.

Une consommation d'espace en diminution et dont le rythme atteint les objectifs fixés par le SCoT approuvé.
Les grandes villes ont produit 31% des logements construits dans le SCoT en utilisant seulement 15% de la consommation d'espace totale, illustrant un modèle de développement basé sur les formes urbaines existantes en espace et sur l'activation du potentiel de renouvellement urbain. Les espaces agricoles qui ne représentent que 30% des espaces non artificialisés du territoire, constituent plus de 40% des espaces qui ont été consommés entre 2003 et 2014.

Les emplois se localisent dans divers types de tissu urbain, dans les centres-villes, premiers espaces d'activités économiques (45% de l'emploi), dans le tissu périurbain, notamment le long d'axes routiers majeurs (30% de l'emploi), dans les zones d'activités aménagées (28% de l'emploi).

On constate, un segment commercial bien dimensionné, une dynamique de production de bureaux mais un affaiblissement de production de locaux d'activités artisanales et industrielles.

L'agriculture, un secteur fortement identitaire, offre d'excellence et fragiles.
L'agriculture sur l'aire toulonnaise une production à forte valeur ajoutée, dans des filières d'excellence dominées par la viticulture et l'horticulture. Plus en 10 ans, l'agriculture a perdu 26% de ses exploitations et 35% de son effectif agricole. L'agriculture a perdu un espace de maintien des espèces agricoles.

La part modale de la voiture a cessé d'augmenter, celle des transports en commun et des modes actifs progressent en cœur d'agglomération.
Le manque de malghe du réseau, une certaine saturation des flux sur certains axes, pénalisant automobilistes, transports en commun et modes alternatifs qui accueillent un report des flux de travail en cœur d'agglomération ou sur les axes de la voirie d'agglomération plus. Les transports en commun sont de plus en plus utilisés par les usagers, tandis que les deux roues motorisés, la ville et surtout la marche à pied progressent fortement. Deux plans de déplacements urbains sont en cours d'élaboration sur le territoire.

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22



Notre territoire en 2030

Les points d'intérêt particulier identifiés pour le futur SCoT

Les enseignements tirés de l'application du SCoT approuvé, tant au niveau des résultats de son application que de sa déclinaison dans les PLU, les nouveaux champs de réflexion et d'action des SCoT, dernière génération, l'actualisation du diagnostic en cours, mettent en évidence la nécessité pour les auteurs du SCoT d'intervenir plus particulièrement sur les points d'intérêt suivants, sans ordre de priorité et sans exhaustivité :

- La touriste balnéaire et non balnéaire.
- Une aggrégation de la mobilité à l'échelle du périmètre du SCoT et dans tous les modes de déplacements.
- L'identification et l'évaluation des grands sites économiques d'échelle SCoT, notamment la plaine de Sigis, les Bormettes à la Londe, l'aérodrôme Caudan-Pierrefeu.
- La question de l'eau, dans toutes ses dimensions : satisfaction des besoins, garantie de la qualité, réduction de la vulnérabilité de la population au risque inondation, préservation des contraintes écologiques agricoles.
- La transition énergétique, les nouvelles technologies.
- L'importance des ports et des activités portuaires.
- La place et le devenir des espaces agricoles.



Document d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com



Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22



Notre territoire en 2030



Document d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Une concertation tout au long du projet à destination de tous !

Dossier d'information et registre, expositions, réunions publiques, ateliers, lettres du SCoT
Plus d'infos sur : www.scopt-pm.com - 04 94 05 35 22

Exemple de Cuers du 05 au 26 Mai 2017.



2.1.d Organisation de réunions publiques

Pour échanger de manière collégiale avec le public, sur le travail conduit dans le cadre de la révision du SCoT, le Syndicat Mixte a organisé 21 réunions publiques une réunion publique de lancement et 4 séries de réunions publiques territorialisées par secteurs soit 17 secteurs. 4 réunions publiques spécialement dédiées au volet Littoral et Maritime ont également été organisées.

Ces réunions publiques ont été présidées par le Président du SCOT (12 réunions) ou un Vice-Président du SCoT (9 réunions).

Chacune de ces réunions a été organisée de la manière suivante :

- introduction par le Président ou le Vice-Président (rappels du contexte, présentation de l'ordre du jour)
- présentation commentée par l'agence d'urbanisme (Audat) d'un support visuel projeté en séance.
- temps d'échanges avec la salle, interventions libres du public, questions-réponses.

Elles ont été organisées aux grandes étapes rythmant le projet :

- Eléments de diagnostic
- Eléments de projet
- Eléments d'orientations (en deux phases)

Et ont été individualisées concernant le VLM.

Les outils d'information pour communiquer sur la tenue de ces réunions :

Des insertions presse, ¼ de page minimum, sont parues avant chaque réunion dans 2 journaux à minima: Var Matin, La Marseillaise et jusqu'à 5 journaux (TPBM, Var INFO, L'édition varoise). **Les abonnés de la lettre du SCOT²** ont reçu une invitation pour chacune des réunions. Des affiches ont été apposées dans les lieux habituels d'affichage au siège des intercommunalités accueillant la réunion. Des informations systématiques ont été effectuées sur les sites internet des collectivités concernées et sur les réseaux sociaux. Facebook/Twitter.

Les associations agréées de protection de l'environnement ont toutes été conviées dès 2015 aux réunions publiques de même que les associations locales d'usagers code de l'urbanisme. Une invitation a également été adressée à tout le listing « société civile ».

REUNION PUBLIQUE N°1 17/12/2014	
LIEU	Espace Pierre Puget - OLLIOULES
NOMBRE DE PARTICIPANTS	Entre 50 et 100
SOUS LA PRESIDENCE DE	Monsieur Robert BENEVENTI



² 241 abonnés figurent sur cette liste d'abonnés.

	SERIE 1	SERIE 2	SERIE 3	SERIE 4
DATE	17/12/2015	23/09/2016	30/10/2017	10/09/2018
LIEU	Communauté de communes de la Vallée du Gapeau	ISEN - TOULON	Nouvelle Capitainerie – LA LONDE	Nouvelle Capitainerie – LA LONDE
NOMBRE DE PARTICIPANTS	entre 10 et 50	Entre 10 et 50	Entre 10 et 50	Entre 10 et 50
SOUS LA PRESIDENCE DE	Monsieur Christian FLOUR	Monsieur Robert BENEVENTI	Monsieur François de CANSON	Monsieur François de CANSON
DATE	19/12/2015	29/11/2016	07/11/2017	11/09/2018
LIEU	Nouvelle Capitainerie – LA LONDE	Communauté de communes de la Vallée du Gapeau	Communauté de communes de la Vallée du Gapeau	Salle des Fêtes - LE PLAN DU CASTELLET
NOMBRE DE PARTICIPANTS	entre 10 et 50	Entre 10 et 50	Entre 10 et 50	Entre 10 et 50
SOUS LA PRESIDENCE DE	Monsieur François de CANSON	Monsieur Christian FLOUR	Monsieur Christian FLOUR	Monsieur Robert BENEVENTI
DATE	25/02/2016	01/12/2016	08/11/2017	18/09/2018
LIEU	Salle des Fêtes - LE PLAN DU CASTELLET	Salle des Fêtes - LE PLAN DU CASTELLET	Salle des Fêtes - LE PLAN DU CASTELLET	Communauté de communes de la Vallée du Gapeau
NOMBRE DE PARTICIPANTS	entre 50 et 100	Entre 10 et 50	Entre 10 et 50	Entre 10 et 50
SOUS LA PRESIDENCE DE	Monsieur Robert BENEVENTI	Monsieur Robert BENEVENTI	Monsieur Robert BENEVENTI	Monsieur François AMAT
DATE	27/02/2016	15/12/2016	28/11/2017	29/09/2018
LIEU	Salle des mariages - LA CRAU	Nouvelle Capitainerie – LA LONDE	Technopole de la mer - OLLIOULES	Metropole MTPM
NOMBRE DE PARTICIPANTS	entre 50 et 100	Entre 10 et 50	entre 50 et 100	Entre 10 et 50
SOUS LA PRESIDENCE DE	Monsieur Christian SIMON	Monsieur François de CANSON	Monsieur Robert BENEVENTI	Monsieur Robert BENEVENTI



Réunions publiques Mer et Littoral :

11 décembre 2014	Saint-Mandrier	Sous la Présidence de Gilles Vincent et Robert BENEVENTI	Entre 25 et 50 personnes
17 Mars 2016	La Londe	Sous la Présidence de Gilles Vincent et François DE CANSON	Entre 25 et 50 personnes
04 Décembre 2017	Sanary	Sous la Présidence de Gilles Vincent et Robert BENEVENTI	Entre 25 et 50 personnes

Les 22 réunions ont permis aux participants d'émettre leurs avis sur les éléments présentés et de proposer leurs idées ou ajustements.

Après chaque réunion, les documents projets ont été ajustés, le cas échéant, des contributions orales et ou écrites (partie 3)

Les documents présentés sont disponibles sur www.scot-pm.com

Réunions publiques Volet Littoral et Maritime :



2.1.e Organisation d'ateliers thématiques de la concertation réunissant des acteurs, experts et usagers de la Mer

Pour préciser les pistes d'orientations présentées en 2017 en réunions publiques et décliner le PADD abouti en Juin 2018, 5 ateliers thématiques ont été organisés. S'agissant d'une procédure de révision, l'accent a été mis sur les évolutions à apporter dans le SCoT 2, au regard du SCOT approuvé.

Ainsi les objectifs de l'atelier étaient les suivants:

- sur base de l'exposé des changements pressentis du SCoT 1 au SCoT 2, débattre collectivement de la pertinence et du contenu des changements
- Partager des éléments de diagnostic, construire les grandes orientations et affiner les éléments de projet concernant les 4 thèmes de l'atelier
- Proposer des objectifs et orientations du ressort du SCoT.

Les ateliers ont été annoncés sur le site internet du SCoT, dans la lettre du SCOT, l'information a été communiquée aux abonnés de la concertation, au listing société civile, associations et aux membres du conseil de développement. Pour le Volet Littoral et Maritime, l'information a été transmise aux acteurs et usagers de la Mer dans le Département (listes de contacts utilisées pour les contrats de baie, schéma départemental Mer et Littoral...).



Tous les documents relatifs aux ateliers sont disponibles sur le site internet www.scot-pm.com.



	DATE	NOMBRE DE PARTICIPANTS
ATELIER 1	03/07/2018	34
ATELIER 2	06/07/2018	35
ATELIER 3	06/09/2018	41
ATELIER 4	07/09/2018	25
ATELIER 5 VLM	04/09/2018	41

2.1.f Edition et diffusion d'un bulletin d'information sur support papier et téléchargeable sur le site www.scot-pm.com



LETTRE 10



LETTRE 11



LETTRE 12

Toutes les lettres ont été adressées aux abonnés et mises à disposition du public aux sièges du Syndicat et des EPCI membres.

La Lettre n° 11 a fait l'objet d'un envoi numérique aux associations agréées de protection de l'environnement, aux associations locales d'usagers code de l'urbanisme, au listing société civile.

La Lettre 12 a été transmise au format numérique.

2.2 Les autres voies d'échange et d'information

Bien que ne faisant pas formellement partie des opérations de concertation, les événements suivants ont été l'occasion d'échanger sur le contenu du SCoT et d'entendre les observations de la population

2.2.a Consultation du Conseil de développement de la Métropole TPM

Le conseil de développement, « fabrique de l'ingénierie citoyenne », est une assemblée de citoyens bénévoles qui représente les "milieux économiques, sociaux, culturels, éducatifs, scientifiques, environnementaux et associatifs". Son rôle : donner son avis sur le "projet de territoire" et sur les documents de prospective et de planification résultant de ce projet, ainsi que sur la conception et l'évaluation des politiques locales de promotion du développement durable. A ce titre, le conseil de développement MTPM a été consulté sur le projet de révision du SCOT et sur le projet d'élaboration de son volet littoral et maritime.

Le Syndicat Mixte a participé à 3 séances plénières du conseil de développement de la Métropole TPM (seul conseil de développement sur le périmètre du SCoT):

Le 1er en **Novembre 2016** avec une présentation / débat en 3 volets:

1er volet : Présentation de l'outil SCoT

2ème volet : Présentation du SCoT PM approuvé en 2009 et des résultats de son application 6 ans après

3ème volet : Présentation de ses perspectives d'évolution dans un contexte renouvelé

Le second en **Mai 2018** concernant le projet de volet littoral et maritime.

Le troisième en **Juin 2018** concernant les objectifs et orientations du SCoT.

2 contributions du conseil de développement reçues en Juillet 2018 ont enrichi les travaux du SCoT et de son volet Mer.

2.2.b Des réunions de présentation du projet de SCoT et / ou des réunions d'échanges thématiques sur demande :

SCI Pin de Galle	Janvier 2015	Articulation SCOT/PLU, risques naturels littoraux, instabilité de falaise
Stop nuisances TGV	Décembre 2015	Articulation SCOT/PLU de Cuers en attendant l'approbation du SCOT, futur réseau Vert et Jaune commune sur Cuers, amélioration des déplacements du quotidien
CIL de l'est toulonnais	Mars 2016	Données emplois, mobilité, évolutions depuis 2009, sources données – analyse application SCoT
Mr Jean-Pierre REYNES	Septembre 2018	Réseau Vert – trame Verte – occupations admises – traduction du projet de SCoT dans les PLU – secteur faron
Mr Bertrand CARLETTI	février 2018	Traduction des dispositions de la loi littoral dans les SCOTs , rôle « écran » du SCoT vis-à-vis du PLU, définition et identification dans le SCoT des continuités de l'urbanisation – précisions du SCoT en la matière -
La Vallée du Gapeau en transition	Juin 2018	Changement climatique, processus de concertation autour d'un projet de transition énergétique, projet éolien de Baumes-des-Lumes à Solliès-Toucas qui permettrait de fournir 90 % de l'énergie électrique domestique du secteur gapeau
Groupe Casino – Mr Alain STREF	Septembre 2018	Volet commercial du SCoT 1 et du projet de SCoT 2. Présentation ateliers.

2.2.c Des échanges téléphoniques

Plus d'une centaine de renseignements téléphoniques par le biais de la ligne directe du Syndicat.

3. Le résultat de ces actions

Toutes les contributions, expressions du public ont été rassemblées.

Elles proviennent, comme précédemment exposé :

1. Des interventions des participants lors des réunions publiques
2. Des contributions des participants aux ateliers (orales, écrites)
3. Des réunions à la demande de la population
4. Des courriers, des courriels spontanés reçus
5. Des écritures apposées dans le registre
6. Des actions supplémentaires réalisées

Est détaillée ci-après, la manière dont le projet de SCoT révisé prend en compte l'ensemble de ces contributions en indiquant notamment comment le sujet de la contribution a été traité dans le projet de SCoT ;

3.1 Interventions en réunions publiques

3.1.a Réunion publique n°1 / 2014

La réunion publique du 17 décembre 2014 a servi d'entrée en matière concernant les objectifs de la révision, son contexte réglementaire et permis les échanges sur les premiers éléments de diagnostic.

Ordre du jour de cette réunion :

- Pourquoi le SCoT a été mis en révision?
- Les évolutions réglementaires depuis 2009 : les principaux sujets
- Les évolutions du territoire depuis 2009 : les grands constats

Les évolutions réglementaires qui impactent le contenu des SCoT sont nombreuses depuis 2009 : l'ensemble des pièces du SCoT sont impactées.

La présentation de ce contexte a permis de déclencher le débat sur nombreux de ces thèmes, de même que l'exposé des premiers grands constats et pistes d'enjeux cf. tableau de synthèse ci-après.

Réunion publique 1 -2014	
Thèmes soulevés, remarques, interrogations, propositions, attentes du public	Commentaires ou éléments de réponse au sein du projet SCoT
1. Pourquoi le SCoT a été mis en révision	
1. Une nécessaire adaptation du contenu du SCoT aux nouvelles exigences légales.	Objectifs partagés par le public, notamment sur l'adaptation aux lois grenelle. Plusieurs participants ont toutefois regretté l'obligation pour le SCoT de se conformer aux dispositions de telle ou telle loi, exemple : la Loi ALUR qui « accentue la densification des espaces urbanisés denses mais aussi lâches ». (La Londe, 2015). L'occasion pour les élus de rappeler que toutes les lois applicables s'imposent au SCoT comme à tout document d'urbanisme.
2. Une extension du SCoT « en Mer »: le volet littoral et maritime, démarche non obligatoire	L'élaboration volontaire d'un volet littoral et maritime est une démarche mainte fois saluée au fil des réunions (La Londe, 2015). Pendant toute la durée de la concertation, personne ne remet en cause ce choix, qui trouve sa justification compte tenu du nombre de communes littorales (15) comprises dans le périmètre du SCoT, de l'importance de l'économie balnéaire et maritime qui se déploie sur les quelque 300 km de côte du territoire, de la beauté et de la fragilité du milieu marin et de la pression démographique qui s'exerce sur le littoral. La nécessaire articulation du SCoT Terre et du SCoT Mer est appréhendée (Ollioules)
3. Une couverture du SCoT élargie à la commune de Cuers , incluse dans le périmètre postérieurement à son approbation,	Le public Cuersoï suite à des questionnements est informé de l'absence de SCoT opposable sur cette partie du territoire non couverte par le SCoT, la commune ayant adhéré postérieurement à son élaboration.
4. Une mise en cohérence du SCoT avec d'autres documents nés ou révisés postérieurement à son approbation	L'environnement normatif du SCoT est explicité. Les évolutions sont nombreuses en la matière. Peu de questions sur cet aspect. Mais l'Agence d'Urbanisme explique que la mise en cohérence des travaux du SCoT avec les documents environnants se fait de manière continue.
5. Une prise en compte des nouvelles ambitions et des enseignements tirés de son application	Le Syndicat Mixte rappelle que la procédure de révision permet de faire évoluer les idées, il ne s'agit pas d'un simple toilettage. L'analyse des résultats de l'application du SCoT produite en octobre 2015 est téléchargeable sur le site internet
2/ Les évolutions réglementaires depuis 2009 : les principaux sujets	

3/ Les évolutions du territoire depuis 2009 : les grands constats	
Le constat d'un trafic stabilisé s'explique par le fait que les axes sont saturés (collectif Vélo) le projet de SCoT ne doit pas augmenter les capacités de voiries	Le diagnostic territorial du SCoT indique que sur les grands itinéraires, <u>eu égard aux limites de capacités des infrastructures</u> , le trafic routier n'augmente que légèrement de 2010 à 2014 sur l'A50 (Toulon – Marseille), suite aux travaux d'élargissement, et se stabilise sur l'A57 et sur l'A570 (Toulon – Hyères). Le trafic stagne également sur le réseau départemental : RD 98, RD 559, RD 26, RD 11,...
Une nécessaire nouvelle enquête ménages déplacements	Orientation 17. MESURER ET COMPRENDRE LES COMPORTEMENTS Les collectivités et les acteurs de la mobilité assurent la production et le suivi des diverses sources de données existantes dans le champ de déplacements et des transports notamment via : l'enquête ménage déplacement (EMD), permettant de connaître de manière fine les comportements des résidents et de planifier le territoire en conséquence
Rajouter constat du dérèglement climatique et de l'augmentation des épisodes de pluies torrentielles	Ce constat est bien posé dans le diagnostic territorial et le sujet est également traité dans tous les autres documents du SCOT (évaluation environnementale ; PADD, DOO, VLM...)
Rajouter l'importance du risque incendie sur le territoire	Ce constat est bien posé dans le diagnostic territorial et le sujet est également traité dans tous les autres documents du SCOT (évaluation environnementale ; PADD, DOO, VLM...)
Ajouter le constat de la tertiarisation croissante des zones d'activités économiques	Ce constat est bien posé dans le diagnostic territorial et une orientation spécifique vise à maintenir un foncier économique artisanal et industriel page 56 du DOO c. les espaces économiques dédiés aux activités artisanales et industrielles.
Le SCoT 2 doit prendre en compte le vélo et améliorer le maillage	Le SCoT fait du vélo un mode de déplacement quotidien à part entière. Cf. Orientation 19 du DOO
Nécessité d'une cohérence entre SCOT Terre et SCOT Mer	Le « Volet Littoral et Maritime », bien qu'il constitue formellement un « chapitre individualisé », a été élaboré avec la préoccupation constante de son lien avec le SCoT « terre ». Ainsi, le Volet Littoral et Maritime reprend les orientations du SCoT sur le littoral terrestre et les étend sur la mer. D'autre part, de nombreux renvois ont été insérés dans les documents entre « VLM » et « SCoT ».
Inscrire un tramway	Le SCOT, document de planification, fixe des orientations et des objectifs. Le choix d'un mode de traction à privilégier par rapport à un autre n'est pas du ressort du SCOT.
Intérêt de cartographier les services et commerces accessibles en modes doux depuis les centres.	La redynamisation des centres-villes, urbains comme ruraux, est un objectif prioritaire du SCoT. A cet effet, les Collectivités (orientation 3c du DOO) : · déterminent le ou les périmètres de centralité(s), défini comme des espaces caractérisés par la présence d'un habitat dense, par une concentration de commerces de détails, d'activités culturelles et d'administrations et par la présence de voies urbaines (rues, avenues, places ...). · Y développent une stratégie intégrée de redynamisation concrétisant les objectifs suivants : · maintenir voire faire (re)venir les habitants dans les centres-villes, en développant une politique · d'habitat adapté ciblant notamment les jeunes, les actifs, les étudiants et les seniors, · maintenir et développer l'emploi et les services · en veillant à offrir aux emplois compatibles avec l'habitat des espaces suffisants et adaptés (notamment par des opérations de renouvellement urbains) permettant à minima de les maintenir, voire de les attirer, en centre-ville. (centres de santé, centres tertiaires, ateliers d'artisans...). · aménager l'espace public en repensant le partage des divers usages et modes de déplacement, en privilégiant le confort et la sécurité des modes actifs, en garantissant l'accès pour tous aux équipements de services, en accentuant fortement la végétalisation en privilégiant des essences locales; · apaiser les nuisances, notamment sonores et diminuer l'exposition des personnes aux pollutions

Réunion publique 1 -2014 – Volet littoral et maritime	
Thèmes soulevés, remarques, interrogations, propositions, attentes du public	Commentaires ou éléments de réponse au sein du projet SCoT
risque technologique et environnemental lié au stockage d'hydrocarbures au Lazaret	Le sujet est traité dans la partie dédiée aux risques industriels dans le Rapport R4.Evaluation Environnementale p.232 Pas de mesures dédiées dans le VLM mais le risque lié au dépôt de carburant dans la baie du Lazaret est traité dans le DOO du SCoT terre (Orientation 40-A) Par ailleurs, la mesure 10 p.114 du rapport R3. Mesures, vocations et orientations prévoit la mise en place des volets infra-POLMAR dans les PCS
problème d'éboulement de falaise au Pin de Galle	le sujet des éboulements de falaise est traité: - dans le paragraphe dédié aux éboulements de falaise dans le Rapport R4.Evaluation Environnementale p.256 - dans la partie dédiée aux éboulements des côtes rocheuses dans le Rapport Annexes p.30 à 32 - dans le rapport R3. Mesures, vocations et orientations - mesure 20 p.129 – mesure relative à la sécurisation des cheminements côtiers, mesure 20 p.130 - mesures relatives à la sécurité et la salubrité des plages (surveillance et prévention du risque d'éboulement de falaise), mesures 37 et 38 p.144 – mise en place d'un observatoire permanent de l'évolution du trait de côte et coordination des acteurs et des compétences
Traitement des pollutions issues des bassins versants	Ce sujet est traité dans la partie dédiée aux pollutions marines issues des bassins versants dans le Rapport R4.Evaluation Environnementale p.245-249, dans le constat n°3 dans le Rapport R1.Description de la situation existante p.26 à 30, dans la mesure 10 p. 112-113 du rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesures pour maîtriser les apports de polluants issus des bassins versants à la mer.
La notion de bassin nautique est intéressante mais il faudra mettre en évidence les conflits d'usage surtout en période estivale.	Le sujet est traité dans la partie 2.4 p.138-139 du Rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesures 31 à 33 relatives aux conditions de compatibilité entre les différents usages.
Manque de cales de mise à l'eau	Le sujet est traité dans le Rapport R3. Mesures, vocations et orientations : – mesures 15 p.118 – le projet identifie une vocation « accueil des navires dans les ports et à terre » et parmi cette vocation, il identifie et localise les cales de mises à l'eau (cf. carte des vocations) – mesures 15 p.118 – le projet identifie une vocation « accueil des navires dans les ports et à terre » et parmi cette vocation, il identifie et localise les cales de mises à l'eau (cf. carte des vocations) – mesure 28 p.135 – mesures relatives aux cales de mise à l'eau – le projet prévoit d'évaluer le potentiel de reconquête des cales fermées et encadre le développement des cales de mise à l'eau et conditionne leur développement selon différents objectifs d'aménagement.
Prise en compte du schéma de développement de l'aquaculture PACA	La prise en compte du Schéma de Développement de l'Aquaculture de PACA est décrite dans le rapport de présentation du SCoT (partie 1/2) dans la partie relative aux documents avec lesquels le SCoT (et son VLM) s'articule. En matière d'aquaculture, il est rappelé que le VLM conforte les sites existantes dans la petite rade de Toulon et qu'il n'existe pas de nouveau projet en la matière. Cf. Rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesures 15 p.118 – le projet identifie une vocation cultures marines » et parmi cette vocation, il identifie et localise les sites de cultures marines dans la petite rade de Toulon (cf. carte des vocations)
Inciter au bateau partage	Le sujet est traité dans la mesure 28 p.134 dans le Rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesures relatives à la gestion de la demande locale et touristique dans les ports de plaisance (notamment les mesures : Promouvoir l'usage collaboratif plutôt que la propriété et Rechercher les potentiels de restructuration des places dans les ports existants pour optimiser l'accueil des navires).

3.1.b. Réunion publique série 1 et 2 - 2015/2016

Thématique abordée	Manière dont elle est traitée dans le projet de SCoT
Faire apparaître la filière ENR du solaire	L'orientation 38 B porte sur l'objectif d'accroître la production d'énergie solaire
On évoque le patrimoine naturel mais il faut évoquer aussi le patrimoine culturel	Le patrimoine culturel est bien listé dans le diagnostic. Un chapitre du PADD est consacré au développement culturel. Le DOO protège le patrimoine culturel.
ALUR (disparition du COS) a des effets pervers : trop de densification, la capacité d'accueil des communes est dépassée	Le DOO établit les critères permettant aux PLU de différencier les secteurs présentant des facteurs favorables à la densification et les secteurs présentant des facteurs défavorables à la densification (orientation 4C) Cf. DOO orientation 15 (critères de répartition de l'effort de production de logements) Les communes et les EPCI du SCoT contribuent à proportion et à hauteur de leurs moyens, de leurs compétences et de la capacité d'accueil de leur territoire respectif à l'atteinte de ces objectifs globaux de production de logements, de croissance démographique et de recentrage
Phénomènes climatiques accrus et plus intenses	Le SCoT tient compte, du changement climatique au travers de plusieurs orientations traitant notamment de la réduction des risques : inondation, incendie, érosion / submersion, risques sanitaires ...)
25% Logement social : capacité du territoire à les atteindre. Règles d'attributions des LLS	Cet objectif de 25% en 2025 est fixé par la loi. Il s'impose directement aux communes répondant aux critères définis par l'article 55 de la loi SRU. Le SCoT établit ses propres objectifs de production de logements dans un souci d'équilibre entre la préservation des espaces naturels, forestiers et agricoles et la maîtrise de la consommation d'espace, sur un territoire plus large (y compris les communes qui ne sont pas soumises à cet objectif), un temps plus long (2030) et en veillant à la cohérence d'ensemble (déplacement, développement économique ...). Il appartient ensuite aux PLH de préciser les objectifs de production de logement en fonction de leur typologie.
Développement des modes actifs, sécurité des piétons, amélioration des franchissements Nord Sud	Ces aspects sont bien développés dans l'orientation 19 portant sur les modes actifs.
Logement des saisonniers	Cet aspect est développé dans l'orientation 14 sur les objectifs généraux de la politique du logement.
Insister sur le tourisme	Le tourisme fait l'objet d'un constat qui lui est entièrement dédié dans le diagnostic. Il fait partie d'une des 7 grandes filières économiques que le DOO identifie et entend développer.
Enclavement de la zone de Signes	L'amélioration de la desserte du plateau de Signes est évoquée, à la fois sur le plan routier (orientation 24) et sur le plan des transports en commun (orientation 18)
Forêt ressource, exemple : castanéiculture	La forêt comme ressource est développée dans l'orientation 43, qui lui est entièrement dédiée.
Traduction des dispositions de la loi littoral dans les SCOTs, rôle « écran » du SCoT vis-à-vis du PLU, définition et identification dans le SCoT des continuités de l'urbanisation – précisions du SCoT en la matière -	Le SCoT précise localement les dispositions de la loi Littoral dans ses aspects de protection (identification des coupures d'urbanisation et des espaces remarquables) et de développement (sites en espaces proches du rivage pouvant être le support d'une densification) et Hameaux Nouveaux Intégrés à l'Environnement. Le SCoT identifie des « enveloppes urbaines », comprenant notamment, pour les communes littorales, des espaces urbanisables en continuité des villages et agglomérations existantes.
Constat de la régression des terres agricoles	Ce constat est bien posé dans le diagnostic, qui montre toutefois que la consommation d'espace (dont les espaces agricoles) est en baisse. Le SCoT 2 va conforter cette dynamique de diminution de la consommation d'espace.
Impact de la LNPCA	Le SCoT prendra en compte ce projet lorsque les études en cours auront précisé le tracé par une décision ministérielle ultérieure ou par une procédure adaptée
Remontées d'eau salées dans les cours d'eau	Les phénomènes de remontées d'eau salées dans les cours d'eau sont mis en avant dans l'annexe portant sur les phénomènes d'érosion – submersion dans le Volet Littoral et Maritime. Le rapport de Mesures du même document pose le cadre pour une meilleure maîtrise du phénomène.

Nécessité de créer plus de haltes ferroviaires : exemple : Les Négadoux/Les Playes	Le SCoT priorise les haltes de Sainte Musse et de l'Escaillon. Cette question doit être traitée par les Autorités Organisatrices de la Mobilité. Le scénario d'une halte ferroviaire a été envisagé par la SNCF mais a été repoussé, au vu du manque de potentiel avéré. Malgré le volume d'emplois présents, la desserte d'une zone d'activités monofonctionnelle comme les Playes par un transport « lourd » comme le train n'est en effet que rarement pertinente et risque de grever la qualité de la desserte des autres haltes en augmentant le temps de parcours. La desserte par bus ou cars s'avère plus adaptée, ainsi que le maillage interne des aménagements pour les modes actifs et en particulier le vélo
Hiérarchie des normes : comment cela fonctionne-t-il ?	Principe décrit dans le Rapport de Présentation / chapitre articulation avec les autres documents
Saturation des zones commerciales périphériques	Le SCoT identifie les centres-villes et les quartiers de gare comme les sites accueillant préférentiellement du commerce. Il limite l'expansion des grandes polarités périphériques existantes et préserve le foncier économique à destination des activités artisanales et industrielles. Il pose comme objectif une meilleure desserte par les transports en commun et les modes actifs des zones commerciales périphériques.
Attention à l'excès de normes qui pourrait nuire à l'activité agricole (TVB...)	Le SCoT conforte les activités agricoles (une des 7 grandes filières économiques qu'il identifie) et protège le foncier agricole pour le développement de l'économie agricole. En outre, le SCoT n'émet pas de normes mais des orientations, avec lesquelles les PLU notamment doivent être compatibles. La protection de la biodiversité fait par ailleurs partie des sujets qu'un SCoT doit obligatoirement traiter.
Gestion des cours d'eau pour gestion du risque d'inondation	Ces aspect est développé dans l'orientation 39 A sur la réduction du risque d'inondation
Données utilisées pour le volet transports	Statistiques INSEE sur les flux domicile – travail, Enquête Ménage-Déplacement de 2008, les données de la DIRMED, les données billettiques des AOM et de SNCF, le schéma départemental du covoiturage
Difficulté circulation pôle Ouest Nécessité d'augmenter la desserte TC sur l'Ouest	Orientation 3D – cohérence Urbanisme-Transports Le diagnostic ayant mis en lumière les besoins accrus de desserte du pôle ouest, les divers réseaux et en particulier le réseau de « Ligne à Haut Niveau de Service » projeté par le SCoT (orientation 18) vise à mieux desservir le pôle ouest en général et le site du Technopole de la Mer en particulier.
Dégradation des conditions de circulation sur l'Est (de Cuers vers Toulon)	Les réponses sont multiples : le SCoT intègre le projet d'élargissement de l'A57 (orientation 8 et 24), projette un développement accru des transports en commun (notamment en terme de cadencement des TER et des autocars interurbains sur l'axe Cuers – Sollies-Pont- La Farlède – TPM) (orientation 8 et 18), le développement du covoiturage (orientation 20), de l'intermodalité (orientation 21), du recentrage de la production de logement pour limiter l'allongement des distances domicile – travail (orientation 3 et 15). Il participe ainsi à l'amélioration des conditions de circulation en restant dans son rôle de SCoT.
Faire le choix de délimiter les espaces agricoles à préserver pour sécuriser le foncier	Le SCoT 2 identifie bien plus précisément que le SCoT 1. Plus d'espaces « en blanc » Les PLU(i) délimitent.
Travailler sur la valorisation énergétique (méthanisation) et les économies d'énergie Intégrer dans le projet de SCoT la loi de transition énergétique	Ce point est bien développé dans l'orientation 37 (réduction de la consommation énergétique) et 38 (développement des énergies renouvelables).

Réunion publique 2-2016 – Volet littoral et maritime	
Thèmes soulevés, remarques, interrogations, propositions, attentes du public	Commentaires ou éléments de réponse au sein du projet SCoT
Communication des études sur les risques naturels littoraux	Voir Rapport Annexes p.16 « La connaissance et les modes de gestion des risques d'inondation/érosion/submersion sur le territoire Provence Méditerranée » Voir mesures 37 et 38 p.144 – mise en place d'un observatoire permanent de l'évolution du trait de côte et coordination des acteurs et des compétences

Confortement de la petite plaisance	Voir constat n°8 dans le Rapport R1.Description de la situation existante p.59 Voir rapport R2. Définition et justification des orientations retenues p.99 – le VLM répond à l’ambition de partager les conditions d’accueil de la plaisance à terre et en mer notamment l’accès à la mer pour les petites embarcations (< 10 mètres), majoritaires sur le territoire via les cales de mises à l’eau pour lesquels le territoire ambitionne l’optimisation de leur fonctionnement et fixe les objectifs pour permettre l’accueil de la grande plaisance et définir les critères de cohabitation avec la petite plaisance dans les sites portuaires Voir le Rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesures 15 p.118 – le projet identifie une vocation « accueil des navires dans les ports et à terre » et parmi cette vocation, il identifie et localise les ports de plaisance (cf. carte des vocations) Voir mesure 28 p.134 du rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesures relatives aux sites portuaires, aux cales de mise à l’eau et aux ports à sec/parcs à bateaux.
Apports des bassins versants en Mer	Voir partie dédiée aux pollutions marines issues des bassins versants dans le Rapport R4.Evaluation Environnementale p.245-249 - Voir constat n°3 dans le Rapport R1.Description de la situation existante p.26 à 30- Voir mesure 10 p. 112-113 du rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesures pour maîtriser les apports de polluants issus des bassins versants à la mer
Manque de cales de mise à l’eau	Voir constat n°7 dans le Rapport R1.Description de la situation existante p.53 – enjeu du manque de cales mis en avant Voir le Rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesures 15 p.118 – le projet identifie une vocation « accueil des navires dans les ports et à terre » et parmi cette vocation, il identifie et localise les cales de mises à l’eau (cf. carte des vocations) Voir le Rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesures 15 p.118 – le projet identifie une vocation « accueil des navires dans les ports et à terre » et parmi cette vocation, il identifie et localise les cales de mises à l’eau (cf. carte des vocations) Voir le Rapport R3. Mesures, vocations et orientations – mesure 28 p.135 – mesures relatives aux cales de mise à l’eau – le projet prévoit d’évaluer le potentiel de reconquête des cales fermées et encadre le développement des cales de mise à l’eau et conditionne leur développement selon différents objectifs d’aménagement.
Prise en compte des paysages littoraux	Voir partie 4.2.2 dédiée aux paysages littoraux dans le Rapport R4.Evaluation Environnementale p.217 à 219 Voir partie 6.3 dédiée à l’analyse des incidences du VLM sur les paysages littoraux dans le Rapport R4.Evaluation Environnementale p.259-260 Voir Rapport R3.Mesure, Vocations et Orientations : Les mesures de protection des espaces terrestres et marins du littoral ainsi que la localisation des plages permettraient de préserver les paysages associés (1.1, 1.2 et 2.2). Afin de réduire l’impact des projets portuaires identifiés dans le VLM (3.2. Mesures 35 et 36), la mesure 34 (3.1) précise que ces derniers devront répondre à une bonne intégration paysagère. Il en est de même pour les aménagements de restauration et d’hébergement littoraux (2 .3. Mesure 22), pour l’usage de l’aquaculture, assurant les activités de construction ou de réparation navale (2.3. Mesure 26), cales de mise à l’eau et les ports à sec (2.3. Mesure 28).
Gestion du sable	Voir dans le Rapport Annexes - partie dédiée aux modes de gestion et d’entretien des plages p.21 et partie dédiée aux stocks sédimentaires p.44 à 46 Voir mesure 38 p.145 du rapport R3. Mesures, Vocations et Orientations – mesure relative à la coordination des acteurs et des compétences – mise en place d’une plateforme d’échanges des « bonnes pratiques » Voir mesure 40 p.147 – mesures pour assurer une protection des plages par des dispositifs doux et réversibles
Libre accès aux côtes	Voir rapport R2. Définition et justification des orientations retenues p.86 – Faire de l’espace littoral un espace partagé et de libre accès Voir rapport R3- Mesures, Orientations et Vocations - Mesure 20 Page 129.- Mesures relatives au libre accès des plages ; Mesure 32. p.138 Conditions générales selon les différents usages et activités et Mesure 34 p.141 relative aux projets portuaires (objectif de sauvegarde de l’accès à la mer et des cheminements côtiers).
Energies renouvelables	Voir partie dédiée aux énergies renouvelables dans le Rapport R4.Evaluation Environnementale p.225 Voir partie dédiée à l’analyse des incidences liées aux énergies renouvelables dans le Rapport R4.Evaluation Environnementale p.261

Voir rapport R3. Mesures, Orientations et Vocations - Les « activités de recherche et développement liées à la mer, dont les énergies marines » sont une vocation identifiée dans le VLM, en particulier le développement de la thalassothermie dans la petite rade de Toulon (2.2). S'y applique entre autres la mesure 27 (2.3) qui vise une amélioration de la connaissance pour évaluer le potentiel d'énergie renouvelable marine du territoire.

3.1.c Réunions publiques série 3- 2017

Thématique abordée	Manière dont elle est traitée dans le projet de SCoT
Un réseau routier très congestionné, une nécessaire amélioration des déplacements du quotidien	Dans le diagnostic territorial, ce constat est bien posé (constat n°4, page 47). Le SCoT 2, comme le SCoT 1 vise un réseau de transports collectifs métropolitain performant sur base des 3 réseaux que sont le TER, les autocars interurbains et le réseau Mistral de TPM. Il fixe toujours un objectif d'accroître l'intermodalité. Le SCoT 2 définit plus clairement les réseaux projetés et les ambitions associées, notamment en termes de cadencement ou de % de la population à desservir. Il poursuit également son orientation d'amélioration du maillage viaire.
Une réflexion à conduire sur les capacités du réseau électrique régional (notamment pour permettre le choix de véhicules électriques)	Pour développer les mobilités « propres », le DOO fixe les principes de localisation des bornes de recharge pour les véhicules électriques, encourage le développement des filières de carburants propres (hydrogène, biométhane ...) et le développement des transports en commun propres (hybride, électrique, biogaz, hydrogène etc). Le diagnostic territorial identifie la vulnérabilité du territoire aux fragilités d'approvisionnement due à sa localisation en « péninsule électrique ». L'orientation 38 du DOO pose les principes du développement des énergies renouvelables
Constat d'une réelle motivation de préserver le capital naturel, écologique et agricole	En effet, le DOO, confirme le choix fait en 2009 d'identifier l'ensemble des espaces à protéger, naturels (y compris cours d'eau et zones humides), forestiers et agricoles, sous la dénomination de « Réseau Vert, Bleu et Jaune ». La description du Réseau Vert, Jaune et Bleu établie dans le SCoT 1 est confortée dans le SCoT 2, à quoi s'ajoute : · l'extension du réseau Vert, Bleu et Jaune sur Cuers ; · une mise à jour du réseau bleu notamment sur les zones humides ; une description littérale nettement plus précise et étoffée des espaces agricoles

Orientation 3.1 : l'objectif de diminution de l'exposition aux nuisances et pollutions doit prendre en compte les pollutions de l'air y compris celles issues des activités maritimes	Mesure 11 du VLM : Le SCoT vise la diminution de l'exposition aux nuisances et aux pollutions atmosphériques (DOO Orientation 35) et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (DOO Orientations 36 et 37). L'activité maritime, qui contribue significativement à la pollution atmosphérique, doit participer à cet effort de diminution. Le partenariat engagé entre Air PACA et TPM, dans le cadre du projet européen GREENCRUISE (accompagnement du Port de Toulon /La Seyne-Brégaillon dans la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants), doit permettre d'évaluer les différents scénarios d'aménagement les plus satisfaisants pour les utilisateurs (autorités urbaines, portuaires, compagnies, passagers, riverains) au service de cet objectif. Dans le cadre de ce partenariat doit être poursuivi : • l'objectif d'électrification des quais dans les sites portuaires accueillant les navires de croisières et les ferries ; • l'objectif d'utilisation de gasoil plus propre voire de carburants alternatifs (GNL, hydrogène...).
Partager les informations des PCET	Les plans climat air énergie territoriaux (PCAET) ont été pris en compte dans la démarche de révision du SCoT selon leur état d'avancement décrit dans le rapport de présentation .Afin de relever le défi de la transition énergétique, le SCoT Provence Méditerranée définit plusieurs orientations qui viennent répondre aux enjeux définis dans le SRCAE et encadrer les quatre futurs PCAET qui à terme couvriront le territoire
Le SCOT doit envisager la méthanisation de la FFOM des déchets ménagers qui est une source d'énergie	Orientation 44 du DOO : Poursuivre la valorisation énergétique des déchets : o Alimentation des réseaux de chaleurs des quartiers proches. o Production d'électricité par combustion des déchets o Production de biogaz par le développement et la valorisation de la fraction fermentescible des ordures ménagères et la valorisation des boues de stations d'épuration
Supprimer de la production d'énergie le rafraîchissement	Orientation 38 : En renforcement des orientations sur la maîtrise de la consommation et la production d'électricité renouvelable, les énergies renouvelables produisant de la chaleur et du froid devront être fortement développées afin de délester et sécuriser les réseaux de transports électriques. A ce titre sont étudiées les possibilités : d'accroître le développement de réseaux de chaleur et de rafraîchissement urbain à partir d'équipements sources tels que l'usine intercommunale de traitement des ordures ménagères, de chaufferies bois-énergie réparties sur le territoire, d'installations de thalasso thermie...
L'éolien n'est pas évoqué	Le SCoT ne ferme aucune porte en matière d'éolien. Il affirme l'importance de développer les énergies renouvelables et de développer la connaissance en la matière. Il en fixe les critères d'implantation A noter que dans le périmètre du Parc naturel Régional de la Sainte Baume, conformément à sa charte : les espaces à vocations agricoles et à enjeux patrimoniaux et paysagers, tels qu'identifiés dans l'orientation 1 du présent document (paysages remarquables, paysages agricoles sensibles, cônes de vue, sites classés et inscrits, espaces naturels sensibles départementaux, sites soumis à un arrêté de biotope, sites Natura 2000, réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, coupures agro-naturelles) sont protégés de tout projet de grand éolien et de centrale photovoltaïque au sol ;

Gestion des déchets en terme d'économie circulaire	L'orientation 44. conforter et accroître la gestion durable des déchets dans une logique d'économie circulaire est précisée
--	---

Réunion publique VLM 04/12/2017-	
Thèmes soulevés, remarques, interrogations, propositions, attentes du public	Commentaires ou éléments de réponse au sein du projet SCoT
Présenter un inventaire des plages	La liste de toutes les plages du SCOT figure en annexe dans le Rapport du VLM
Les principes du développement durable doivent être rappelés pour équilibrer les objectifs des vocations.	Le VLM fait partie du SCoT. A ce titre, il doit définir l'équilibre entre la protection des milieux et le développement humain. Ainsi, la partie 1, qui définit les espaces littoraux et marins à protéger, pose un cadre que ne peut ignorer ni la partie 2, qui définit les vocations, ni la partie 3 qui identifie les projets portuaires.
Publier les analyses bactériologiques et chimiques des eaux / entreprendre une analyse particulière des eaux	Ce n'est pas le rôle d'un SCoT ou d'un VLM de publier ou d'entreprendre de telles analyses. En revanche, le VLM décrit les indicateurs environnementaux à suivre dans le cadre de l'évaluation environnementale, notamment sur l'état des eaux côtières et l'état des biocénoses marines.
Rappeler que la création ou l'extension d'équipements portuaires est soumise à réglementation	Le SCoT et son volet littoral et maritime sont soumis à évaluation environnementale. Le SCOT ne modifie pas la liste des catégories de projets entrant dans le champ de l'évaluation environnementale.
La liste des créations ou extensions portuaires ne peut être exhaustive de même que la cartographie associée	Le VLM identifie les projets de création et d'extension significatifs à la date d'approbation du SCOT. Les projets de réaménagements internes aux ports ne sont pas d'échelle SCoT.
Mentionner les risques technologiques	Les risques technologiques sont traités dans la partie « terre » du SCoT, en particulier dans l'orientation 40 « gérer les risques technologiques ». Ils sont en outre mentionnés dans le rapport R4 Evaluation Environnementale du VLM p.231.

3.1.d Réunion publique série 4- 2018

Thématique abordée	Manière dont elle est traitée dans le projet de SCoT
Revitaliser le commerce de proximité en centre ville	Deux orientations répondent à cet objectif : l'orientation 3C sur la revitalisation des centres-villes et l'orientation 11 sur la volonté d'affirmer les centres-villes comme une localisation prioritaire pour l'implantation de commerces.
Nature en Ville	Ce sujet est notamment développé dans l'orientation 26 sur la qualité des espaces publics et dans l'orientation 34 sur le développement des parcs et jardins.
Problématique déchets (fermeture Balançan...) extension Roumagayrol / tri sélectif	Le SCoT souhaite dépasser la logique du seul stockage, pour considérer avant tout les déchets comme une ressource à valoriser dans une logique d'économie circulaire (Cf. Orientation 44)
Lutte contre l'érosion et la submersion marine	Cette question est traitée dans le Volet Littoral et Maritime du SCoT (Partie 4 du rapport R3, mesures 37 à 42)
Développement du tourisme	Le SCoT ambitionne dans son PADD 2.1.B.c de : <i>Développer un tourisme durable, qui tire mieux partie de la variété des pratiques et développe les « ailes de saisons ».</i> Cette ambition se traduit dans le DOO dans l'orientation 6 sur le développement des grandes filières économiques (dont le tourisme).
Préservation de l'activité agricole Marketing territorial à développer sur l'horticulture	Les espaces agricoles, cultivés ou cultivables, sont bien identifiés et préservés au travers du « Réseau Jaune » du SCoT. L'agriculture, dont l'horticulture, fait partie des 7 grandes filières économiques identitaires du territoire que le SCoT met en avant. En matière agricole, le SCoT appelle de ces vœux l'élaboration de « projets agricoles » à l'échelle des territoires.
Lien SCOT / PDU Sud Sainte Baume	Le futur PDU de la CA Sud-Sainte-Baume, en cours d'élaboration, devra être compatible avec les orientations du SCoT.
Desserte du Village de Signes enTC	Le desserte du village est inscrite dans le DOO et son annexe illustrative.
Accroître les liaisons modes doux sur le secteur Ouest	Les orientations figurent Orientation 19 et dans le Schéma illustratif des grands itinéraires cyclables
Desserte du plateau de Signes	L'amélioration de la desserte du plateau de Signes est développée à la fois sur le plan routier (orientation 24) et sur le plan des transports en commun (orientation 18)
Augmentation du cadencement des RER	En anticipation du futur SRADDET, le SCoT fixe comme objectif un doublement de la cadence actuelle aux heures de pointe : au moins 4 trains par heure de Saint-Cyr à La Pauline et au moins 2 trains par heure de La Pauline à Cuers et de La Pauline à Hyères.
Difficulté à atteindre les objectifs LLS sur le secteur SSB	Pour rappel, l'objectif de 25% de logements locatifs sociaux en 2025 est fixé par la loi et s'impose directement aux communes répondant aux critères définis par l'article 55 de la loi SRU. Le SCoT établit ses propres objectifs de production de logements dans un souci d'équilibre entre la préservation des espaces naturels, forestiers et agricoles et de maîtrise de la consommation d'espace, tout en veillant à la cohérence d'ensemble (déplacement, développement économique ...).
Piste cyclable du littoral	Le SCoT développe un schéma stratégique des aménagements cyclables qui, en s'appuyant sur l'actuelle piste cyclable du littoral, fixe comme objectif le développement d'un aménagement continu de Saint-Cyr au Lavandou et, sur base de cette épine dorsale, d'un maillage d'aménagements continus sur les grands axes de liaisons internes au territoire.
Spécialisation des zones d'activités économiques	Le SCoT ne vise pas la spécialisation des ZAE, en dehors de cas très spécifiques comme le Technopole de la Mer. Il vise au contraire la mixité fonctionnelle (retour de l'activité économique compatible avec l'habitat dans les villes et les villages) et l'intégration des ZAE dans le tissu urbain. En revanche, il vise la préservation des zones dédiées à l'accueil d'activités artisanales et industrielles, pour éviter leur « mitage » par les activités commerciales et tertiaires.

Inscrire un TCSP dans le projet de SCOT	Le SCoT fixe, à l'échelle des 32 communes et des 4 EPCI, un certain nombre d'objectifs en matière de développement des transports en commun (regroupées dans l'Orientation 18) et notamment la desserte accrue du cœur métropolitain (pôle Ouest, La Seyne, Toulon, pôle Est, Hyères) avec des lignes à haut niveau de services. Pour le SCoT, ces lignes devront desservir au moins 30% de la population et des emplois, devront bénéficier d'un cadencement d'au moins 10 minutes aux heures de pointe et de sites propres dans les secteurs le nécessitant pour sécuriser et fiabiliser les temps de parcours. L'Autorité Organisatrice de la Mobilité compétente devra faire des choix de développement de l'offre en transports en commun compatibles avec ces orientations. Il n'appartient pas au SCOT de se substituer aux documents de planification « inférieurs » que sont les PLU, PDU qui sur les thématiques qui les concernent déclinent les orientations du SCoT, ni de préjuger de l'issue de l'enquête publique au terme de laquelle le choix du mode de transport en commun doit être validé
Quelles stratégie pour les PEM ?	La stratégie des PEM est développée dans l'orientation 21 du DOO. Elle est centrée sur le rôle des gares et sur le développement des parking relais.
Quel projet sur le maraîchage ?	L'orientation 6G, portant sur le développement de l'agriculture, développe un axe spécifique sur le déploiement des Projets Alimentaires Territoriaux, au sein desquels le développement du maraîchage prend toute sa place.
plus de précision dans les documents graphiques	Le SCoT est un document d'orientations, qui définit un cadre de cohérence territoriale envers diverses politiques publiques (urbanisme, déplacement, habitat etc). Ce sont les orientations écrites qui comptent et la cartographie est avant tout illustrative et le SCoT ne serait plus dans son rôle s'il les rendait « plus précises ». Le SCoT ne permet pas de se substituer aux PLU. Il doit définir des enjeux de protection des espaces naturels et agricoles, des orientations que les PLU doivent intégrer dans une relation de compatibilité. Le document d'orientation et d'objectifs détermine à cet effet (article L141-10 du code de l'urbanisme) les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger dont il <u>peut</u> définir la localisation ou la délimitation. Cette possibilité offerte par la loi reste minoritaire dans les SCoTs. Le SCoT Provence Méditerranée n'effectue pas ce choix. En revanche, il transpose les dispositions pertinentes de la charte du PNR Sainte Baume à une échelle appropriée, afin de permettre leur mise en œuvre dans les plans locaux d'urbanisme.
Afficher dans le SCOT un objectif de division de la consommation d'espace comme le fait le SRADET	L'orientation 4 du DOO affiche l'objectif de diviser la consommation d'espace par 2.
Permettre la désimperméabilisation de certains espaces	Cf orientation 4C concernant l'encadrement des espaces de développement
Afficher le principe d'un TCSP dans le SCOT	Le SCOT, document de planification globale fixe des orientations et des objectifs. Juridiquement, il n'appartient pas au SCOT de se substituer aux documents de planification « inférieurs » que sont les PLU, PDU qui sur les thématiques qui les concernent déclinent les orientations du SCoT, ni de préjuger de l'issue de l'enquête publique au terme de laquelle le choix du mode de transport en commun doit être validé
Imposer des objectifs chiffrés en matière de transports	Bien que le code de l'urbanisme ne l'impose pas, le DOO fixe des objectifs en termes de cadencement à atteindre sur les réseaux TER, et sur les lignes à haut niveau de services projetées pour les autocars interurbains et les bus urbains. En outre, le DOO précise que le réseau de Lignes à Haut Niveau de Service de TPM doit desservir au moins 30% de la population et 30% des emplois du SCoT (Cf. Orientation 18)
Anticiper les aménagements autour de la halte de Sainte Musse	L'aménagement de la halte de Sainte-Musse est bien identifié au SCoT (orientation 18). En outre, le secteur est identifié comme un « site en mutation ». L'aménagement proprement dit se fera à l'échelle du PLU.
Amélioration de la desserte des grands sites touristiques	Ce point est évoqué dans l'orientation 18 A.
Employer dans le SCoT une unité de mesure du trafic : le voyageur-kilomètre	cet indicateur a plus de pertinence dans les diagnostics de PDU,

Prendre en compte le pin d'Alep en tant que bois d'œuvre (certification récente).	Le SCoT prendra en compte cette information dans ses documents.
Intérêt de travailler sur la qualité paysagère et patrimoniale dans le SCOT	Ces points sont développés notamment dans les orientations 1 et 2 (préservation du réseau Vert, Bleu et Jaune) 28 (préservation des sites bâtis d'intérêt paysagers) et 33 (sur la qualité des projets d'aménagement)

Réunion publique 4-2018 – Volet littoral et maritime	
Thèmes soulevés, remarques, interrogations, propositions, attentes du public	Commentaires ou éléments de réponse au sein du projet SCoT
Mesures sur la qualité des eaux : préciser les activités maritimes sources de pollution (commerciales, pêche, plaisance)	La mesure 10 relative à la qualité des eaux est détaillée selon les diverses sources de pollution : les apports des bassins versants à la mer (apport pluviaux issus du ruissellement, collecte et traitement des eaux usées, pollution des entreprises, les flux de pollutions diffuses par les pesticides à la mer), les pollutions issues des activités marines, les pollutions spécifiques dans les eaux portuaires et dans les eaux conchylicoles.
Protection du secteur de la Garonne	
En attente de précisions sur la notion d'arrière plage et sur la liste des coupures d'urbanisation	la notion d'arrière plage est à caractériser au cas par cas, notamment en fonction du paysage et du degré d'urbanisation autour. Les coupures d'urbanisation sont identifiées dans le DOO du SCoT.
Articulation entre SCOT et VLM	le VLM est un chapitre individualisé du SCoT. Il prolonge le SCoT sur la mer, avec l'espace littoral comme espace commun. A ce titre, le VLM reprend dans la partie "terrestre" de son périmètre notamment les espaces préservés par le Réseau Vert, Bleu et Jaune du SCoT.
Intérêt d'un glossaire des termes du SCOT et du VLM	L'intérêt est certain. Un glossaire sera rédigé dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT
Intégration du changement climatique dans le projet	Le changement climatique est abordé de manière plus générale dans le SCoT et notamment dans l'évaluation environnementale. La notion est également abordée dans le VLM et son évaluation environnementale, avec la mise en exergue sur le phénomène d'érosion / submersion.
Remplacer défense nationale par activités militaires	ce point sera modifié.
Remplacer sécurité maritime par sureté maritime	ce point sera modifié
Définition de ce que l'on entend par extension portuaire	Il s'agit des extensions "significatives" de ports existants.
Harmonisation des périmètres contrats de baie et VLM	Les deux démarches sont complémentaires. D'une certaine manière, un contrat de baie va localement mettre en oeuvre les mesures du VLM concernant la qualité des eaux et des milieux. Le VLM appelle d'ailleurs à la réalisation de nouveaux contrats de baies, notamment sur l'ouest du territoire.
Conflits d'usage en petite rade	la mesure 16 appelle à la réalisation d'une stratégie d'ensemble au sein d'un "schéma d'organisation de la Petite Rade" permettant d'assurer un développement cohérent et ambitieux du site.
Projet du VLM concernant le fret	au vu du succès de certaines lignes (notamment avec la Turquie), le fret maritime (RoRo et LoLo) a vocation à se développer au départ du port de Toulon - La Seyne - Brégaillon. le VLM acte cette ambition, cohérente avec l'ambition plus générale de développement de l'économie maritime et portuaire que porte le SCoT.

3.2 Contributions des ateliers

3.2.a Atelier 1- Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire

Contributions Atelier 1 (sur base du Compte-rendu téléchargeable sur www.scot-pm.com)	Manière dont le SCoT prend en compte ces contributions
LA PRESERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS	
Ajouter un corridor écologique entre Ollioules et La Seyne (bassin agricole) pour empêcher la densification urbaine qui pourrait s'opérer autour du tracé de la DUP TCSP	Le bassin agricole entre Ollioules et La Seyne est déjà préservé, puisque identifié dans le SCoT comme espace agricole (réseau jaune). L'étude conduite sur la trame verte et bleue n'a pas identifié ce site comme espace présentant un rôle de continuité écologique à préserver ou à restaurer. A noter que toute DUP peut emporter modification des documents d'urbanisme.
Quelles prescriptions s'appliqueront aux espaces situés dans un corridor écologique ?	Concernant les espaces de la trame verte et bleue (réservoirs et corridors écologiques), le DOO précise (orientation 2) que: <i>« Les réservoirs de biodiversité sont préservés de tout mode d'occupation affaiblissant la biodiversité ou contraignant les possibilités de passage des espèces.</i> <i>Les autorités compétentes précisent les travaux et aménagements permettant de restaurer les corridors identifiés par le SCoT comme étant dégradés. Notamment, elles :</i> <i>• localisent les éléments naturels à préserver et à restaurer ;</i> <i>• maintiennent ou restituent des fuseaux d'espaces naturels ou agricoles d'une largeur suffisante au déplacement des espèces ;</i> <i>• identifient et protègent les éléments agro-naturels jouant un rôle de connexion pour la biodiversité (alignement d'arbres, haies, mares permanentes ou temporaires, canaux, vallons, talwegs...).</i> <i>Le cas échéant, les projets d'infrastructures de transport traversant les corridors écologiques fonctionnels intègrent des solutions maintenant des possibilités de passages pour les espèces. »</i>
Utiliser comme instrument d'aide à la décision, les outils d'analyses et d'évaluations intéressants que sont les cartographies d'occupation des sols (télédétection à partir de photographies aériennes) inspirées du référentiel européen Corine Land Cover	Le SM-SCoT a développé avec l'aide de l'AUDAT-VAR et de la Région PACA son propre « MOS » (mode d'occupation des sols) qui décrit finement, sur base d'orthophotoplans, l'occupation du sol. Dans sa version la plus détaillée, le MOS de Provence Méditerranée développe jusqu'à 64 postes de description de l'occupation du sol. Le MOS est régulièrement mis à jour. Le SM SCoT possède les MOS de 1972, 2003, 2011 et 2014.
Ne pas limiter l'analyse des corridors écologiques à la Terre et de poursuivre la réflexion en Mer en analysant notamment les interfaces	Le Volet Littoral et Maritime du SCoT fait ce travail.
Souhaite que le SCoT mesure l'impact, évalue les incidences de l'accueil des nombreux logements à créer sur le territoire à échéance 2030	Le SCoT intègre une évaluation environnementale, qui analyse l'impact de l'ensemble du projet de développement sur l'environnement.

	Pour rappel, le SCoT fixe comme objectif la production de 3 500 logements par an (y compris par renouvellement urbain), tout en préservant le réseau Vert, Jaune et Bleu, qui couvre 80% de la surface de Provence Méditerranée.
Souhaite que le SCoT prône la mixité des fonctions dans les opérations immobilières. Il y a de nombreux exemples intéressants sur le territoire. Exemple d'un groupe scolaire/centre aéré qui permet les économies d'échelle (restauration..).	La mixité fonctionnelle est un des grands principes du SCoT 2. Notamment, l'orientation 14, relative aux principes et objectifs généraux de l'habitat, pose comme objectif le rééquilibrage de la mixité fonctionnelle dans les secteurs présentant une monofonctionnalité trop marquée et présentant les caractéristiques adaptées à une plus grande mixité des fonctions.
Quel projet de SCoT en matière de rattrapage du déficit de logements sociaux ?	Les objectifs de rattrapage du déficit en logements sociaux ne sont pas fixés par le SCoT, mais par la Loi (article 55 de la Loi « Solidarité et renouvellement Urbain »). Celle-ci établit que les communes de plus de 3 500 habitants, appartenant à des agglomérations ou intercommunalités de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, doivent disposer de 25 % de logement social, en regard des résidences principales, d'ici 2025. Les PLH ont vocation à préciser les objectifs en la matière (article L 302-1 du code de la construction et de l'habitation). Conformément au Code de l'Urbanisme, l'orientation 14 du SCoT fixe les objectifs et principes de la politique de l'Habitat et notamment Orientation 14B celle de rééquilibrer l'offre vers plus de mixité sociale, fonctionnelle et territoriale.
Ajouter dans le SCOT 2 une coupure d'urbanisation à l'Ouest de l'Almanarre et se référer à l'inventaire réalisé en son temps par la DDTM du Var	L'étude citée conduite en 1997 par la DDE du Var (sur base des missions photographiques obliques depuis la Mer) a été utilisée dans le cadre du travail conséquent du Syndicat Mixte sur la déclinaison des dispositions de la loi littoral dans le SCoT. Les coupures d'urbanisation, telles que définies à l'article L.121-22 du code de l'urbanisme figurent Orientation 1Df.
Ne pas fragmenter la réflexion entre Terre et Mer	Le « Volet Littoral et Maritime », bien qu'il constitue formellement un « chapitre individualisé », a été élaboré avec la préoccupation constante de son lien avec le SCoT « terre ». Ainsi, le Volet Littoral et Maritime reprend les orientations du SCoT sur le littoral terrestre et les étend sur la mer. D'autre part, de nombreux renvois ont été insérés dans les documents entre « VLM » et « SCoT ».
Mettre à profit les travaux conduits dans le cadre du contrat de baie	Le « Volet Littoral et Maritime » a été élaboré avec le concours des nombreux acteurs présents sur la mer. Le VLM n'a pas été pensé comme une « couche supplémentaire » mais au contraire comme un outil intégrateur des nombreuses démarches existantes. Les Contrats de Baie n'ont pas été oubliés puisqu'ils constituent localement un dispositif efficace de mise en œuvre d'un certain nombre de mesures du VLM. Le VLM préconise d'ailleurs que soit institué un nouveau Contrat de Baie sur l'ouest de Provence Méditerranée.

Vérifier que les réflexions conduites dans le cadre des travaux d'élaboration du PLU de Cuers ont bien été prises en compte.	La révision du SCoT a été conduite en association avec les territoires qui composent Provence Méditerranée. La commune de Cuers, nouvelle venue dans le SCoT, en fait partie. Il faut toutefois rappeler que ce sont les PLU qui doivent être en compatibilité avec le SCoT.
Ne pas se limiter à la simple « protection » de l'environnement, il faut aller au-delà, prôner la valorisation et même le développement de la Nature (exemple : Nature en Ville).	Le SCoT 2 a précisément été élaboré dans cet état d'esprit. Les espaces naturels, forestiers et agricoles sont protégés de l'urbanisation au titre notamment des paysages et de la biodiversité, mais restent des espaces de vie, des espaces de loisirs et des espaces économiques. Ils forment un des meilleurs atouts du territoire pour conforter la qualité de son cadre de vie, promouvoir son image touristique et son attractivité. En ce sens, leur valorisation est fortement promue par le SCoT.
Travailler sur les corridors écologiques Terre/Mer	Le « Volet Littoral et Maritime » s'attache à identifier les espaces marins à protéger et fait le lien avec les espaces littoraux également à protéger (plages, falaises, espaces naturels, forestiers et agricoles littoraux ...).
Réaliser des cartes plus précises	Le SCoT est un document d'orientations, qui définit un cadre de cohérence territoriale envers diverses politiques publiques (urbanisme, déplacement, habitat etc). Ce sont les orientations écrites qui comptent, la cartographie est avant tout illustrative et le SCoT ne serait plus dans son rôle s'il les rendait « plus précises ». Le SCoT ne permet pas de se substituer aux PLU. Il doit définir des enjeux de protection des espaces naturels et agricoles, des orientations que les PLU doivent intégrer dans une relation de compatibilité. Le document d'orientation et d'objectifs détermine à cet effet (article L141-10 du code de l'urbanisme) les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger dont il <u>peut</u> définir la localisation ou la délimitation. Cette possibilité offerte par la loi reste minoritaire dans les SCoTs. Le SCoT Provence Méditerranée n'effectue pas ce choix. En revanche, il transpose les dispositions pertinentes de la charte du PNR Sainte Baume à une échelle appropriée, afin de permettre leur mise en œuvre dans les plans locaux d'urbanisme.
LA MAITRISE DU DEVELOPPEMENT URBAIN	
Souhaite rappeler le jugement de la cour administrative d'appel tendant à l'annulation partielle du PLU de la commune du Pradet (secteur de la Grenouille)	Le secteur de la Grenouille n'est pas identifié dans le SCoT comme espace de développement.

Faire la démonstration d'un projet équilibré entre accueil de la croissance démographique (et son chiffre ambitieux d'une croissance de 0.4% par an) et préservation du patrimoine naturel ;	Cette question de l'équilibre est au cœur des SCoT, qui doivent notamment déterminer « 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 » (CU L141-5). Le SCoT Provence Méditerranée s'attache à définir cet équilibre : • en préservant les espaces du Réseau Vert Jaune et Bleu ; • en orientant le développement au sein des « enveloppes urbaines » qu'il identifie en dehors du Réseau Vert, Jaune et Bleu. Dans les ordres de grandeur, le Réseau vert, bleu et jaune occupe 80% de l'espace de Provence Méditerranée, et les Enveloppes Urbaines 20%.
Souhaite savoir si l'obligation du pourcentage de logements sociaux s'applique sur tout le territoire du SCOT	Les communes de plus de 3 500 habitants, appartenant à des agglomérations ou intercommunalités de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, doivent disposer de 25 % de logement social, en regard des résidences principales, d'ici 2025. Dans Provence Méditerranée, 20 communes (sur les 32 du SCoT) sont concernées.
Promouvoir les axes cyclables Nord/Sud	Le SCoT va bien dans ce sens. Il précise objectif 2.4.C.a.2 du PADD : <i>« Pour répondre à cette ambition [de développement du vélo], il convient de poursuivre les objectifs suivants :</i> <i>1. la continuité des aménagements de la « piste cyclable du littoral » de Saint-Cyr-sur-Mer au Lavandou, qui doit jouer un rôle d'épine dorsale du réseau cyclable et constituer une véritable « autoroute cyclable » traversant Provence Méditerranée ;</i> <i>2. sur base de cette épine dorsale, poursuivre le développement d'un réseau cyclable fortement maillé et continu. Ce réseau doit s'étendre notamment au sein des centres-villes et le long des grands axes qui maillent le territoire du cœur métropolitain, avec une attention particulière pour les passages nord – sud au-dessus ou en dessous des autoroutes et voies ferroviaires, le passage des échangeurs et le passage des ronds-points ».</i>
Utiliser dans le SCoT, un indicateur intéressant : celui du croisement population/consommation d'espace	Le SCoT fixe, conformément au Code de l'Urbanisme, son « objectif chiffré de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain » dans un rapport de division de la consommation d'espace au regard des tendances passées (division par 2 pour le SCoT révisé). L'indicateur croissance démographique / consommation d'espace sera très intéressant à mettre en œuvre dans le cadre de l'analyse des résultats de l'application du SCoT, en fonction des évolutions effectivement constatées.

Rappeler l'importance de la ressource en eau en tant qu'élément de définition de la capacité d'accueil du territoire	La ressource en eau est appréhendée à plusieurs niveaux dans le SCoT : - dans l'analyse de l'état initial de l'environnement - dans l'évaluation environnementale - dans le PADD et le DOO (voir notamment l'orientation 42 dédiée à ce sujet)
Demande si le SCoT prévoit une répartition de production de logements à une échelle infra SCoT.	Le SCoT prévoit en effet une répartition infra-SCoT sur le principe du recentrage de la production sur TPM. Ainsi, il fixe qu'au moins 60% des logements produits devront se localiser dans la Métropole. Les 40% restant sont à répartir entre les autres EPCI
Veiller à la compatibilité des orientations du SCoT entre elles (notamment préservation du réseau vert, bleu et jaune et orientations du développement)	La cohérence interne du document est en effet indispensable. De ce point de vue, le SCoT établit les objectifs de préservation (Cf orientations 1 et 2 relative au Réseau Vert, Bleu et Jaune) en cohérence avec les objectifs de développement (Cf notamment orientation 4 relative à la définition des Enveloppes Urbaines).
Identifier des zones de développement des énergies renouvelables	Il n'appartient pas au SCoT d'identifier une à une les zones (au risque de figer inutilement certains secteurs ou au contraire de restreindre des opportunités qui n'apparaissent pas aujourd'hui). En revanche, le SCoT joue un meilleur rôle en fixant des objectifs et des critères d'implantation (Cf Orientation 38). La mise en œuvre sera par ailleurs assurée, en compatibilité avec le SCoT, par les PCAET et les PLU.
Souhaite obtenir des informations complémentaires sur les aménités urbaines décrites dans le PADD téléchargeable sur le site web du SCoT	La notion de qualité urbaine a été substituée à celle d'aménité urbaine
Conditionner les enveloppes urbanisables à leur desserte efficace (prise en compte des temps de déplacements)	Le développement durable de l'urbanisation ne saurait, dans un territoire aussi pluriel que Provence Méditerranée (qui va au-delà de TPM), se limiter aux seuls espaces « efficacement desservis » par les TC. La cohérence urbanisme-transport passe aussi, notamment pour les communes plus rurales, par le recentrage sur le centre-bourg qui permet le développement des modes actifs, par le rabattement des automobilistes vers les gares les plus proches et vers des axes de Cars à Haut Niveau de Service et par le développement du covoiturage, autant d'orientations que le SCoT développe à l'échelle de l'ensemble de Provence Méditerranée.
Exprime l'enjeu de préservation des lits majeurs et de leur maîtrise foncière notamment pour permettre le maintien du débit en situation de crue	Le SCoT demande (orientation 39-A-d) que soient préservées les zones de fonctionnalités des cours d'eau.

3.2.b Atelier 2- Fixer les axes de développement

Contributions ATELIER 2 (sur base du Compte-rendu téléchargeable sur www.scot-pm.com))	Manière dont le SCoT prend en compte ces contributions
L'AMBITION METROPOLITAINE	
Afficher dans le SCoT 2, le principe d'un tramway	Dans son chapitre transport, le SCoT en tant que document de planification globale, pose, sur son périmètre, les orientations et objectifs permettant d'articuler les divers réseaux de transports en commun qui irriguent le territoire. Il fixe le cadre permettant d'assurer la desserte des secteurs qui le nécessitent et permettant de mieux articuler le développement futur avec la desserte existante ou future. Toutefois, le choix d'un mode de traction à privilégier par rapport à un autre n'est pas du ressort d'un SCoT. Le SCoT n'a pas vocation à contraindre le choix d'opportunité d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), cela ne serait être acceptable en droit. En d'autres termes, le SCoT fixe l'objectif, pas le moyen pour y parvenir.
Abandonner le terme de haut niveau de services utilisé dans le projet de SCoT 2 et lui préférer celui de TCSP	Le SCoT, à l'échelle qui est la sienne, ambitionne pour les divers réseaux de transports la mise en place de lignes à haut niveau de service. Cela concerne aussi bien les autocars interurbains que les bus ou bateaux-bus urbains. Le SCoT définit, en termes de cadencement, d'aménagements de voirie, de garantie des vitesses commerciales, ce qu'il entend par « haut niveau de services ». Un « transport en commun en site propre » (TCSP) est un aménagement spécifique qu'une autorité organisatrice de la mobilité peut mettre en œuvre afin de concrétiser localement l'ambition de haut niveau de service. Mais il n'appartient pas au SCoT de fixer le moyen de parvenir à cette ambition. Cf. supra.
Développer l'intermodalité vers les gares, les aéroports, les sites économiques	Ces aspects sont bien présents dans le SCoT. Ils sont développés dans les orientations dédiées aux transports, notamment dans les orientations 18 et 21 du DOO.
Obtenir des chiffres d'évolution des emplois métropolitains supérieurs pour mieux comprendre la synthèse du diagnostic présentée en page 7 <i>Des fonctions métropolitaines dans la conception-recherche et les services supérieurs en rattrapage</i>	La source est la suivante : rapport final POPSU 2, axe Economie de la connaissance « la croissance de l'agglomération toulonnaise et des grandes aires urbaines françaises : le rôle majeur de l'emploi dans les fonctions métropolitaines » septembre 2013, Université de Toulon, laboratoire de recherche LEAD. Par ailleurs, l'analyse de la part prise par les « emplois et cadres des fonctions métropolitaines supérieures » sur le total des emplois montrent que cette évolution se poursuit sur les dernières données disponibles (2010 – 2015).
Pour le développement des fonctions métropolitaines supérieures, travailler sur les « niches » d'excellence et de ses formations liées (ex : métiers de la mer)	Le SCoT est tout à fait dans cette optique. Notamment, l'économie maritime fait partie des piliers économiques du territoire que le SCoT entend conforter et développer.
Mettre l'accent sur un thème bien abordé dans le SCoT, celui de l'agriculture, et de veiller à une bonne mise en œuvre de toutes ces orientations pour atteindre l'objectif de souveraineté alimentaire. Les Plans Alimentaires Territoriaux sont de bons outils à mettre en œuvre	L'agriculture fait partie des grands sujets les plus investis dans le SCoT 2, tant du point de vue de la préservation que de la valorisation. En outre, le groupe de réflexion qui a alimenté les travaux du SCoT, composé de la DDTM, la Chambre d'Agriculture, le Département, la Région, l'INAO, le SM SCoT et l'AUDAT continuera à se réunir pour assurer la mise en œuvre du SCoT.
Modifier la rédaction du projet de PADD disponible sur le site web du SCoT page 17 : C. POURSUIVRE LA MISE A NIVEAU DU TERRITOIRE EN MATIERE DE GRANDS EQUIPEMENTS a. Conforter la grande accessibilité de Provence Méditerranée car on pourrait comprendre que le SCOT souhaite favoriser l'accessibilité autoroutière	Le propos du SCoT est simplement de rappeler que le réseau autoroutier doit principalement jouer un rôle de desserte efficace entre les métropoles, ce qu'il peine aujourd'hui à faire au regard de la congestion liée au trafic local (d'où notamment les travaux sur l'A57).

En matière de taux d'emplois métropolitains supérieurs ne pas faire référence aux profils des autres Métropoles, ce n'est pas significatif	Il est vrai que la structure économique de chaque métropole est spécifique et rend malaisé les comparaisons. Il est toutefois intéressant de noter le rattrapage de l'aire urbaine de Toulon comparée aux autres.
Dans le projet de SCOT ne pas mentionner le terme de Métropolitain qui peut prêter à confusion et faire référence au statut juridique d'une collectivité	La Métropole désigne une certaine catégorie d'EPCI définie dans le Code Général des Collectivités Territoriales, aux compétences élargies, dont fait partie aujourd'hui Toulon Provence Méditerranée. La Métropole, terme d'usage courant, fait référence à une ville ou un système urbain qui exerce des fonctions métropolitaines. Le SCoT tente d'éviter toute confusion en indiquant métropolitain/métropolitaine quand il parle de développement, d'ambition, de projet et en conservant le terme de Métropole s'agissant du statut juridique d'EPCI.
Renforcer les orientations relatives à l'accessibilité des grands sites économiques, au service de l'ambition métropolitaine. Le développement de certaines zones doit être conditionné à leur accessibilité efficace en transports en commun	Le SCoT identifie les grands sites économiques suivants : • <u>Centre de Toulon / divers sites dans les pôles Est et Ouest</u> : la desserte est assurée par le RER Toulonnais, le réseau de CHNS et le réseau de LHNS. • <u>Roubaud à Hyères</u> : localisé à proximité de la gare. • <u>L'aéroport d'Hyères</u> : le DOO précise, orientation 8 concernant la desserte de l'aéroport que « Sa connexion, par les transports en commun ou des navettes spécifiques, avec les gares d'Hyères et de Toulon ainsi qu'avec les ports, devra être renforcée. Un pôle d'aménagement multimodal autour de l'aéroport, permettant de mettre en relation avec l'offre aérienne, les lignes d'autocar, le train, une desserte en site propre vers Hyères et les navettes maritimes doit être aménagé ». • <u>Le plateau de Signes</u> : le SCoT prévoit la desserte TC du plateau à 2 niveaux : au niveau du réseau interurbain, en complément des Cars à Haut Niveau de Service et au niveau du futur réseau urbain de SSB, par une ligne spécifique. A noter par ailleurs que le SCoT fixe un cadre général d'amélioration de l'accessibilité du plateau par des infrastructures routières adaptées. • <u>Le site de La Baou à Sanary</u>, à projeter en relation avec la gare d'Ollioules-Sanary à proximité (mais également avec le futur échangeur et en intermodalité train – voiture) • <u>Le site des Bormettes</u> : le SCoT ambitionne, Orientation 30, une accessibilité de qualité par les TC de l'ensemble des sites économiques. Toutefois, le SCoT pose une orientation spécifique quant à la desserte de ces sites, à assurer en fonction du projet de développement futur.(orientation 7)
Empêcher les mutations qui peuvent s'opérer dans les zones d'activités (exemple : de l'industrie, au grand commerce)	C'est précisément la volonté du SCoT, qui se concrétise dans l'Orientations 12, notamment dans le point Bc.

Le SCOT doit être le vecteur d’une augmentation de la part Vélo sur le territoire. La piste cyclable du littoral (la V65) doit y figurer	Le SCoT se positionne fortement sur le vélo, dans le PADD (voir p.24 « devenir un territoire de référence au niveau régional pour les déplacements à vélo ») et dans le DOO, lequel indique clairement les grands itinéraires cyclables à aménager. Ces éléments marquent un saut qualitatif important par rapport au SCoT 1. La piste cyclable du littoral est clairement pointée dans le DOO orientation 19. Le SCoT fera référence pour la piste cyclable du littoral à la dénomination « V65 » du schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (orientation 19).
Comment sera intégré le projet de ligne nouvelle PACA dans le SCoT	Le SCoT précise dans son orientation 8 que « Par décision ministérielle du 07 mai 2014, l’État a défini une zone préférentielle de passage de la future ligne nouvelle Provence-Côte d’Azur. Le SCoT prendra en compte ce projet lorsque les études et travaux en cours auront précisé le tracé par une décision ministérielle ultérieure ou par une procédure adaptée. »
Mettre l’accent dans le SCOT sur l’enjeu de qualité des espaces publics	Il s’agit en effet d’un enjeu important, que le SCoT développe dans les orientations relatives à l’amélioration du cadre de vie, et plus précisément dans l’orientation 26 dédiée aux espaces publics.
LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	
Le SCoT doit prendre la mesure du fort développement prévu sur le parc d’activités de Signes et sur l’inadaptation de la desserte actuelle qui a pu poser problème notamment pour l’accueil de grands événements (GPF1) récemment.	C’est une question majeure que le SCoT n’ignore pas. Il appelle clairement, outre la desserte par les TC telle qu’évoquée plus haut, dans l’Orientation 24 à « optimiser l’accès au plateau de Signes, en étudiant à une échelle inter-SCoT et interdépartementale, avec les territoires voisins des Bouches-du-Rhône (dont proviennent 40% des actifs du Parc d’Activités) la possibilité d’aménager une nouvelle voirie depuis l’A50 jusqu’au plateau » ; La Région PACA (notamment via le SRADDET), le Département du Var et la CA de SSB seront les acteurs privilégiés de mise en œuvre de cette orientation. Enfin, le SCoT affiche (à l’instar du SCoT 1) le principe d’une voirie de contournement du village du Beausset.
Le SCOT doit étudier les scénariis possibles de desserte du Parc pour anticiper	Le SCoT pose clairement comme ambition de développer ce site, qu’il considère comme « majeur » et « métropolitain ». Sur base de cette ambition, il projette une amélioration de la desserte TC et une amélioration du réseau viaire (voir ci-avant).
le SCoT doit approfondir l’enjeu de qualité des espaces économiques du territoire. La question de la desserte est primordiale mais leur niveau d’équipement est également important. Certains services devront être développés. Par exemple, dans les zones d’activités : afin optimiser la gestion des déchets, pourraient être installées des mini déchetteries.	Le SCoT propose une orientation (orientation 30) qui vise l’amélioration de la qualité des sites économiques et qui reprend notamment les éléments évoqués.
Proposition de conduire en amont de toute politique de planification, des études sur les couts induits. Si la revitalisation des centres villes est une orientation partagée par tous, elle doit être accompagnée d’une réflexion sur le coût pour l’usager en matière de stationnement par exemple.	Cette proposition n’est pas du ressort du SCoT. Celui-ci toutefois dans l’orientation 4 précise que les enveloppes urbaines projetées (qui comprennent les espaces urbanisés et les espaces urbanisables) sont délimitées en fonction notamment de la desserte par les équipements (insuffisance ou absence de réseau, équipements à renforcer ou à créer).

	Concernant les centres-villes, l'orientation 3-C précise que les questions d'accessibilité doivent trouver place dans les stratégies de revitalisation des centres-villes et que la question spécifique du stationnement doit y être traitée.
Le SCoT doit permettre l'augmentation de la part TC et modes doux sur le territoire. Notamment vers les grands pôles d'activités et les grands centres commerciaux périphériques.	Cette question est bien abordée dans le chapitre dédié aux transports, notamment dans les orientations 18 et 19. La question de l'accessibilité des grands centres commerciaux périphériques est en outre également traitée dans l'orientation 11.
Souhait de vérifier les orientations économiques sur Cuers. le SCoT affiche un développement de la zone artisanale alors que le taux d'occupation de cette zone est faible.	Que ce soit dans les bases de données disponibles ou <i>de visu</i> sur le terrain, la zone artisanale de Cuers ne semble pas souffrir d'un taux d'occupation anormalement faible. Il est vrai que la zone offre encore aujourd'hui quelques dents creuses, mais les données montrent une zone plutôt dynamique. Le SCoT identifie des extensions économiques sur les lieux dits du Pouverel et de Saint-Lazare. Ces extensions consolident un axe économique important à l'échelle du SCoT, allant de La Farlède à Cuers via Sollies-Pont, bien desservi par l'A57 et le chemin de fer, constituant une offre foncière économique structurante aux portes nord-Est de la Métropole. L'enjeu sera en revanche de bien dédier ces espaces à l'accueil d'entreprises artisanales et industrielles et d'éviter l'implantation de commerces.
Aborder dans le SCoT 2 la question de la desserte des sites touristiques. Le projet de SCOT évoque souvent l'accessibilité des zones d'activités économiques mais moins celles des grands sites touristiques tels que la presqu'île de Giens.	La desserte des sites touristiques est abordée dans le SCoT, notamment dans l'orientation 6-C. Cette orientation a été améliorée dans le DOO pour renforcer l'importance de la desserte par les TC et les modes actifs (Orientation 18A). L'orientation 18-C quant à elle précise bien que doit être assurée « la desserte spécifique de la presqu'île de Giens et des îles d'Or, en cohérence avec les options choisies dans le cadre de l'Opération Grand Site et en rapport avec la démarche « capacité de charge » portée par le Parc National de Port-Cros, en lien avec la ville d'Hyères et la Métropole »
Apporter de la précision sur les orientations de revitalisation des centres-villes qui est un objectif général admis par tous.	La question de la revitalisation des centres-villes est transversale et constitue l'un des fils rouges du SCoT 2. L'orientation 3-C est spécifiquement dédiée à ce point.
Travailler sur des critères d'implantation pour mettre en œuvre le principe du SCoT 2 de localiser « la bonne entreprise au bon endroit » (cf. page 13 de la présentation). développer des orientations sur le stationnement en centre-ville.	Ces critères sont bien développés dans les orientations 9 à 12. La page 14 de la présentation en donnait d'ailleurs un aperçu synthétique. La question du stationnement au centre-ville doit être traitée de manière transversale avec d'autres sujets (le logement, l'espace public, les activités ...) dans le cadre de stratégie globale de revitalisation que les collectivités sont appelées à développer localement (voir Orientation 3-C)
TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS	

Le SCoT doit avoir un propos sur la mobilité pendulaire, sur la rationalisation des déplacements domicile travail (rapprochement du lieu d'emploi).	Cette réflexion est bien présente dans le SCoT, qui vise dans l'orientation 3 le recentrage du développement, la redynamisation des centres-villes, et une meilleure cohérence entre urbanisme et offre de transports (existante et future). Les objectifs sont bien le rapprochement domicile-travail, domicile-école, domicile-service et le report modal vers l'ensemble des alternatives à l'usage individuel de la voiture.
Souhaite obtenir le calendrier de lancement de la prochaine Enquête Ménages Déplacements	Cette question ne dépend pas du SCoT. Il appelle toutefois, orientation 17, à ce que soit développés l'ensemble des données disponibles dans le champ de déplacements et des transports, dont une EMD.
Souhaite prendre connaissance des éléments du projet de SCoT concernant le thème de la nature en Ville	Ce sujet est développé dans les orientations dédiées au cadre de vie, elles ont été débattues dans l'atelier du 6 septembre 2018.
Le SCOT doit expérimenter sur les horaires de travail (horaires décalés, télétravail..) pour une rationalisation des déplacements.	L'orientation 30 du SCoT fait l'objet de cette précision dans le SCoT : <i>Les zones d'activités économiques existantes ou futures doivent bénéficier d'aménagement de qualité : sur les plans urbanistiques, architecturaux et paysagers ; en termes d'accessibilité, notamment par les modes actifs et par les transports en commun et par une réflexion sur la mise en place d'horaires décalés et le développement du télétravail.</i>
Le SCOT 2 doit rajouter cartographiquement, la desserte des îles depuis Le Lavandou, qui figure dans le SCoT 1.	Ce point est rajouté dans le document cartographique correspondant.
Le SCOT 2 doit définir des orientations ambitieuses d'axes structurants des pistes cyclables (en favorisant les itinéraires sécurisés) Souhaite graphiquement, représenter la desserte TC jusqu'au Pradet Carqueiranne comme c'était le cas dans le SCOT approuvé	Les orientations du SCoT 2 en matière d'axes cyclables sont bien plus développées que dans le SCoT 1. On y trouve notamment un schéma de principes des grands itinéraires à aménager. Toutefois, le choix du type d'aménagement (pistes cyclables, bandes cyclables, espaces partagés etc) relève de la politique locale propre à chaque territoire. Concernant la liaison vers le Pradet et Carqueiranne, ce point est rajouté dans le document cartographique.
Le SCoT doit travailler sur l'intermodalité dans le secteur vallée du gapeau / Cuers au vu des enjeux de rabattement des flux du moyen Var dans un secteur saturé.	Le SCoT pointe explicitement les gares de Cuers et de Solliès-Pont comme des gares de rabattement (Orientation 21). En outre, la desserte du secteur est complétée par des axes de « Cars à Haut Niveau de Service » (orientation 18) et des aires de covoiturage (orientation 20). Enfin, le SCoT élargit le propos en rappelant l'importance de la connexion avec les territoires du Moyen-Var, notamment vers les gares de Carnoules et du Cannet / Le Luc (Orientation 8)
Ne pas négliger dans le SCOT les solutions lourdes de Génie Civil tels ponts, déviations ainsi que toute solution innovante à appliquer aux infrastructures de Transports, et au bénéfice de la transition énergétique.	Les solutions « lourdes » sont bien évoquées lorsqu'elles sont nécessaires : élargissement de l'A57, nouvel échangeur d'Ollioules-Sanary, travaux d'infrastructures en vue du RER toulonnais, contournement de plusieurs villages (Le Beausset, Belgentier, Pierrefeu ...) (Cf orientations 8, 18 et 24).
L'HABITAT	
Propose d'agir en priorité sur le parc de logements vides et ses facteurs	La remise sur le marché des logements vides est bien identifiée dans l'orientation 14 relative à l'amélioration et la réhabilitation du parc.

Le SCoT doit conduire une étude sur le coût du logement dans le territoire (accès économique au parc). C'est important, notamment pour « retenir » les jeunes actifs.	Une telle étude n'est pas du ressort du SCoT. En revanche, le SCoT appelle : • à la définition et la mise en œuvre d'une politique foncière (orientation 5) qui agira positivement sur les prix • au rééquilibrage de l'offre vers plus de mixité sociale (orientation 14), notamment par la poursuite de la construction de logements sociaux et de logements spécifiques (étudiants, saisonniers).
Propose d'agir en priorité sur le potentiel de densification du territoire	C'est bien ce que fait le SCoT dans l'orientation 4-C-a visant à développer l'urbanisation dans les espaces urbanisés.
Propose de s'inspirer de la politique dite ABC aux Pays-Bas qui consiste à localiser des activités déterminées en des lieux déterminés, selon un profil d'accessibilité (A : au centre-ville, près de la gare, B : le long des voies de dégagement, C : à la périphérie)	Sans s'inscrire exactement dans cette théorie, le SCoT néanmoins retranscrit les principes de « la bonne entreprise au bon endroit ». Notamment, les fonctions tertiaires sont orientées préférentiellement dans les centres villes, les fonctions métropolitaines vers des sites métropolitains dédiés, les fonctions commerciales vers les centres-villes et les zones commerciales, les fonctions artisanales, industrielles et les activités incompatibles avec l'habitat (logistique etc) vers les zones d'activité économiques périphériques.
Demande de veiller dans le projet de SCOT à la bonne localisation des logements sociaux (proximité TC et commerces de proximité notamment) et à l'accessibilité PMR	Le SCoT oriente de manière générale le développement vers les centres-villes et les espaces bien desservis par les TC.
Demande de réfléchir au potentiel paradoxe entre le souhait de développement et le souhait de ne plus afficher d'objectif de croissance démographique	Le SCoT affiche bien un objectif de croissance démographique. Pour rappel, il vise un développement démographique de 0,4% par an, en cohérence avec son souhait de développement économique et métropolitain.
Souhaite connaître la part dévolue aux résidences secondaires dans le chiffre de production de logements	Le SCoT ne différencie pas les deux types de logements, cela relève de la stricte dynamique privée (sauf dans le cas des logements sociaux ou conventionnés). C'est pourquoi l'objectif de 3 500 logements par an comprend bien l'ensemble des logements, quelle que soit leur destination (résidences principales et secondaires). Le calcul de cet objectif tient compte de la part prise par les résidences secondaires dans les opérations passées.
Souhaite pouvoir prendre connaissance des contributions des participants à la concertation, par exemple, sur le site internet	Les contributions sont disponibles sur demande et avec l'accord de leur rédacteur.

3.2.c Atelier 3- cadre de vie de qualité, transition énergétique, réduction des GES

Contributions Atelier 3 (sur base du Compte-rendu) (sur base du CR téléchargeable sur www.scot-pm.com)	Manière dont le SCoT prend en compte ces contributions
Souhaite que le SCoT prône l'augmentation de la part dévolue aux modes doux dans les projets d'aménagement des espaces publics.	Ce sera bien le cas, puisque l'orientation 26 fixe comme objectifs pour l'aménagement ou le réaménagement des espaces publics : « des espaces publics qui (re)donnent une place majeure aux modes actifs [...] assurant le confort et la sécurité des modes actifs (piétons, vélos) et, le cas échéant, la vitesse commerciale des transports en commun (sites propres) [et] assurant des espaces sur trottoirs ou en espace partagé suffisamment large pour le passage continu, libre et confortable des personnes à mobilité réduite ».
Souhaite que le SCoT puisse identifier la problématique rencontrée dans certains quartiers du fait de la densification, du manque de stationnement, du stationnement anarchique sur voies publiques au détriment des piétons.	Le SCoT développe une orientation spécifiquement en lien avec les objectifs de qualité des espaces publics (orientation 26). Celle-ci vise en particulier à assurer la confort et la sécurité des piétons. Concernant le stationnement, le SCoT fixe comme objectif la redynamisation des centres-villes, laquelle doit intégrer une réflexion sur l'offre et la tarification du stationnement en matière d'accessibilité aux centres.
Souhaite que le SCoT puisse inciter les documents d'urbanisme inférieurs à revoir par exemple à la hausse le nombre de stationnements nécessaires dans les nouvelles opérations de logements.	C'est aux PLU à fixer, en fonction du contexte, ce type de norme. Cependant, l'orientation 3C indique : <i>garantir l'accessibilité du centre-ville par : une réflexion sur l'offre et la tarification du stationnement en périphérie immédiate du centre et dans le centre même ;</i>
Propose d'étudier comme piste de solution aux conflits d'usage sur les sites très fréquentés, la limitation, la restriction des accès véhicules comme cela se pratique dans certaines capitales européennes.	Le seul site qui pourrait faire l'objet de telles mesures au vu de son contexte très particulier est Giens. En la matière, le SCoT renvoie vers les réflexions en cours menées dans le cadre de l'OGS.
Souhaite la prise en compte dans le SCoT de l'habitat « en pente » typiquement méditerranéen	La prise en compte de l'habitat en pente est ajoutée orientation 33.
Les cours d'eau en tant qu'éléments phares du paysage doivent trouver leur place dans les orientations du SCOT relatives aux espaces publics et au cadre de vie. Leur valorisation est à étudier en tant qu'élément structurant des projets d'aménagements type « nature en ville ». Il cite l'exemple de la promenade du Paillon à Nice et de la future coulée Verte à Marseille dans le cadre de l'OIN Euromed 2 (avec la renaturation du vallon des Aygalades, cours d'eau partiellement enfoui).	Le SCoT développe cette question, notamment dans l'orientation 26 où il est question de mettre en valeur « les cours d'eau et de leurs abords (berges) en milieu urbain, dans le respect du fonctionnement des milieux naturels pour développer la biodiversité en ville et améliorer le cadre de vie »
La couleur, composante de la morphologie urbaine, doit être un élément à intégrer aux politiques de planification, en premier lieu dans les zones d'activités qui manquent de qualité.	Cette notion est ajoutée orientation 33.
Propose de modifier l'intitulé de l'orientation « gérer les nuisances ». Le terme « gérer » ne lui semble pas adapté	Si ce terme a été employé sur le support de l'atelier, en réalité le SCoT parle bien de « réduire » ou « diminuer » les nuisances.
Répertorier et suivre l'évolution des émissions de polluants à la source comme celles de l'incinérateur, notamment les quantités et types de carburant utilisés par les transports en commun, les bateaux	Le SCoT vise essentiellement à diminuer l'exposition aux nuisances. Toutefois, ce sujet est identifié dans le cadre des indicateurs de suivi de l'évaluation environnementale à mettre en place.

Prendre en compte l'objectif du SDAGE de désimperméabilisation des sols	Le SCoT devant être compatible avec le SDAGE, il ne méconnaît pas ce sujet.
D'associer les associations de protection de l'environnement aux démarches de mise en œuvre du SCoT (exemple pour le suivi de la charte de qualité dans la construction neuve citée dans le projet de Scot)	Comme ce fut le cas pour le SCoT 1, un travail sera conduit sur la mise en œuvre du SCoT et partagé avec le public.
Travailler sur la continuité des cheminements piétons le long du littoral	Cet objectif est traité dans le VLM dans les mesures 20, 32 et 34, mais également dans le DOO, orientation 34.
L'objectif de diminution de l'exposition aux nuisances sonores sera satisfait par le développement des motorisations alternatives : rajouter le gaz, le biogaz	Ces éléments sont ajoutés orientation 23.
propose l'électrification des quais pour les bateaux de croisières et les ferries	Cette possibilité est évoquée dans les mesures 11 et 28 du VLM
Insiste sur la nécessité dans le SCOT de disposer d'indicateurs, d'outils de suivi pour permettre la mise en œuvre du projet de SCoT	Ces indicateurs sont bien listés dans l'évaluation environnementale et seront suivis dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT.
Propose d'associer la population à la mise en œuvre du projet de SCoT et ainsi poursuivre la démarche engagée avant l'arrêt du projet	Comme ce fut le cas pour le SCoT 1, un travail sera conduit sur la mise en œuvre du SCoT et partagé avec le public.
Propose d'indiquer dans le SCoT des orientations sur le recyclage des matériaux	Le SCoT place la gestion des déchets et des déchets du BTP dans une optique de recyclage et d'économie circulaire.
Propose que le SCoT conduise une réflexion sur les horaires de travail décalés, spécifiquement dans les zones d'activités	Cette proposition est ajoutée, orientation 23.
Préciser que les mesures de prévention et de réduction des nuisances sonores doivent servir les habitants ainsi que les populations futures	Ces aspects sont développés dans l'orientation 35
Souhaite que le SCoT ajoute un objectif de réduction de la pollution lumineuse (néfaste pour la faune notamment).	C'est évoqué dans l'orientation 26. C'est par ailleurs un objectif de la Charte du PnR de la Sainte-Baume.
Souhaite que le SCoT précise que tous les grands programmes d'aménagement doivent être accompagnés de services de proximité afin de réduire les déplacements	Le SCoT inscrit bien son projet de territoire dans la recherche d'une mixité fonctionnelle accrue.
Souhaite que le piéton retrouve sa place dans l'espace public, la place dévolue au trafic automobile est trop importante au détriment de la sécurité des piétons	L'orientation 26 sur les aménagements de l'espace public va dans ce sens.
Souhaite que le SCoT prône la mise en place d'un TCSP qui réponde aux enjeux de réduction de gaz à effet de serre.	Le SCoT établit, à son échelle, des orientations en matière de transports en commun, avec notamment l'objectif d'une desserte accrue du cœur métropolitain. Sa déclinaison locale appartient aux AOM. Cf. supra
Le SCoT pourrait insister sur les cheminements le long du littoral, avec des aménagements connectés aux transports en commun.	Cet objectif est traité dans le VLM dans les mesures 20, 32 et 34, mais également dans le DOO, orientation 34. Par ailleurs, il vise une meilleure desserte par les TC des sites touristiques.
Le SCoT pourrait travailler sur les équipements des espaces publics (exemple : bancs, WC) et sur l'accès à tous.	L'orientation 26 sur les aménagements de l'espace public va dans ce sens.

Souhaite ajouter à la liste des sites bâtis d'intérêt spécifique le Château de la Valtière Saint André au droit du terrain Vérilli, près du Muséum d'Histoire Naturelle de Toulon (cf. bulletin de l'association Mart n°55)	Cette liste vise plutôt à identifier les éléments bâtis qui participent au grand paysage (villages perchés ...). Le PLU sera un relai plus adapté à la préservation de ce type de site.
Souhaite que le SCoT prône les projets de renaturation de la ville (coulées vertes..), les écoaménagements (type toitures végétalisées...), les ombrières photovoltaïques sur parkings, les nouvelles filières de motorisation type hydrogène	Ces éléments sont bien repris dans le SCoT dans les orientations relatives au cadre de vie par l'objectif de développer la nature en ville et celles relatives au développement et le stockage des énergies renouvelables.
Souhaite ajouter à la liste des sites bâtis d'intérêt spécifique le fort de Saint-Elme entre La Seyne et Saint Mandrier	Suite à cette proposition, il a été ajouté à la liste des sites bâtis d'intérêt spécifique, le patrimoine militaire.
LA TRANSITION ENERGETIQUE	
Le SCoT doit permettre de développer toutes les sources d'énergie renouvelable y compris l'éolien.	Le SCoT ne ferme aucune porte en la matière. Il affirme l'importance de développer les énergies renouvelables et établit des critères pour leur potentielle implantation.
Le SCoT doit être un ensemblier et doit fédérer pour une concertation autour du projet d'éoliennes sur le plateau de siou blanc (lieu dit baume des lunes)	La concertation devra être conduite avec tous les acteurs et e particulier le Syndicat Mixte du PNR de la Sainte Baume
Le SCoT doit permettre d'accroître la connaissance des citoyens en matière de transition énergétique	Le SCoT est un document d'aménagement du territoire.
Les plateformes de rénovation énergétiques doivent être développées et leur accessibilité améliorée	Le SCoT encourage le développement des plateformes de rénovation énergétiques
Les opérateurs publics en priorité doivent se mobiliser pour la transition énergétique. (le gisement est important sur les bâtiments publics)	Cf. PCAET
Le SCoT doit orienter sur l'efficacité énergétique (ventilation double-flux ; moteurs plus performants.....)	Le SCoT fixe comme objectif prioritaire la rénovation énergétique du parc de bâti existant
Il faut affiner dans les orientations, les potentiels de développement énergétique exemple : photovoltaïque, éolienne, hydrolienne, hydrodynamique.. L'éolien ne doit pas être négligé, il doit être étudié.	Le SCoT ne ferme aucune porte. Il affirme l'importance de développer les énergies renouvelables et de développer la connaissance en la matière.
Ajouter une orientation sur le développent des unités de stockage de l'énergie	Une orientation 38 E est ajoutée
Le SCoT doit soutenir la participation citoyenne aux projets de transition énergétique (de leur conception, à leur gestion par financement participatif, cf. exemples danois).	Le SCoT est un document de planification.
Le SCoT doit s'inscrire dans une prospective de développement durable en vue d'atteindre les objectifs climatiques de 2050 de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre	Le SCoT participe à l'atteinte des objectifs nationaux et régionaux.en compatibilité avec le futur SRADDET
Le SCoT doit œuvrer pour le maraîchage de proximité	Cette question est bien présente dans le SCoT, notamment dans l'orientation concernant le développement de l'agriculture et des PAT.

Souhaite voir précisées les sources de données utilisées dans le SCoT et précisément sur ce chapitre.	Le travail s'est appuyé sur l'expertise d'un bureau d'études. La principale source de données est ATMO SUD (ex AIR PACA). Le diagnostic et l'évaluation environnementale exposeront l'analyse de ces données.
Prôner dans le SCoT, les nouvelles solutions en matière d'éolien, par exemple : le petit éolien domestique : certaines technologies (axe vertical) assurent un rendement à de faibles vitesses, et sont silencieuses contrairement au grand éolien.	Le SCoT ne ferme aucune porte. Il affirme l'importance de développer les énergies renouvelables et de développer la connaissance en la matière.
Le SCOT doit s'intéresser aux nouvelles productions d'hydrogène à partir des algues.	Le SCoT soutient pleinement la recherche dans les énergies marines.
Le SCoT se doit d'être dans la prospective, pour ne pas se contenter de filières existantes et peut être non satisfaisantes. Le SCoT doit être le lieu de la concertation et de la compétence. Des audits énergétiques doivent être conduits pour améliorer la connaissance.	La première orientation (36) en matière de transition énergétique est « 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. »
Le SCoT doit disposer d'objectifs chiffrés en matière de transition énergétique	Ce n'est pas une obligation réglementaire. C'est toutefois le cas : multiplication par 3 de la part prise par les énergies renouvelables et objectif de rénovation thermique de 1,5% du parc par an.
Le SCoT doit prioriser le développement du solaire sur les espaces déjà artificialisés. Les centrales photovoltaïques de taille réduite type « centrales de quartiers », « centrales villageoises » sont des formules à encourager.	Le SCoT indique bien ces possibilités.
Le SCoT doit travailler sur « l'habitat méditerranéen »	L'orientation 14 et 37Ab vont dans ce sens.
Développer ou conserver les espaces ombragés le long des espaces publics pour encourager les modes actifs.	L'orientation 26 sur l'amélioration de la qualité des espaces publics prend en compte cet aspect.

3.2.d Atelier 4-la gestion durable des risques et des ressources

Contributions Atelier 4 (sur base du Compte-rendu) (sur base du CR téléchargeable sur www.scot-pm.com)	Manière dont le SCoT prend en compte ces contributions
	LES RISQUES
Souhaite que le SCoT mentionne le risque sanitaire (avec de nouveaux phénomènes comme celui de l'invasion des moustiques tigres qui peut présenter un risque pour la population mais aussi pour les activités économiques.) Lien à faire entre Santé et environnement Identifier dans les risques sanitaires, la prolifération des nuisibles Ajouter la lutte contre les nuisibles (charançons)	Cette remarque est intégrée et permet d'ajouter un point « D » sur les risques sanitaires, au sein de l'orientation 39 portant sur les risques naturels et technologique.
Souhaite que le SCoT prône la mise en place d'un contrat de baie à l'ouest du territoire	Ce sera bien le cas dans le Volet Littoral et Maritime, dans le Rapport des mesures, vocations et orientations (R3), dans la mesure 7.
Souhaite que le SCoT puisse inciter les collectivités à prévenir les risques par le biais d'acquisitions foncières (expropriation pour risques prévue par le code de l'environnement)	Le SCoT n'a pas pour objet « l'incitation » mais la formulation d'orientations et d'objectifs. Concernant les risques, il vise notamment à l'amélioration de la connaissance des risques, en particulier dans les secteurs où cette information est aujourd'hui lacunaire, afin que l'action publique puisse s'y déployer de la manière la plus adaptée.
Demande au SCoT de bien analyser et de prendre en compte les risques naturels dans les projets d'aménagement, spécifiquement sur le littoral, les projets portuaires.	En matière d'analyse, le Volet Littoral et Maritime appelle à la constitution d'un « observatoire du trait de côte » dans la mesure 37, qui devra notamment suivre l'évolution du trait de côte. Concernant la prise en compte des risques, il sera précisé toujours dans le Volet Littoral et Maritime, que les projets d'aménagements et portuaires devront prendre en compte « les risques naturels et de leur éventuelle conjugaison, notamment ceux liés à la submersion marine et à l'élévation du niveau marin ».
Indiquer dans le SCoT le risque submersion marine et préconiser des solutions Anticiper la montée des eaux (données du GIEC) dans tous les projets d'aménagement	Le Volet Littoral et Maritime traite bien cette question, à la fois dans une annexe particulière exposant les résultats de l'étude du BRGM sur les aléas de risques naturels littoraux dans le territoire, et par un chapitre de mesures consacrées à cette problématique (mesures 37 à 42).
Identifier en tant que « risques » les possibles difficultés d'approvisionnement en eau et en électricité	Le diagnostic et l'état initial de l'environnement ne pointent pas, à l'échelle de temps du SCoT (2030), de difficultés d'approvisionnement en eau. La disponibilité de la ressource n'en fait pas un facteur limitant au développement. En revanche, le risque de rupture d'approvisionnement en électricité, au regard de la situation du territoire en « péninsule électrique » est bien identifié. Le SCoT s'attache à y répondre par la diminution des besoins de consommation, notamment dans les bâtiments et les transports et par le développement des énergies renouvelables.

Identifier dans les risques technologiques, les sites à enjeux tels que la presqu'île de Saint-Mandrier (stocks de carburant sur les sites de la Défense).	L'ensemble des risques technologiques connus et aujourd'hui gérés, y compris ceux liés à la présence de la Défense, sont bien identifiés dans le SCoT.
Le SCoT doit identifier l'ensemble des servitudes sur les risques technologiques (PPRT...)	L'ensemble des risques technologiques connus et gérés sont bien identifiés au SCoT, qui rappelle aux PLU l'obligation de prise en compte des servitudes qui y sont associés.
Le SCoT doit interdire toute activité à risques en zone forestière (prend l'exemple d'une zone de compostage dangereuse)	Le SCoT protège et valorise les espaces forestiers, dans le cadre des activités autorisées en zone naturelle. Il n'a par ailleurs pas de pouvoir de police.
Le SCoT devrait intégrer le résultat des travaux très intéressants conduits par la Région aquitaine sur le réchauffement climatique	Le SCoT intègre bien, notamment dans son évaluation environnementale, la question du réchauffement climatique et ses conséquences attendues localement, sur base des données et études disponibles à l'échelle du territoire.
LES RESSOURCES	
La Biodiversité doit être traitée dans la partie « Ressources » du DOO du SCoT, ou, des renvois devront être établis entre les deux parties.	Le SCoT fait le choix de plutôt considérer la biodiversité comme un patrimoine naturel à préserver, ce qu'il fait aux travers des orientations 1 et 2 du DOO.
Le SCoT doit intégrer les préconisations du PRPGD (Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets)	Ce document fait partie des documents que le SCoT a intégrés dans ses réflexions
Encourager le tri à la source des biodéchets (en anticipation de la loi applicable en 2025) pour la production de BIOGAZ (usine de méthanisation).	Ce point est développé dans le SCoT dans l'orientation 44 sur la gestion des déchets dans une optique d'économie circulaire. La remarque permet toutefois de davantage développer ce point dans l'orientation 38 relative à la production d'énergie renouvelable. .
Anticiper la fermeture des unités de stockage des déchets ultimes.	En matière de gestion des déchets, le SCoT vise essentiellement la réduction à la source et la valorisation dans une optique d'économie circulaire.
Réduire le besoin en granulat et rechercher des solutions innovantes pour la construction (écoconception de l'aménagement).	Cet aspect des choses est bien développé dans le SCoT, notamment par la promotion des opérations d'écoconception de l'aménagement et du bioclimatisme. La pérennisation de la ressource en granulats reste toutefois un objectif à part entière du SCoT.
Faire un renvoi du VLM vers cette partie du DOO pour aborder dans le chapitre Ressources la qualité des eaux en mer	L'objectif d'assurer la qualité des eaux de baignades est abordé dans les deux documents.
Rajouter également la lutte contre les espèces végétales invasives	Pas du ressort d'un SCoT
Prôner l'utilisation du papier et du carton recyclé	Pas du ressort d'un SCoT

3.2.e Atelier 5 - Volet littoral et Maritime

Contributions Atelier VLM (sur base du Compte-rendu) (sur base du CR téléchargeable sur www.scot-pm.com)	Manière dont le SCoT prend en compte ces contributions
Prôner le libre accès au littoral (phénomène de privatisation du littoral)	Une mesure est prévue en ce sens dans le document R3- Mesures, Orientations et Vocations - Page 129. Mesure 20 – Mesures relatives au libre accès des plages ainsi que la Mesure 32. Conditions générales selon les différents usages et activités p.138.
Corriger AIR PACA (ATMO SUD).	terme corrigé dans le rapport R3 Mesures, Orientations et Vocations – p.115 et le rapport R4 Evaluation Environnementale – p.251
- Harmoniser les périmètres définis dans le projet de VLM et ceux des contrats de baie - Préciser que les mouillages peuvent être permanents ou non (saisonniers) - Identifier en tant que « risques » les possibles difficultés d’approvisionnement en eau et en électricité - Prendre en compte les nuisances induites par le développement de la croisière et en premier lieu celle de la pollution atmosphérique.	<u>Les périmètres des bassins :</u> Le VLM identifie 4 bassins maritimes aux vocations différenciées qui se distinguent : - par leurs qualités physiques et naturelles particulières ; - par leurs caractéristiques paysagères, telles qu’identifiées dans le SCoT 1 : voir EIE du SCoT 1 p139 sur l’analyse des grands ensembles paysagers et en particulier l’ensemble paysager n°3 « Rade de Toulon » ; - selon des critères terrestres de bassins versants (espace marin sous influence des petits cours d’eau côtiers toulonnais et seynois). - par la spécificité des usages et des bassins de navigation observés. Le périmètre marin du contrat de baie a été défini uniquement sur la considération des masses d’eau côtière du SDAGE. En outre, le VLM tient compte des contrats de baie dans sa réflexion et prône leur généralisation. <u>Les mouillages permanents et non permanents</u> La remarque est prise en compte . Le mouillage organisé des bateaux de plaisance peuvent être permanents ou non permanents (saisonniers) <u>Approvisionnement en eau et en électricité</u> Les questions de la sécurisation de l’approvisionnement en eau et en électricité sont traitées dans le DOO « SCoT Terre ». - L’eau : orientation 42 « viser une gestion parcimonieuse de la ressource en eau » - L’électricité : orientation 37 « accroître la sobriété énergétique et réduire les émissions de gaz à effet de serre » et orientation 38 « Développer la production d’énergies renouvelables » <u>Nuisance Croisière – pollution atmosphérique</u> Une mesure est prévue en ce sens dans le document R3- Mesures, Orientations et Vocations - Page 114. Mesure 11. Les mesures relatives à la réduction des incidences des activités maritimes sur la qualité de l’air
- Des orientations figurent dans le projet de SCOT et visent à agir contre le recul du trait de côte ; pour autant les principes exposés doivent être affirmés et mis en œuvre rapidement. - Regrette que le projet de SCoT envisage un projet de création portuaire.	<u>Projet de création portuaire</u> Le projet de création d’un port lacustre sur l’ancien site DCNS aux Bormettes à La Londe-les-Maures est envisagé en alternative à la possibilité d’extension du port actuel de Miramar. (cf. Rapport R3 p.142). Le VLM répond aux besoins d’accueil inhérents au développement de la plaisance <u>Précisions sur mesures de protection du milieu marin</u> Concernant l’éolien en mer

· Souhaite obtenir des précisions sur les mesures de protection du milieu marin proposées dans le SCOT (notamment sur l'éolien en mer et sur la protection de la posidonie)	Le territoire ne peut en accueillir. En effet, En région SUD-PACA, compte tenu de la quasi absence de marée, de la bathymétrie et des courants, des régimes des vents, le développement des ER marines repose essentiellement sur le déploiement de l'éolien off-shore sur la zone de Faraman au large de Port Saint-Louis du Rhône (d'après le document de planification du développement de l'Eolien en mer arrêté en 2015). En revanche, une mesure concernant l'étude des potentiels des autres énergies renouvelables marines est prévue dans le document R3. Mesure 27 - mesures applicables à la vocation « recherche et développement liées à la mer, dont les énergies marines ». · Concernant les herbiers de posidonies Les herbiers sont identifiés comme espaces marins à protéger mesure 2 dans la partie 1 du document R3- Mesures, Orientations et Vocations p.108. et plusieurs mesures de protection sont identifiées pour protéger voire restaurer les herbiers mesures page 107 à 116.
· Les orientations du SCoT commencent trop souvent par « développer», il faudrait dans certains cas plutôt « maintenir » voir « freiner ». ·	La partie 1. du document R3- Mesures, Orientations et Vocations - Page 107 à 116 prévoit un ensemble de mesures de protection du milieu marin. Ces mesures visent à garantir l'équilibre écologique et la qualité des paysages ainsi que la qualité des eaux et de l'air du territoire. De plus, dans les parties 3 p.140 et 4 p. 143, des mesures sont prévues pour limiter les incidences des projets sur la qualité des milieux et des eaux (voir mesure 34 p.141 et mesure 40 p.146). Enfin la partie 2 relative aux vocations de l'espace littoral et marin, fixe des mesures de développement économique du territoire. Le développement n'étant pas systématiquement quantitatif mais aussi qualitatif. Par exemple, l'organisation des mouillages des navires mesure 29 p.136 est prévue pour organiser et encadrer donc améliorer l'accueil des navires en mer. Pour rappel, conformément au code de l'urbanisme, le VLM fixe les orientations d'aménagement, de protection et de mise en valeur de la mer. Le territoire maritime ne peut être totalement sanctuarisé. Le VLM, à l'instar d'une démarche de SCoT, a pour objet d'organiser et d'encadrer ce développement
· S'oppose au projet de création portuaire identifié dans le projet de SCOT ·	Voir réponse supra.
· Prendre en compte les conclusions des ateliers « énergies renouvelables » dans le cadre du conseil stratégique de façade qui révèlent l'absence de potentiel dans le département du var · Prendre en compte dans le SCoT, (et dans les usages listés) non seulement les grands événements mais aussi l'ensemble des nombreux événements nautiques (exemple régates). ·	Ces éléments sont en effet pris en compte.
· Affirmer la nature du projet de SCoT : un document prescriptif à l'égard des documents inférieurs ou un simple projet « apporteur d'idées ou de bonnes intentions».	Le VLM est un chapitre individualisé du SCoT. En ce sens, il fixe les orientations d'aménagement, de protection et de mise en valeur de la mer et du littoral.. Le VLM vise un projet de développement équilibré de l'espace marin à long terme qui sera mis en application dans le cadre de sa mise en œuvre par une politique volontariste de la part des collectivités et autres acteurs locaux concernés.

· Prôner le bateau-partage qui limiterait le besoin en nombre d'anneaux	Une mesure est prévue en ce sens dans le rapport R3 mesure 28 p.134 « Gérer la demande locale et touristique : Promouvoir l'usage collaboratif plutôt que la propriété »
· Souhaite que les risques technologiques soient mentionnés dans le projet de VLM. · Souhaite indiquer en tant que vocation, l'éducation, la sensibilisation à l'environnement · pense que les projets d'extension portuaires seront remis en cause du fait de la nécessaire protection de la posidonie · regrette que le volet littoral et maritime arrive un peu tardivement et après certains projets d'aménagement du littoral récents.	Les <u>risques technologiques</u> sont traités dans la partie « terre » du SCoT, en particulier dans l'orientation 40 « gérer les risques technologiques ». Ils sont en outre mentionnés dans le rapport R4 Evaluation Environnementale du VLM p.231. <u>L'éducation, sensibilisation à l'environnement</u> fait l'objet d'une mesure dans le rapport R3. Mesure 13 p.116. Par ailleurs, la mesure 21 p.130 précise que les sentiers sous-marins sont développés en accompagnement de panneaux d'information et de sensibilisation et d'une animation en période estivale. Il ne nous semble pas pertinent de l'identifier comme une vocation dans la mesure où ce n'est pas strictement un « usage » de l'espace marin. <u>Projet extension portuaire</u> En identifiant les projets d'extension portuaire, le VLM répond aux besoins d'accueil inhérents au développement de la plaisance. Ce développement n'est pas forcément quantitatif mais aussi qualitatif. Les ports nécessitent une réorganisation des places à flots pour accueillir des unités de plus grande taille afin de répondre au marché de la plaisance. De plus, la mesure 34 p.141 prévoit les mesures relatives aux projets d'équipements portuaires, ceux-ci devront répondre aux conditions d'aménagement fixées par le VLM dont le respect des espaces marins protégés dont les herbiers de posidonie font partie. Pour rappel, la Posidonie est une espèce protégée, l'impact des projets portuaires sera étudié lors des demandes d'autorisations environnementales, à ce moment-là les projets devront répondre à une évaluation environnementale et à la boucle « éviter-réduire-compenser ».
· relève un conflit d'usages sur le site des Embiez, entre l'accueil de la plongée et la pêche. · Rajouter dans la cartographie présentée, l'herbier de posidonie de la baie de Bandal ·	<u>Conflit d'usages aux Embiez</u> La pêche professionnelle et la plongée sous-marine se pratiquent déjà autour des Embiez. Le VLM les conforte et les maintient mais propose des mesures d'encadrement de ces pratiques. Notamment, la mesure 21 p.130 du rapport R3 fixe des mesures pour assurer la cohabitation entre plongée et pêche sur les sites les plus fréquentés (dont les Embiez font partie). Le VLM fixe par ailleurs des conditions particulières de compatibilité pour les activités de plongée et de pêche professionnelle dans les mesures 33 et 34 p.138 et p.139. A noter que localement, le Document d'Objectifs Natura 2000 du site Lagune du Brusac fixe des mesures de gestion du site et vise l'encadrement des usages afin de limiter leurs impacts sur la qualité écologique du site, des campagnes de sensibilisation des plongeurs et pêcheurs sont mises en œuvre. <u>Cartographie herbier Bandal :</u> l'herbier est bien identifié.
· Préconiser des contingentements dans les zones les plus sensibles comme cela se fait dans les parcs nationaux américains. ·	La question du contingentement dans le parc national de Port-Cros a déjà été levée. Elle pose de nombreuses questions. Le droit français aujourd'hui ne permet pas de fixer des quotas de fréquentation. Le Parc National de Port-Cros étudie en ce moment la capacité de charge des îles. Quant au VLM, il n'est pas envisageable de faire des études si fines à l'échelle du SCoT. Pour info, le VLM s'appuie sur les autres dispositifs type PNPC pour concourir aux objectifs qu'il fixe (mesure 7 p.110 du rapport R3).
· Le Volet Littoral et Maritime doit être plus contraignant.	<u>VLM plus contraignant :</u> Voir réponse supra

· Considérer dans le Volet Littoral et Maritime que la restauration du milieu marin est quasi impossible ce qui est moins vrai à terre. · Dans la partie compatibilité entre les différents usages page 29 du support de présentation, ne pas se limiter aux professionnels et penser aussi aux usagers	<u>Restauration milieu marin</u> : des expériences de restauration du milieu marin sont mises en œuvre en région SUD PACA ; il faudra effectivement attendre plusieurs années pour voir leurs effets sur la restauration de la qualité du milieu marin <u>Compatibilité des usages p.29 du document projeté</u> : Le VLM ne se limite pas aux professionnels et encadre également la compatibilité avec les baigneurs, les plongeurs etc.
· permettre la continuité des cheminements côtiers · chercher à limiter l'accès automobile à certains sites · ne pas étendre la capacité portuaire plaisance au détriment de la capacité d'accueil pour les autres activités nautiques « douces ».	<u>Cheminements côtiers</u> Une mesure est prévue en ce sens dans le document R3- Mesures, Orientations et Vocations - Page 129. Mesure 20 – Mesures relatives aux cheminements côtiers <u>Limiter l'accès automobile</u> L'accès aux sites littoraux et touristiques est traité dans les orientations en lien avec les déplacements dans le SCoT terre. Notamment, il est prévu de renforcer la desserte par les TC et les modes actifs. Concernant spécifiquement la presqu'île de Giens, le SCoT renvoie aux réflexions portées dans le cadre de l'OGS. <u>Capacité portuaire vs capacité d'accueil activités nautiques</u> Une mesure est prévue en ce sens dans le rapport R3 mesure 28 p.135 « Promouvoir et organiser une mixité fonctionnelle dans les ports de plaisance (accueil des navires de pêche, de plongée, bateaux historiques, etc.) ».
· travailler sur le balisage des sentiers sur le littoral · Ajouter une 12ème vocation (Environnement – Tourisme)	<u>Balisage sentier du littoral</u> Voir réponse supra <u>Vocation Environnement – Tourisme</u> : Pour ce qui concerne l'environnement, la partie 1 du Rapport R3 est dédiée aux mesures de protection du milieu marin p.107 à p.116La vocation tourisme est distribuée dans le document de mesures, vocations et orientations au sein de plusieurs vocations : vocation plages, vocation nautisme, vocation restauration et hébergements touristiques mesures 20 à 22 p.129 à p.131.
· Assurer la sécurité des usagers du sentier du littoral	<u>Sécurité des usagers du sentier du littoral</u> : Voir réponse supra
· Regrette que le Volet Littoral et Maritime constate un manque de places de ports. · Regrette que le Volet Littoral fasse le choix du maintien voire du développement (plaisance, croisière) des vocations et usages au détriment de la préservation de l'environnement	A la page 65 du rapport R1 Description de la situation existante, le VLM met en évidence une demande de places non satisfaite qui dépasse la capacité d'accueil actuelle du territoire et des problèmes de gestion intrinsèque aux ports. D'après les listes d'attente des ports du territoire, en 2010, les demandes de postes à flot étaient estimées à 9 000 (<i>source : TPM ports</i>), soit la moitié des postes à flot totaux des ports ; elles étaient estimées à 12 000 pour l'ensemble du Var (<i>source : Schéma départemental de la mer et du littoral</i>). Même si la question du réel manque de places dans les ports est aujourd'hui soulevée, notamment sur le passage de la propriété à l'usage, les délais d'attente sont encore très longs pour les particuliers qui cherchent une place de port. Enfin, les projets d'équipements portuaires prévus dans la partie 4 du rapport R3 – mesure 36 p.142 répondent aux besoins de réorganisation portuaire pour satisfaire les demandes mais aussi optimiser les équipements, accueillir de plus grosses unités pour répondre au marché de la plaisance. <u>Maintien voire développement des usages vs préservation de l'environnement</u> : voir réponse supra
· Importance du libre accès aux plages · Importance de la saisonnalité · évaluer le coût induit par les travaux nécessaires à la défense contre les risques naturels littoraux	<u>Libre accès aux plages</u> Voir réponse supra <u>Saisonnalité</u> La question de la saisonnalité est développée dans le rapport R1 Description de la situation existante p.50 à 54 : « constat n°7 : des concurrences entre usages ponctuelles et surtout saisonnières ». Par conséquent, le VLM définit les vocations des différents secteurs de l'espace littoral et marin en prenant en compte la saisonnalité de fait.

· constituer un collège de techniciens pour proposer et analyser des solutions techniques ·	<u>Coût des travaux défense contre les risques</u> Le VLM ne peut estimer ces coûts. <u>Collège de techniciens</u> Le VLM prévoit la mise en place d'un observatoire permanent de l'évolution du trait de côte - mesure 37. p.144 du rapport R3. Cette mesure prévoit notamment d'échanger les retours d'expérience à l'échelle varoise, régionale et nationale.
· Quelle compétence du VLM contre les mouillages de cargos en baie de la Garonne ? ·	<u>Mouillage cargo en baie de la Garonne au Pradet</u> Comme l'indique la mesure 29 p.136 du rapport R3, le mouillage des navires doit respecter les règles de mouillage dans les secteurs privilégiés identifiés pour les navires de plus de 80 mètres par l'arrêté préfectoral 155/2016 du 24 juin 2016.
· privilégier dans le VLM, les objectifs chiffrés ; cela pourrait être possible pour l'accueil de la plongée par exemple · distinguer les mesures qui relèveraient des prescriptions de celles qui s'apparenteraient à des recommandations · analyser l'exclusion possible de certaines vocations dans les bassins identifiés dans le VLM · donner des indicateurs et des modalités de mise en œuvre du VLM · travailler sur la pollution marine ·	<u>Objectifs chiffrés</u> Voir réponse sur le contingentement, supra <u>Distinguer prescriptions & recommandations</u> : Le VLM prévoit des mesures, des orientations et des vocations. <u>exclusion possible de certaines vocations</u> Des mesures sont prévues dans ce sens dans le document R3 elles fixent les conditions de compatibilité entre les différents usages mesures 31 à 33 p.138 et p.139. <u>Indicateurs et modalités de suivi</u> Les indicateurs de suivi sont identifiés dans le rapport R4 Evaluation environnementale. Le suivi des incidences de la mise en œuvre du VLM sur l'environnement s'inscrit dans le dispositif global de suivi du SCoT. L'objectif de suivre l'ensemble des enjeux environnementaux nous a amené à sélectionner 19 indicateurs qui sont définis p.271. <u>Pollution marine</u> Des mesures sur la qualité des eaux et de l'air sont prévues en ce sens dans le document R3 – Mesures 10 et 11 p.112 à 115
· Interdire la création de nouveaux établissements hôteliers sur la côte ·	Le VLM encadre et organise l'accueil du développement. Une vocation « Restauration et hébergements hôteliers et touristiques littoraux » est prévue en ce sens dans le document R3 (mesure 15 p.118) et la mesure 22 p.131 fixe des mesures relatives à la qualité des aménagements et des bâtiments et à leur localisation.
· Eviter la fuite des croisiéristes vers les grands sites touristiques hors département. Les retenir sur le territoire ·	<u>Fuite des croisiéristes</u> Le VLM entend maintenir et valoriser les activités liées à la mer. Par ailleurs, le SCoT terre identifie clairement le développement de l'accueil des croisiéristes dans l'ambition métropolitaine du territoire (Orientation 6 du DOO). Pour ce faire, plusieurs mesures sont prévues pour permettre le développement économique du territoire et poursuivre l'accueil de la croisière dans le respect des conditions environnementales et des autres usages. Dans les vocations générales de la petite rade de Toulon mesure 16 p.120 du rapport R3, le rôle du territoire est conforté dans l'accueil de la croisière. La mesure 28 p.133 relative à l'accueil des navires dans les ports et à terre fixe une mesure pour optimiser et développer le transport de passagers dont la Croisière fait partie. La mesure 29 p.136 relative au mouillage des navires fixe les conditions pour limiter l'impact du mouillage de la croisière sur le milieu marin. Les projets d'équipements portuaires dans le port de Toulon-La Seyne/Brégaillon prévus à la mesure 36 p.142 s'inscrivent dans l'ambition majeure de positionnement du territoire comme pôle maritime de développement économique et touristique à rayonnement international, telle que développée dans les orientations du SCoT Terre relative à l'ambition métropolitaine du territoire.
· Prévoir un lexique des termes du SCOT	Ce travail sera effectué soit avant l'approbation soit dans le cadre de sa mise en œuvre

3.2.f Compléments et/ou précisions apportés par les participants aux ateliers

Sont développés ci-après les thèmes/questionnements pas ou peu évoqués par les participants lors des précédents échanges (ateliers, réunions publiques) :

GRDF / Septembre 2018

Gestionnaire du réseau de distribution de Gaz, GRDF (Gaz Réseau Distribution France) en tant qu'acteur de la transition énergétique a apporté une contribution afin que le projet de SCOT intègre les questions énergétiques. GRDF présente ses solutions en matière d'efficacité énergétique, d'énergie renouvelable, d'économie circulaire, de mobilité durable. La contribution porte sur :

- L'amélioration de la sobriété du parc résidentiel / lutte contre la précarité énergétique qui passe par une urbanisation prioritaire autour des réseaux de transports et d'énergie. Elle passe également par la valorisation de réseaux énergétiques existants comme vecteurs d'énergie renouvelable.
- La valorisation du potentiel en énergies renouvelables du territoire et le développement de filières énergétiques renouvelables locales dont le biométhane
- Les modes de transports durables dans un objectif de préservation de la qualité de l'air, au travers du développement du Gaz Naturel Véhicule et en créant les conditions nécessaires à son développement et à sa distribution (exemple : projet de création d'une station d'avitaillement GNV/BioGNV sur les dépôts de Bus).

FNE/MART / Septembre 2018 contribution au volet TERRE et au volet MER

La contribution complète ou précise les contributions analysées ci-avant.

Points supplémentaires abordés dans les courriers FNE/MART	Manière dont le SCoT les prend en compte :
La Capacité d'accueil du territoire	Cf. DOO orientation 15 (critères de répartition de l'effort de production de logements) <i>Les communes et les EPCI du SCoT contribuent à proportion et à hauteur de leurs moyens, de leurs compétences et de la capacité d'accueil de leur territoire respectif à l'atteinte de ces objectifs globaux de production de logements, de croissance démographique et de recentrage</i>
Les critères du SCoT en matière d'ouverture à l'urbanisation	Ces critères figurent orientation 4 du DOO
La population saisonnière est à prendre en compte	Cf. DOO orientation 14 (logements des saisonniers)
La répartition par EPCI ou par commune de la production de logements	La territorialisation est un dispositif facultatif : Article L 141-12 du Code de l'Urbanisme : Le DOO précise : « ° Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ; (si cela s'avérait nécessaire) Les PLH sont les outils les plus à même d'édicter des objectifs chiffrés. Le SCoT 1 effectuait cette répartition car le territoire n'était couvert que par un seul PLH. (le territoire est désormais composé de 4 intercommunalités dotées à terme chacune d'un PLH)
La part entre renouvellement urbain et extension urbaine	Cf. DOO orientation 4 : le renouvellement urbain est le premier potentiel à considérer. Estimation dans l'Evaluation Environnementale : environ 2/3 dans les « espaces urbanisés »

Les niveaux de densité	Les projets d'habitat s'inscrivent dans l'une des 3 ambiances urbaines décrites orientation 4D du DOO
Piétonisation des centres-villes et des ports de plaisance en lien avec la desserte en TC	Cf. DOO orientation 3 sur la stratégie des centres-villes, 19 sur les modes actifs, 26 sur la qualité des espaces publics, 27 sur l'interface terre-mer
Apport de plateformes logistiques en entrée Ouest et Est	DOO orientation 25 sur la gestion des flux de marchandises
Armature de parcs et jardins, reconquête cours d'eau	DOO orientation 26 sur les espaces publics et 34 sur l'armature des parcs et jardins
Impact du projet de SCOT sur la ressource en eau	Evaluation environnementale. ressource suffisante et non limitante à l'échelle du SCoT
Les objectifs de l'objectif 4 du PADD sont prioritaires et devront être déclinés par EPCI ou bassins en lien avec les structures gestionnaires	Oui au stade de leur mises en œuvre
Articulation SCOT 2 / SDAGE	Cf. chapitre dédié dans le rapport de présentation – articulation avec les autres documents
Nécessité de cartographier les zones à risques	DOO orientation 39 préconisation d'engager un diagnostic sur les zones à risques hors PPR

De nombreuses remarques dans la contribution, concernant **la mise en œuvre** du Document qui sera approuvé. (coordination des acteurs actions d'éducation et de sensibilisation etc..) Ci-dessous, les points complémentaires :

Impact du projet de VLM sur l'environnement (sur le milieu marin)	EVAL + MESURES DE PROTECTION
Lien SCOT TERRE SCOT MER	Le « Volet Littoral et Maritime », bien qu'il constitue formellement un « chapitre individualisé », a été élaboré avec la préoccupation constante de son lien avec le SCoT « terre ». De nombreux renvois ont été insérés dans les documents entre « VLM » et « SCoT ».
Impact paysager des mouillages	Le VLM identifie des zones de mouillage à organiser (mesure 29), à la fois pour mieux gérer l'impact paysager du mouillage mais également son impact environnemental.
Confortement de la petite plaisance	La mesure 28 sur l'accueil des navires dans les ports et à terre prévoit que soit conservée dans les ports une pluralité de type de bateaux.
Mise en œuvre de solutions d'ancrages écologiques	La mesure 29 décrit les critères encadrant la mise en œuvre des zones de mouillages organisées. Un de ces critères est la limitation des impacts environnementaux via des dispositifs d'ancrages écologiques.
Quid du mouillage en petite rade et des impératifs défense	Le VLM identifie deux zones de mouillage à organiser dans la petite rade : au Lazaret et dans l'anse du creux Saint-Georges à Saint-Mandrier
Citer le projet Greencruise	C'est fait dans la mesure 11
Mesure 16 inclure dans la stratégie le concours Quai Croisière	La mesure 16 appelle l'élaboration d'une stratégie d'ensemble dans un « schéma d'organisation de la Petite Rade »
Suppression de plusieurs sites de mouillages	Liste co construite avec le comité technique permanent, le PNPC, les communes ...
Mesure 20 rajouter l'obligation d'avoir des structures légères et démontables	Le VLM renvoie aux cahiers des charges élaborés lors du renouvellement des concessions de plage
Conditionner le projet de port lacustre à la Londe à la réalisation d'une étude globale sur les vocations du site	Le VLM identifie des projets potentiels. A ce stade, il n'y a pas de réel projet de port lacustre à La Londe, simplement des réflexions et des interrogations. Si un projet venait à se formaliser, il devra respecter notamment les critères listés par le VLM mesure 34 relative à l'ensemble des projets portuaires.

· **SA IMMO MOUSQUETAIRES**

Suite à l'atelier n°2 la SA immo mousquetaires réagit à l'écriture de l'orientation relative aux implantations commerciales. Depuis Juillet, l'orientation a évolué . cf. orientation 11 :
Les commerces de proximité s'implantent préférentiellement dans les centres-villes urbains et ruraux et autour des gares, dans une logique de redynamisation de ces centralités. Les grands commerces, définis comme des commerces dont l'aire de chalandise dépasse l'échelle intercommunale, s'implantent préférentiellement dans :

- 1. Les grands centres-villes et les centres-villes des pôles intercommunaux, dans une logique de redynamisation de ces centralités, ainsi que dans les quartiers de gares;*
- 2. Les 5 grandes polarités commerciales périphériques*

· **MR Eric SERANTONI :**

Concernant le risque incendie : rôle des PIDAF (plans intercommunaux d'aménagement des forêts contre l'incendie), activité agricole en tant que rôle de pare-feu.

Ces éléments figurent dans le DOO – orientation 9.

Nécessaire déclinaison du SRCE : la Trame Verte et Bleue du SCOT décline bien cette Trame Verte et bleue d'échelle régionale

· **Michelle DOMENGE**

Aborde plusieurs points précédemment évoqués dans ce bilan. Nous relevons toutefois son souhait de reconquête de l'espace maritime par notamment la création d'aires de déconstruction de bateaux épaves.

· **Bruno Anthony**

En sus de thématiques déjà évoquées, notons les demandes

- De mise en évidence de la filière Hydrogène.

Cette filière est indiquée dans le DOO notamment dans l'orientation suivante : *développer la filière hydrogène en tant que motorisation alternative* La filière hydrogène est développée dans le territoire par le projet Hynovar à travers plusieurs applications innovantes (mobilité terrestre et maritime, infrastructure et centre de mobilité durable et innovante). (Cf Orientation 6).

- De bornes de recharge électriques en plus grand nombre : de surcroît dans les PEM :

cf. DOO - Orientation 23. développer les mobilités propres a. développer le réseau public de bornes de recharges pour l'ensemble des modes de déplacements électriques Les bornes sont développées prioritairement dans : les centre-ville ; les parcs de stationnements publiques et privés, y compris parking relais et parking de co-voiturage ; les parcs d'activités tertiaires, les zones d'activité économiques, les grandes surfaces commerciales ; les sites touristiques majeurs.

- De développement des combrières photovoltaïques :

cf. DOO orientation 38. Développer les énergies renouvelables pour assurer un mix énergétique diversifié et décentralisé

- **Frederic Collaud**

Attirer l'artisanat en centre-ville (commerces, ateliers) : cf DOO orientation 3C

La redynamisation des centres-villes, urbains comme ruraux, est un objectif prioritaire du SCoT. A cet effet, les collectivités : déterminent le ou les périmètres de centralité(s), défini comme des espaces caractérisés par la présence d'un habitat dense, par une concentration de commerces de détails, d'activités culturelles et d'administrations et par la présence de voies urbaines (rues, avenues, places ...).

Y développent une stratégie intégrée de redynamisation concrétisant les objectifs suivants :

o maintenir voire faire (re)venir les habitants dans les centres-villes, en développant une politique d'habitat adapté ciblant notamment les jeunes, les actifs, les étudiants et les seniors, (Cf. Orientation

14 relative aux principes et objectifs généraux de la politique de l'habitat);

o maintenir et développer l'emploi et les services (Cf Orientations relatives à la localisation des activités économiques), en veillant à offrir aux emplois compatibles avec l'habitat des espaces suffisants et

adaptés (notamment par des opérations de renouvellement urbains) permettant à minima de les maintenir, voire de les attirer, en centre-ville. (centres de santé, centres tertiaires, ateliers d'artisans...).

- **Elodie CALVARD**

Inscrire dans l'ambition métropolitaine, la création d'espaces publics de qualité et en particulier le long du littoral : cette ambition est décrite dans les orientations 26 et 27 dans la partie 3 sur le cadre de vie.

- **UDVN-FNE83**

propose que le SCoT 2 ne prévoit pas de corridor structurant entre le Technopole d'Ollioules et la gare de La Seyne afin de laisser la possibilité de faire un embranchement à Bon-Rencontre vers le Technopole de la Mer à Ollioules et vers la gare de la Seyne.

Le SCoT fixe, orientation 18-D, des objectifs généraux visant à assurer, via un réseau de lignes à haut niveau de service, une bonne desserte du cœur métropolitain. Le schéma n'a qu'une valeur illustrative et un projet de ligne se dédoublant à Bon-Rencontre ne rencontrerait aucune difficulté de compatibilité dans sa mise en œuvre si tel était le projet de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité locale (en l'occurrence TPM), puisqu'elle viendrait accroître la desserte interne du cœur métropolitain.

La desserte maximale des populations et des centres d'activité doit être recherchée en concertation avec les communes.

Deux orientations sont susceptibles de répondre à cette demande :

- L'orientation 18-A : Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent.
- Les orientations 18-B / C / D / E qui décrivent les objectifs à atteindre sur les divers réseaux de transports publics (TER, autocars interurbain, réseau Mistral, futur réseau de Sud-Sainte-Baume).

Le SCoT devrait prolonger les « LHNS » vers le Pradet, vers Six-Fours et vers Signes. Le SCoT précise bien que les espaces du cœur métropolitain ont vocation à bénéficier d'une desserte de haut niveau.

La desserte du plateau de Signes en revanche doit être intégrée dans une vision plus large d'un réseau de Cars à Haut Niveau de Service, telle que décrite dans l'orientation 18 C.

Nuisances lumineuses : il en fait mention dans l'orientation 26

Développer la filière bois énergie : orientation 38 sur le développement des énergies renouvelables et 43 sur la valorisation de la ressource forestière

Tri à la source des déchets ménagers : cf. orientation 44 – améliorer la collecte sélective des déchets

- **Toulon Avenir :**

L'association effectue une description du déroulement de la concertation qui ne reflète pas la réalité.

Concernant le contenu du projet de SCoT : le SCoT est un projet de territoire partagé ainsi qu'un cap fixé. Il répond aux dispositions prévues dans le code de l'urbanisme. Le SCOT est dans son rôle quand il fixe des orientations. Il n'appartient pas au SCOT de se substituer aux documents de planification « inférieurs » que sont les PLU, les PLH et le PDU qui sur les thématiques qui les concernent déclinent les orientations du SCOT. Le SCoT doit respecter les compétences des autres collectivités.

Sur la lutte contre le changement climatique : Le SCoT ambitionne d'adapter le territoire au changement climatique et de lutter contre. Il présente donc de nombreuses orientations qui cherchent à atteindre ce sujet transversal. On les retrouve dans les 4 axes du document d'orientation et d'objectifs ainsi que dans les autres pièces du projet de SCOT dont le volet littoral et maritime.

- **Comité de sauvegarde du littoral et de l'environnement de Sanary (CSLE)**

L'association souhaite des précisions concernant le rôle du SCoT en matière de traduction des dispositions de la Loi Littoral. Les renseignements ont été donnés au comité.

- **LPO**

En sus des observations déjà traitées, notons la prise en compte de la biodiversité urbaine, le rôle de l'arbre. L'arbre en ville au-delà de son intérêt esthétique de valorisation du paysage urbain, possède une fonction limitant les impacts environnementaux en milieu urbain, il est un atout pour lutter contre les îlots de chaleur. Cf. orientation 26 du DOO

- **Groupement des propriétaires du Nord FARON**

L'apport significatif du SCoT 2 porte sur l'identification, dans le réseau Vert, Jaune et Bleu, des espaces de continuités écologiques. Le DOO du SCoT affine les objectifs de préservation et de remise en état des continuités écologiques énoncés dans le SRCE (schéma Régional), en les spécifiant à l'échelle du territoire du SCoT Provence. Enfin, tout comme en 2009, ce Réseau Vert, Bleu et Jaune n'est pas délimité dans le SCoT, mais identifié, via une description littéraire et une cartographie illustrative. La délimitation doit toujours être assurée par les documents d'urbanisme locaux, c'est à eux de définir les dispositions et outils concourant aux protections des continuités et, le cas échéant, à leur remise en bon état. Sur le sujet du risque incendie, le SCoT propose des orientations qui vont au-delà des seuls PPRIF.

Sur les constructions à haute performance énergétique ; cf. orientation 33. améliorer la qualité des projets d'aménagement

- **CIL La Grenouille** La plupart des remarques trouve réponse dans le projet de SCOT : notamment orientation 16. *améliorer et réhabiliter le parc de logements* ; Orientation 17. mesurer et comprendre les comportements. Les autres sujets ont été traités ci-avant.
- **La Vallée du Gapeau en Transition** : Le SCoT affirme l'importance de développer les énergies renouvelables et établit des critères pour leur potentielle implantation. En revanche, concernant la prise en compte du projet éolien des Baumes des Lumes, ce projet n'est pas compatible avec la Charte du PnR de la Sainte-Baume, qui s'impose au SCoT. La concertation devra être conduite avec tous les acteurs et en particulier le Syndicat Mixte du PNR de la Sainte Baume.
- **Paul URSAT** : propose un nouveau procédé technique anti-érosion. Il concerne la mise en œuvre du SCOT à l'échelle locale.

3.4 Courriers, courriels spontanés reçus (y compris bulletins remis dans les urnes)

Sur les 22 courriers/bulletins reçus, 12 concernaient des demandes de précision quant à la procédure d'élaboration du SCoT ou des modalités de la concertation.

10 ont pu être traités comme des contributions au contenu du projet de SCoT :

	Thématique abordée dans le courrier / remarque	Manière dont le SCoT les prend en compte :
1	Contre proposition projet RFF LNPCA	le tracé sera précisé par une décision ministérielle. Le SCoT prendra en compte ce projet lorsque les études en cours auront précisé le tracé.
2	Accès au foncier agricole – levée de freins règlementaires (cas des baux ruraux / statut de fermage)	Cette problématique a été mise en évidence dans le diagnostic territorial– constat 8 / partie 5 : <i>L'accès au foncier constitue l'un des principaux freins au développement de l'activité agricole, notamment au sein des espaces périurbains : rétention foncière, statut de fermage bloquant, prix du foncier élevé...</i> <i>Le projet de SCoT prévoit l'animation</i> du groupe permanent de réflexion mis en place au cours de l'élaboration du SCoT, associant la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var, la Chambre d'Agriculture, le Conseil

		Départemental, l'INAO, les collectivités, le Syndicat Mixte du SCoT, la Région. il poursuivra ses travaux dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT.
3	Consultation des études sur les risques naturels littoraux	La connaissance s'étoffe dans le domaine. Une étude Régionale, une étude à l'échelle du SCOT, des cartes de TRI. Les données du SCOT sont disponibles dans le rapport du volet littoral et Maritime et dans l'annexe « note sur l'érosion marine ».
4	Diversification des Activités économiques dans les villages touristiques, création d'une zone d'activités dans le bassin de Bormes	Orientation 3C - <i>Elaborer des stratégies intégrées de redynamisation des centres-villes urbains et ruraux :</i> · <i>maintenir voire faire (re)venir les habitants dans les centres-villes, en développant une politique d'habitat adapté ciblant notamment les jeunes, les actifs, les étudiants et les seniors, (Cf. Orientation14 relative aux principes et objectifs généraux de la politique de l'habitat);</i> · <i>maintenir et développer l'emploi et les services (Cf Orientations relatives à la localisation des activités économiques), en veillant à offrir aux emplois compatibles avec l'habitat des espaces suffisants et adaptés (notamment par des opérations de renouvellement urbains) permettant à minima de les</i> · <i>maintenir, voire de les attirer, en centre-ville. (centres de santé, centres tertiaires, ateliers d'artisans...).</i> Orientation 12, <i>une enveloppe urbanisable à destination de zones d'activités est identifiée à l'entrée de Bormes.</i>
5	Un réseau routier très congestionné, une nécessaire amélioration des déplacements du quotidien Une réflexion à conduire sur les capacités du réseau électrique régional (notamment pour permettre le choix de véhicules électriques)	Dans le diagnostic territorial, ce constat est bien posé (constat n°4, page 47). Le SCoT 2, comme le SCoT 1 vise à développer un réseau de transports collectifs métropolitain performant sur base des 3 réseaux que sont le TER, les autocars interurbains et le réseau Mistral de TPM. Il fixe toujours un objectif d'accroître l'intermodalité. Le SCoT2 définit plus clairement les réseaux projetés et les ambitions associées, notamment en termes de cadencement ou de % de la population à desservir.il poursuit également son orientation d'amélioration du maillage viaire. Pour développer les mobilités « propres », le DOO fixe les principes de localisation des bornes de recharge pour les véhicules électriques, encourage le développement des filières de carburants propres (hydrogène, biométhane ...) et le développement des transports en commun propres (hybride, électrique, biogaz, hydrogène etc). Le diagnostic territorial identifie la vulnérabilité du territoire aux fragilités d'approvisionnement due à sa localisation en « péninsule électrique ». L'orientation 38 du DOO pose les principes du développement des énergies renouvelables
6	Souhait de conserver les acquis du SCoT 1 concernant le Domaine de Valcros. Souhait d'affirmer sa vocation sportive, ses potentialités en termes d'énergie renouvelable et de lutte contre les incendies (activité agricole sur les crêtes).	L'enveloppe urbaine identifiée dans le SCoT orientation 4 intègre le secteur de Valcros (cf. page 40). Orientation 39.B.e. - <i>permettre des aménagements adaptés qui minimisent les risques incendie</i> , il est indiqué : <i>Par exemple, dans un espace urbanisé et boisé tel que le domaine de Valcros à La-Londe-les-Maures, la plantation en périphérie du site d'une oliveraie peut constituer un pare-feu naturel. Sur la partie basse du domaine, une extension du golf peut de la même manière constituer une coupure verte naturelle efficace en cas d'incendie (les besoins en eau pouvant être assurés par des petits barrages au sein du domaine).</i>
7	La forêt méditerranéenne est en danger (changement climatique) Intérêt de l'agroforesterie.	Le SCoT ambitionne d'adapter le territoire au changement climatique, en anticipant l'évolution des risques naturels prévisibles et en adaptant les pratiques du territoire à la disponibilité des ressources (DOO – orientation 39, 41, 42). Le SCoT affiche dans son orientation 6G les principes du développement des activités agricoles et des activités associées
8	Améliorer la qualité de l'air en électrifiant les quais et en incitant les ferries à s'équiper de filtres. Améliorer la sécurité et le confort des piétons	Mesure 11 du VLM : <i>Le SCoT vise la diminution de l'exposition aux nuisances et aux pollutions atmosphérique (DOO Orientation 35) et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (DOO Orientations 36 et 37). L'activité maritime, qui contribue significativement à la pollution atmosphérique, doit participer à cet effort de diminution. Le partenariat engagé entre Air PACA et TPM, dans le cadre du projet européen GREENCRUISE (accompagnement du Port de Toulon /La Seyne-</i>

		<i>Brégaillon dans la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants), doit permettre d'évaluer les différents scénarios d'aménagement les plus satisfaisants pour les utilisateurs (autorités urbaines, portuaires, compagnies, passagers, riverains) au service de cet objectif. Dans le cadre de ce partenariat doit être poursuivi : • l'objectif d'électrification des quais dans les sites portuaires accueillant les navires de croisières et les ferries ; • l'objectif d'utilisation de gasoil plus propre voire de carburants alternatifs (GNL, hydrogène...).</i>
9	Prendre en compte le classement à venir des barres de Cuers.	Les barres de Cuers sont bien identifiées dans le Réseau Vert du SCOT, notamment pour leur intérêt écologique et paysager participant au grand cadre naturel de la Haute Vallée du Gapeau. La procédure en cours de classement est évoquée dans l'Evaluation Environnementale.
10	Compatibilité avec les schémas régionaux / articulation SCOT/SRADDET Compatibilité SCOT/PDU Définition du haut niveau de service TCSP plus évoqué dans le SCOT 2 Augmentation de la part modale des TC	Les travaux de révision ont anticipé autant que faire se peut sur le contenu du futur STRADDET, dans la mesure où le Syndicat Mixte du SCoT, la Métropole TPM et l'AUDAT ont été associés à son élaboration. Les PDU (PDU 2 de TPM, futur PDU de Sud-Sante-Baume) doivent être compatibles avec le SCoT. Le SCoT définit la notion de « haut niveau de service » par une ambition en terme de cadencement aux heures de pointe : entre 2 et 4 trains par heure suivant les axes, 2 cars par heures sur les axes de Cars à Haut Niveau de Service et un bus toute les 10 min pour les Lignes à Haut Niveau de Service de TPM. Concernant la Métropole, le SCoT ajoute l'objectif d'une couverture minimale de 30% de la population et 30% des emplois et l'aménagement de sites propres sur les sections le nécessitant pour garantir la régularité de la desserte. Le TCSP intégré dans le SCoT 1 était en lien avec le tracé de la DUP qui a depuis été remis en cause. L'augmentation de la part modale s'observe dans le cœur métropolitain dans les données de 2008. En attendant la future enquête ménage déplacement, ce sont les seules données de cet ordre dont dispose le Syndicat Mixte.

3.5 Contributions dans les Registres

Thème remarques registres	Manière dont le SCoT le prend en compte
Prévention du risque de pollution de la rade – site de stockage du lazaret	VLM 1.3. mesures sur la qualité des eaux et de l'air
Difficulté de circulation dans le pôle Ouest – quid arrivée DCNS	Orientation 3D – cohérence Urbanisme-Transports <i>Le diagnostic ayant mis en lumière les besoins accrus de desserte du pôle ouest, les divers réseaux et en particulier le réseau de « Ligne à Haut Niveau de Service » projeté par le SCoT (orientation 18) vise à mieux desservir le pôle ouest en général et le site du Technopole de la Mer en particulier.</i>
Développement économique et desserte très haut débit du territoire	Orientation 8Ad : A l'horizon 2030, l'intégralité du territoire devra être, conformément aux objectifs du Schéma de Cohérence Régionale pour l'Aménagement Numérique (SCORAN) et du Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) du Var, équipé en fibre optique FTTH (« Fiber to the Home », fibre optique jusqu'au domicile), amenant le très haut débit Internet dans

	<i>l'ensemble des entreprises, administrations, services publics et domiciles, au profit de la compétitive du territoire et de son attractivité économique</i>
Capacité d'accueil du territoire – village du castellet	le développement urbain projeté de Provence Méditerranée s'opère au sein d'enveloppes urbaines comprenant les espaces déjà urbanisés et les espaces urbanisables – cf. Orientation 4A. Les PLU devront délimiter les enveloppes urbaines identifiées par le SCOT au regard d'un certain nombre de critères, dont la capacité des réseaux, les paysages urbains etc.
Compatibilité documents supérieurs Articulation SCOT/SRADDET	Cf. rapport de présentation – articulation avec les autres documents p. 117 du rapport de présentation
Evolutions SCOT 1/SCOT 2 sur les transports	Cf. exposé des motifs de changements page 154 et suivantes du rapport de présentation
Demandes d'inscription ateliers	FAIT

4. Ce qu'il faut retenir de ce bilan

Aujourd'hui, les travaux d'élaboration du projet de SCoT et de son Volet Littoral et Maritime arrivent à leur terme. Ils ont fait l'objet d'une large concertation pendant toute la durée d'élaboration et il convient maintenant de tirer le bilan de cette concertation avant d'arrêter le projet de SCoT et de son chapitre individualisé du SCoT valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer. La participation soutenue aux échanges et débats ont montré l'intérêt du public pour cette révision intégrant l'élaboration d'un SMVM.

Si la fréquentation s'est légèrement érodée dans les réunions publiques entre 2009 et 2018, la qualité des échanges s'est affirmée. Davantage habitués à ce document de planification, les associations locales, le public et les acteurs concernés par la démarche ont saisi toutes les opportunités pour contribuer à la qualité du projet.

En synthèse,

Les modalités de la concertation :

- Ont bien été précisées lors de la prescription de la révision du SCOT
- Répondent à l'important et aux caractéristiques du projet de révision du SCoT
- Ont été mises en œuvre dans leur intégralité, tout au long de la procédure et pendant des durées conséquentes
- Ont été réalisées de manière individualisée sur le volet littoral et maritime

Les interventions écrites ou orales, ont permis à la fois :

- Des apports explicatifs et pédagogiques
- Des modifications de fond et de forme afin d'enrichir le dossier
- Des compléments
- Mais n'auront permis d'écarter certains points de non convergence bien souvent hors champs de compétence du SCOT

Des réponses apportées aux interventions :

Celles-ci figurent dans les différents tableaux des contributions (point 3).