SYNDICAT MIXTE SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

COMPTE RENDU

ATELIERS DE LA CONCERTATION dans le cadre de la révision n°2 du SCoT

Dans le cadre de sa révision n°2 et du cycle 1 de la concertation publique ; le Syndicat Mixte SCoT a tenu trois ateliers dédiés au public :

- **Atelier n°1 :** sur le thème du « ZAN », le 28 Mai 2024
- **Atelier n°2** : sur le thème des « transitions », le 4 Juin 2024
- **Atelier n°3** : sur le thème du commerce, le 11 mars 2025

RAPPEL DU PROCESSUS DE CONCERTATION

La démarche de concertation menée dans le cadre de la révision du SCoT s'articule selon deux cycles :

- Un premier cycle sur le diagnostic et les enjeux,
- Un second cycle sur la restitution des travaux du projet de SCoT.

Au sein de chacun de ces cycles, deux types d'échanges sont organisés :

- Les réunions publiques, qui ont vocation à faire un point d'ensemble des travaux du SCoT et sont organisées dans chacune des 4 intercommunalités qui composent le SCoT ;
- Les ateliers, qui approfondissent des thèmes particuliers.

Le premier cycle a été lancé fin 2023 / début 2024 avec quatre réunions publiques permettant de présenter la démarche de révision et les principaux éléments de mise à jour du diagnostic. S'en suit l'organisation de trois ateliers thématiques : l'atelier 1 sur le « zéro artificialisation nette » ; l'atelier 2 sur « les transitions écologiques, climatiques et énergétiques » et l'atelier 3 sur « la prise en compte des nouvelles dynamiques commerciales dans le SCoT », qui clôture le 1er cycle de la concertation.

Il est enfin rappelé qu'en outre, le public peut participer tout au long des travaux de révision par la mise à disposition de registres, par mail, courrier ou rendez-vous avec

l'équipe technique sur présentiel ou visio en précisant en amont la thématique ou les sujets à aborder.

SOMMAIRE

RAPPEL DU PROCESSUS DE CONCERTATION 1

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER 1 « OBJECTIF ZERO ARTIFICIALISATION NET » 3

OBJECTIF DE L'ATELIER 3
DEROULE DE L'ATELIER 3
COMPTE-RENDU DES TRAVAUX 4
LISTE DES PARTICIPANTS 12

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER N°2 « TRANSITIONS » 14

OBJECTIF DE L'ATELIER 14
DEROULE DE L'ATELIER 14
COMPTE-RENDU DES TRAVAUX 15
LISTE DES PARTICIPANTS 20

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER 1 « OBJECTIF ZERO ARTIFICIALISATION NET »

Cet atelier de la concertation du SCoT ouvre le cycle des trois ateliers du cycle 1 (voir ci-après le rappel des modalités de la concertation).

Il a été organisé le 28 mai 2024 dans les locaux de la métropole TPM au Technopôle de la Mer

OBJECTIF DE L'ATELIER

L'atelier n°1 a pour objectif :

- de présenter aux participants le cadre règlementaire relatif à la consommation d'espaces en lien avec l'objectif de Zéro Artificialisation Nette ainsi que les dispositions de la loi Climat & Résilience ;
- de présenter les réflexions à l'œuvre et travaux en cours dans le cadre de la révision du SCoT Provence Méditerranée ;
- de faire identifier aux participants les tissus/formes urbaines présents sur le territoire qui seraient le plus susceptibles de muter à l'avenir, et d'en préciser les conditions de mutation. Pour refaire la « ville sur elle-même », il ne s'agit pas de démolir/reconstruire de manière illogique et irraisonnée, mais bien de cibler les espaces les plus pertinents.

DEROULE DE L'ATELIER

Temps 1	**Accueil** → Mot d'accueil par M. BENEVENTI, Président du Syndicat Mixte du SCoT PM **Propos introductifs** → Introduction sur la révision du SCoT, sur la concertation du SCoT et sur l'organisation des cycles d'atelier → Présentation des objectifs et du déroulé de la séance **Présentation du sujet ZAN et de son application sur le territoire** → intégration d'un quizz pour animer le débat → temps d'échange autour du ZAN pour répondre aux questions
Temps 2	**Analyse des tissus urbains : Où refaire la ville sur elle-même ? Selon quelles condition**– Echanges par tables

→ A chaque table, présentation des vues aériennes et des images « streetview » des différents types de tissus urbains caractéristiques du territoire :

1/ Chaque animateur présente rapidement les tissus urbains aux participants

2/ Les participants choisissent et mettent des gommettes sur les tissus urbains qu'ils sont prêts à voir évoluer en priorité (15 max) – vert = mutation à envisager / rouge = mutation à interdire ou limiter

3/ Les participants analysent les tissus urbains choisis. Le groupe analyse à quelles conditions et sous quelles formes ils sont prêts à voir évoluer l'espace

Mise en commun

Chaque animateur met des gommettes sur les espaces qui seraient à faire évoluer

Chaque animateur donne les arguments principaux qui sont ressortis sur sa table : les critères de mutation

Conclusion de la séance

→ Ce qu'il faut retenir de la séance : priorités, sujets de débat

COMPTE-RENDU DES TRAVAUX

QUESTIONS / REPONSES A L'ISSUE DE LA PRESENTATION DU TEMPS 1 (L'APPLICATION DU ZAN)

Quid de la modification du SRADDET et des dispositions de celui-ci sur le ZAN ?

A date de l'atelier, la région n'avait pas communiqué la date d'approbation de la modification du SRADDET. Pour rappel, le projet initial de modification du SRADDET prévoyaient une réduction de -50% de la consommation d'espace à horizon 2031, objectif porté à -54,5% après la mise en place d'une enveloppe nationale.

Quel est le niveau de spatialisation des objectifs fixés par le SRADDET ?

Le SRADDET modifié fait le choix de territorialiser l'application de cet objectif à l'échelle de chaque « Espace » (bassins de vie identifiés à l'échelle de la Région). Notre SCoT est compris dans l'« Espace Provençal », qui comprend également la Métropole d'Aix-Marseille Provence, ainsi que les SCoT du Cœur du Var, Provence Verte-Verdon et du Golfe de St-Tropez.

Quelle est notre consommation et quels sont nos capacités de développement ?

Il est rappelé que la consommation d'espaces mesurée dans le territoire est en diminution depuis plusieurs décennies :

- La consommation d'espaces au cours des 30 dernières années du XXème siècle s'élève à environ 350 ha par an en moyenne de 1972 à 2003.
- Ce constat fonde l'objectif du 1er SCoT en 2009 d'une division au moins par 3 de la consommation d'espaces entre 2010 et 2020 ;
- En 2015, le bilan du SCoT montrait une forte réduction de la consommation d'espaces, établie à 164 ha / an entre 2004 et2014, dans la trajectoire fixée par le SCoT.
- Le SCoT actuel fixe encore une division par 2 de la consommation d'espaces annuelle moyenne sur la période 2018 – 2030, soit environ 80 ha par an.
- Les dernières mesures de la consommation d'espaces montrent la poursuite de cette trajectoire et l'atteinte des objectifs du 1er SCoT, avec de l'ordre de 900 ha consommés entre 2011 et 2021.

Aujourd'hui, par application de la loi « Climat et Résilience », la consommation d'espaces ne devrait pas dépasser 450 ha d'ici 2030 et 787,5 ha d'ici 2050, au sein d'une trajectoire de baisse tendancielle avec pour objectif l'absence d'artificialisation nette des sols en 2050.

Pour mieux comprendre les implications sur ce sujet, les participants demandent à avoir accès aux données suivantes sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée :

- **Données relatives à la consommation d'espace / artificialisation des sols sur la période de référence 2011-2021 ;**
- **Données relatives aux capacités foncières constructibles résiduelles et aux zones peu/sous exploitées.**

Il s'agit de données encore en cours de consolidation technique, qui pourront être communiqué lorsqu'elles seront stabilisées. Les données de l'Etat sont en revanche consultable en ligne, notamment sur le « Portail de l'artificialisation ».

Comment la « LGV » (Ligne à Grande Vitesse ») est prise en compte dans cette consommation d'espace ?

Le projet de LGV ne fait pas partie des projets identifiés dans l'enveloppe nationale de 12 500 ha. Aucuns travaux n'ayant débuté, la consommation d'espace liée à cette infrastructure devra être comptabilisée dans les décennies à venir.
Pour rappel, le projet de Ligne Nouvelle comprend 4 phases :

- Les phases 1 et 2, en cours, vise un de renforcement des lignes classiques du littoral entre Marseille, Toulon et Nice pour développer des systèmes « RER » au sein des nœuds marseillais, toulonnais et azuréen. Dans le territoire du SCoT sont essentiellement concernés l'aménagement des pôles d'échanges des gares de Saint-Cyr et de La Pauline à La Garde (auquel s'ajoute pour le Var, mais hors SCoT, l'aménagement de la gare de Carnoules).

- Ce sont les phases suivantes, 3 et 4, qui portent sur les sections de la ligne nouvelle à réaliser. La phase 3 concerne uniquement les Alpes Maritimes, tandis que la phase 4, reportée au-delà de 2037 (sans calendrier plus précis) concernera le Var pour la section entre Aubagne et Toulon. A ce jour, aucune disposition réglementaire sur le foncier (type DUP) n'a été prise au niveau national.

Y a-t-il un bon ratio de densité à adopter ?
La question est moins liée à un « bon » ratio qu'à son adaptation au contexte. Une densité considérée comme trop élevée dans un certain contexte pourra être jugée normale dans un autres. En outre, la qualité et l'intégration des projets doivent primer avant le chiffre.
La production de logements doit aussi être calibrée au regard de l'évolution de la population estimée sur le territoire, et s'adapter aux nouveaux besoins.

On parle de développement, de croissance de logements et d'emplois. Où les mettre ? Sommes-nous dans l'obligation de créer de l'emploi et si oui lesquels ? Idem pour le logement ? Faut-il aménager le territoire en constellation, en pôles ? Faut-il privilégier la métropole ?

Il y a plusieurs niveaux de réponses en ce qui concerne la nécessité et la structuration du développement :

- Il faut tenir compte des tendances observées. Le territoire est attractif et se développe, il faut permettre à ce développement de se structurer dans les territoires. Il faut en particulier viser un développement harmonieux qui respecte l'équilibre emplois / habitat / services. Par ailleurs, le territoire crée des emplois, et doit impérativement pouvoir loger les actifs. Il y a également une nécessité démographique, liée à la diminution de la taille des ménages, qui augmente le besoin en logements, même à population égale. Il y a enfin des besoins de logements spécifiques auxquels il faut répondre, en particulier les saisonniers, les étudiants et les séniors.

- Le foncier permettant d'accueillir ce développement est divers : le SCoT va identifier les dernières possibilités de mobiliser du foncier non bâti en extension, qui devra être complété par le foncier non bâti ou peu bâti au sein des espaces déjà urbanisés et enfin par le potentiel de renouvellement urbain. Ici aussi, tout sera question de contexte, pour apprécier la réelle disponibilité foncière et la pertinence de la mobiliser au cas par cas. Ce qui sera éventuellement souhaitable dans un lieu ne le sera pas forcément dans un autre, au regard des sensibilités paysagères et environnementales, de la question des déplacements, de la proximité des services etc. Il n'y a pas de réponse unique.

- Concernant l'organisation spatiale du développement, Le SRADDET PACA demande en effet que les métropoles soient le support prioritaire de l'accueil du développement

futur, ou à minima qu'elles maintiennent leur poids démographique et économique relatifs. Cet objectif, que le SCoT affirme également de son côté, est nécessaire pour rapprocher emplois, habitat et services, maitriser la pression foncière sur les territoires plus périphériques (périurbains et ruraux) et participer aux objectifs environnementaux (notamment la neutralité carbone à horizon 2050 visée aux échelons européens, nationaux et régionaux), endiguer l'étalement urbain et maitriser l'allongement des distances.

- Au-delà de la quantité de construction, il faut penser à la qualité des constructions et anticiper les changements d'usages. Par exemple, on pourra davantage imaginer de bâtiments réversibles ou permettant l'accueil de plusieurs usages.

L'inventaire de l'artificialisation pour le Var a été fait (OCSGE). Pourquoi ne pas croiser artificialisation des sols et accueil de population ? On constaterait de grosses différences entre les communes…
Ce croisement de données sera effectué, avec l'OCSGE ou tout autre outil de suivi du foncier. Il s'agira en effet de montrer le lien entre la consommation d'espaces et les accroissements de populations ou d'emploi à diverses échelles, tout en sachant qu'une part déjà très significative de la croissance ne se traduit pas par une consommation d'espace car elle s'opère par renouvellement urbain.

SYNTHESE DE L'ATELIER

Pour rappel, l'atelier vise l'analyse des tissus urbains afin de déterminer collectivement ceux qui seraient les plus propices pour refaire la ville sur elle-même et inversement ceux qu'il faudrait préserver de cette dynamique.

Les restitutions effectuées par les 3 groupes ont ainsi permis de poser les attentes en matière de mutation des espaces urbanisés.
Certains espaces sont clairement identifiés comme pouvant faire l'objet de mutation :

- Les délaissés de voirie sont des espaces à se réapproprier mais pas forcément à bâtir : parc, skate parc…
- Les commerces « boites à chaussures » sont des espaces où « tout est possible », « on peut y repartir de zéro », mais toujours en fonction du contexte ;
- Les espaces de stationnement disposent d'un important potentiel, par exemple pour revégétaliser les villes ;
- Les équipements publics sont des espaces à maintenir, mais en les faisant évoluer en fonction des usages.

A l'inverse, certains espaces sont clairement identifiés comme ne devant pas faire l'objet de mutation :

- Les espaces d'habitat diffus, certains lotissements, les centres anciens de villages … Il s'agit d'espace de « qualité supérieure » ;
- Les campings et espaces de loisirs, dont il faut préserver la vocation initiale, tout en permettant leur modernisation ;
- Les faubourgs (villes et villages), qui sont des espaces à taille humaine permettant une mixité de population mais dont il faut surtout rénover les bâtiments.

Lors des échanges, les participants ont souligné que l'approche « projet » dans la mutation de la ville doit être omniprésente, en intégrant de la concertation. De plus, ne pas faire muter un type d'espace ne veut pas dire qu'il n'y a pas des marges d'amélioration en matière d'espaces publics, de végétalisation…
Il y a que des espaces de projet mais aussi des espaces « à réparer » et « à améliorer ».
Les participants évoquent également le fait que certaines formes urbaines manquaient dans la liste étudiée. Quid du devenir de la cabanisation : légalisation ou renaturation ? Quid des serres ? Quid du développement le long des voies ?
Il aurait également été intéressant de travailler les zones de renaturation / d'essai de désimperméabilisation.

TABLEAU DE SYNTHESE DES AVIS EXPRIMES

N° de la forme urbaine	Nom de la forme urbaine	Nbr de gommettes vertes	Nbr de gommettes rouges	Pourquoi permettre une mutation de cette forme urbaine ?	Selon quelles conditions ?
3	Zone de stationnement	8		- Diversification d'espaces monofonctionnels - gaspillage d'espace (exemple du Décathlon de la Valette qui est bien fait – magasin sur le parking) - moche / « musée de la laideur » - jamais d'ombre, c'est une aberration chez nous - contribue à l'artificialisation des sols	- Etudier la pertinence d'une végétalisation ou désimperméabilisation ou bien autoriser des constructions par-dessus - réutilisation possible pour parking relais - il faut changer la formule : supprimer l'artificialisation systématique des parkings (et des cours d'école)

5	Zone commerciale « boite à chaussure »	7		- Diversification d'espaces monofonctionnels *Discussion : pour certains, certaines zones commerciales n'auraient pas vocation à muter (celles qui sont trop excentrées)* - « Hideux » - « Passoire thermique » - Non compatible avec le maintien et l'attractivité des centres-villes - Espace faiblement optimisé la plupart du temps (sous-densité des constructions et des usages) - Lieux qui favorisent la consommation et la production de déchets « Attention, cela n'implique pas d'être contre les grandes surfaces / il faut mettre de l'esthétisme sur 2 ou 3 étages »	- Requalification espaces publics, TC, accessibilité. « Il faut repartir à zéro ». « Repenser les cheminements… » - Végétalisation nécessaire (endémique et adaptée) Intégrer de la production d'énergie renouvelable (« mieux que dans les champs ») - Intégrer la lutte antivectorielle (moustique)
21	Friche industrielle	7		- Très fort potentiel. Intéressant pour aménagement industriel - Regarder également les friches militaires - Attention à ne pas en créer d'autres	- Faire du projet, déployer des politiques foncières, interroger la possibilité de mettre de l'habitat, requalifier l'espace public. - En faire des jardins publics et culturels - réhabilitation du patrimoine industriel = ne pas détruire systématiquement / « c'est notre patrimoine »

7	Supermarché isolé	6		- Diversification d'espaces monofonctionnels - Ce sont souvent des « verrues dans le paysage » - Mêmes remarques sur le fond que pour les parkings - Problème de sécurité la nuit	- les englober dans une système urbain plus global - nécessité de cahiers des charges architecturales stricts - mêler habitat et activités commerciales pour créer de la proximité.
1	Quartier de gare	4		- Forts potentiels - espaces stratégiques - Nécessité de faire des espaces de vie « on n'entend pas trop les trains finalement » - Remettre les gares au cœur de la mobilité / elles doivent être de véritables centres de vie	- 2 potentiels de mutation mais dans les deux cas, optimiser les usages -densifier et travailler la centralité - Travailler l'accessibilité (certaines gares n'ont pas vocation à accueillir du développement). - Travailler les cheminements piétons - Végétaliser (pour diminuer la chaleur urbaine) - Faire des gares de vraies vitrines de la ville / du village
6	Zone industrielle dense	4		- « Laid / peu esthétique »	- Améliorer la qualité de ces espaces (trop de panneaux…) / « pourquoi arrivait-on à faire du beau avant ? » - Redessiner un projet à partir des espaces publics et du potentiel et travailler l'accessibilité tous modes. Diversifier les mobilités. Travailler les voiries - Possible de densifier ces espaces à condition de les rendre plus durable
8	Zone industrielle peu dense	4		- Très fort potentiel. - Nécessité de densifier - Espace moche qui défigure la ville	- Travailler l'intégration paysagère

					- Garder les zones industrielles à l'extérieur des villes
20	Bâtiment tertiaire isolé	3		- Diversification d'espaces monofonctionnels Bâtiment isolé en plein milieu d'une parcelle Permet de travailler une progressivité	- Etudier les potentialités de développement d'accueil de fonctions en lien avec la population - Veiller à l'intégration paysagère / épannelage des constructions - Végétaliser - Exploiter les parkings - Veiller à l'intégration urbaine
24	Délaissés de voirie	3	2	- Très fort potentiel.	- A reconquérir en fonction de l'environnement direct (bruit). Concertation publique. Fonctions peuvent être très variées (espaces de sport, espaces pour la biodiversité…)
4	Zone commerciale récente	2		- Espaces communs, alentours très urbanisé mais esprit écoquartier, enjeu de maitrise des îlots de chaleur, de la qualité architecturale et des nuisances sonores	- Végétaliser Désimperméabiliser Prendre en compte le climat
13	Habitat individuel au sein d'une zone d'activité	2		- "Réparer" il faut retravailler la zone industrielle	
22	Equipement public	2	1	- Diversification d'espaces monofonctionnels	
9	Lotissement dense	1	1	- Requalifier, espaces sous-équipés, travailler les espaces communs	
10	Habitat individuel moyennement dense	1	2	- Pas de mutation	

14	Quartier d'habitat mixte	1	2	- Requalifier si besoin	
15	Quartier d'habitat collectif dense	1		- Requalifier - + d'espaces publics, plus d'espaces verts, travailler les aménités. Utiliser les toits	
11	Habitat individuel diffus		2	Dépend des TC et des voiries. Travailler l'accessibilité	
12	Lotissement paysager		2	- Pas de mutation	
16	Quartier d'habitat collectif peu dense		1	- Requalifier si besoin	
18	Quartier d'habitat collectif paysager (2)		1	- Pas de mutation	
23	Parc de loisirs		2		
19	Tissu de faubourg		4	- Requalifier si besoin	
17	Quartier d'habitat collectif paysager (1)	1	4	- Pas de mutation	
25	Village vacances		4	- Pas de mutation	
26	Camping		4	- Pas de mutation	
2	Tissu historique		7	- Pas de mutation	

LISTE DES PARTICIPANTS

NOM	Prénom	Organisation
SACCO ROMBONI	Valérie	Association La Seyne A Venir
PIERRE	Michel	FNE Var ACT Energie
PACITTO	Jean-Louis	MALTAE CEEBIOS (Centre étude biomimétisme)
JEAN	Catherine	CIL du Mourillon
CHESNEAU	Philippe	FNE Var
PERRIGAULT-SMITH	Jean-Bernard	CIL La Garonne

		Secrétaire de la Fédération des CIL du Pradet
REBOUL	Anne-Marie	Toulon @venir
FRANCESCHI	Maurice	Président Toulon Var Déplacements
HINDERYCKX	Thomas	Président association Pontos Marine
TAIEB	Dominique	Toulon @venir
TAIEB	Freddy	Association pour la Défense du Faron
DAVION	Maguelone	Porteuse de projet : Chemins ver[t]s, d'animation de randonnées locales urbaines, péri-urbaines et rurales Bénévole, Zéro Déchet Sud Sainte Baume
BILLANT-BARTHELEMY	Anne	Adjointe chef de bureau environnement CECMED/PMRE Base de Toulon

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER N°2 « TRANSITIONS »

Cet atelier de la concertation du SCoT a été organisé le 4 juin 2024 dans les locaux de la métropole TPM au Technopôle de la Mer.

OBJECTIF DE L'ATELIER

L'atelier n°2 a pour objectif de faire le point sur les principaux enseignements du diagnostic et sur l'identification des enjeux sur le sujet des « transitions » :

1. La mobilité
2. L'eau, sous les aspects quantité et qualité, en tenant comptes des effets prévisibles su changement climatique
3. Les risques et l'adaptation au changement climatique
4. L'énergie, sous les aspects productions (renouvelables) et sobriété de la consommation

DEROULE DE L'ATELIER

Temps 1 **Accueil**

→ Mot d'accueil par M. BENEVENTI, Président du Syndicat Mixte du SCoT PM

Propos introductifs

→ Introduction sur la révision du SCoT, sur la concertation du SCoT et sur l'organisation des cycles d'atelier

→ Présentation des objectifs et du déroulé de la séance

Présentation des principaux éléments du diagnostic sur les sujets

→ Les transitions à opérer sur le territoire : mobilité, énergie, eau et risques

Temps 2 **Atelier « World café »**

4 tables pour 4 thématiques

Table 1 : Eau & changement climatique : comment adapter notre territoire ?

Table 2 : Energie : comment et où produire ? Comment réduire nos consommations énergétiques ?

Table 3 : Mobilité : comment décarboner nos déplacements ?

Table 4 : Risque & changement climatique : comment adapter notre territoire ?

Mise en commun

Temps de restitution des tables

Conclusion de la séance

COMPTE-RENDU DES TRAVAUX

Les travaux doivent permettre aux participants :

- De réagir aux éléments de diagnostic présentés,
- Puis thème par thème, d'identifier les enjeux et pistes d'objectifs qu'ils semblent importants de traiter dans la révision du SCoT. Le traitement de ces enjeux sera l'objet du second cycle de la concertation.

Table 1 : Eau & changement climatique : comment adapter notre territoire ?

Sur les éléments de diagnostic

Question : Le diagnostic précisera-t-il le volume d'eau apporté par le canal de Provence ?
Réponse : Oui, cet élément sera bien précisé. A l'échelle du SCoT, environ 1/3 des besoins totaux (eau potable, agriculture, …) sont couverts par les eaux du Canal de Provence. A une échelle locale, la réalité est plus complexe, compte tenu de la présence des autres sources d'approvisionnement (Carcès, Dardennes) et des ressources locales (forages …). La gestion de la compétence est également variable entre les territoires du SCoT (EPCI et Communes).

Sur les enjeux et pistes d'objectifs identifiés par les participants :

Pour les participants, limiter la consommation en eau, dans une logique de sobriété des usages, apparait comme un préalable indispensable. A cette fin, les participants identifient les éléments suivants :

- ➔ *« Lutter contre les forages individuels non autorisés » ;*
- ➔ *« Accompagner les évolutions agricoles permettant une réduction des besoins en eau » ;*
- ➔ *« Mettre en place une tarification climatique ou sociale des consommations en eau » ;*
- ➔ *« Mettre à jour les schémas directeurs d'alimentation en eau potable et améliorer les rendements lorsqu'ils sont insuffisants » ;*
- ➔ *« Étudier la création de réseaux d'eaux brute pour limiter la consommation d'eau potable (défense incendie, espaces verts …) ».*

La réutilisation et l'amélioration de l'usage de l'eau s'inscrit également dans cette dynamique :

- ➔ *« Valoriser les eaux des stations d'épuration » ;*
- ➔ *« Prévoir des équipements (publics et privés) permettant de retenir l'eau de pluie pour pouvoir ensuite l'utiliser lors des périodes de sècheresse » ;*
- ➔ *« Favoriser l'infiltration de l'eau par une politique de désimperméabilisation » ;*
- ➔ *« Définir une gouvernance pour mieux gérer et hiérarchiser les usages de l'eau » ;*
- ➔ *« Gérer les rejets d'eaux pluviales au regard des pollutions sur voiries ».*

Enfin, la planification doit permettre une meilleure prise en compte de la problématique « eau » :

- ➔ *« Réaliser des diagnostics visant à améliorer la connaissance de l'état de la ressource en eau aux différents usages » ;*
- ➔ *« Conditionner les ouvertures à l'urbanisation et la constructibilité dans les espaces déjà urbanisés aux capacités de ressources en eau » ;*
- ➔ *« Protéger le réseau hydrographique et les zones humides ».*

Table 2 : Energie : comment et où produire ? Comment réduire nos consommations énergétiques ?

Sur les éléments de diagnostic

Question : Le SCoT est établi sur le même périmètre que le Plan de Protection de l'Atmosphère, qui comprend un certain nombre de mesure visant à améliorer la qualité de l'air. Le SCoT va-t-il en tenir compte ?

Réponse : Le Plan de Protection de l'Atmosphère constitue bien un document de référence pour le SCoT, même s'il n'existe pas de lien règlementaire de compatibilité ou de prise en compte entre les deux démarches.

Sur les enjeux et pistes d'objectifs identifiés par les participants :

Les participants insistent prioritairement sur la sobriété énergétique, dans une optique de « consommer moins ». Cela se reflète notamment dans les éléments suivants :

- ➔ *« Agir sur les bâtiments :*
  - *Réduire la consommation du parc de bâtiments existants :*
    - *Informer / former : formation des citoyens, des sociétés des agents publics, des entreprises. Développer des outils de suivi de la consommation et de la production d'énergie des bâtiments.*
    - *Engager / poursuivre la rénovation thermique des bâtiments existants, en priorité les bâtiments publics les plus énergivores, avec une attention particulière sur les bâtiments scolaires ».*
  - *« Maitriser la consommation thermique des futurs bâtiments : conception bioclimatique – veiller dans les PLU à créer des appartements traversants afin de rafraichir les logements sans climatisation » ;*
  - *« Contrôler à postériori des travaux de rénovation les performances énergétiques des bâtiments » ;*

➔ « *Agir sur la mobilité* » (ce point est développé dans le cadre d'une table thématique dédiée à ce sujet, voir ci-après) ;

➔ *« Enfin, accroitre la production d'énergie renouvelable complète le champ des actions :*
- *Imposer dans le PLU le développement des énergies renouvelables ;*
- *Développer et rendre obligatoire les chauffe-eaux solaires ;*
- *Remplacer le gaz de fioul par des pompes à chaleur ;*
- *Instaurer plus de panneaux solaires, notamment dan les zones commerciales, industrielles et artisanales ;*
- *Développer les énergies marines, notamment la thalassothermie ;*
- *Développer la biomasse, sans toutefois la mettre en concurrence avec l'agriculture »* ;

➔ La qualité de l'air enfin est pointée comme un enjeu majeur qu'il traité en priorité. Les participants rappellent les effets négatifs des particules fines notamment sur la santé.

Table 3 : mobilité : comment décarboner nos déplacements ?

Sur les éléments de diagnostic

Question : Il serait intéressant que les données de part modales soient comparées avec celles d'autres territoires comparables, et que les données soient affichées en valeur absolue, et pas uniquement en pourcentages.

Réponse : Le diagnostic permettra en effet de disposer de l'ensemble des données, en valeur relative et en valeur absolue, et de faire les comparaisons utiles avec d'autres territoires.

Question : Plusieurs participants regrettent les retards pris dans la mise en place du TCSP dans la Métropole TPM, en rappelant que le 1er SCoT identifiait le tracé du TCSP ainsi que le principe d'une seconde ligne.
Réponse : Le SCoT identifie bien la nécessité de développer une desserte interne à la Métropole TPM sous forme d'un « *réseau terrestre et maritime à haut niveau de service* » (DOO p.66). Le SCoT doit par ailleurs fixer à son échelle les grandes orientations en matière de développement des transports collectifs, dont les modalités d'application sont ensuite déclinées dans les documents locaux (Plan de Mobilité, PLU).

Sur les enjeux et pistes d'objectifs identifiés par les participants :
Sur le développement du vélo, les participants soulignent que le développement de la pratique cyclable doit prioritairement passer par des aménagements dédiés, dans un objectif d'agrément et de sécurité des usagers. A ce titre, ils identifient les éléments suivants :

➔ *« Développer un réseau complet et hiérarchisé de pistes et voies cyclables continus, dans et entre les communes » ;*

➔ *« Privilégier les pistes cyclables et les aménagements séparés des voitures plutôt que des bandes cyclables pour assurer la sécurité des usagers, notamment des enfants et des publics sensibles « ;*

- ➔ *« Séparer les vélos et les piétons (notamment, éviter les pistes cyclables sur trottoirs) » ;*
- ➔ *« Développer un système de vélos en libre-service dans l'espace public » ;*
- ➔ *« Développer une offre de stationnements sécurisés ».*

Sur le développement de la marche, les participants identifient les points suivants :

- ➔ *« Développer la marchabilité – faire des études de marchabilité » ;*
- ➔ *« Développer le confort du piéton, notamment en été (végétalisation de l'espace public) » ;*
- ➔ *« Développer la perméabilité piétonne entre quartiers » ;*
- ➔ *« Séparer les vélos et les piétons (éviter les pistes cyclables sur trottoirs) » ;*
- ➔ *« Développer les « pédibus » » ;*
- ➔ *« Redonner la priorité d'usage aux piétons dans tous les aménagements publics et privés ».*

Sur l'usage de la voiture, les participants proposent de :

- ➔ *« Réduire l'avantage compétitif de la voiture, notamment en diminuant l'offre de stationnement et rendre l'offre payante « partout » et en premier lieu « dans les grands parkings » »;*
- ➔ *« Multiplier les aires de covoiturage ; prévoir sur l'autoroute des voies dédiées aux covoitureurs » ;*
- ➔ *« Réduire l'usage de la voiture dans les villes, cesser les aménagements routiers qui augmentent la place de la voiture, augmente la vitesse et font des « appels d'air à plus de trafic » » ;*
- ➔ *« Cesser d'implanter les nouveaux bâtiments et nouveaux programmes en fonction de la seule accessibilité voiture ».*

Sur les transports en commun, plusieurs échelles ou type de réflexion :

Échelle SCoT / Inter-EPCI :

- ➔ *« À l'échelle inter EPCI, certains secteurs sont mal connectés à la Métropole. Nécessité de structurer le développement des transports en commun autour du futur RER Toulonnais » ;*
- ➔ *« Aménager des voies réservées aux transports en commun sur autoroutes » ;*
- ➔ *« Nécessité de structurer le développement autour de grands axes de bus et cars intercommunaux et urbains ».*

Échelle urbaine :

- ➔ *« Structurer au moins 2 lignes de TCSP dans la métropole et restructurer le réseau autour de ces 2 lignes fortes, offrant une large plage horaire, un cadencement important et un haut niveau de confort, avec des véhicules électriques (tramway, idéalement) » ;*

- ➔ *« S'appuyer sur le potentiel de la mer et développer fortement les navettes maritimes » ;*
- ➔ *« Engager la réflexion sur la gratuité des transports en commun ».*

Cohérence urbanisme – transport :

- ➔ *« Définir des secteurs prioritaires d'implantation des nouveaux logements et emplois dans un périmètre de 15 min ou 1 km autour des centralités et des gares. Réduire la constructibilité en dehors de ces périmètres ».*

Interopérabilité – billettique

- ➔ *« Développer une billettique / voire un tarif unique entre les opérateurs de transports à l'échelle du SCoT (bus, cars, trains) ».*

Sur la multimodalité

- ➔ *« Développer les pôles d'échanges multimodaux sur les gares, sur les centralités. Importance de leur bonne localisation » ;*
- ➔ *« Développer des parking-relais « pas trop proche du centre » » ;*
- ➔ *« Faire davantage payer le stationnement dans les centralités pour inciter au report modal en amont des centres-villes » ;*

Section 4 : gérer les risques dans un contexte de changement climatique

Sur les éléments de diagnostic

Remarque : La mer Méditerranée étant une mer fermée on mesure localement plus 1,5°, ce qui était normalement l'objectif de 2050. A cet horizon de temps, nous aurons plus 3°.

Sur les enjeux et pistes d'objectifs identifiés par les participants :

- ➔ *« Relocaliser les projets, les équipements et les constructions vers les zones les moins exposées aux risques » ;*
- ➔ *« Renforcer l'information sur les risques, la culture du risque et la gestion du risque auprès des populations » ;*
- ➔ *« Réduire le ruissellement dans les espaces publics en créant les infrastructures nécessaires de gestion des eaux pluviales mais aussi en développant des solutions plus naturelles (gestion pluviale à la parcelle, infiltration, noues » …. La gestion du ruissèlement est pointée comme un sujet majeur et urgent par les participants ;*
- ➔ *« Travailler sur la réouverture et la végétalisation des ruisseaux et fleuves côtiers » ;*
- ➔ *« Risque incendie : ambivalence entre le principe de coupe végétale (zones tampon entre les parties bâties et les parties boisées) et la nécessité de maintenir et développer la nature en ville » ;*
- ➔ *« Adapter la ville aux étés caniculaires : lutte contre les îlots de chaleur, renaturation … les participants insistent sur la végétalisation de l'espace public et l'importance de la nature en ville. « Un arbre vaut six climatiseurs » ».*

- ➔ *« Agir plus largement sur le confort des villes / quartiers / villages. Les participants insistent sur la végétalisation des espaces publics et la constitution d'îlots de fraicheur. Les participants préconisent de faire l'inventaire des vieux arbres à protéger ».*
- ➔ *« Requalifier les fronts de mer dans une vision de long terme. Sur les secteurs les plus impacté par la montée des eaux, renaturer, laisser faire la nature ».*

LISTE DES PARTICIPANTS

NOM	Prénom	Organisation
SACCO ROMBONI	Valérie	Association La Seyne A Venir
PIERRE	Michel	FNE Var ACT Energie
PACITTO	Jean-Louis	MALTAE CEEBIOS (Centre étude biomimétisme)
JEAN	Catherine	CIL du Mourillon
CHESNEAU	Philippe	FNE Var
PERRIGAULT-SMITH	Jean-Bernard	CIL La Garonne Secrétaire de la Fédération des CIL du Pradet
REBOUL	Anne-Marie	Toulon @venir
FRANCESCHI	Maurice	Président Toulon Var Déplacements
HINDERYCKX	Thomas	Président association Pontos Marine
TAIEB	Dominique	Toulon @venir
TAIEB	Freddy	Association pour la Défense du Faron
DAVION	Maguelone	Porteuse de projet : Chemins ver[t]s, d'animation de randonnées locales urbaines, péri-urbaines et rurales Bénévole, Zéro Déchet Sud Sainte Baume
CALMET	Dominique	Président Association Protection Environnement Saint-Mandrier
HOCHIN	Ludovic	Adjoint chef de bureau environnement CECMED/PMRE Base de Toulon

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER N°3 « LE COMMERCE »

Cet atelier de la concertation du SCoT a été organisé le 11 mars 2025 dans les locaux de la métropole TPM au Technopôle de la Mer.

OBJECTIF DE L'ATELIER

L'atelier n°3 a pour objectif :

- de présenter les nouveaux enjeux liés au commerce et à son encadrement dans le cadre du Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL), nouvel pièce du SCoT ;
- d'identifier les différents espaces commerciaux du territoire et de travailler à leurs possibilité d'évolution.

DEROULE DE L'ATELIER

Introduction	**Accueil** → Mot d'accueil par M. BENEVENTI, Président du Syndicat Mixte du SCoT PM **Propos introductifs** → Introduction sur la révision du SCoT, sur la concertation du SCoT et sur l'organisation des cycles d'atelier → Présentation des objectifs et du déroulé de la séance
Atelier 1 : les types d'espaces commerciaux	**Animation post-it** → Identification des types d'espaces commerciaux dans le SCoT (avec mise en partage) → Identification des fonctions associées → Identification des attentes associées
Présentation	**Présentation pédagogique sur le commerce dans le territoire du SCoT** → le contenu du DAACL → Eléments de diagnostic : le commerce dans le territoire Provence Méditerranée
Atelier 2 : le devenir des espaces commerciaux	**Travail sur table** Sur deux tables sont présentés les tableaux vides du devenir des SIP et centralités. A côté, les possibilités d'action de ces différents espaces sont proposées sous formes « d'étiquettes ». Les animateurs accompagnent les participants pour positionner ces étiquettes dans les cases du tableau. Au bout de 30 min, les participants changent de table pour prendre connaissance du travail de l'autre groupe et le compléter (façon world café). **Mise en commun**

SYNTHESE DES TRAVAUX ET ECHANGES

Identification des espaces commerciaux

Dans le cadre de l'atelier n°1, les participants ont été amenés à identifier les différents espaces commerciaux présents sur le territoire Provence Méditerranée sur la base de leurs pratiques personnelles. L'intégralité des types d'espaces commerciaux pré-identifiés ont été illustrés. Les participants ont mis en exergue que les marchés et les points de vente directe du producteur constitués également des espaces commerciaux d'importance sur notre territoire (au moins d'un point de vue sensible).

Ils ont pu définir les qualités et défauts propres à chacun des espaces. D'une manière globale, les espaces de proximité sont plébiscités mais considérés comme peu accessibles en voiture (problème de stationnement). A l'inverse, les grands espaces commerciaux sont reconnus pour leur « facilité » (choix, prix, accessibilité en voiture), mais leur image est décriée.

Il ressort des échanges que le rapport aux espaces commerciaux est beaucoup pensé par les habitants du territoire par le prisme de la voiture (besoin vs rejet).

Types d'espaces commerciaux	Qualités	Défauts
Centre-ville	Variété Proximité Mixité Echange Economie de déplacement Accessibilité Sociabilité	Stationnement Payant Horaires Différents usages qui se rencontrent – nuisance Gentrification – augmentation des loyers
Polarité de quartier	Accessibilité Proximité Commode	Circulation difficile
Polarité touristique	Proximité Festif Economie - emploi	Surpopulation Pollution Embouteillage
Polarité de flux	Mise en valeur des transports en commun collectif	Isolé Zones résidentielles Mortes Concurrence centres anciens
Polarité isolée	Petites surfaces - humain Stationnement facilité	Peu diversifié Mal intégré
Grande polarité commerciale	On y trouve tout Prix Facilité accès et stationnement	Besoin voiture Uniformité Stress Embouteillage Standardisation Moche Inaccessible en TC
Petite polarité commerciale	Accessibilité Modes doux – TC Stationnement Petites entreprises	
Polarité mixte		
Producteurs	Humain	
Villages de marque	Choix Rapidité	Impersonnel
e-commerce		

Echanges à l'issue de la présentation

Les participants émettent les remarques suivantes :

- la nécessité de trouver un équilibre entre les centres-villes, la périphérie et le diffus ;

- la nécessité de penser l'aménagement commercial en lien avec les transports en commun (Avenue 83 : le projet initial prévoyait la desserte par le tramway) ;
- le Drive semble diminuer : parfois moins de gens, mais c'est peut-être lié à des évolutions (drives autonomes qui peuvent être plus efficaces / plus de drives concurrents) ;
- dans les centres anciens, il est parfois difficile de favoriser le renouveau et la réinstallation des commerces ;
- quelle est la politique des investisseurs au regard du nombre de magasins fermés dans les galeries ? Pourquoi des loyers chers ? Quelle est la logique ?
- il est difficile d'avoir des enseignes « locomotives » car beaucoup de changement de propriétaires ;
- le dimensionnement des commerces dépend du fait que nous sommes un territoire touristique, mais dans une certaines limites. C'est plus le cas de Méditerranée Porte des Maures que de TPM par exemple.

Il est précisé que les grands acteurs ont été contacté dans le cadre du SCoT : pas de perspective à part un peu des restaurants prévus dans Grand Var. Les opérateurs sont à la recherche d'un nouveau modèle car ceux actuels sont en crise. Ces acteurs ont des moyens mais pas forcément de perspective dans les centres-villes.
Les commerçants sont aussi à écouter dans le cadre de l'élaboration du DAACL.

Devenir des espaces commerciaux

Le travail sur table visant à définir les conditions d'évolution (ou non) de chaque type d'espace commercial s'est avéré complexe. Les participants auraient souhaité bénéficier de plus temps pour mieux appréhender ces concepts nouveaux pour le SCoT. Les avis étaient par ailleurs partagés sur les choix possibles. Il n'est ainsi pas ressorti d'attente précise pour chaque espace commercial, mais les échanges ont cependant permis de faire émerger des grandes attentes.
Les participants souhaitent que les centralités soient au cœur du développement commercial du territoire, afin notamment de limiter l'artificialisation commerciale dans les périphéries.

- Une diversification du commerce dans les centralités doit être opérée : il s'agit de renforcer l'offre de petite et moyenne surface dans centre-ville, polarité de quartier et polarité touristique. Le grand commerce dans les centres-villes peut aussi être autorisé mais à condition de ne pas déstabiliser l'offre existante. L'offre de restauration et de loisirs doit également s'y implanter, dans le respect du voisinage et en veillant à ce que les formats soient adaptés.
- Le devenir des polarités isolées est plus incertain et moins bien appréhendé. Il y a peut-être des enjeux d'optimisation et de transformation, mais cela dépend de chaque polarité. Il n'y a pas de règle absolue.
- Le devenir des polarités de flux interroge également. Leur maintien ne doit pas faire concurrence aux centres-villes ou polarités de quartiers.
- Les casiers font également l'objet de débats. Certains pensent qu'ils doivent être limités, maitrisés voire interdits si ce n'est pas une activité existante dans les centres-villes, polarités de quartiers et de de flux. D'autres pensent que cela peut créer du flux supplémentaires dans les centralités.

Les participants soulignent que le traitement des friches en en centre-ville n'est pas abordé.
Les espaces commerciaux des périphéries sont considérés comme plus complexes. Le devenir urbain au-delà du commercial interroge les participants. Les implications sont nombreuses et pas forcément bien appréhendées.
La qualité des opérations récentes (Avenue 83 en particulier) interroge quant à la pertinence de faire muter les espaces commerciaux : flux, pollution, équipements… Quelles que soient les évolutions, celles-ci ne doivent pas impacter les centralités.
En ce qui concerne la grande logistique, les participants se prononcent défavorablement à l'inclure dans les polarités commerciales : cela risque d'augmenter les flux. Il faut la laisser à l'extérieur des villes (sans sacrifier d'espaces agricoles). La petite logistique peut toutefois trouver sa place à condition d'être adaptée (petits véhicules, véhicules tout électriques…). Les participants sont ouverts à des intégrations originales de la logistique pour faire évoluer les bâtiments.