



COMPTE-RENDU

Ateliers de concertation du SCoT de Fayence

« La stratégie de développement économique et les conditions de mobilité
dans le Pays de Fayence »

La stratégie de développement économique et les conditions de mobilité dans le Pays de Fayence

Date : samedi 08 novembre 2014 (9h00 – 13h00)

Lieu : Fayence

Participants : 70 personnes

Dans le cadre du projet de SCoT de Fayence porté par la Communauté de Communes du Pays de Fayence, trois forums d'ateliers de concertation ont été organisés entre le 24 octobre et le 8 novembre 2014 en soirée et le samedi matin. L'objectif était de donner la parole aux habitants et aux riverains sur leur expertise d'usage et les enjeux qu'ils identifient pour alimenter le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT.

Le troisième atelier s'est tenu le samedi 8 novembre 2014. Il était centré sur le développement économique.

La rencontre s'est articulée en quatre temps :

- introduction par Monsieur René Ugo, président de la CCPF,
- présentation en séance plénière par Julien Bertrand, CITADIA, permettant de rappeler l'objectif du projet et les enjeux en lien avec le développement économique du Pays de Fayence,
- échanges et propositions concrètes par 4 groupes de travail. Les débats étant animés et encadrés par l'agence CITADIA,
- restitution par un animateur de chaque groupe et échanges en séance plénière.

ATELIER 1 : THEMATIQUE L'EMPLOI DANS LE PAYS DE FAYENCE – PERSPECTIVES POUR UN PAYS ACTIF

LES 3 ENJEUX RETENUS LORS DE L'ATELIER :

- Une diversification économique indispensable (économie sociale et solidaire, le numérique, circuits courts...) qui doit faire face à un manque d'espace d'accueil dans le Pays de Fayence. Relancer le foncier économique; composer une maison de l'emploi, mettre en réseau les acteurs du développement économique
- Une montée en gamme du tourisme vers un éco-tourisme adapté au territoire, une visibilité plus forte de l'ensemble des animations disponibles et notamment l'information sur le patrimoine naturel et culturel
- Un projet touristique global sur le lac de Saint Cassien, sous une meilleure gouvernance, capable de dynamiser toute la filière (hébergement, animation, sensibilisation environnementale)

Compte-rendu des échanges :

Un débat autour de trois axes :

- Le Pays de Fayence, seulement un territoire touristique ?
- Rester dans la compétition mondiale du tourisme - pistes et objectifs
- Développer des filières économiques innovantes

A/ Le Pays de Fayence, seulement un territoire touristique ?

Le Groupe de travail convient de reconnaître le commerce et le tourisme comme les deux moteurs de l'économie locale, et que cette contraction du volet économique est préjudiciable à la quantité et la qualité de l'emploi offert aux ménages locaux.

Il est à noter qu'en réaction, une partie de l'atelier soutient que c'est d'abord la qualité de l'offre de logements disponible sur le Canton qui attirera une population active plus large, et qui appellera la localisation de l'emploi.

Pour un participant, c'est l'attractivité du Pays de Fayence qui est à la base de cette économie présente. Or, cette économie héritée n'a pas encore trouvé d'écho vers d'autres formes de développement économique, faute d'une véritable diversification. Peut-être cela pourrait passer par la création de nouvelles zones économiques, mieux pensées, plus cohérentes ?

Un autre membre évoque les perspectives favorables promises par la montée en charge de l'économie locale et solidaire, le travail autour de l'utilité sociale.

Un dernier évoque dans le cadre de nouveaux sites économiques l'opportunité que représente Château Grime, un domaine de 400 hectares situé le long de la RD 56 à Saint-Paul-en-Forêt. Il est également constaté que le Canton dispose d'un foncier économique fourni (90 hectares dit le diagnostic du SCoT) mais qu'il est peu intensifié.

Enfin, le groupe s'inquiète de l'état d'enclavement numérique du Pays de Fayence, et du handicap que représente cet état de fait sur le potentiel de l'économie digitale du SCoT, y compris Château Grime si cela revenait à desserrer Sophia Antipolis sur le Var-Est.

Car au total, avec 27 000 habitants (60 000 habitants au pic de saisonnalité), le Pays est confronté à un effet ciseaux : des infrastructures saturées (dans de nombreux domaines comme l'accessibilité routière, l'assainissement ou l'eau potable) et un foncier devenu rare.

L'économie repensée locale, autour de la valorisation de ressources existantes, est une piste potentielle pour les équilibres du Pays de Fayence (viticulture, oléiculture, mimoseraies...)

B/ Rester dans la compétition mondiale du tourisme – pistes et objectifs

Ce qui est constant, c'est que hors saison (qui se limite d'avril à octobre), le Pays de Fayence est très peu attractif. L'offre d'hébergement est très réduite, les meublés sont fermés, les campings sont clos...et l'offre d'animation devient très faible, tout se reportant sur les Alpes Maritimes. C'est un schéma différent qui a été mis en place en Ligurie par exemple avec des agro-tourismes en nombre qui sont mis en réseau.

Est-ce que le Pays de Fayence doit renforcer son offre hôtelière ? Oui répond le Groupe avec l'émergence nécessaire d'un équipement de 50 chambres minimum. L'atelier voit plus loin avec l'idée d'un véritable pôle hôtelier visible, tourné vers le tourisme d'affaire.

Qu'est ce qui fera la force du tourisme du Pays de Fayence demain ? Le paysage, l'art de vivre, les grands espaces naturels ?? Non, c'est d'abord la qualité de l'accueil, la qualité de l'information et de l'animation qui le rendra plus fort.

- **Quelles sont les pistes pour un Pays de Fayence plus performant sur son animation à l'année ?**

- l'agro-tourisme, mais en fait cela reste une niche chez les agriculteurs (pénibilité, sociabilité)

- le centre de vol à voile

- le lac de Saint Cassien et ses 450 000 visiteurs par an. Pourtant, l'atelier s'accorde sur la faible qualité d'accueil sur le site. Les activités sont cumulées en silo mais rien n'est vraiment organisé (accueil Campings Cars / les 3000 cartes de pêche/ la possibilité d'ateliers de réparation pour les VTT / la simple information, guidage des randonneurs.). L'absence d'une gouvernance unifiée entre les différents partenaires, EDF et ERDF sur le lac est à l'origine de cette organisation insatisfaisante de l'accueil.

- **Quelles sont les faiblesses du tourisme du Canton ?**

Sont cités, successivement :

- la laideur de la RD 562

- la résidence secondaire. Cette assertion est pondérée par l'atelier, la résidence secondaire est le 1^{er} pourvoyeur d'emploi avec la filière BTP et elle dégage une dépense journalière de 43 euros par personne et par jour de présence pour l'économie locale.

- le manque d'organisation de l'animation, le fait que le Pays de Fayence se présente divisé sur Internet et qu'un Office de Tourisme Intercommunal ne permet pas de tout regrouper.

C/ Développer des filières économiques innovantes

L'absence de Maison de l'Emploi (seule une maison locale à Fayence) pour favoriser l'aide à l'emploi est perçue comme un manque crucial. Car pour l'atelier, une des premières filières innovantes pour l'emploi est la conception du réseau de connaissance et de confiance entre les travailleurs et les entrepreneurs du Pays de Fayence. Le bouche à oreille, la recommandation Internet, l'économie du réseau sont des clés fortes pour lutter contre le chômage.

Les autres filières évoquées sont la production d'énergie et l'économie verte de la transition énergétique, l'agriculture dans toutes ses composantes, les emplois du digital, et notamment la digitalisation des économies traditionnelles (commerce, services marchands, aides à la personne...).

ATELIER 2 : THÉMATIQUE : L'URBANISME COMMERCIAL DANS LE PAYS DE FAYENCE – LES MARGES DE PROGRÈS

LES 4 ENJEUX RETENUS LORS DE L'ATELIER

- Le développement des commerces de proximité et la production locale : un nécessaire recentrage sur ces modes de consommation ;
- Le développement des modes de transports (notamment transport en commun) et le déploiement des commerces : une interdépendance indispensable ;
- L'intégration paysagère au cœur des ambitions de développement des zones commerciales du plan de Fayence : respect des permis de construire, et des documents règlementaires en place ;
- La communication à la base du dynamisme commercial : recensement des commerces, des marchés et événements commerciaux.

Compte-rendu des échanges :

Un débat autour de trois axes :

- Le commerce répond-t-il aujourd'hui aux besoins du Pays de Fayence ?
- Valoriser et dynamiser les commerces et les services marchands dans les centres-anciens ;
- Intégrer l'urbanisme commercial dans le Pays de Fayence.

A/ Le commerce répond-t-il aujourd'hui aux besoins du Pays de Fayence ?

- **Le commerce – une distribution équitable et/ou suffisante dans le Pays de Fayence ?**

Le commerce semble être réparti équitablement sur l'ensemble du territoire, toutes les communes sont correctement pourvues. Mêmes si certaines sont moins fournies, il ne ressort aucun manque ou déséquilibre émanant des élus et/ ou des usagers.

Une certaine saturation est ressentie le long de la RD 562, cet amas de commerces amène des problèmes de circulation, une dilution des commerces en place, nuisant à la lisibilité commerciale.

Le réel manque provient de l'information. En effet si les commerces existent, sont complémentaires et répartis correctement dans le Pays Fayençois, les usagers n'en sont pas toujours avertis. Des annuaires présents sur les sites communaux ou des informations plus exhaustives seraient les bienvenus. Il est à noter que cette démarche est en cours et prise en charge par l'Union Économique.

- **Faut-il développer un marché forain intercommunal ?**

Quasiment chaque commune possède son propre marché, plus ou moins fréquenté. Si le marché de Fayence est fourni, attractif et dynamique, les autres communes sont confrontées à la problématique de l'attraction des forains et des clients.

Un marché intercommunal pourrait néanmoins être mis en place sans nuire aux marchés existants. Mensuel il serait, à la manière des foires un événement important et fédérateur.

- **L'appareil commercial de proximité – caractéristiques/ faiblesses/ opportunités ?**

Le commerce de proximité, s'il est apprécié par tous, n'est pas considéré comme viable par la majorité, la grande distribution, en concurrence directe avec les commerçants, gagnant progressivement.

L'habitat individuel dispersé et l'utilisation de la voiture sont perçus comme des facteurs aggravants. En effet les consommateurs utilisent leurs voitures et ne se contentent pas de faire quelques kilomètres, mais rallient les grandes surfaces proposant une offre plus large et des possibilités de stationnement importantes. Les commerces des centres-bourgs apparaissent pénalisés par les difficultés de stationnement, un coût plus important et une palette de produits moins étoffée.

Considérer ces commerces comme des lieux de consommation de masse n'est pas envisageable, en revanche, ils pourraient être positionnés comme des espaces de convivialité, proposant une offre différente (produits locaux, provenance fayençaise, artisanat, ...). Les commerces de proximité ne seraient plus simplement un lieu de consommation mais aussi un lieu d'échange.

- **L'urbanisme commercial – caractéristiques/ faiblesses/ opportunités ?**

Les zones commerciales, si elles sont utilisées régulièrement sont mal perçues. Leur concurrence jugée déloyale par rapport aux petits commerces, leur intégration paysagère et l'accumulation sur la RD 562 leur sont reprochées.

L'intégration dans le paysage originellement, et encore partiellement, naturel et agricole de la plaine du Pays de Fayence est problématique. Les contre-allées, espaces verts, paysagés et arborés initialement prévus ne sont pas présents. Contraindre les constructeurs à respecter leurs engagements présents dans les permis de construire, imposer des réglementations dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) telles sont les revendications et espoirs pour l'avenir.

La possibilité de production d'énergies durables, par la mise en place de panneaux solaires, est aussi avancée.

Ces espaces sont ressentis comme contradictoires avec les commerces de proximité et les terres agricoles aux dépends desquels ils croissent. Alors que ces éléments se devraient d'être valorisés.

L'intégration paysagère et le développement de nouvelles formes d'urbanisme commercial sont au centre des aspirations.

- **Le commerce digital (Internet) dans le Pays de Fayence - caractéristiques/ faiblesses/ opportunités**

Le commerce en ligne est considéré comme une évolution obligatoire. Cependant il ne doit pas être envisagé comme une finalité mais comme le moyen de promouvoir un commerce local : vente de produits locaux, aide à la vente par des commerces de proximité existants, ... Il peut ainsi être une opportunité de développement pour des commerces physiques existants.

B/ Valoriser et dynamiser les commerces et les services marchands dans les centres-anciens

- **La problématique de la facilité de stationnement dans les centres-villages**

Les centres-villages ne sont pas équipés pour le stationnement, et ne peuvent que difficilement le devenir. Si le stationnement manque, les transports en communs manquent aussi cruellement et sont mis en avant comme solution face à la problématique parking. Ce mode de transport semble être une des solutions contrant l'utilisation de la voiture individuelle, sa pollution qu'elle engendre et son stationnement.

- **La sauvegarde des linéaires commerciaux face à la pression des services tertiaires et/ou l'habitat**

La nécessité de conserver les commerces en rez-de-chaussée et de ne surtout pas les transformer en habitat est une évidence, en effet ils permettent de maintenir une vie dans les centres-bourgs. Pour autant leur conservation est compliquée au vu de leurs chiffres d'affaires en baisse, et de leur attractivité amoindrie.

La mise en avant des commerces par la mise en place de cartes avantages (à l'initiative de l'Union Économique) permettrait de les mettre en avant et de les rendre à nouveau attractifs.

- **L'agriculture locale et le commerce de détail – quel potentiel de développement ?**

Il existe une demande forte en produits locaux, mais les agriculteurs sont de moins en moins nombreux. La mise en place de circuits courts de vente de produits directement entre producteurs et consommateurs est une option.

Afin de pallier au manque d'agriculteurs, certaines communes achètent des terres agricoles et les mettent à disposition des jeunes exploitations rebutées par les prix du foncier.

C/ Intégrer l'urbanisme commercial dans le Pays de Fayence

- **Quelle intégration paysagère de l'urbanisme commercial dans le Plan de Fayence ?**

Les zones commerciales du Plan de Fayence, organisées autour de la RD 562 ne sont pas intégrées au paysage fayençois. Une amélioration pourrait être apportée par leur aménagement paysagé, par le respect des obligations définies dans les permis de construire ou dans les documents d'urbanisme. L'important semble être de ne pas faire de procès aux éléments hérités du passé, de les intégrer mais d'être vigilant à ne pas reproduire les erreurs pour le développement futur de ces espaces.

- **Grandes surfaces commerciales et tout-voiture : une interdépendance obligatoire ?**

L'interdépendance entre zones commerciales et voitures est forte et importante. Pour autant certains usagers semblent être prêts à utiliser les transports en communs voire les modes doux (notamment pour les habitants de la plaine) pour rejoindre les espaces de consommation de masse.

- **Zones commerciales/ bureaux/ habitat/ équipements : une cohabitation possible ?**

La cohabitation entre les fonctions résidentielles, commerciales et d'équipements paraît difficilement appréhendable. La peur des nuisances et du fait d'habiter « au milieu des hangars » reste dominante. La volonté première restant l'habitat individuel avec parking et jardin.

Cependant la nécessité de changer les modes d'habitat émerge progressivement et se fera en contrepartie de l'aménagement des zones.

ATELIER 3 : THÉMATIQUE : LES MOBILITÉS DANS LE PAYS DE FAYENCE – VERS UN TERRITOIRE DES ÉCO-MOBILITÉS ?

LES 4 ENJEUX RETENUS LORS DE L'ATELIER

- Réduire les déplacements : développer les circuits courts (dans le BTP, les services, les commerces...), le télétravail, la distance emploi / logement.
- Créer des parkings réguliers : pour le covoiturage, pour favoriser l'utilisation des transports en commun, pour limiter la voiture dans les villages.
- Créer une alternative à la RD562 et travailler la décongestion Ouest /Est.
- Améliorer la fréquence des transports publics (un réseau plus adapté aux besoins) en développant les co-mobilités (bus électriques...).

Compte-rendu des échanges :

Un débat autour de trois axes :

- Votre perception actuelle de la mobilité dans le Pays de Fayence
- Les conditions d'une offre de transports publics
- Les éco-mobilités – un support clé du cadre de vie

A/ Votre perception actuelle de la mobilité dans le Pays de Fayence

Les origines du besoin de déplacement (travail, achats, loisirs, réseau social) – Quels sont les postes en plus forte croissance ?

L'ensemble des participants s'accorde à dire que l'origine principale du besoin de déplacement est le travail. Une participante distingue deux horaires différents :

- Les déplacements domicile / travail le matin ET le soir en même temps que les trajets domiciles / écoles.
- les déplacements internes de la journée : loisirs et professionnels (artisans...). Un déplacement quotidien et étalé sur la journée. Ces deux typologies de déplacements sont en conflits selon un participant.

Les participants expliquent que les jeunes ont de gros besoins de déplacement : pour les loisirs, les familles, les amis. La situation des lycées impose également la mise en place d'un réseau de déplacement important : personnel ou public.

Un participant rapporte l'importance de l'aspect saisonnier qu'il faut analyser en tendanciel, notamment commune par commune.

Un participant attire l'attention sur l'accès aux gares (Les Arcs, Grasse...): chaque usager doit prendre sa voiture pour y accéder et les parkings ne sont pas toujours gratuits. Il ajoute par ailleurs que l'accès mer l'été est également saturé (accès et parkings). Il fait ressortir la « colonne vertébrale » de la RD562 qui concentre l'essentiel des déplacements.

La propension de retraités sur le canton pèse également sur la condition et les raisons des déplacements. Même si certains sont très occupés par le bénévolat, il s'agit de typologies de déplacements différents.

L'engorgement de la RD562 pousse les usagers à favoriser les rocade qui ne sont pas adaptées au flux. Le participant demande à ce qu'elles soient prises en compte. Il ajoute que les circuits courts ou les réseaux locaux de production ne sont pas développés et les flux internes professionnels sont trop importants. Autour de cette RD562 se concentre les commerces : il faut très probablement éclater et étaler ces commerces. Par ex le rond-point de l'Agora est sous-dimensionné et des travaux aurait déjà dû se mettre en place pour élargir ces voies.

Un participant évoque l'exemple des habitants de Bagnols-en-Forêt qui ont tendance à aller vers Fayence ou vers St Raphael / Puget notamment pour des raisons de commerces. L'arrivée d'une supérette à Bagnols-en-Forêt devrait supprimer de nombreux déplacements.

Un participant note que Sophia-Antipolis a été oublié sur le PowerPoint : les déplacements sont Ouest-Est ou il y a des « villages Thallès ». Ce déplacement repose sur un pont qui a été fragilisé. Si ce pont venait à ne plus fonctionner, le territoire de Fayence serait bloqué. Or élargir les routes ne répondrait pas forcément au problème mais favoriser le télétravail et créer des plateformes dédiées seraient plus pertinentes.

Les participants évoquent les 9 propositions de scénario réalisés par le Conseil Général. Les échanges correspondaient à la proposition N°2 mais l'ensemble des participants n'avaient pas connaissance du document. Il a donc été décidé de continuer les échanges.

Un participant évoque le problème de Carros pour qui une autoroute a été mise en place notamment pour accéder au supermarché mais il s'agit d'un cul-de-sac... tant que le bouclage complet entre le rond-point de la Barrière et le rondpoint de Draguignan ne sera pas fait, la zone sera toujours engorgé.

Les déplacements vers les territoires limitrophes au Pays de Fayence (Cannes-Grasse-Fréjus / St Raphael – Draguignan) – quelles solutions possibles pour utiliser une mobilité partagée ?

Le parking de co-voiturage est également trop petit. Un participant explique qu'il faut une grande capacité de parkings (gratuits) pour pouvoir développer le co-voiturage.

Un participant souhaite mettre en place un site Internet dédié au covoiturage. Il souhaite également mettre des petits bus qui tournent « en boucle » dans la Plaine et les villages pour que les personnes qui habitent dans les villages, où les commerces vont disparaître peu à peu, pourront sortir plus facilement. Pour développer ce système de navettes, électriques par exemples, un participant ajoute la nécessité des parkings plus réguliers.

Un participant note que si la majorité des personnes travaille effectivement à l'extérieur du canton, un autre insiste sur l'importance du développement du télétravail.

Un participant témoigne également sur l'importance de relier le canton à l'Ouest mais les autres participants (notamment les professionnels exerçant à Sophia Antipolis) préféreraient une meilleure connexion vers l'Est.

Selon un participant les équipements sont une vraie réponse aux déplacements (cf l'exemple de la superette).

Un participant évoque la possibilité d'utiliser les anciennes lignes SCNF (de pentes douces) pour y redévelopper un parcours.

L'offre publique de transport interne au Pays de Fayence – Une offre adaptée ?

Un participant témoigne que certains bus tournent à vide dans le Canton. Pour lui la solution n'est pas adaptée. Mais une participante explique qu'ils ne sont pas adaptés : trop grands, pas aux bons horaires et pas sur les bons trajets.

Les déplacements individuels « 0 carbone » - Les solutions, les itinéraires, les attentes.

La principale solution est de se déplacer le moins possible : il explique qu'il avait évoqué avec le Préfet du Var l'intérêt de la D101 mais qu'il avait répondu qu'il valait mieux développer l'emploi local plutôt que d'inciter les gens à utiliser la voiture. En 2008 c'est le projet Château Grime à St Paul-en-Forêt, le Sud de Tourrettes et de Fayence avec un Sophia-Auchan qui était ressorti, ajoutant à cela qu'il ne fallait surtout pas reproduire la même erreur qu'à Sophia Antipolis c'est-à-dire ne pas loger les actifs sur place. Dans le cas du Pays du Fayence il faut faire l'inverse : raisonner sur un aménagement au Château Grime qui attire de l'emploi et cumule le logement locatif et en accession avec des clauses de non revente avec trop de plus-value pour éviter la spéculation.

Un participant évoque également l'exemple de Terre-Blanche qui a fait travailler énormément de monde : une vraie création d'emploi en développant un projet sur le Canton. Mais d'autres participants expliquent qu'il ne s'agit pas d'un exemple favorable pour le Pays de Fayence notamment en termes d'image de développement.

Pouvoir se déplacer à pied n'est pas un luxe d'après un participant : il n'y a aucun passage accessible aux piétons. Il faudrait aménager, par exemple aux bords du lac, des cheminements piétons.

Les voies cyclables font également l'unanimité.

Un participant demande enfin que les voies puissent être mieux végétalisées : plus d'arbres. Si ce n'est pas possible de conserver les arbres il faut penser à les replanter.

Un participant dit qu'il faut aménager des zones piétonnes avec parkings périphériques aux villages pour amener les prochaines générations à changer de modes de déplacement.

B/ Les conditions d'une offre de transports publics :

- **Ligne régulière – les axes ou le pôle prioritaires à répartir**

Un participant explique qu'il faut désengorger le Canton par l'Ouest. Un camion immatriculé 13 sortira à la sortie 39. D'après un pointage réalisé, 60% vont à l'Est et 40% des trafics vont vers l'Ouest. Il propose de développer les viaducs notamment pour mieux traverser les villages et éviter les enclavements.

Un participant attire l'attention sur le fait que si on simplifie la liaison entre Fréjus et Fayence, les Fréjuciens vont venir habiter à Fayence pour travailler sur Fréjus... Un autre participant dit qu'il faut éviter cette absorption par Fréjus car c'est un des dangers du développement des voies.

Un participant évoque l'exemple de la zone des Bréguières et l'intérêt de développer de l'activité dans la Plaine pour arrêter d'en développer sur la côté qui est surchargée.

- **Le transport à la demande – les attentes et les publics à atteindre.**

Un participant rapporte que les bus actuels ne servent à rien : ils desservent mal. Par ex un bus qui mène à Mons ne propose aucun retour... Il faut également développer les parkings de départ. Tourrettes par exemple propose des parkings de covoiturage gratuits.

Un participant explique que les adolescents l'été sont délaissés des transports publics qui optent plutôt pour le scooter. L'idée de la navette régulière est alors à nouveau évoquée.

Les participants s'accordent à dire que l'ensemble des villages souffrent d'un vrai manque de transports publics. Lors d'événements culturels par exemple le transport à la demande est trop peu exploité.

Un participant souhaite que la Communauté de Communes ne refasse pas ce qui a été fait au niveau du mitage c'est-à-dire qu'il aurait été beaucoup plus facile de rattacher aux villages une ou deux zones commerciales que du commerce répartis. S'il y a un gros pôle culturel il doit concentrer l'offre pour être plus accessible. Un autre participant évoque la problématique de la fiscalité partagée d'un tel projet. La mutualisation permettra un plus grand nombre d'usagers et donc de garantir le remplissage des navettes.

Un autre participant propose le développement des solutions commerciales du type drive ou livraisons dépôts dans des points relais... pour diminuer les déplacements.

Un participant souhaite qu'on aménage mieux les villages pour les handicapés.

- **Le numérique des mobilités – une plateforme pour le Pays de Fayence ?**

Le numérique devrait éviter de très nombreux déplacements : la banque, la Mairie, service des Eaux...

Un autre participant dit qu'il s'agit d'un enjeu majeur pas suffisamment pris en compte par la Communauté de Communes, notamment pour obtenir le minimum. Le site Internet dédié au covoiturage serait nécessaire.

C/ Les éco-mobilités un support clé du cadre de vie

Il faut développer des liaisons douces, notamment les zones piétonnes entre les villages pour créer une alternative solide à la voiture.

Le développement des prises électriques pourrait encourager l'achat de voitures électriques. Un participant présente l'exemple chinois qui développe les prises électriques pour les voitures et vélos électriques. Mais l'investissement étant pour les générations à venir il paraît trop abstrait pour les politiques d'après le participant.