



SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES

RAPPORT D'OBJECTIFS V3

19 FEVRIER 2018

Une stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif des territoires

DOCUMENT PROVISOIRE

Version provisoire au 22 février 2018

Intégrant :

- *les objectifs du projet de Plan Régional de Prévention de Gestion des Déchets*
- *les objectifs du PRI-PRIT en cours d'élaboration*
- *les apports de la concertation du public et des contributions transmises par les PPA*
- *des évolutions liées à l'évaluation environnementale*

En attente :

- *de l'issue de la concertation sur la Stratégie des Gares et PEM*
- *du vote de la Commission Consultative de suivi du PRPGD*
- *des ateliers de mars 2018 pour territorialisation des objectifs et des règles*
- *du chapitre sur la gouvernance*



SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES

EDITO POLITIQUE.....	4
1. LE SRADDET, SCHEMA DES SCHEMAS	5
2. SYNTHESE DE L'ETAT DES LIEUX DE L'AMENAGEMENT DURABLE ET DE L'EGALITE DES TERRITOIRES	16
2.1. Le territoire transmis : un territoire aux atouts considérables, qui appelle à la responsabilité	16
2.1.1. Un territoire ouvert au monde et une histoire millénaire en héritage	17
2.1.2. Un patrimoine naturel exceptionnel, des ressources à préserver et valoriser.....	18
2.1.3. Des signes d'alerte	20
2.2. Le territoire vécu : des conditions de vie contrastées, la qualité de vie en question	23
2.2.1. Portrait global de la population en PACA	23
2.2.2. Un portrait en actions : le territoire du quotidien	25
2.2.3. Qualité de vie menacée, le moteur de l'attractivité résidentielle en panne ?.....	27
2.3. Le territoire organisé : un territoire polycentrique à structurer	30
2.3.1. Une organisation réelle du territoire marquée par 4 grands réseaux d'aires urbaines et leurs problématiques propres	30
2.3.2. Un écosystème économique à structurer dans le respect d'un aménagement durable et attractif du territoire	31
2.3.3. Le déploiement de l'action publique par des territoires de projet	33
3. LA STRATEGIE REGIONALE.....	35
3.1. Les enjeux transversaux	35
Enjeu transversal n°1 : Concilier attractivités économique et résidentielle du territoire	35
Enjeu transversal n°2 : Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité	35
Enjeu transversal n°3 : Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires	36
3.2. Les éléments de rupture fondant les grands principes de la vision politique régionale	36
Changer le modèle de développement territorial : pour une région attractive tant pour les entreprises que pour ses habitants	36
Rompre avec les logiques de consommation excessive des ressources naturelles : pour une région résiliente	37
Atténuer les logiques de concurrence territoriale : pour une région solidaire	38
3.3. Les trois lignes directrices.....	40
LD1 Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional	40



LD2 Maîtriser la consommation d'espace et renforcer les centralités et leur mise en réseau	44
LD3 Conjuguer égalité et diversité des territoires pour des territoires solidaires et accueillants	47
3.4. La lecture spatiale du territoire régional :	50
3.4.1. Conjuguer plusieurs échelles d'appréhension du territoire	50
3.4.2. Les réseaux d'aires urbaines, une clé pour appréhender le fonctionnement réel du territoire	50
3.4.3. Quatre espaces pour appréhender la diversité des territoires en région	53
3.5. Synthèse des enjeux clés du territoire	57
3.5.1. Rappel des enjeux transversaux	57
3.5.2. Enjeux thématiques	57
3.5.3. Enjeux territoriaux spécifiques	57
4. DES LIGNES DIRECTRICES AUX OBJECTIFS.....	61
4.1. Ligne directrice 1 - Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional	64
Axe 1 : Renforcer le rayonnement du territoire régional et déployer la stratégie régionale de développement économique	64
Axe 2 : Concilier attractivité et aménagement durable du territoire	90
Axe 3 : Conforter la transition environnementale et énergétique, vers une économie de la ressource	110
4.2. Ligne directrice 2 - Maîtriser la consommation d'espace, et renforcer les centralités et leur mise en réseau	129
Axe 1 : Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités	129
Axe 2 : Mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'armature territoriale	149
Axe 3 : Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques	160
4.3. Ligne directrice 3 : Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants	176
Axe 1 : Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires.....	176
Axe 2 : Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie	188
Axe 3 : Développer échanges et réciprocités entre territoires	197
5. GOUVERNANCE DU SRADDET ET MISE EN CAPACITE DES TERRITOIRES.....	203
5.1. Le rôle de la Région et ses engagements.....	203
5.1.1. Une fonction régulatrice	203
5.1.2. Une fonction d'animation territoriale	203
5.1.3. Une fonction d'ingénierie et d'observation permanente	203
5.2. Le dispositif d'accompagnement et la contractualisation	203
5.2.1. Les conventions territoriales.....	203
5.2.2. Le mandat régional pour le CPER	203
5.2.3. Une boîte à outils	203
5.3. Le dispositif de coordination, de pilotage et de suivi du SRADDET	203
5.3.1. Le comité partenarial de suivi	203
5.3.2. La Conférence territoriale de l'action publique et les Conventions Territoriales d'Exercices Concertées.....	203
5.4. Le dispositif d'évaluation	203
6. ANNEXES	204



EDITO POLITIQUE

Une stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif des territoires

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est une région aux multiples atouts, jouissant d'un patrimoine exceptionnel, qu'il soit naturel, architectural, culturel, économique, humain... Une région unique, portée par une partition de territoires très diversifiée, du littoral aux espaces majestueux du massif alpin, de grandes métropoles dynamiques aux espaces ruraux porteurs de qualité de vie.

Notre territoire régional est néanmoins confronté à de multiples défis pour rendre la région encore plus attractive, performante et améliorer le bien-être de l'ensemble des habitants, salariés, touristes, jeunes ou seniors.

La loi érige l'institution régionale comme le chef de file de l'aménagement du territoire. Pour les élus de la majorité, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires est l'opportunité de fonder une véritable stratégie pour un aménagement durable et attractif des territoires.

Le premier de nos objectifs est de préserver le caractère exceptionnel de notre région en lui donnant les conditions de se développer harmonieusement, en capitalisant sur ses nombreuses richesses pour les faire fructifier selon un nouveau modèle de développement. C'est là notre plus grande responsabilité politique aujourd'hui envers les générations futures. Nous nous devons d'accompagner l'évolution des modes trop consommateurs d'espace et d'énergie qui provoquent des dégradations de tous ordres avec de graves effets sur la santé publique, la qualité des paysages, la fragilisation de la biodiversité, et l'épuisement des ressources naturelles. Nous souhaitons faire partager notre ambition nouvelle pour le développement régional des territoires. Les élus de la Région et nos partenaires, au premier rang desquels les élus des autres collectivités locales portent l'ambition d'améliorer les conditions de développement économique et de croissance de l'emploi de manière pérenne.

La Région fait ainsi le pari d'aménagement raisonné, concerté et équilibré de ses territoires, condition sine qua non de son attractivité à long terme. Offrir des conditions de mobilité plus performantes, offrir des conditions de logement adaptées aux diverses attentes des catégories de population, préserver des espaces de qualité pour l'exploitation agricole, devenir très exigeants quant à la vulnérabilité aux risques, exploiter tout le potentiel positif des nouvelles technologies, fonctionner dans un système partenarial où la bonne intelligence collective prédomine, telles sont les ambitions fondatrices de la stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif des territoires.

Avec les élus de la majorité à la Région, nous œuvrons pour que Provence-Alpes-Côte d'Azur prospère, gagne des emplois et devienne un territoire de référence, attractif et où il fait bon vivre.



**Le SRADDET
schéma des
schémas**

Synthèse de
l'état des
lieux

Stratégie
régionale

Des lignes
directrices
aux objectifs

Gouvernance
et mise en
capacité

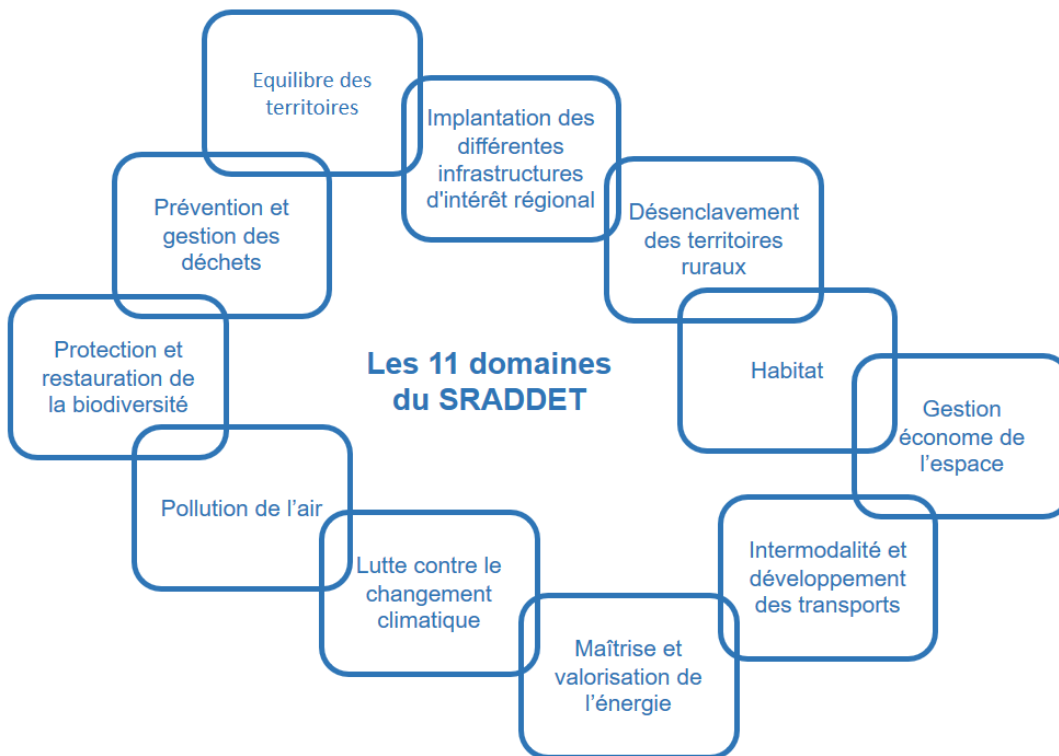
1. Le SRADDET, schéma des schémas

Une politique régionale pour un aménagement du territoire cohérent et visionnaire

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, le SRADDET, porte la stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif du territoire. C'est un schéma de planification et d'aménagement du territoire à moyen et long terme (2030-2050).

C'est la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République – 7 août 2015) qui fournit aux Régions cet outil pour renforcer leurs compétences et leurs rôles de filât.

Le SRADDET permet la mise en œuvre d'une politique régionale cohérente couvrant 11 domaines :



La mise en commun des problématiques ainsi que leur confrontation permettent de construire une vision plus globale et cohérente, plus transversale et plus explicite.



Le SRADDET
schéma des
schémas

Synthèse de
l'état des
lieux

Stratégie
régionale

Des lignes
directrices
aux objectifs

Gouvernance
et mise en
capacité

Un schéma intégrateur

Ainsi, le SRADDET constitue un véritable document au service de la cohérence des politiques régionales, et révèle leur interdépendance dans la conception d'un aménagement durable du territoire.

Il intègre ainsi des schémas sectoriels régionaux existants et en cours d'élaboration.

Le SRADDET, un schéma intégrateur

SRCE: Schéma Régional de
Cohérence écologique

SRCAE: Schéma Régional
Climat Air Energie

PRPGD: Plan Régional de
Prévention et de Gestion des
Déchets

PRIT: Planification Régionale
des Infrastructures de
Transport

PRI: Planification Régionale
de l'Intermodalité

La planification globale apportée par le SRADDET s'adapte également aux spécificités régionales. Tout domaine portant sur l'aménagement du territoire et pour lequel la Région exerce une compétence exclusive de planification peut être intégré au document. La Stratégie de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique (SCORAN) compose ainsi le « volet numérique » du SRADDET de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Un schéma prescriptif

Le niveau d'opposabilité du SRADDET le place au sommet de la hiérarchie des documents de planification territoriaux tout en étant soumis au respect, à la compatibilité et à la prise en compte des documents supérieurs.

Les niveaux d'opposabilité se définissent ainsi :

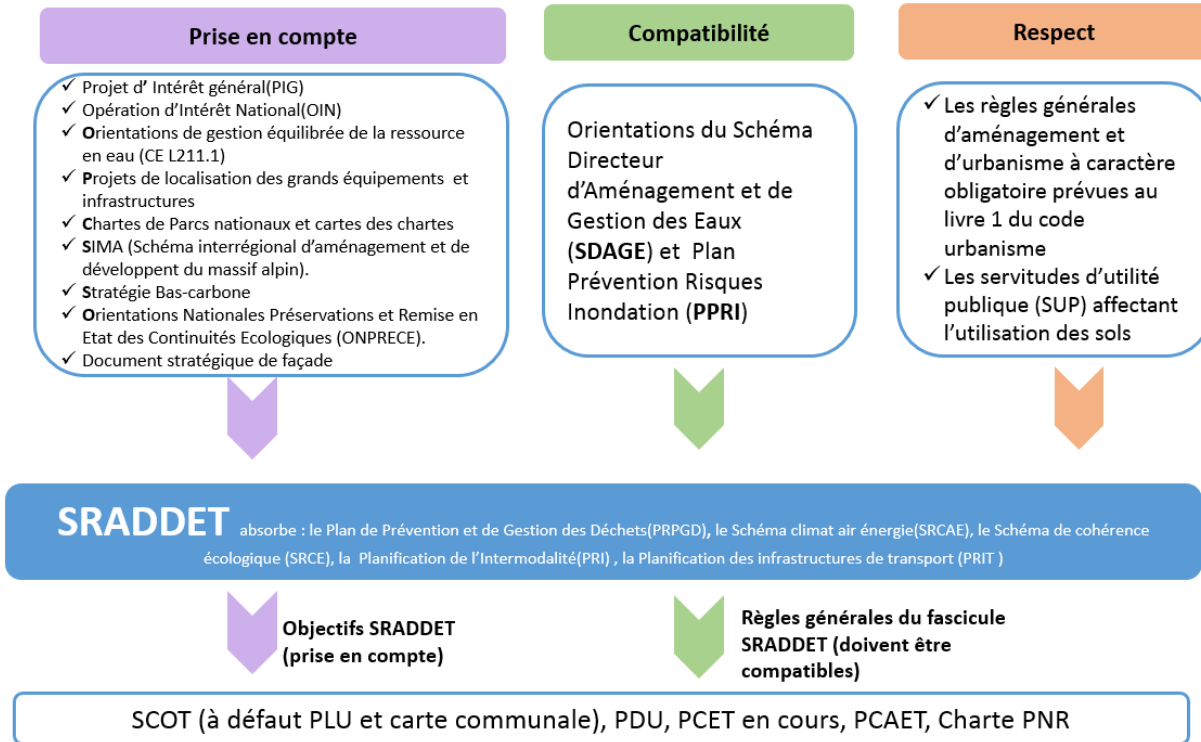
- la conformité, qui impose de respecter strictement la règle supérieure, en la retranscrivant à l'identique ;
- la compatibilité, qui implique de respecter l'esprit de la règle prévue par le document de rang supérieur ;
- la prise en compte, qui suppose de ne pas s'écarter des orientations fondamentales du document de rang supérieur.

La loi a adapté l'effet normatif des différentes parties du SRADDET. Les grands objectifs à moyen et long terme doivent être pris en compte dans les documents de rang inférieur, alors que le fascicule regroupant les règles générales impose un rapport de compatibilité aux normes inférieures.

Les règles générales doivent permettre l'atteinte des objectifs et orientations fixés pour chaque domaine. Une règle doit également pouvoir s'adapter aux spécificités territoriales et peut notamment avoir des applications variables, à la condition qu'elles respectent l'esprit porté par l'objectif afférent.



Niveaux d'opposabilité du SRADDET: hiérarchie entre les documents de planification concernés



La loi NOTRe stipule que les règles du SRADDET, ne peuvent « avoir pour conséquence directe la création ou l'aggravation d'une charge d'investissement ou d'une charge de fonctionnement récurrente » pour les collectivités.

Ainsi, pour que le SRADDET soit un document vivant, accepté et appropriable par tous, les règles font l'objet d'une négociation avec les collectivités compétentes en matière de planification territoriale.

Un schéma concerté

Afin de jouer pleinement son rôle de mise en cohérence des stratégies d'aménagement, le SRADDET doit s'articuler avec les documents de planification régionaux et infrarégionaux.

Cela implique de mobiliser les acteurs locaux lors de la définition, l'élaboration et la mise en œuvre du schéma. Dans cet objectif, la Région a réuni l'ensemble des Personnes Publiques Associées (PPA) identifiées par les textes de loi (à l'exception de la population) au sein d'un Comité Partenarial. Mais dans une volonté de co-construction du schéma, elle a aussi fait le choix d'ouvrir la concertation à d'autres partenaires du territoire. Ainsi, certains partenaires sont associés ou consultés de manière volontaire sur l'élaboration des objectifs ou règles du schéma.



Le SRADDET
schéma des
schémas

Synthèse de
l'état des
lieux

Stratégie
régionale

Des lignes
directrices
aux objectifs

Gouvernance
et mise en
capacité

Les objectifs

208 partenaires dont 154 associés de manière volontaire

Association OBLIGATOIRE

- 1 Représentant de l'Etat
- 6 Départements sur les thématiques voirie et numérique
- 3 Métropoles et 4 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) porteurs de Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)
- 10 syndicats mixtes porteurs de Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)
- 14 EPCI porteurs de SCOT
- La population
- 14 Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) compétentes dans l'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU)
- Commission consultative d'élaboration et de suivi du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)
- Comité régional trame verte et bleue (CRTVB) en charge de la biodiversité
- Comité de massifs des Alpes

Association VOLONTAIRE

- Comité Economique Social Environnemental Régional (CESER)
- 3 chambres consulaires

Consultation VOLONTAIRE

- 6 Départements sur toutes les thématiques
- Régions limitrophes
- 8 Parcs Naturels Régionaux
- 4 Parcs Naturels Nationaux
- Etablissement Public Foncier
- 2 Opérations d'Intérêt National: Euro méditerranée et Plaine -du Var
- Grand Port Maritime de Marseille
- Associations environnementales agréées
- Agence régionale de la biodiversité
- Conservatoires du littoral et des espaces naturels
- Syndicats professionnels
- Voies navigables de France
- Conseils de développement des territoires
- Conseil scientifique

Les règles

Association OBLIGATOIRE

- 3 Métropoles et 3 EPCI porteurs de PLUi
- 10 syndicats mixtes porteurs de SCOT
- 14 EPCI porteurs de SCOT

Association VOLONTAIRE aux ateliers de construction des règles

- 1 représentant de l'Etat
- 6 Départements
- 8 Parcs Naturels Régionaux

Dans cette démarche de concertation, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a également donné la parole à la population sur le projet de schéma.¹

La méthode d'élaboration

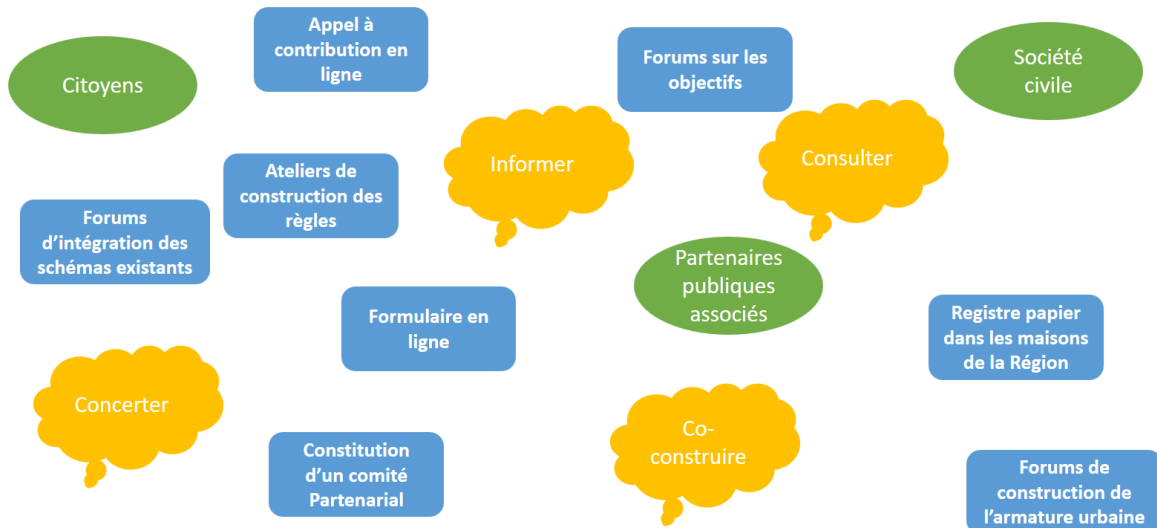
Le SRADDET est composé :

- D'un rapport qui présente l'ensemble des objectifs du schéma définis à partir de la stratégie régionale ;
- D'un fascicule de règles générales qui contribueront à l'atteinte des objectifs du rapport ;
- D'annexes notamment le rapport sur les incidences environnementales, l'état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets, le diagnostic et la présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale, plan d'action stratégique et atlas cartographique du SRCE ;

¹ En application de l'intitulé 6°bis de l'article L4251-5 du Code Général des Collectivités Territoriales et de la Délibération du Conseil Régional n°17-210 du 17 Mars 2017 et du décret du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes



Ces documents ont été construits en différentes étapes et en associant pour certains les partenaires régionaux de diverses manières.



Le 3 novembre 2016, l'assemblée régionale a **délibéré pour lancer la démarche d'élaboration du projet de SRADDET**. Ont été actés les domaines traités par le SRADDET, les modalités d'association des acteurs et la liste des personnes morales associées, le calendrier et les délais pour les propositions de règles. A cette étape, la liste des personnes morales associées était restreinte.

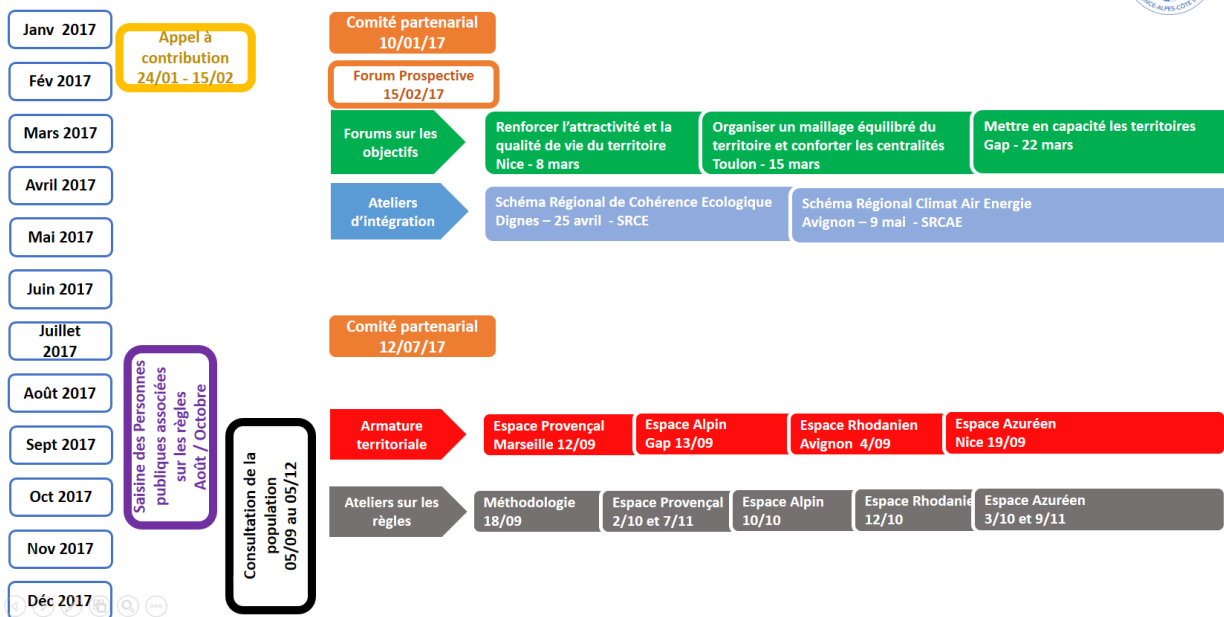
Le 16 décembre 2016, un débat sur les objectifs du SRADDET en Assemblée régionale a permis de faire **voter les trois grandes lignes directrices du projet de Schéma** :

- 1- Renforcer l'attractivité et la qualité de vie du territoire
- 2- Organiser un maillage régional équilibré et conforter les centralités
- 3- Mettre en capacité les territoires en conjuguant diversité et égalité



L'année 2017 a été celle de la concertation et de la co-construction avec les partenaires régionaux et la population.

L'élaboration du projet en 2017: participation des partenaires



Le 10 janvier 2017, le 1^{er} comité partenarial s'est tenu réunissant 130 participants (représentant 58 structures). A cette occasion, les objectifs de la Région ont été exposés, ainsi que la méthodologie mise en place pour construire le projet de schéma et les étapes à venir.

Un questionnaire a été mis en ligne du 24 janvier au 15 février. Cet appel à contributions invitait les collectivités territoriales, partenaires institutionnels, associations, opérateurs privées à s'exprimer sur les principales orientations du projet et proposer leurs idées.

900 questionnaires ont été envoyés et 347 réponses reçues. Les représentants de collectivités territoriales ont été légèrement plus représentés (52%) mais les autres acteurs de la société comptent pour près de 48% des sondés.

La contribution dégagée par les répondants a permis d'alimenter les ateliers de travail des forums de co-construction des objectifs organisés par la suite.

Un forum prospective a été organisé le 15 février 2017 et accueilli 180 participants (représentants 82 structures). Il a été l'occasion d'échanges nourris entre universitaires, élus régionaux et partenaires sur :

- Les enjeux de gouvernance pour la Région induits par le SRADDET,
- Les tendances prospectives à 15 ans sur les thèmes du numérique, de la mobilité et du changement climatique.



Le SRADDET
schéma des
schémas

Synthèse de
l'état des
lieux

Stratégie
régionale

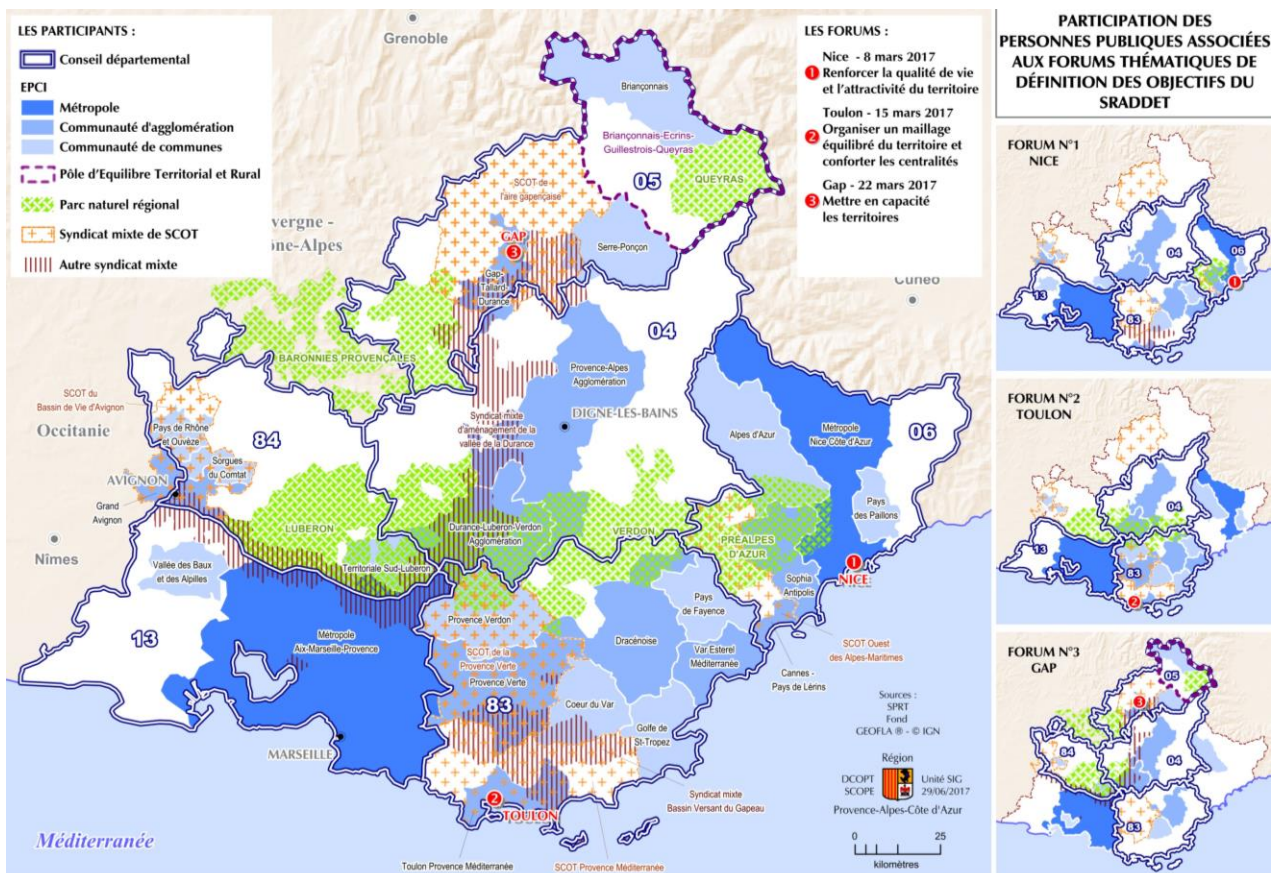
Des lignes
directrices
aux objectifs

Gouvernance
et mise en
capacité

Le 17 mars 2017 l'assemblée régionale a voté l'élargissement de la gouvernance et l'introduction de la concertation avec la population.

Construction des objectifs

Durant le mois de mars 2017, 3 forums de constructions des objectifs se sont tenus en différents lieux du territoire (Nice, Toulon et Gap). Ils ont permis de présenter et de débattre avec les partenaires sur des propositions d'objectifs pour chacune des 3 grandes lignes directrices du projet de schéma. Ces propositions d'objectifs découlaient de l'appel à contribution lancé en janvier. Les forums ont été organisés sous forme participative pour permettre le maximum d'échanges et de co-production. Ces ateliers ont été un succès: 350 participants se sont mobilisés et ont permis de dégager environ 400 objectifs.



Deux ateliers se sont tenus sur les enjeux environnementaux. Ils ont permis de proposer et débattre collectivement des éléments et dispositions contenus dans le Schéma de Cohérence écologique (SRCE) et le schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) appelés à être introduits dans le SRADDET. Des modalités d'intégration des schémas dans le SRADDET ont aussi été proposées.

L'atelier sur l'intégration du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) dans le SRADDET s'est tenu le 25 avril 2017 à Digne-les-Bains. 64 partenaires étaient présents représentant 33 structures.

L'atelier sur l'intégration du schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) dans le SRADDET s'est tenu le 9 mai 2017 à Digne-les-Bains. 74 partenaires étaient présents représentant 39 structures.



Le 12 juillet 2017, le **2nd comité partenarial** s'est tenu réunissant 179 participants (représentant 106 structures). A cette occasion, la stratégie régionale, ainsi que les grandes lignes directrices du SRADDET ont été exposées par les élus régionaux et ensuite largement débattus avec la salle. Les étapes prochaines d'élaboration ont été présentées.

Construction du projet spatial

En septembre 2017, quatre ateliers ont mis en discussion une proposition **d'armature urbaine** pour chacun des 4 espaces territoriaux identifiés : espace azuréen, espace alpin, espace rhodanien et espace provençal. L'organisation des villes et villages jouant un rôle structurant dans l'aménagement du territoire régional a été débattu.

Les membres du comité partenarial ont tous été invités à participer aux ateliers organisés sur chacun des 4 espaces territoriaux.

Construction des règles

En août 2017, en respect de la procédure légale, **la Région a saisi par courrier l'ensemble des Personnes Publiques Associées** compétentes pour l'élaboration d'un SCOT ou d'un PDU (partenaires associés obligatoirement à la formulation des règles). Le délai pour faire **des propositions de règles** était de 3 mois

De septembre à novembre 2017, en parallèle de la saisine officielle, la Région a organisé des **ateliers de co-élaboration des règles**. Les partenaires associés obligatoirement à la formulation des règles, ainsi que les Départements, les Parcs Naturels Régionaux et les représentants de l'Etat (partenaires associés de manière volontaire) ont été invités à participer aux ateliers.

Le 1^{er} atelier à destination de l'ensemble des partenaires présentait le cadre juridique et une méthodologie d'élaboration des règles.

Les 12 ateliers suivants destinés à ouvrir le débat sur les règles du SRADDET étaient dédiés aux thèmes de la transition énergétique, de la biodiversité, de l'habitat, de la gestion économe de l'espace et de la cohérence urbanisme-transport. Ils ont permis d'explorer les sujets susceptibles de faire l'objet de règles, et d'appréhender la plus-value attendue des règles par les territoires. Ils ont été organisés auprès des quatre « espaces » identifiés par la Région, afin de favoriser le dialogue et la prise en compte des problématiques de chaque territoire.

C'est dans le cadre des démarches d'élaboration des PRI-PRIT et PRPGD, qu'ont été mis en débat les sujets susceptibles de donner lieu à des règles, dans les domaines de la prévention et la gestion des déchets d'une part, de l'intermodalité et des infrastructures de transport d'autre part.

Concertation de la population

Du 5 septembre au 5 décembre 2017, une **concertation avec la population** a été organisée. La Région a fait le choix d'un temps de consultation important pour permettre une large participation de la population.

Un dossier regroupant différentes pièces du projet de schéma a été mis en consultation en version numérique sur le site internet de la Région et en version papier à l'hôtel de Région et dans les cinq maisons de la Région (Alpes de Haute-Provence, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Var et Vaucluse). Les observations ont été recueillies soit par le biais d'un formulaire informatique, soit sur des registres papiers.



2018, la suite de la procédure : après l'arrêt du projet de SRADDET, se tiendront les consultations des PPA, de l'autorité environnementale et l'enquête publique. Ce recueil d'avis permettra à la Région d'amender le SRADDET et de procéder à son adoption. Il sera ensuite soumis au préfet pour approbation.



Le SRADDET
schéma des
schémas

Synthèse de
l'état des
lieux

Stratégie
régionale

Des lignes
directrices
aux objectifs

Gouvernance
et mise en
capacité

L'égalité des territoires : l'approche régionale

Dans le cadre des travaux d'élaboration du SRADDET, la Région a souhaité dédier une réflexion particulière à la notion « d'égalité des territoires », notion introduite par la Loi NOTRe, sous la forme d'une recherche-action exploratoire avec l'appui d'universitaires et chercheurs.

Si la loi érige le principe d'égalité des territoires pour lutter contre les phénomènes d'isolement, d'enclavement des territoires et des disparités socio-spatiales qui tendent à s'accroître sur l'ensemble du territoire national, les acceptions que recouvrent cette notion sont nombreuses et impliquent autant de formes différentes dans la mise en œuvre opérationnelle du SRADDET. L'exercice est rendu encore plus difficile quand cette égalité doit savoir être exprimée au travers des 11 domaines obligatoires du SRADDET.

Il était important pour l'institution régionale de se faire une philosophie pour construire sa stratégie d'aménagement, les objectifs associés pour offrir à la fois un cadre unifié aux développements des territoires tout en tenant compte de leurs diversités, de leurs atouts et potentiels. Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'égalité des territoires résonne comme un enjeu particulièrement fondamental : région de contrastes, entre un littoral fortement métropolisé et un espace alpin plus détendu, des territoires bien maillés en transport et d'autres plus enclavés ; région des diversités qu'elles soient paysagères, architecturales, naturelles, culturelles, économiques... ; région également où persistent de fortes inégalités socio-économiques au sein de la population.

Les notions d'égalité et de diversité des territoires convoquent une pluralité de termes associés qui renvoient à des dynamiques, des processus, des valeurs, des normes et des instruments, Elles concernent des principes pour penser, concevoir et déployer l'action publique en région. Les conceptions de l'égalité pour l'action publique se déclinent selon quatre façons complémentaires : l'égalité des droits, l'égalité des places, l'égalité des chances, et l'égalité des capacités des territoires à convertir leurs ressources de développement. Chacun de ces principes ou de ces perspectives répondent à une ou plusieurs finalités et une ou des modalités (instruments) d'action.



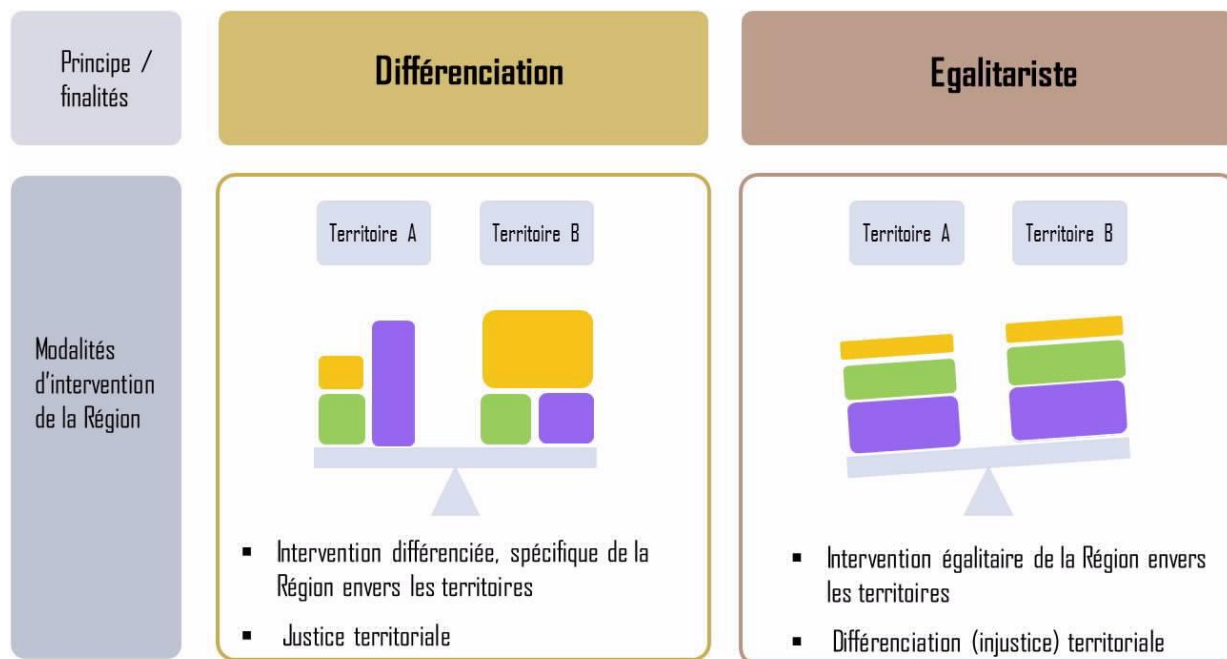
L'égalité, si elle est une valeur consubstantielle du SRADDET, reste protéiforme selon les objectifs définis et selon la situation de départ du ou des territoires de la région, mais elle s'inscrit bien dans les enjeux de la stratégie régionale : enjeu d'excellence, enjeu de résilience, enjeu de qualité... tout en préservant et valorisant ce qui fait la richesse régionale, à savoir sa diversité de territoire, de paysages de patrimoine, de culture...

Aussi, l'égalité des territoires ne constitue pas un objectif en soi mais recouvre des valeurs irriguant l'ensemble de la stratégie et déclinées selon deux logiques adaptées aux objectifs.



D'une part, **la logique de différenciation** qui vise le développement des spécificités du territoire, en fonction de ses ressources locales. Dans ce cas de figure, les interventions se font de façon différenciée selon les territoires et spécifique en soutenant des domaines différents selon les territoires. Ce traitement spécifique ou différencié contribue à l'échelle régionale à un équilibre et une équité entre territoires, et donc à une « justice territoriale ».

D'autre part, **la logique de l'égalitarisme**, qui renvoie à une intervention égale envers les territoires sur des axes, des domaines donnés et communs sur chaque territoire. Dans ce cas de figure, les territoires sont traités de façon similaire et le déploiement des ressources se fait de façon égalitaire. Contrairement à la logique précédente, cette approche conduit à un renforcement des différences entre territoires dans la mesure où chacun ne dispose pas initialement des mêmes ressources, des mêmes acquis, des mêmes potentiels.



Le principe d'égalité va aussi se décliner différemment en terme de mise en œuvre, en actionnant des instruments et des leviers diversifiés selon les objectifs et les situations territoriales sur lesquelles ils prendront place.

La troisième ligne directrice du SRADDET traduit plus particulièrement cet aspect en mettant l'accent sur la « mise en capacité » des territoires, c'est-à-dire en précisant les moyens et les leviers à activer pour faire vivre leurs diversités tout en ayant une finalité commune régionale, le bien-être territorial pour tous les habitants. Ses différentes approches de l'égalité se traduisent également dans le parti pris spatial du SRADDET par la définition d'une armature territoriale organisée en 4 espaces territoriaux présentés dans le détail dans le cadre de la stratégie. Ces espaces s'inscrivent dans des dynamiques distinctes et de fait appellent des approches spécifiques en matière d'aménagement dont la cohérence d'ensemble est assurée par la Région.



2. Synthèse de l'état des lieux de l'aménagement durable et de l'égalité des territoires

La synthèse de l'état des lieux est élaborée en application de l'Article R.4251-2 du Décret du 3 août 2016 relatif à l'élaboration du SRADDET. Celui indique que « *Le rapport du schéma fait la synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires dans la région* », synthèse préalable à « l'identification des enjeux dans les domaines de compétence du schéma, l'exposé de la stratégie régionale et des objectifs qui en découlent ».

Cette synthèse s'appuie sur :

- Des diagnostics sectoriels complets réalisés lors de la production des schémas intégrés existants : Diagnostic du SRCE (Annexe n°X), Diagnostic du SRCAE- (Annexe n°X)
- Des états des lieux réalisés pour la production des schémas intégrés au SRADDET, mais non préexistants : état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets – Annexe n°X), diagnostic du PRI-PRIT (Annexe n°X)
- De nombreuses études produites dans le cadre des partenariats entre la Région-INSEE, Région-Agences d'Urbanisme, et Région-Universités.

La Région fait le choix, à travers cette synthèse, de ne pas faire la somme des diagnostics existants, mais de proposer une lecture dynamique des évolutions constatées sur le territoire régional, à travers 3 angles d'approche : le territoire transmis, qui interroge le territoire inscrit dans un temps long, et dans une problématique de transmission d'un patrimoine naturel, historique et culturel aux générations futures, le territoire vécu, orienté vers la population régionale, ses conditions de vie, et les conditions du « bien vivre » en Région, et enfin le territoire organisé, à travers les caractéristiques de l'organisation spatiale, les dynamiques de flux, et la question centrale de la mobilité et des infrastructures de transports.

Cette synthèse se compose donc de trois parties :

- Le territoire transmis : un territoire aux atouts considérables, qui appelle à la responsabilité
- Le territoire vécu : des conditions de vie contrastées, la qualité de vie en question
- Le territoire organisé un territoire polycentrique à structurer

2.1. Le territoire transmis : un territoire aux atouts considérables, qui appelle à la responsabilité

Le territoire transmis, c'est le territoire d'aujourd'hui tel qu'il nous a été transmis, et tel que demain nous le transmettrons. C'est un regard porté sur le territoire et ses évolutions dans un temps long, qui interpelle également les évolutions et les impacts générés sur le temps court.

« Nous n'héritons pas de la terre de nos ancêtres, nous l'empruntons à nos enfants ».

Le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur apparaît ainsi comme un territoire ouvert au monde, du fait d'une position géostratégique de longue portée, nourri d'une histoire millénaire et composite dont témoigne son patrimoine historique et culturel remarquable. Entre mer et montagne, le territoire régional est aussi une mosaïque paysagère qui recèle des milieux naturels d'une grande richesse et diversité.

Parfois sources de contraintes, ces ressources paysagères, naturelles et patrimoniales contribuent à la qualité du cadre de vie des habitants, et sont vecteurs d'attractivité touristique ou résidentielle ; elles recèlent également des potentialités énergétiques et économiques. Leviers du développement régional, elles constituent des atouts qui appellent à la responsabilité afin de les préserver, les valoriser, et les transmettre aux générations futures.



Les signes d'alerte se multiplient cependant, et interpellent quant aux effets du mode de développement extensif privilégié au cours des dernières décennies. Des tensions se font jour entre la recherche d'attractivité et les pressions que celle-ci est susceptible de générer sur les ressources du territoire.

2.1.1. Un territoire ouvert au monde et une histoire millénaire en héritage

Une position géostratégique de longue portée

La particularité du territoire régional tient à sa situation entre plusieurs types d'espaces, massif alpin, littoral azuréen, espace provençal et couloir rhodanien, qui donnent lieu à des contraintes géomorphologiques, mais aussi à des situations d'ouverture et d'interface stratégique.

Pont entre l'Europe et la Méditerranée, la région s'inscrit dans une histoire et une géographie de longue portée où les hommes ont construit une tradition d'échanges sur l'arc méditerranéen, entre les routes du nord et du sud. Cette tradition commerciale a bien souvent permis de construire des richesses économiques importantes, de structurer des réseaux, et d'asseoir les villes dans leurs fonctions économiques.

L'ouverture sur la Méditerranée, l'axe rhodanien et le bassin européen, ainsi que les échanges de l'axe alpin ont permis le déploiement de portes métropolitaines importantes supportées par un réseau d'infrastructures dense et diversifié. La situation de carrefour emprunte donc tout autant à la géographie qu'à l'histoire et à l'action des hommes qui ont façonné ces portes d'entrée sur la Méditerranée et avec le bassin européen par l'intensité de leurs échanges, les coopérations et relations qu'elles dessinent sur l'arc méditerranéen, alpin et rhodanien.

Cet héritage exceptionnel en dit long sur la relation originale entre les hommes et leur territoire, entre culture et nature en Provence-Alpes-Côte d'Azur où les sociétés ont su tirer parti de la géographie.

Une population qui se concentre historiquement sur le littoral et la Vallée du Rhône

C'est au cours du XX^{ème} siècle que le territoire a connu une croissance spectaculaire de sa population. Alors que la population nationale double entre 1876 et 2009, elle triple sur le territoire régional. Cette croissance se concentre autour du littoral et de la Vallée du Rhône annonçant dès le milieu du XIX^{ème} siècle le déséquilibre urbain croissant. Victimes de l'exode rural, les arrière-pays méditerranéens se vident et les migrations se multiplient, de l'intérieur vers le littoral et de la montagne vers la plaine. Les territoires alpins connaissent dans cette période une forte diminution de leur population, qui prendra fin dans les années 1950.

Gagnant en population les grandes villes de la région se densifient, mais croissent également par la périurbanisation qui s'accélère dans les années 70 donnant lieu à une concentration forte de la population sur une large bande du littoral méditerranéen et de la vallée du Rhône. D'autres dynamiques tempèrent modestement cette tendance à l'hyperurbanisation, notamment la reprise de la croissance démographique dans les territoires alpins, qui leur permettra de retrouver à la fin du XX^{ème} siècle, leur niveau de population de 1876, et un phénomène de repeuplement des zones rurales, aussi appelé « rurbanisation ».

Aujourd'hui, sur un territoire largement contraint par le relief, les risques, et les espaces protégés, 3 habitants sur 4 se concentrent sur 10% du territoire. En 2014, le territoire régional présente une densité de population de 158 habitants par km², supérieure à la moyenne nationale française (104 habitants par km²).

Des villes et métropoles ouvertes sur le monde

La longue tradition d'échanges du territoire régional a fondé l'émergence de villes ouvertes sur le monde, dont les leviers de développement sont historiquement différenciés : fonction portuaire et commerciale de la cité phocéenne tournée vers la mer, développement d'Aix en Provence comme capitale de la



Provence, fonction militaire et navale de Toulon, prédominance de l'agriculture autour d'Avignon, spécificité d'une ville frontière comme Nice, où « s'invente » le tourisme au XIX^{ème} siècle.

Exerçant un rayonnement régional, parfois même national et international, et gagnant continuellement de la population au cours de la seconde partie du XX^{ème} siècle, ces villes diversifient leurs fonctions, tout en cherchant à conforter leurs spécificités et leurs positionnements respectifs au sein d'une concurrence territoriale parfois prégnante. Marseille et Nice sont aujourd'hui les deux principales métropoles régionales, concentrant près de la moitié de la population régionale, suivies ensuite par Toulon et Avignon, voire Gap qui s'inscrivent dans des systèmes métropolitains secondaires.

Un patrimoine historique et culturel qui témoigne d'une histoire millénaire et composite

En 2015 la région Provence-Alpes-Côte d'Azur abritait 2290 monuments historiques classés et inscrits². La région possède un patrimoine culturel d'une variété remarquable dont les grands particularismes sont dus à une combinaison de facteurs géographiques et historiques : une topographie particulière combinant plusieurs types de littoraux, de massifs montagneux et d'espaces valléens, le rôle de la frontière italienne et maritime, la présence forte et précoce de l'occupation romaine, l'influence durable de l'Italie dans les modes d'expression artistique, l'invention du tourisme sur la Côte d'Azur au XIX^e siècle et ses conséquences sur les paysages. Qu'il soit antique, industriel, militaire, religieux, balnéaire ou pastoral, ce patrimoine façonne l'identité régionale.

La conservation, la valorisation et la transmission aux générations futures de ce patrimoine matériel, mais également immatériel, figurent parmi les grands enjeux qui s'imposent à la Région Provence - Alpes-Côte d'Azur.

2.1.2. Un patrimoine naturel exceptionnel, des ressources à préserver et valoriser

Un territoire entre mer et montagne, Rhône et Durance

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur bénéficie d'une richesse paysagère remarquable qui reflète sa diversité. Région côtière, avec près de 900 Km de littoral bordant la Méditerranée d'ouest en est, Provence-Alpes-Côte d'Azur, offre à la fois des rivages bas (la Camargue et la Crau) et de hautes falaises caractéristiques, les calanques. Elle est également constituée d'une succession de barres montagneuses orientées Est - Ouest. Du littoral méditerranéen à la barre des Écrins (qui culmine à 4 102 m), les massifs s'enchaînent : Maures, Estérel, Calanques, Sainte-Baume, Sainte-Victoire, Alpilles, Luberon, montagne de Lure, mont Ventoux... Tandis qu'à l'est, les pré-Alpes calcaires, abruptes et inhospitalières, s'achèvent sur la dorsale du Mercantour qui descend jusqu'à la mer. Ces massifs représentent plus de la moitié de la superficie régionale, soit près de 65% du territoire. Entre ces deux grands ensembles se situe la Provence intérieure, formée de collines et de coteaux.

Une mosaïque paysagère et des richesses écologiques fragiles

La rencontre entre les deux régions biogéographiques alpines et méditerranéennes engendre une mosaïque de paysages peu commune en France. Celle-ci abrite des milieux terrestres et aquatiques d'une richesse biologique exceptionnelle, faisant du territoire de Provence-Alpes Côte d'Azur un « Hot spot » de la biodiversité. Très riche, il abrite plus de la moitié des espèces de poissons d'eau douce, d'amphibiens, d'oiseaux et d'insectes, et environ trois quarts des espèces de mammifères, reptiles et plantes vasculaires vivant en France continentale. S'y rencontrent également près de deux tiers des espèces végétales françaises. L'interface maritime participe aussi à cette biodiversité exceptionnelle, en abritant 10 % des espèces répertoriées mondialement.

La préservation de cette richesse naturelle exceptionnelle est un enjeu essentiel pour un territoire qui connaît d'importantes mutations induites par les activités humaines. Provence-Alpes-Côte d'Azur est une

² Source : INSEE étude parue en juillet 2017. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2889956>



région particulièrement concernée par les politiques de protection des espaces et des espèces naturelles³. Près de 6 % du territoire est soumis à une protection réglementaire (1 % en moyenne au niveau national). Aujourd'hui 54% du territoire régional est inventorié en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique et 30 % de la superficie régionale est occupée par des sites Natura 2000. La présence de quatre des dix parcs nationaux, de douze réserves naturelles nationales, ainsi que de huit parcs naturels régionaux (un en projet) et six réserves régionales témoigne de l'importance des mesures de protection, et du volontarisme régional en matière de valorisation.

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'enjeu est bien de conforter une expertise et un savoir-faire pragmatique en matière de planification et d'aménagement, et de diffuser un modèle innovant de prise en compte de la biodiversité dans les projets. Ces savoir-faire acquis sont aujourd'hui de véritables richesses qu'il convient de valoriser et dont les figures de proue pourraient être les Parcs Nationaux et Régionaux dans leur fonction de « têtes chercheuses », confirmée et renforcée dans la recherche d'une cohabitation apaisée homme-nature et dans l'utilisation raisonnée et innovantes des ressources renouvelables, au travers notamment de l'écotourisme.

Des ressources à valoriser

L'eau, une ressource importante mais menacée...

La ressource en eau (de surface et souterraine) régionale est importante en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le territoire possède 46 000 km de cours d'eau et bénéficie d'une ressource en eau abondante, disponible et de bonne qualité. La Région possède des infrastructures et un patrimoine hydraulique exceptionnels : 5 000 km de canalisations, alimentation de 6 000 exploitants agricoles (80 000 ha), 1700 entreprises, 165 communes et 37 000 particuliers. Cependant, ces ressources importantes et ces aménagements performants sont inégalement répartis sur le territoire. Les besoins augmentent avec l'extension de l'urbanisation, les modes de vie et de consommation qui évoluent, notamment ceux des populations urbaines, qui s'installent en milieu rural, et la pression de la fréquentation touristique en haute saison. Ajoutée aux effets induits par le changement climatique, cette situation appelle à la plus grande des vigilances en termes de gestion de la ressource.

Les énergies renouvelables, un potentiel important et diversifié

La région est l'une des plus consommatrices d'énergie en France. La dépendance énergétique de la région se traduit par un déficit de la balance commerciale énergétique de plus de 13 milliards d'euros. Malgré cette forte dépendance, la région présente des atouts du fait d'une structure de production énergétique intégralement renouvelable. En effet, par sa situation géographique et climatique, le territoire dispose des ressources nécessaires, et d'un potentiel fort pour poursuivre ce développement au bénéfice des territoires, de l'économie régionale, et des emplois.

Cette production émane de différentes sources dont le secteur hydro-électrique constitue le principal gisement. Le territoire régional est au 3ème rang de la production d'énergie hydro-électrique au niveau national, avec des équipements sur la Durance, le Verdon, et le Rhône. Le changement climatique pourrait cependant changer la donne, du fait de la raréfaction de la ressource en eau et la réduction des apports en amont des ouvrages, susceptible d'entraîner une diminution de la production d'énergie.

En 2016, la région était également la troisième région solaire en France avec 945 MW raccordés au réseau. Selon le Profil Environnemental Régional, le potentiel de production à l'horizon 2030 est estimé à près de 10 000 Gwh, soit 30 fois l'existant.

Pour convertir le potentiel régional, l'enjeu de développement de ces deux filières demeure fort, mais doit s'accompagner d'une diversification des sources d'énergies renouvelables. Ainsi à côté du secteur photovoltaïque de plus en plus compétitif et de l'éolien à l'acceptabilité difficile, se développent d'autres sources d'énergies renouvelables parmi lesquelles le bois énergie, la méthanisation, le solaire thermique, la thalasso thermie, la géothermie, le réseau de chaleur. Les principales difficultés au développement de

³ Source INSEE Dossier Provence Alpes Côte d'Azur n° 4- juin 2016



certaines de ces énergies portent notamment sur le coût des investissements à réaliser et sur la difficulté des procédures pour passer d'installations particulières à des installations collectives.

Une valorisation des déchets à développer très fortement dès 2020

Les enjeux de valorisation des déchets sont considérables à l'échelle du territoire régional, qui se caractérise par une production de déchets par habitant supérieure à la moyenne nationale. Plus de 6 Mt de Déchets Non Dangereux non inertes (comprenant la majorité des déchets des ménages) dont 37% sont valorisées. Cette part de valorisation doit être portée à 55% dès 2020.

15Mt de Déchets Non Dangereux inertes (notamment issus de chantiers du BTP) dont 70% sont valorisées, ce qui correspond à l'objectif réglementaire de valorisation pour 2020. 800 000 t de Déchets Dangereux dont moins de 60% sont orientés vers des filières adaptées à leur dangerosité

Parmi les freins, il faut noter la faiblesse du maillage d'installations de gestion sur certains territoires, de même que le manque de débouchés pour la valorisation des matériaux triés dans la région (métaux, plastiques, biomasse, bois,...)

2.1.3. Des signes d'alerte

Menaces sur les ressources et les continuités écologiques

On assiste actuellement à une crise majeure d'extinction des espèces animales et végétales. Mais pour la première fois, c'est l'activité humaine qui en est la cause. Le rythme actuel de disparition des espèces est au moins 100 fois supérieur au rythme naturel. Les causes anthropiques de régression de la biodiversité sont bien identifiées dans la région : destruction, dégradation et fragmentation des espaces naturels, surexploitation des ressources au-delà des capacités de renouvellement, pollution de l'eau, de l'air et des sols qui perturbent les cycles biologiques, diffusion d'espèces envahissantes qui entrent en compétition avec les espèces locales, effets du changement climatique.

Les activités anthropiques menacent également la qualité de l'eau : les captages d'altitude peuvent être dégradés par les effets du pâturage et de l'élevage ou les activités forestières ; tandis que les points de prélèvements des aquifères situés dans les vallées peuvent être sous la menace de pollutions industrielles.

Ce réchauffement va également entraîner une diminution de la disponibilité de la ressource en eau (en quantité et en répartition dans le temps) : il est attendu une baisse de 10% de la ressource en eau sur le système Durance Verdon en 2050 avec des risques d'augmentation des tensions entre les usages puisque ce seul système approvisionne 60% de l'ensemble des prélèvements du territoire régional. En parallèle, une réflexion doit être conduite sur la préservation des ressources en eau souterraine qui deviennent stratégiques pour une sécurisation des usages en particulier l'alimentation en eau potable.

Risques naturels : la vulnérabilité aggravée par le changement climatique

Considérée comme un « point chaud » du changement climatique au niveau mondial, la région PACA compose aujourd'hui avec plusieurs risques naturels majeurs : inondation et submersion marine, incendie de forêt, mouvement de terrain (dont retrait-gonflement des argiles, chutes de blocs...), séisme, et avalanche.

Deux évolutions majeures sont à prendre en considération, susceptibles d'accroître l'exposition du territoire aux risques naturels, ainsi qu'aux événements climatiques extrêmes touchant les populations, les activités économiques, et le patrimoine naturel :

- La hausse des températures moyennes, avec en particulier une hausse des maximales estivales, et un relèvement des minimales hivernales



- Un régime de précipitations de plus en plus irrégulier, avec une accentuation des sécheresses estivales et des épisodes de pluies diluviennes.

Le risque inondation est le risque le plus répandu et le plus impactant, en termes humains et matériels. Il se traduit par des inondations torrentielles dans les départements alpins, des inondations de plaine sur les grands cours d'eau par ruissellement ou remontée de nappe, ou encore par la submersion marine sur les espaces littoraux. Cette vulnérabilité au risque inondation est accentuée par le changement climatique et l'urbanisation excessive qui conduit à l'imperméabilisation des sols. L'élévation du niveau de la mer qui découle du changement climatique, représente un risque de submersion pour les régions littorales, c'est-à-dire un risque d'inondation de la zone côtière, causée par la mer. De faibles variations du niveau marin pourraient avoir des conséquences socio-économiques majeures sur les populations et activités humaines. Le littoral est également sujet à l'érosion, avec un recul du trait de côte, qui s'observe en particulier en Camargue, sur la Côte bleue, la presqu'île de Giens et de nombreuses baies de la Côte d'Azur.

Le risque incendie qui concernait principalement la zone littorale, s'étend de plus à plus à l'ensemble du territoire régional. Couverte par des espaces forestiers, sur près de la moitié de son territoire, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est particulièrement vulnérable. Avec le changement climatique combiné aux changements d'occupation et d'usages du sol les incendies risquent de devenir plus intenses, plus fréquents et plus sévères, avec une évolution géographique s'étendant de plus en plus vers les départements rhodaniens et alpins.

Le risque mouvement de terrain, le risque sismique, et le risque avalanche sont également caractéristiques du territoire.

Les phénomènes de concentration de la population mais aussi d'étalement urbain posent la question de la vulnérabilité croissante des populations aux risques et au changement climatique. L'extension de l'urbanisation a souvent investi des espaces particulièrement exposés (littoral, massifs boisés périurbains, vallée fluviale-Rhône).

L'exposition aux risques est donc multiforme ; le savoir-faire en matière de prévention et de gestion des risques est essentiel, et doit s'accompagner d'une sensibilisation accrue des populations. La connaissance des risques et les politiques de protection sont désormais très développées, et l'enjeu clé sera sans doute d'aller plus loin dans la connaissance et la prévention des risques, notamment grâce aux outils numériques, tout en apportant des réponses intégrées et innovantes dans les aménagements.

Les grands équilibres naturels modifiés par l'étalement urbain

La pression exercée par le phénomène d'étalement urbain sur le foncier et notamment le foncier agricole et les ressources et espaces naturels interpelle quant à la pérennité du modèle de développement. La consommation foncière est aujourd'hui deux fois plus rapide que l'évolution démographique et s'effectue à proximité des grands pôles urbains ⁴.

Les terres agricoles, qui représentent moins de 20 % du territoire régional, sont les plus impactées avec près de 3 125 ha artificialisées entre 2006 et 2014 soit 390ha/an. Il en est de même pour les espaces forestiers et naturels : 2 814 ha ont été artificialisés sur cette période.

Au-delà des profonds bouleversements induits sur les équilibres naturels et la fragmentation des milieux, c'est également une part d'identité liée aux paysages cultivés, tels que les vignobles, les vergers, les oliveraies, ou les rizières, qui s'en trouve dégradée. S'y substituent des paysages souvent peu désirés ou banalisés.

A travers l'étalement urbain ce sont également les pressions exercées par l'homme qui sont interrogées : elles portent à la fois sur l'exploitation des ressources, les rejets polluants, ou la surfréquentation des espaces naturels. Or ces pressions sont aussi le corollaire d'une forte fréquentation touristique en haute

⁴ INSEE Analyses, N°40 novembre 2016



saison. Rappelons que dans un territoire comme les Hautes-Alpes, on constate +47,6% de population présente en moyenne sur le territoire à l'année par rapport à la population recensée, avec des pics saisonniers pouvant atteindre + 176%. Les comportements individuels peuvent contribuer à aggraver ou limiter ces pressions.

Les conditions d'un équilibre homme-nature sont ici particulièrement fragiles, comme le sont aussi les ressorts de l'attractivité régionale dans cette alliance subtile entre urbanité et qualité de vie. Plus qu'auparavant la recherche d'un développement durable invite à redoubler d'ingéniosité dans l'adaptation des modes de vie, dans la recherche de solutions innovantes pour réussir cette coexistence homme-nature. L'aménagement du territoire constitue un levier d'action pour gérer cet équilibre dans le temps et assumer ces responsabilités, vis-à-vis des générations futures, mais également des populations présentes qui aujourd'hui font vivre le territoire, animent le vivre ensemble, et aspirent à une meilleure qualité de vie.



2.2. Le territoire vécu : des conditions de vie contrastées, la qualité de vie en question

Apprécier le territoire vécu, c'est d'abord connaître et qualifier la population régionale. Les évolutions récentes de la démographie et de la sociologie régionale amènent à brosser le portrait d'une population régionale vieillissante, dans un contexte de faible dynamique démographique et de creusement des inégalités socio-spatiales. Des lignes de fracture apparaissent entre des territoires et des populations aux conditions de vie contrastées.

Apprécier le territoire vécu, c'est également le choix d'interroger le territoire par le prisme de la vie quotidienne : logement, emploi, accès aux soins, déplacements. Alors que l'attractivité régionale semble désormais atone, et que les stratégies résidentielles individuelles semblent souvent liées à la recherche d'une meilleure « qualité de vie », il s'agira également d'interroger cette notion et ses différents visages en Provence-Alpes Côte d'Azur.

2.2.1. Portrait global de la population en PACA

Une population régionale vieillissante et une attractivité démographique très ralentie

Avec près de 5 millions d'habitants en 2014, la Région Provence-Alpes Côte d'Azur était la 3ème région la plus peuplée de France. Elle était surtout la région ayant connu la plus forte progression démographique depuis 1962, gagnant deux millions d'habitants en un peu moins de cinquante ans, à un rythme bien supérieur aux autres régions françaises.

Or l'évolution de la population régionale est entrée dans une nouvelle phase au tournant des années 2000. La dynamique de forte croissance démographique observée au cours de la seconde moitié du XXème siècle s'est estompée, avec une croissance désormais limitée à 0,3% par an entre 2007 et 2013, inférieure à la croissance démographique nationale (0,5% par an).

La croissance démographique est aujourd'hui presque uniquement portée par le solde naturel c'est-à-dire la différence entre le nombre de naissance et le nombre de décès dans la région. Le renversement de la dynamique démographique résulte donc de la perte d'attractivité du territoire. Malgré de formidables atouts, celle-ci est aujourd'hui en perte de vitesse

Le solde migratoire du territoire régional, c'est-à-dire la différence entre le nombre de ménages qui s'installent par rapport au nombre de ménages qui quittent le territoire, diminue depuis les années 1960, et devient nul entre 2007 et 2012. Devenue moins attractive, la Région figure aujourd'hui derrière les autres régions du sud et de l'ouest de la France, comme l'Occitanie ou la Nouvelle-Aquitaine. Certains territoires conservent néanmoins une forte attractivité résidentielle. C'est le cas des départements alpins, ou du Var, par exemple. En revanche, le littoral voit diminuer la part des jeunes dans sa population.

Comme le reste du pays, la région vieillit. Désormais, ses habitants sont en moyenne âgés de 42,1 ans, soit 2,3 ans de plus qu'au début des années 2000. L'accélération du vieillissement de la population depuis les années 2000 résulte du vieillissement des baby-boomers, de l'augmentation de l'espérance de vie, ainsi, que de l'attractivité de la région pour les seniors. En 2016 les plus de 65 ans représentent 21,9 % de la population de la région. La part des personnes de plus de 75 ans, susceptibles d'être en situation de dépendance a également connu une forte augmentation depuis les années 2000. Dans le même temps, la population de moins de 20 ans est stable depuis 2005 à 1,19 millions d'habitants, voyant sa part dans la population passer de 24,2 % en 1999 à 22,7 %.

Le vieillissement de la population et la baisse de la part de la population en âge de travailler (15-64 ans) dite « population d'âge actif » pose à l'échelle régionale comme à l'échelle nationale, des questions en matière de dépendance économique. Le levier des migrations résidentielles peut constituer un élément de réponse à la dégradation du ratio ; cependant, les tendances actuelles démontrent que l'attractivité régionale s'exerce de façon plutôt neutre, sur l'ensemble des classes d'âge.



La projection démographique à 2050 de l'INSEE table sur 5,3 millions d'habitants en région. La population continuerait d'augmenter mais avec un taux de croissance inférieur à celui de la France métropolitaine. Le ralentissement démographique connu actuellement se poursuivrait.

Si la plupart des tendances actuelles semblent s'accroître, le solde naturel s'inverserait en devenant négatif, du fait d'un nombre de décès supérieur aux naissances. Or le solde naturel est aujourd'hui le principal levier du dynamisme démographique régional. Toutefois, cette inversion serait compensée par l'amélioration du solde migratoire d'ici 2050 (tendance nationale), ce qui met en jeu la capacité de la Région à réinventer son attractivité.

Éléments clés des projections INSEE 2030 2050 :

- 12 500 habitants supplémentaires en moyenne chaque année d'ici 2030, puis 8 100 habitants par an en moyenne à l'horizon 2050, soit un taux moyen de 0.2% à comparer au 0.4% du niveau national
- Une baisse générale des jeunes et de la population active, notamment dans les territoires azuréens,
- Forte hausse des 65 ans et plus, notamment sur les territoires alpins et rhodaniens,
- Doublement des personnes de 75 ans ou plus,

De fortes inégalités et une fracture territoriale qui s'accroît

Provence-Alpes-Côte d'Azur est la 3^{ème} région la plus touchée par la pauvreté (derrière la Corse et les Hauts-de-France). En Provence-Alpes-Côte d'Azur, plus de 850 000 habitants vivent sous le seuil de pauvreté, c'est-à-dire avec moins de 1 000 euros par mois et par unité de consommation. Ils représentent 17,3 % de la population régionale, une part qui augmente par rapport à 2012 (16,9%). Dans tous les départements de la région à l'exception des Hautes-Alpes, le taux de pauvreté est supérieur à la moyenne nationale. La pauvreté touche plus les jeunes et les familles monoparentales.

La région se distingue par de fortes inégalités de revenus, révélées par l'écart entre le niveau de vie des 10% de la population les plus riches et les 10% de la population les plus pauvres. L'éventail régional est l'un des plus dispersés de France métropolitaine, avec des écarts particulièrement marqués dans les Bouches du Rhône et les Alpes Maritimes.⁵

Le phénomène de creusement des inégalités est accentué par les dynamiques territoriales de la région : les mobilités individuelles contribuent en effet à renforcer les processus de ségrégation ou « fracture territoriale ». Elles s'expliquent par un double mouvement de flux de populations. D'une part, les territoires à faibles ressources fiscales accueillent des populations fragiles et voient partir leurs populations favorisées, notamment les couples avec enfants, bi actifs, cadres ou professions intermédiaires. D'autre part, les territoires les plus riches, voient partir leurs populations fragiles, notamment les familles monoparentales et les ménages disposant d'un niveau de formation plus faibles, et arriver des populations plus aisées.⁶

Le processus de « fracture territoriale » se manifeste en PACA par des populations fragiles plus présentes dans les pôles urbains et ruraux mais moins présentes dans les espaces périurbains et résidentialisés. Inversement, les populations plus aisées contribuent au phénomène de périurbanisation par le choix du cadre de vie et de la maison individuelle, qui est un moteur de déménagements. Le périurbain demeure ainsi plus riche que les villes et banlieues⁷. L'analyse de la fracture territoriale confirme donc la tripartition de l'espace territorial de la région entre villes et banlieues d'un côté, espaces périurbains de l'autre, puis entre villes et espaces ruraux.

⁵ INSEE Flash PACA N°32, 2016

⁶ La focale régionale, région PACA, 2015

⁷ INSEE, Portrait social, 2014



2.2.2. Un portrait en actions : le territoire du quotidien

Habiter : le logement, à la croisée des besoins régionaux

Le logement, au cœur des préoccupations des habitants, cristallise une grande partie des enjeux régionaux. Le taux d'effort consenti par les ménages pour se loger, est la résultante des problématiques foncières régionales et de la difficulté de l'offre de logements à satisfaire la demande. Le foncier constructible est rare et convoité pour différents usages, renchérisant les difficultés rencontrées par les ménages dans l'accès au logement. La région se heurte donc à une problématique qui freine l'attractivité du territoire.

Malgré la croissance du parc, l'offre de logements demeure insuffisante au regard d'une population régionale en légère croissance, et d'un phénomène de desserrement des ménages lié au vieillissement et à l'évolution des modes de cohabitation. D'ici à 2030, il faudrait construire chaque année 30 600 à 36 400 logements⁸ pour répondre aux besoins et aux évolutions de la demande.

Le logement reflète également la difficulté à concilier les vocations résidentielles et touristiques du territoire, avec de nombreuses résidences secondaires qui accentuent la tension sur le marché immobilier. Celles-ci représentent 17,3 % du parc de logements en 2012, c'est-à-dire presque deux fois plus que la moyenne métropolitaine ; entre Toulon et Fréjus, les résidences secondaires représentent la moitié des logements. La densité du phénomène sur le littoral entraîne un effet d'éviction au détriment de l'habitat principal, et met en jeu la cohésion sociale.

Malgré les difficultés d'accès au logement, les logements sociaux sont peu présents en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ils représentent 13,3 % du parc des résidences principales contre 16,7 % en moyenne pour la France métropolitaine, et sont concentrés dans les territoires de Marseille, Avignon, ainsi qu'à l'ouest de l'étang de Berre. Aujourd'hui 70 % de la population y serait éligible, mais la production annuelle moyenne reste inférieure à 5 logements pour 1 000 habitants. L'accès au logement est donc une cause importante d'exclusion et de relégation socio-spatiale. Les populations fragiles sont plus présentes dans les pôles urbains et ruraux. Inversement, les populations plus aisées contribuent au phénomène de périurbanisation par le choix du cadre de vie et de la maison individuelle, qui est un moteur de déménagements.

Enfin, la qualité dégradée d'une partie du parc de logements pose des enjeux forts en termes sociaux et environnementaux. Pour 118 000 ménages de Provence-Alpes-Côte d'Azur, les dépenses de chauffage constituent une part importante des revenus. Cette vulnérabilité énergétique touche 12% des ménages de la région, principalement dans les territoires alpins.

Se former et travailler, dans une économie modernisée

La formation, qui constitue un puissant vecteur d'ascension sociale et d'accès à l'emploi révèle de nombreux points d'achoppement. Le territoire régional présente une situation paradoxale à certains égards : fort d'un écosystème d'enseignement supérieur de qualité, il permet à une partie importante de la population d'acquérir une qualification élevée, et exerce une attractivité au-delà des limites régionales auprès d'un public qualifié. En revanche, une partie importante des jeunes restent à l'écart de la réussite scolaire, et l'offre de formation ne permet pas de contrer les tendances observées sur un axe Fréjus-Orange. La formation et l'élévation du niveau de qualification demeure un enjeu majeur pour la région en prise avec un taux de chômage supérieur à 11%, dépassant les 25% chez les jeunes⁹.

Aujourd'hui le territoire régional compte une population d'environ 5 millions d'habitants, dont plus de 2 millions de personnes sont en emploi, soit près de 54,2% de la population âgée de plus de 15 ans. Ces actifs sont à 90% des salariés, dont la très grande majorité occupe des emplois stables. Fin 2016, la région compte également 490 000 demandeurs d'emploi, dont 41% sont au chômage depuis plus d'un an. Une part très importante des demandeurs d'emploi constitue la main d'œuvre d'un marché de l'emploi secondaire (CDD, intérim) ne parvenant pas à se stabiliser.

⁸ Prévisions INSEE 2013

⁹ Source : Insee, taux de chômage localisés, 2014.



L'emploi en Provence Alpes Côte d'Azur s'est fortement tertiarié, les emplois tertiaires passant de 56 % en 1968 à 84 % en 2015. Dans le même temps, la part des emplois dans l'industrie et la construction est passée de 34 % à 15 %. Les effectifs de l'industrie, concentrés dans la partie sud-ouest du territoire régional représentent quelques 168 000 emplois. Les industries agroalimentaires représentent 11% de l'emploi manufacturier (notamment dans le Vaucluse), tandis que la filière aéronautique et spatiale compte environ 25 300 postes dans (principalement dans les Bouches du Rhône). Le nombre d'emplois agricoles, comme celui des exploitations poursuit sa diminution avec 31 000 emplois en 2014.

Parmi les spécificités régionales, un emploi sur cinq relève de la fonction publique, soit une proportion supérieure à la moyenne nationale. Selon un document de l'INSEE de 2015 et repris par le CRT, la région compterait également 116 000 emplois touristiques directs, en excluant les secteurs du transport, des agences de voyage, des voyagistes et des autres services de réservation. Avec la réintégration de ces services, ce sont 141 000 emplois directs qui peuvent être attribués au tourisme soit 7,5% des emplois de la région. Cette caractéristique pose des questions spécifiques liées à l'emploi et au logement saisonnier. La nature de l'emploi en région reflète la forte dimension touristique du territoire et le développement des activités présentielle dominantes en région qui devraient poursuivre leur progression selon l'Observatoire régional des Métiers. Il en est de même pour le secteur des services à la personne en lien avec les tendances démographiques.

Accéder aux équipements et aux services de la vie courante

L'accessibilité aux équipements et aux services met en jeu l'égalité des territoires, et la capacité des politiques publiques et d'aménagement à apporter un niveau de service adapté à ses habitants. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est globalement bien pourvue en équipements : 95% de la population accède en moins de 7 minutes en voiture à un panier des principaux services de la vie courante (écoles, collèges, supermarchés, médecins, salons de coiffure, bureaux de poste...). Cette bonne accessibilité est d'abord la conséquence d'une forte urbanisation : 83 % de la population régionale vivant dans des espaces de forte densité. Les communes de moindre densité sont également bien équipées, en particulier lorsqu'elles ont une vocation touristique, ou lorsqu'elles sont à proximité d'un pôle d'emploi. Malgré ce constat général, certaines communes plus enclavées, dans les Hautes-Alpes et ou les Alpes-Maritimes restent très éloignées des services.

Importante, l'offre de soins est inégalement répartie sur le territoire. Pour le domaine ambulatoire (activité libérale et salariée), on compte 347 médecins pour 100 000 habitants contre 309 pour l'ensemble de la France. Mais l'accès aux soins reste difficile pour les départements alpins s'expliquant par la topographie, la longueur des trajets et la faiblesse de l'effectif médical. La part des médecins généralistes de plus de 60 ans est particulièrement élevée dans les zones de montagne déjà faiblement dotées. Leur effectif risque ainsi de se réduire fortement dans les années à venir. L'offre hospitalière est plus abondante que l'offre nationale et se concentre dans les grands centres des départements du littoral. Le temps d'accès aux services d'urgences est inférieur à 30 minutes pour plus de 96% de la population. Des mesures spécifiques sont prévues par le SAMU pour les territoires ruraux, alpins et les moins peuplés qui se trouvent le plus éloignés des services.

Au-delà des équipements et services de la vie courante, les territoires ont renforcé au fil des décennies leur offre d'équipements culturels, et amené Provence-Alpes-Côte d'Azur à figurer parmi les régions de province les mieux dotées en la matière¹⁰, avec 196 cinémas, 72 théâtres, 123 musées labellisés Musée de France et 32 conservatoires à rayonnement communal ou intercommunal, départemental ou régional. Selon l'INSEE, la région se positionnait en 2015 au troisième rang national hors Île-de-France derrière Auvergne Rhône-Alpes et Nouvelle Aquitaine, pour les équipements culturels de gamme supérieure. Malgré ce maillage dense, l'accès à la culture demeure difficile pour des milliers d'habitants des vallées encaissées de Haute Provence ou de l'arrière-pays niçois. L'offre culturelle ne se limite cependant pas à la présence d'équipements culturels.

¹⁰ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2889956>



Festivals, manifestations et animations diverses contribuent aussi à la vie culturelle des territoires, notamment par le biais d'un tissu associatif important. Certains grands événements participent au rayonnement national et international de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Enfin, l'accès au numérique peut constituer un facteur aggravant en matière d'égalité des territoires et une opportunité pour le désenclavement. L'accès au très haut débit, et le déploiement d'une offre de services numériques performants (e-administration, commerce, éducation, formation, culture, co-working, santé, ...), est en effet susceptible de renforcer l'attractivité de territoires non métropolisés et de concourir au maintien ou à l'installation d'activités économiques comme de population. L'état des lieux régional du déploiement des réseaux très haut débit fixes, montre une offre inégale selon les départements de la région. L'offre en très haut débit fixe couvre près de 40 % des locaux en PACA mais seulement 20 % dans les Hautes-Alpes contre 54% dans les Alpes-Maritimes. Il reste donc un effort important pour atteindre en 2020 l'objectif de 70% fixé par la Stratégie de Cohérence Régionale pour l'Aménagement Numérique (SCoRAN).

2.2.3. Qualité de vie menacée, le moteur de l'attractivité résidentielle en panne ?

Toujours plus loin dans le périurbain... et dans les déplacements pendulaires

La région PACA, a été particulièrement touchée par le mouvement d'étalement urbain en raison de sa forte attractivité résidentielle, accompagnée d'une évolution des modes de vie correspondant aux aspirations des ménages de s'installer en maison individuelle en périphérie pour un coût moindre. La forte croissance démographique du « périurbain » exprime le choix des populations résidant en Provence Alpes Côtes d'Azur, et en premier lieu des familles : désaffection des centres des pôles métropolitains devenus difficiles d'accès, quête d'espace et de prix de foncier attractifs. Ce modèle a donc généré plusieurs effets négatifs : accroissement des mobilités et effets sur la qualité de l'air, dégradation des espaces et des paysages, et participe de manière générale à des dysfonctionnements majeurs dans l'organisation du territoire et la structuration des bassins de vie par la dévitalisation des centres.

Les choix en matière de parcours résidentiels ont des conséquences directes sur les temps de trajet pratiqués dans les déplacements domicile travail. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, 72 % des habitants utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail. C'est beaucoup plus qu'en Île-de-France (41 %) mais moins que dans toutes les autres régions de France métropolitaine (entre 74 et 80 %). Si, à Marseille et Nice, 25 % des habitants ayant un emploi utilisent les transports en commun pour se rendre à leur travail, la proportion tombe à 15 % au mieux dans les autres grandes villes de la région (Toulon, Avignon, Antibes, Cannes...).

Le déficit d'offre d'emplois du périurbain induit un nombre important de déplacements, avec une part modale de la voiture qui atteint 84% dans ces territoires hors périmètre des AOT (Autorités Organisatrices des Transports). « Cette multiplication des flux sur des axes peu voire pas desservis par des systèmes performants de transports en commun est un véritable enjeu de développement durable et de coopération entre territoires ».

Les territoires urbains génèrent de nombreux déplacements, qui, concentrés en heure de pointe, tendent à saturer fortement les réseaux, routiers comme de transports en commun. La part modale élevée de la voiture dans ces territoires, malgré l'importance des modes alternatifs, marche à pied et transports en commun notamment, génère des problématiques de saturation mais présente des externalités négatives sur plusieurs autres sujets (qualité de l'air, nuisances sonores, besoin en espace important pour le stationnement des véhicules...).

Les centralités et le vivre ensemble en question

Le poids démographique des centres anciens de la région n'a cessé de s'éroder depuis plusieurs décennies, avec des dynamiques qui restent cependant différenciées (selon le caractère touristique notamment). Les centres anciens perdent en effet des habitants, contrairement à leurs communes d'appartenance. Le parc de logements est marqué par une vacance importante (17%) et en progression,



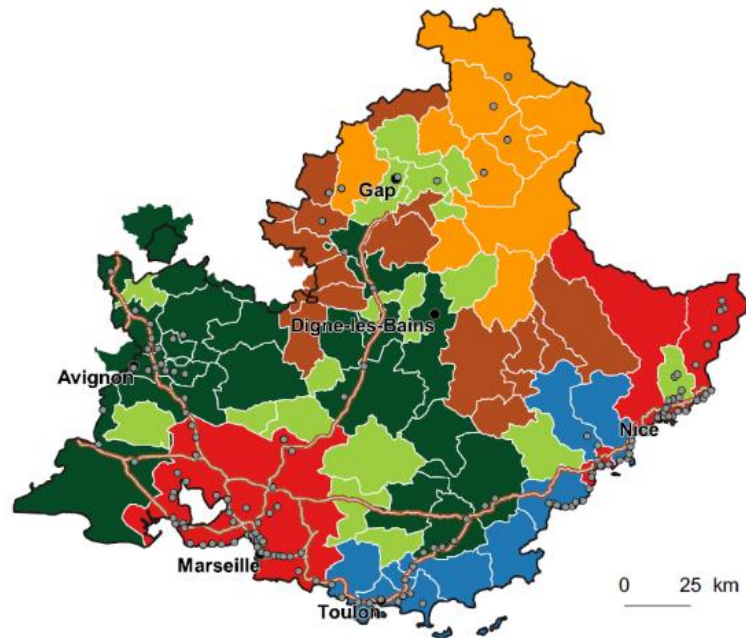
ainsi que par des situations de sur-occupation lourde plus répandues qu'ailleurs (4%). Ces difficultés se conjuguent avec une détérioration de l'environnement socio-démographique (taux de chômage en hausse de 2,5 points), et s'accompagnent de difficultés pour le commerce de proximité, mis à mal par le développement exponentiel des grandes surfaces en périphérie.

Au-delà, c'est le centre ancien et la centralité comme espace du vivre ensemble qui semble menacée. Les enjeux pour les centres résident notamment dans le maintien de la mixité sociale et leur capacité d'adaptation aux modes de vie « contemporains ». Il y a un renouveau à susciter pour les centres anciens, qui ont des atouts à faire valoir en termes de « qualité de vie » : échelle resserrée de la vie quotidienne, mobilités douces, nouvelles formes de commerce. Concrètement, ils devront redevenir attractifs, notamment auprès des couples avec enfants qui participent à la vitalité des centres, ou encore auprès d'une population de retraités et de personnes âgées dont les besoins sont liés à la proximité, à l'accessibilité, et aux sociabilités du quotidien.

La qualité de vie, différenciée selon les territoires

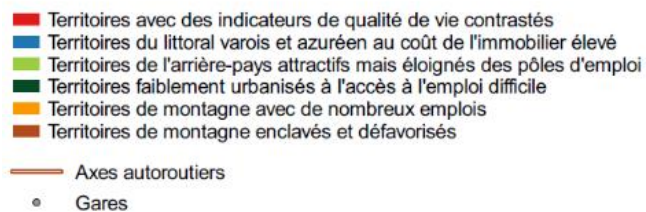
L'étude de l'INSEE¹¹ réalisée sur la qualité de vie identifie six profils différenciés quant à la qualité de vie en région.

- Les espaces métropolitains de Nice et Aix-Marseille où la notion de qualité de vie apparaît contrastée, jugée positive si l'on s'attache aux facteurs d'emploi, de revenus ou encore de services de proximité et négative si l'on se penche sur les indicateurs d'artificialisation des sols, d'accès au logement et de prix de foncier et de cadre de vie.
- Le littoral Varois et azuréen qui présente de forts atouts en matière de bien-être. Seul le coût du foncier apparaît être un facteur limitatif aujourd'hui de la qualité de vie.



© IGN-Insee 2017

- Le secteur en développement en arrière-plan des métropoles composé d'un ensemble de 300 000 habitants qui présente les plus forts taux de croissance démographique. Les indicateurs positifs de la qualité de vie y sont l'accès au logement et à la propriété, l'emploi et la rémunération ; les indicateurs négatifs tournent autour de l'accessibilité aux équipements et services, la vulnérabilité énergétique, les déplacements quotidiens.



¹¹ Sources : Insee, Recensement de la population 2013, Base permanente des équipements 2015, etc. ; Meem ; Dreal Paca ; DGFIP et Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, DVF 2012-2014 (traitement Cerema)



- L'arrière-pays attractif laisse ensuite place à un arrière-pays où l'accès à l'emploi est plus difficile. On retrouve ici l'axe Fréjus-Orange identifié plus haut en matière d'insertion professionnelle des jeunes. Néanmoins ces indicateurs sont compensés par un coût de l'immobilier modéré, un cadre de vie très souvent qualitatif en lien avec une artificialisation relativement faible des sols.
- Enfin les massifs alpins sont le dernier ensemble isolé par l'INSEE dans cette approche sur la qualité de vie ; celui-ci présente deux visages distincts liés à la présence ou non d'une industrie touristique de montagne.

2.3. Le territoire organisé : un territoire polycentrique à structurer

Enfin, l'approche du territoire organisé amène à interroger les structures urbaines et les flux qui structurent le territoire, et à identifier dans cet ensemble régional multi-polarisé des problématiques sous-jacentes en matière de déplacements. L'écosystème économique régional adossé à des locomotives métropolitaines, fait l'objet d'une politique de structuration des filières et de rééquilibrage territorial, visant à donner toute leur place aux potentialités de développement endogènes des territoires. Enfin les territoires de projet qui s'affirment en région, constituent des vecteurs privilégiés d'un développement intégré et durable du territoire.

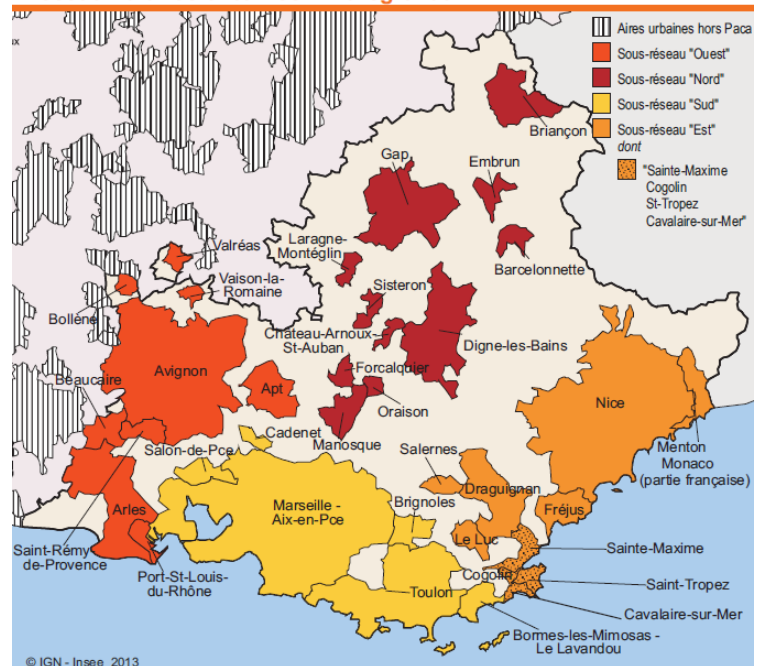
2.3.1. Une organisation réelle du territoire marquée par 4 grands réseaux d'aires urbaines et leurs problématiques propres

Un territoire polycentrique et des complémentarités

Métropolisé, le territoire régional fait apparaître de prime abord une frange littorale fortement urbanisée et des territoires de dépendances, périurbains et ruraux. Une analyse plus poussée amène à dépasser cette vision duale et à esquisser une approche plus nuancée des complémentarités et réciprocitys.

- Complémentarités liée à la structure polycentrique de l'espace régional : la région est en effet composée de plusieurs centres urbains, éloignés les uns des autres et articulés en réseau.
- Autonomie relative de quatre grands réseaux d'aires urbaines. Le fonctionnement réel du territoire, tel que le révèlent les analyses de flux¹² s'exerce de manière privilégiée au sein de quatre réseaux d'aires urbaines infrarégionales. Concentrant l'essentiel des flux et mobilités du quotidien, ces réseaux d'aires urbaines amènent l'INSEE à évoquer un fonctionnement en circuit fermé. Cette relative autonomie invite tout à la fois à conforter les centralités et les échanges au sein de chacun de ces quatre systèmes mais également à faciliter les coopérations entre les différents systèmes.
- Complémentarités au sein des métropoles régionales, liées à leur caractère atypique : très étendues, les métropoles de Nice Côte d'Azur et Aix-Marseille se caractérisent par leur caractère polycentrique. Ce polycentrisme se traduit par une division spatiale des fonctions (industrielles, résidentielles, touristiques, etc), qui déconcentre les dynamiques métropolitaines, génère des complémentarités, et induit des flux de mobilité très dispersés.
- Enfin, la diversité même des territoires régionaux, montagnards, ruraux, hyper urbains, et de leurs ressources respectives recèle des possibilités de développement différenciées, des pistes de complémentarités et réciprocitys.

Déplacements domicile-travail et transferts d'établissements : 4 réseaux d'aires urbaines infrarégionales



¹² Flux domicile-travail et transferts d'établissements- Etude INSEE sur les réseaux d'aires urbaines



L'enjeu clé de la mobilité dans un territoire régional polycentrique

Une des particularités de la région Provence-Alpes Côte d'Azur est sa structure polycentrique. Cette organisation polycentrique génère des déplacements en constante progression, à l'origine de nombreuses congestions des réseaux routiers et ferroviaires. La gestion des mobilités dans un système polycentrique est dès lors difficile. L'interconnexion au sein de l'armature du réseau de transport entre équipements routiers majeurs, portuaires et aéroportuaires, la coordination des réseaux de transport en commun ainsi que la mise à niveau des réseaux de proximité sont autant d'enjeux qui vont dans le sens de plus d'efficacité et de fluidité.

La mobilité pose des enjeux importants à plusieurs échelles :

- L'accessibilité externe et longue distance de la région Provence-Alpes Côte d'Azur qui conditionne son rayonnement, sa compétitivité économique et qui implique d'être raccordé aux grands réseaux de transport nationaux et internationaux et ce, pour l'ensemble des modes de transport. Plusieurs infrastructures sont support et levier de cette accessibilité externe : les 4 aéroports dont deux d'intérêt international (Nice et Marseille), les ports maritimes dont le Grand Port Maritime de Marseille, ceux de Toulon et de Nice, les portes d'entrées ferroviaires constituées des 9 gares d'intérêt national et enfin les portes d'entrées routières consolidée autour des grands axes autoroutiers notamment A7 et A8.
- L'accessibilité régionale, liée à la qualité des pôles d'échanges multimodaux permettant les correspondances entre les différents modes, est essentielle pour le renforcement de l'offre de transport multimodale régionale. Le territoire est aujourd'hui maillé de 196 gares ferroviaires, 15 gares routières, plus de 150 aires de covoiturage et 28 parking-relais. L'enjeu majeur pour le territoire régional est de garantir une qualité de service pour les différents pôles de connexion. Une offre multimodale bien articulée permet également d'organiser les réseaux en bonne intelligence et synergie en évitant au maximum les doublons d'offre.
- L'échelle des déplacements quotidiens, marqués par la prépondérance de l'usage de la voiture individuelle et une surcharge des axes et des nœuds de circulation. Le recours limité au transport en commun est marqué dans les villes principales comme Toulon, Antibes, Cannes (15 % des habitants ayant un emploi utilisent le transport en commun) comme dans les pôles secondaires des grandes aires urbaines où cette part tombe en dessous de 10 % (Istres, Marnay-le-Roi, Vitrolles, La Penne-sur-Huveaune, Rousset, Le Pontet, Montoux, Carros, Valbonne, La Garde...). Cet usage généralisé de la voiture individuelle entraîne des problématiques de saturation portant atteinte à la qualité de vie des habitants sur le plan, social et économique au travers des temps de parcours. L'amélioration des transports en commun de sorte qu'ils constituent une véritable alternative, notamment en termes de temps de parcours, est au cœur des enjeux régionaux et locaux.

2.3.2. Un écosystème économique à structurer dans le respect d'un aménagement durable et attractif du territoire

L'écosystème économique régional s'appuie sur l'organisation spatiale de métropoles jouant un rôle moteur pour le développement régional. Pôles de concentration (services, emploi, population...) et d'attraction (économique, culturelle, sociale...), elles se développent selon des logiques largement différenciées.

- *La Métropole Aix Marseille Provence* fait face à des enjeux de développement socio-économiques, de création d'emplois, et d'amélioration de l'environnement urbain. Elle déploie des politiques visant à soutenir ses filières d'excellence historiques (portuaires, logistiques, industrielles) et émergentes (santé, aéronautique, industries numériques et créatives, énergie environnement), et à conforter l'enseignement supérieur et l'innovation.

Le renouveau économique et urbain du territoire métropolitain a été accompagné par de grandes



opérations matérielles et immatérielles. L'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée, née en 1995 couvre une surface de 480 hectares, ce qui en fait la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe. Par la reconversion des anciens sites industriels, l'opération vise à adapter un tissu urbain et portuaire aux modes de vie contemporains et à porter l'aire marseillaise au niveau des plus grandes agglomérations européennes, au travers de projets structurants (Cité de la Méditerranée, Belle de Mai, quartier d'affaires de la Joliette, etc.). Ces mutations de l'espace urbain se doublent d'un important volontarisme en matière d'image, dont l'opération «Marseille Capitale Européenne de la Culture » en 2013 constitue un exemple. Le succès de cette dynamique culturelle a conduit à prolonger l'impulsion à travers une vaste saison culturelle dite « MP2018 ».

Le renouveau de l'attractivité de la métropole Aix-Marseillaise constitue un enjeu clé, notamment dans sa capacité à s'effectuer de manière durable et inclusive au bénéfice de ses habitants.

- *La Métropole Nice Côte d'Azur s'est également engagée dans les années 2000 dans une stratégie économique et urbaine visant à diversifier sa fonction touristique, et porter ses axes de développement vers le tourisme d'affaires et de congrès, les technologies vertes, la santé et l'autonomie, ainsi que les thématiques liées à la ville intelligente. L'innovation est au cœur du positionnement de la Métropole Nice Côte d'Azur, et recherchée comme mode de gouvernance.*

L'Opération d'Intérêt National de la Plaine du Var traduit cette stratégie dans un vaste projet d'aménagement initié en 2005. L'émergence d'une cité européenne de la santé autour d'une douzaine d'établissements de recherche, de formation et de soins, ainsi que les projets de l'Eco-Vallée redessinent l'avenir du territoire niçois, notamment à travers les quartiers du Grand Arénas et de Nice Mérida, têtes de pont de l'OIN Plaine du Var.

- *Le levier historique de développement de la métropole toulonnaise est la fonction navale et militaire. Toulon reste aujourd'hui le premier port militaire Européen de Défense et de Sécurité pour tout l'hémisphère Sud française et méditerranéen. Par ses emprises urbaines, son rôle économique et son influence sociale et culturelle, la Marine nationale y joue encore un rôle considérable. Cette spécificité toulonnaise donne lieu à un écosystème économique articulé autour de la Direction des Constructions Navales (DCNS) et du pôle de compétitivité « Mer Méditerranée ».*

Depuis une vingtaine d'années on assiste à un certain renouveau lié à d'importantes opérations de réaménagement urbain (nouveau tunnel ouvert en 2014 pour décongestionner le centre, « Grand projet rade de Toulon » de reconquête et revalorisation de la rade) et un processus de diversification économique et industrielle (nouveau technopole de la mer).

Le développement de la métropole toulonnaise s'accompagne également d'investissements renforcés dans les champs de l'enseignement supérieur, de la recherche, mais également de la culture, au cœur notamment du Quartier Chalucet dédié à la Créativité et la Connaissance.

Le renouveau de l'attractivité de ces trois métropoles constitue un enjeu clé pour le SRADDET. Si les métropoles constituent des locomotives pour le développement économique et social régional, le SRDEII affirme fortement le rôle des territoires non métropolitains dans le développement régional.

La stratégie économique régionale, à partir du potentiel identifié sur les territoires, se concentre ainsi sur des lignes de force et des segments différenciants pour l'économie régionale. Cette spécialisation intelligente cible sept filières d'excellence, et se décline de manière opérationnelle par le déploiement d'Opérations d'Intérêt Régional (OIR).



Le développement économique régional, prend également appui sur une économie diversifiée au cœur des territoires. Avec quelques 1245 zones d'activités, les territoires sont mobilisés pour favoriser l'accueil des activités économiques et des emplois. Malgré cela, les nombreuses demandes d'implantation exogènes ne trouvent pas toujours de réponse, cela en raison d'un manque de disponibilité foncière à court terme, mais également d'un vieillissement des zones d'activité.

La remise à niveau des zones existantes constitue donc une urgence en termes de développement économique local, et une opportunité pour faire monter en gamme l'offre foncière et immobilière sur un potentiel colossal, ainsi que pour privilégier des modes d'aménagement durables et économes en ressources.



Source : SRDEII Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La structuration de l'écosystème économique régional, prenant appui sur ses métropoles et les potentialités de développement endogènes des territoires, pose la question de la durabilité du système économique régional : quelles sont les capacités d'adaptation des activités économiques et de leurs infrastructures support, à des ressources limitées (foncier, ressources naturelles), et à un changement global de paradigme lié au réchauffement climatique ? L'économie circulaire, et l'écologie industrielle et territoriale qui tendent à se développer constituent en cela des expériences pilotes susceptibles de contribuer à une redéfinition de l'attractivité régionale.

La nécessité de conjuguer des contraintes diverses (économiques, climatiques), pour développer des projets agiles et transversaux, est l'une des raisons d'être des territoires de projet, qui se sont affirmés sur le territoire régional au cours des dix dernières années.

2.3.3. Le déploiement de l'action publique par des territoires de projet

Les territoires de projet qui s'affirment en région, constituent des vecteurs privilégiés d'un développement intégré et durable du territoire. Il a fallu plus de 10 ans pour organiser la couverture de la région en territoires de projet bien que dans le développement local, la démarche de projet ait fait la preuve de son intérêt. En tant que dynamique collective conduite au cœur des territoires, elle repose sur la participation et l'implication d'un nombre d'acteurs variés qui ont pris l'initiative de définir des objectifs partagés pour le développement de leur territoire et l'émergence d'une nouvelle forme de démocratie locale ; ils répondent aux différents enjeux de leur territoire en application des chartes de développement durable de Parcs ou de Pays et des projets d'intercommunalités et à travers différents programmes européens, tels que les programmes leader en milieu rural.

Parallèlement à cette dynamique de Parcs notamment, les lois de renforcement et simplification de la coopération intercommunale, et plus récemment la Loi de Modernisation de l'Action Publique et d'Affirmation des Métropoles ont dessiné un nouveau paysage administratif à l'échelle des bassins de vie, accompagné depuis dix ans par l'action de la Région en matière d'organisation territoriale et de développement local durable. Or, la problématique du développement durable implique une articulation fine entre les enjeux et leur spatialisation ; c'est notamment sur le principe d'articulation et plus largement de concertation avec le plus grand nombre d'acteurs (élu, administrations, société civile) que les territoires de projet se sont progressivement construits en Provence-Alpes-Côte d'Azur.



Cette construction porte en elle les principes d'une vision de long terme, en privilégiant notamment le développement des solidarités réciproques entre la ville et l'espace rural.



3. La stratégie régionale

3.1. Les enjeux transversaux

Enjeu transversal n°1 : Concilier attractivités économique et résidentielle du territoire

La Région affirme une ambition économique forte, et fédératrice à travers le SRDEII (Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation). Celui-ci consacre l'un de ses trois axes stratégiques à la nécessaire construction d'une « chaîne de valeur territoriale », permettant à tous les acteurs du développement économique d'œuvrer dans la même direction. Le développement économique équilibré de Provence-Alpes-Côte d'Azur interpelle bien sûr l'aménagement du territoire, notamment pour conforter les grandes infrastructures « portes d'entrée » du territoire à l'international comme au national, renforcer la fluidité des transports, fiabiliser le système ferroviaire, assurer l'aménagement numérique du territoire notamment dans les Alpes, optimiser la gestion du foncier au profit d'un aménagement économique de qualité, prévoir les capacités d'accueil de futurs salariés...

Le ralentissement démographique, les risques de diminution de la population active que connaît la Région interrogent quant à la pérennité de son modèle de développement économique. Attractive pour les entreprises et les emplois, les dysfonctionnements constatés en termes de consommation foncière excessive, d'offre carencée de logements accessibles notamment pour les employés, difficultés de mobilité et dépendance à la voiture particulière sous contrainte, risquent de faire perdre au territoire régional des points dans la concurrence territoriale que se livrent les régions pour attirer des entreprises.

Pour prendre acte des grands défis que constituent le changement climatique et préserver les atouts naturels et environnementaux qui sont également à la base de l'attractivité régionale (touristique, résidentielle, économique), la recherche d'une attractivité économique doit entrer dans une nouvelle phase et inventer de nouvelles manières de conjuguer attractivité économique et aménagement durable du territoire.

La vision portée par le SRADDET devra donc concilier attractivités économique et résidentielle du territoire.

Enjeu transversal n°2 : Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité

Le développement de la région au cours du siècle dernier semble parfois s'être opéré sans rencontrer de réelles limites, hormis celles posées par les contraintes naturelles du territoire, malgré l'instauration d'importantes mesures de protection de l'environnement et de la biodiversité, et la forte densité de territoires de Parcs naturels régionaux et nationaux. Certaines stratégies dispersées d'urbanisation, répondant à une demande forte en matière d'habitat pavillonnaire, ont façonné les paysages et les modes de vie actuels. Elles montrent aujourd'hui leurs limites : la consommation d'espace et des ressources par l'urbanisation, ou le tourisme, a atteint un tel degré que les écosystèmes sont fragilisés par endroit et la qualité de vie altérée. Plusieurs catastrophes ont marqué les mémoires – inondations, incendies, et témoignent des risques que fait courir cette urbanisation non maîtrisée. De plus, les phénomènes climatiques extrêmes tels que les inondations, les canicules se multiplient et traduisent une aggravation des aléas climatiques qui accentuent la vulnérabilité du territoire.

Dans le même temps, l'offre de logements est insuffisante et ne correspond pas aux besoins de tous les habitants notamment les jeunes actifs et les familles monoparentales confrontés à la décohabitation et à la concurrence sur certains territoires, entre résidences principales et résidences secondaires, ainsi qu'à la transformation des modes de vie et d'emplois. Les déplacements générés par les distances croissantes entre lieux de résidence et zones d'emplois s'effectuent majoritairement en voiture, et contribuent à dégrader la qualité de l'air.



L'aménagement du territoire est aujourd'hui confronté à la nécessité d'inventer des modes de conception et de planification qui améliorent le bien vivre au quotidien de la population tout en veillant à la préservation des ressources naturelles et à l'anticipation des grandes mutations notamment climatiques. Il s'agit bien de concevoir et promouvoir un nouveau modèle de développement capable de rencontrer la demande individuelle des ménages tout en infléchissant les modes de vie vers des pratiques plus durables. En outre, ce modèle devra prendre en compte les enjeux liés au vieillissement de la population et à la nécessité de retenir les jeunes sur le territoire notamment pour maintenir une population active suffisante.

Enjeu transversal n°3 : Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires

Le territoire régional est atypique et particulièrement contrasté. Avec sa façade littorale, très urbanisée, la vallée du Rhône, le début de la vallée de la Durance, la région s'inscrit dans le phénomène de métropolisation qui marque les évolutions territoriales française et européenne depuis plusieurs décennies. Toutefois, ce phénomène s'exprime de façon singulière en Provence Alpes Côte d'azur avec des métropoles beaucoup plus vastes que dans les autres régions, une organisation multipolaire, et une densité urbaine qui tend inversement à se réduire au profit d'une périurbanisation diffuse.

Les phénomènes métropolitains constituent des opportunités en termes de rayonnement international, ou de développement économique, scientifique, universitaire. Locomotives pour le développement de certains secteurs, elles insufflent des dynamiques dont les bénéficiaires atteignent des territoires beaucoup plus éloignés. Cependant les opportunités de la métropolisation ne sont pleinement saisies qu'à condition d'intégrer dans les stratégies de développement les interdépendances existant entre métropoles et territoires non métropolitains notamment alpin ou rhodanien.

La vision portée par le SRADDET devra répondre à l'exigence d'un développement équilibré des territoires, tout en tirant parti de l'opportunité offerte par la métropolisation. Il s'agira aussi de prendre en compte la diversité territoriale, les enjeux d'équité, de solidarité, et de mise en capacité des territoires pour accompagner des dynamiques de développement qui leur sont propres.

Prenant acte des signaux identifiés dans la synthèse de l'état des lieux, et des grands enjeux qui se présentent en matière d'aménagement du territoire régional à horizon 2030-2050, le SRADDET décline une stratégie fondée sur trois lignes directrices.

3.2. Les éléments de rupture fondant les grands principes de la vision politique régionale

La synthèse de l'état des lieux met en lumière la nécessité d'enclencher une nouvelle étape en matière d'aménagement du territoire. Cette nouvelle étape vise à restaurer l'attractivité régionale à long terme, à positionner la Région dans une dynamique ambitieuse au regard des Accords de Paris, et à rechercher à court terme des progrès en matière de qualité de vie, et de bien vivre pour les habitants de Provence-Alpes Côte d'Azur. Pour cela, des ruptures sont nécessaires, au regard des modèles d'aménagement préexistants.

Changer le modèle de développement territorial : pour une région attractive tant pour les entreprises que pour ses habitants

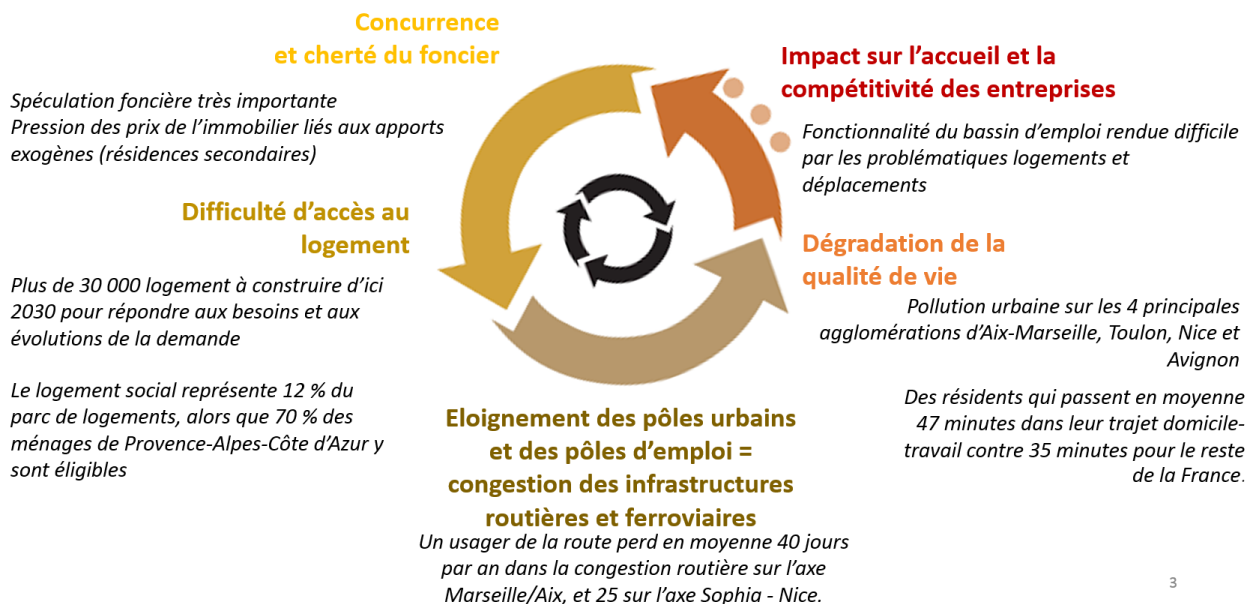
La Région souhaite ainsi inverser la tendance et affirmer sa volonté de retrouver une attractivité démographique pour être en phase avec une attractivité économique qu'elle souhaite déployer, compatible avec une attractivité résidentielle à reconquérir. C'est la raison pour laquelle elle se donne pour objectifs d'atteindre un taux moyen de croissance démographique **de 0,4%, axé de manière privilégiée sur la population active à l'horizon 2050**. La Région souhaite en effet maintenir les jeunes sur son territoire et attirer une nouvelle population en âge de travailler. Pour cela, **elle ambitionne une hausse**



de 2.3 % du taux d'activité par rapport au taux actuel d'ici 2030 . Celui-ci passerait de 71,4% actuellement à 73,7% en 2030.

Dans cet objectif, elle doit faire face à un double enjeu de prise en compte du vieillissement de la population et de maintien d'un équilibre du peuplement régional. Pour conserver sa place dans le concert des métropoles européennes et méditerranéennes, elle doit ainsi relever à la fois les défis d'une économie en mutation, plus innovante, plus connectée, plus structurée, des transitions générationnelles, écologiques et sociales, les exigences d'une mobilité et d'un habitat plus accessible, plus durable, malgré les contraintes liées à ce territoire polycentrique. Elle adaptera donc son modèle de développement territorial afin de répondre notamment aux besoins des habitants, actifs, jeunes mais également retraités.

Changer le modèle de développement territorial : POUR UNE RÉGION ATTRACTIVE TANT POUR LES ENTREPRISES QUE POUR SES HABITANTS



Rompre avec les logiques de consommation excessive des ressources naturelles : pour une région résiliente

Pour préserver son attractivité en termes de cadre de vie comme en termes d'offre de services, la région doit développer des éléments de résilience sur de nombreux plans. Éléments qui conduisent à des ruptures : dans les modes d'urbanisation, notamment la localisation des activités et de l'habitat, l'organisation des déplacements, des modes de vie, et de production, le transport des marchandises, l'utilisation des ressources naturelles, qu'il s'agisse de la biodiversité, du foncier, de l'eau ou des ressources marines. La production de déchets et la bonne qualité de l'air doivent faire de mesures également adaptées.

Il s'agit donc d'opter sur un mode de développement moins prédateur, plus vertueux, cohérent avec la stratégie bas carbone se saisissant également de toutes les opportunités technologiques, d'innovations, d'organisation et de dynamiques compatibles avec celle-ci : rénovation énergétique et énergies renouvelables, Flexgrids, nouvelles mobilités, chaîne logistique, économie circulaire, smart cities, mais également de reconnaissance des services rendus par la nature. A cet égard l'espace alpin apparaît véritablement comme un réservoir de ressources au potentiel de développement stratégique.



Rompre avec les logiques de consommation extensive des ressources naturelles : POUR UNE RÉGION RÉSILIENTE



Consommation foncière **2 fois plus rapide** que l'évolution démographique



Une **trame verte et bleue** fragilisée par la fragmentation induite par l'étalement urbain



Baisse de **26% des surfaces agricoles** irrigables depuis 1970 et de 22% depuis 2000 dans les territoires péri-urbains



Production de déchets ménagers et assimilés de 716 kg/hab/an, **supérieure à la moyenne nationale**



Baisse de **10% de la ressource en eau** à l'horizon 2050 sur le système Durance-Verdon



Précarité et dépendance énergétique: déficit de la balance commerciale énergétique de plus **de 13 Mds €**

Atténuer les logiques de concurrence territoriale : pour une région solidaire

Enfin, la Région souhaite que tous les territoires puissent bénéficier d'une dynamique de développement, grâce à leurs contributions respectives et leurs spécificités. Il s'agit de dépasser une vision binaire du territoire entre son littoral qui concentre les espaces urbanisés et métropolitains et le reste de la région, afin de prendre en compte l'ensemble des potentialités du territoire régional tout en identifiant pour chaque « grand espace », les enjeux de développement qui leur sont propres.

Il s'agit également de rechercher la cohésion territoriale qui manque à ce territoire marqué par de fortes inégalités socio-spatiales. Le SRADDET constitue donc une opportunité pour déployer des modèles d'aménagement adaptés aux nouvelles exigences de sa population :

- ✓ Conforter l'échelle des proximités dans la vie quotidienne notamment à travers le réinvestissement des centres villes et centres bourgs, concentrer le développement urbain sur le cœur des métropoles pour offrir les aménités urbaines attendues et préserver les espaces naturels
- ✓ Inventer des solutions nouvelles en matière de mobilité
- ✓ Adapter l'habitat au vieillissement, trouver des réponses aux besoins de logement des jeunes
- ✓ Prévoir des besoins grandissants en matière de services publics, de santé, de services à la personne

Le niveau d'ambition devra toutefois être modulé en fonction de spécificités territoriales observées notamment dans les flux migratoires infrarégionaux. En effet, les projections de l'INSEE font apparaître que la population augmenterait trois fois plus vite dans l'espace alpin que dans l'espace azuréen. À l'inverse, la population en âge de travailler diminuerait partout, mais deux fois plus vite dans l'espace azuréen que dans l'espace provençal.

Les métropoles, moteurs de l'attractivité du territoire régional, devront se mobiliser en premier lieu pour permettre à la Région d'atteindre à la fois ce taux de croissance démographique à l'horizon 2050, et ce taux d'activité à l'horizon 2030.

La Région s'engage donc à être une région solidaire au sein de laquelle les logiques de concurrence territoriale font place aux logiques de réciprocité et de coopération notamment entre territoires métropolitains, ruraux et montagnards.



Atténuer les logiques de concurrence territoriale : POUR UNE RÉGION SOLIDAIRE



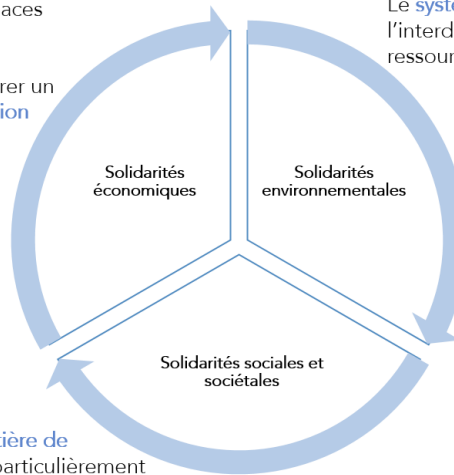
Les métropoles sont des espaces riches en opportunités économiques, sociales et culturelles qui peuvent générer un **durcissement de la compétition territoriale**



Des **difficultés d'insertion sur le marché du travail** plus importantes à l'Ouest de la Région autour d'Arles, Avignon et Valréas, au Sud autour de Brignoles, Le Luc et Cogolin et également à Martigues.



Un **décrochage en matière de formation** qui touche particulièrement le département du Vaucluse, les quartiers Nord de Marseille et les territoires ruraux du Var.



Le **système Durance-Verdon** au cœur de l'interdépendance des territoires pour la ressource en eau



Traiter et recycler **les déchets** dans une logique de gestion de proximité



Des transports plus propres adaptés à chaque territoire pour une qualité de l'air accrue



830 000 habitants soit 16,9% de la population de Provence-Alpes Côte d'Azur vivent en dessous du seuil de pauvreté



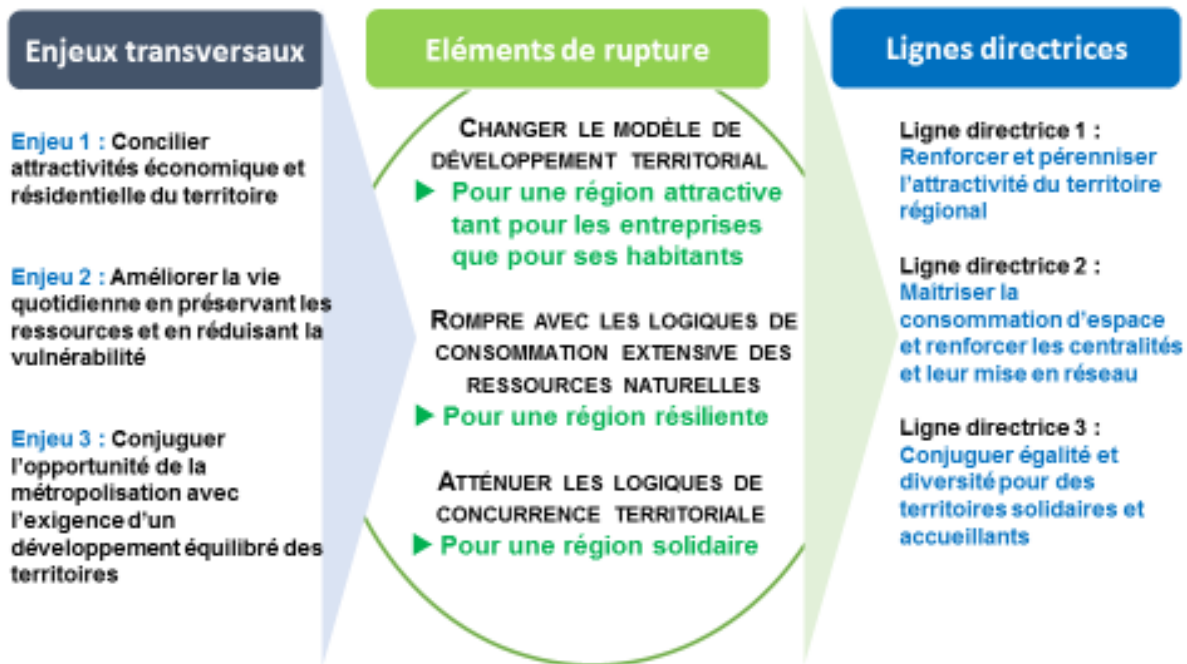
Une couverture FFTH par les opérateurs qui masque des **disparités importantes** entre littoral et pays alpins





3.3. Les trois lignes directrices

La vision régionale résulte de l'identification des enjeux clé du territoire, et des ruptures à engager pour déployer un modèle d'aménagement du territoire adapté aux défis du XXIème siècle. La stratégie régionale exprimée par le SRADDET se décline en 3 grandes lignes directrices.



Afin de relever les défis qui s'offrent au territoire régional, et à ses habitants et usagers, et rompre avec plusieurs décennies d'aménagement énergivore et consommateur d'espace, la stratégie régionale sera mise en œuvre à partir de 3 grandes lignes directrices.

LD1 Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

- LD1-Axe 1 renforcer le rayonnement du territoire régional et déployer la stratégie régionale de développement économique

La Région considère que sa première responsabilité est de conforter le rayonnement du territoire à l'échelle nationale et internationale, à travers une accessibilité performante des grandes portes d'entrées du territoire (ports, aéroports, gares TGV, autoroutes), nœuds majeurs de communication auxquels doivent être connectés les pôles d'attractivité, en particulier économiques. Cette grande accessibilité doit être pensée et confortée à l'échelle de l'arc méditerranéen qui structure les échanges allant de l'Espagne à l'Italie. La future Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, dont la Région souhaite une réalisation accélérée, constitue à cet égard un enjeu de la plus haute importance pour offrir des alternatives à la route sur cet axe majeur.

La volonté de conforter la capacité du territoire à rayonner et à s'insérer dans les échanges européens et internationaux est indissociable de l'ambition régionale exprimée en matière de développement économique, et de création d'emplois locaux, dans le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation, et d'Internationalisation des Entreprises. Le SRADDET entend accompagner le déploiement de la stratégie régionale économique par des propositions visant à conforter les grands pôles générateurs d'activité, de croissance, et d'innovation sur le territoire régional (pôles économiques, touristiques, grands sites d'enseignement supérieur et de recherche par exemple). Plus spécifiquement, le SRADDET engage à soutenir les futurs déploiements territorialisés des Opérations d'Intérêt Régional (OIR), et les grands hubs de l'Industrie du Futur (Henri Fabre, PIICTO et system factory). Parallèle au confortement des grands pôles jouant un rôle de locomotive du développement régional, l'ambition économique régionale passe



également par la remise à niveau des nombreux espaces économiques qui maillent le territoire, et plus généralement l'optimisation des ressources foncières dédiées à l'accueil des activités.

O1 Un territoire connecté et plus accessible au niveau national européen et international

- Objectif 1 : Conforter les portes d'entrées du territoire régional
- Objectif 2 : Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale
- Objectif 3 : Structurer la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal

O2 Des pôles d'excellence économiques, universitaires, culturels et touristiques porteurs de rayonnement régional

- Objectif 4 : Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels
- Objectif 5 : Définir et outiller la stratégie territoriale d'aménagement économique
- Objectif 6 : Soutenir le rayonnement du territoire en matière universitaire, de recherche et d'innovation

O3 La dimension européenne de la Région confortée au cœur du bassin méditerranéen, et des projets collaboratifs renforcés avec les territoires frontaliers

- Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen
- Objectif 8 : Conforter les projets à vocation internationale des métropoles et les projets de coopération transfrontalière
- Objectif 9 : Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer une coopération européenne, méditerranéenne, et internationale

- LD1-Axe 2 Concilier attractivité et aménagement durable du territoire

L'ambition de reconquête d'une attractivité régionale, et de développement économique créateur d'emplois, est fortement conditionnée au renouvellement du modèle de développement territorial : si celui-ci devait s'inscrire dans la continuité des décennies passées, marquées par un urbanisme diffus et souvent peu maîtrisé, la banalisation paysagère, les dysfonctionnements dans les transports, et les nuisances liées à la dégradation de la qualité de l'air, par exemple, pourraient compromettre à long terme nos atouts régionaux en matière d'environnement, de qualité de vie, et in fine, de capacité à attirer des entreprises, et des talents au service du territoire.

C'est pourquoi la Région affirme une volonté forte de concilier attractivité et aménagement durable du territoire : il s'agit, dès à présent à travers le Plan Climat Régional, et à l'horizon 2030-2050 à travers le SRADDET, de franchir un cap décisif dans nos pratiques d'aménagement afin d'améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, de multiplier les opérations exemplaires en termes énergétiques, mais également en matière de prise en compte de la biodiversité et des ressources naturelles (notamment l'eau), et in fine, de se donner un objectif commun de diminution de la consommation d'énergie, objectif dont l'atteinte exige un engagement résolu de tous les acteurs du territoire.

Au renouvellement des pratiques d'aménagement et d'urbanisation doit être combinée une expertise accrue et valorisée en matière de préservation et gestion des ressources naturelles et paysagères. Impactées et souvent fragilisées par la pression démographique, ces ressources sont souvent stratégiques et présentent un fort potentiel de valorisation économique, énergétique, ou touristique. Provence-Alpes Côte d'Azur doit développer un modèle régional équilibré et une expertise à faire valoir mondialement en matière de préservation et valorisation de ses ressources naturelles et paysagères.

O1 Un modèle d'aménagement durable et intégré à construire

- Objectif 10 : Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique et garantir l'accès à tous à la ressource en eau
- Objectif 11 : Déployer des modes d'aménagement exemplaires dans les opérations d'aménagement



- Objectif 12 : Diminuer la consommation totale d'énergie finale de 20% en 2030 et 50% en 2050 par rapport à 2012
- Objectif 13 : Faire de la biodiversité et de sa connaissance un levier de développement et d'aménagement innovant

O2 Des ressources naturelles et paysagères préservées et valorisées, une identité renforcée

- Objectif 14 : Préserver les ressources en eaux souterraines, les milieux aquatiques, et les zones humides
- Objectif 15 Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin.
- Objectif 16 : Favoriser la gestion durable de la forêt
- Objectif 17 : Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

- LD1-Axe 3 Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource

Cet axe est au cœur de la stratégie régionale qui vise à conjuguer ambition économique et transition écologique et énergétique vers une Région 100%ENR, en pointe concernant le déploiement des Accords de Paris.

Les enjeux planétaires en terme climatique confortent cette volonté et la Région y répond en facilitant la transition environnementale et énergétique. Elle œuvre pour que cette transition s'accompagne de créations d'emplois et de richesses locales sur tous les territoires.

Economiser, réparer, recycler la ressource, produire en circuit court devient un nouveau mode de faire et de consommation, voire de production, porteur d'innovation, dans la lignée de la smart-Région, de l'économie circulaire et des nouveaux modes de développement.

O1 Vers un nouveau référentiel de production et de consommation, vers une société Post carbone

- Objectif 18 : Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires
- Objectif 19 : Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une Région neutre en carbone à l'horizon 2050
- Objectif 20 : Accompagner le développement de « territoires intelligents » avec des services numériques utiles aux habitants, aux visiteurs et aux entreprises

O2 Améliorer la qualité de l'air et contribuer au développement de nouvelles pratiques de mobilité

- Objectif 21 : Améliorer la qualité de l'air (bâtiment, industrie, transports) et préserver la santé des populations
- Objectif 22 : Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités
- Objectif 23 : Faciliter tous types de reports modaux de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

O3 Prévention et gestion des déchets vers une économie circulaire plurielle

- Objectif 24 : Décliner des objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage et valorisation des déchets
- Objectif 25 : Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme
- Objectif 26 : Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire

Les Valeurs pour l'action

L'attractivité résidentielle et la qualité de vie constituent les fondements majeurs du rayonnement régional

Une transition de l'économie vers un modèle plus durable

L'habitant de la région, l'humain au cœur de l'urbain



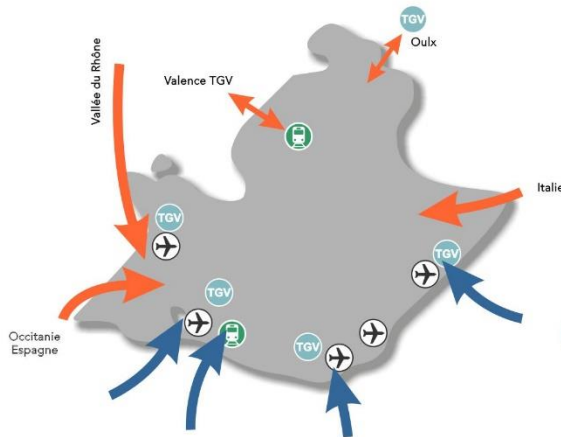
Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur



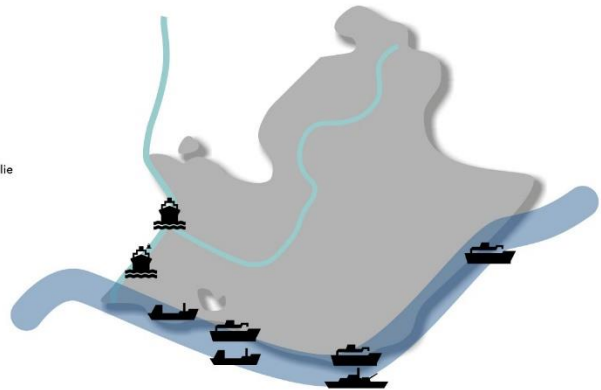
Ligne directrice 1 : RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL



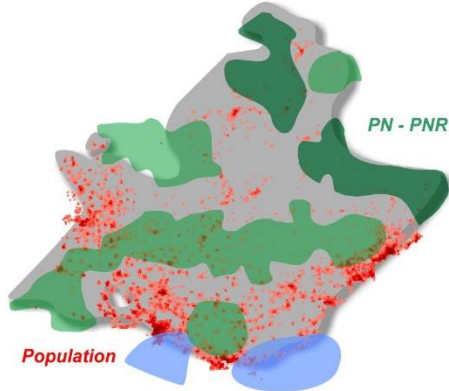
Conforter les portes d'entrées



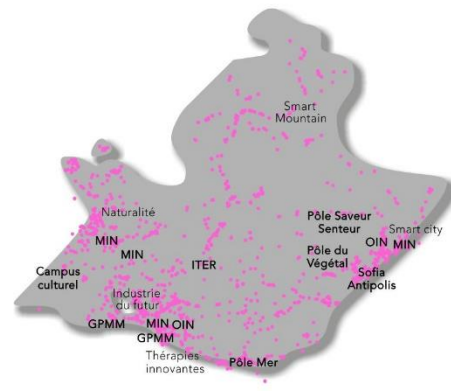
Définir/déployer la stratégie portuaire et fluviale
Soutenir la stratégie de façade littorale



Concilier attractivité et aménagements durables



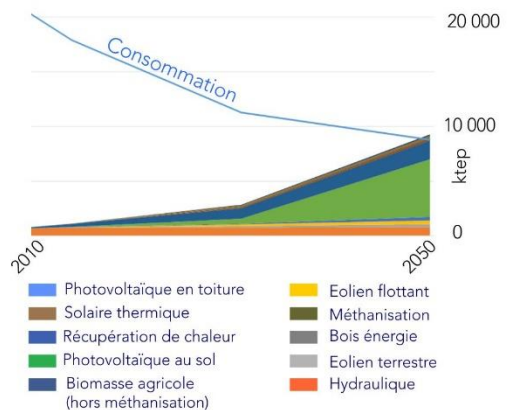
Zones d'activités et pôles économiques stratégiques



Soutenir le rayonnement culturel et universitaire, la recherche et l'innovation



Scénario Energie Positive 2050



Réalisation : Région PACA / DCOPT / SCOPE - Unité SIG Février 2018



LD2 Maîtriser la consommation d'espace et renforcer les centralités et leur mise en réseau

- LD2-Axe 1 Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités

Le SRADDET une nouvelle organisation du territoire constituée autour de trois niveaux de centralités urbaines, appelées à structurer et organiser le développement au sein de d'espaces cohérents. Il s'agira d'y favoriser une approche plurifonctionnelle en termes d'habitat, de services, de reconquête commerciale et d'activité économique, d'établissement de formation et de santé, de desserte en transports durables autour de pôles d'échanges eux même renforcés.

O1 Une stratégie régionale pour les centralités

- Objectif 27 : Affirmer la stratégie urbaine régionale
- Objectif 28 : Veiller à un développement durable et structuré des campagnes urbaines et rurales
- Objectif 29 : Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations et réciprocity au sein et entre les espaces

O2 : Des centralités affirmées dans leur vocation à structurer l'espace

- Objectif 30 : Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines
- Objectif 31 : Consolider les dynamiques des grands centres urbains
- Objectif 32 : Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité

O3 Des centres urbains réinvestis pour juguler l'étalement urbain, favoriser la proximité et le lien social

- Objectif 33 : Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport
- Objectif 34 : Réinvestir les centres villes et centres bourgs par des stratégies intégrées
- Objectif 35 : Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

- LD2-Axe 2 Mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'organisation territoriale

Les grands espaces territoriaux et les nouvelles centralités seront reliés de manière à irriguer l'ensemble du territoire régional et à fluidifier les déplacements notamment quotidiens, par un réseau de mobilité, renouvelé, cohérent avec l'armature territoriale.

Au-delà du projet de la Ligne Nouvelle Côte d'azur, le réseau TER sera fiabilisé, et enrichi par un maillage de liaisons à haut niveau de service permettant de favoriser le report modal. Les itinéraires routiers d'intérêt régional seront définis.

O1 Une inter modalité facilitée pour simplifier la vie du voyageur

- Objectif 36 : Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale
- Objectif 37 : Faire des Pôles d'Echange Multimodaux des lieux carrefours d'une intermodalité performante
- Objectif 38 : Tendre à une plus forte convergence des réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale



O2 Une offre de transports adaptée, simplifiée et performante pour tous et pour tous les territoires

- Objectif 39 : Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine
- Objectif 40 : Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires
- Objectif 41 : Accompagner les dynamiques territoriales par des offres de transport adaptées aux évolutions socio-démographiques et contribuant à la stratégie urbaine régionale

O3 Infrastructures : des réseaux consolidés, des pôles d'échanges hiérarchisés

- Objectif 42 : Accélérer la réalisation de la LNPCA pour renforcer l'offre des trains du quotidien
- Objectif 43 : Arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les grandes centralités régionales
- Objectif 44 : Déployer un réseau d'infrastructures en site propre et d'équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec l'armature urbaine

- LD2-Axe 3 Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques

La revitalisation des centres urbains contribuera à cette ambition en offrant aux habitants la proximité, gage d'une qualité de vie, et en luttant contre une consommation foncière excessive. Ainsi, les milieux naturels et les continuités écologiques seront préservés et contribueront autant à la biodiversité globale qu'à une offre de cadre de vie de qualité pour les habitants comme pour les touristes. La meilleure allocation de l'espace sera recherchée, notamment en veillant à restaurer, réhabiliter, requalifier les espaces déjà urbanisés pour leur permettre d'assurer pleinement les fonctions attendues.

Cette meilleure allocation de l'espace participera à la limitation des coûts d'investissement et de fonctionnement pour les territoires et les habitants (consommation énergétique, réseaux...)

O1 Les grands équilibres préservés et une organisation du territoire plus rationnelle

- Objectif 45 : Maîtriser l'étalement urbain et promouvoir les formes urbaines moins consommatrices d'espace
- Objectif 46 : Préserver le potentiel de production agricole régional

O2 Les continuités écologiques restaurées

- Objectif 47 : Assurer la préservation et la restauration des continuités écologiques identifiées par la TVB régionale
- Objectif 48 : Décliner la TVB régionale et assurer la bonne prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

Les Valeurs pour l'action

Améliorer le quotidien en pensant à l'avenir ou conjuguer les temps

Des écosystèmes urbains reliés entre eux plutôt qu'un étalement

Penser la proximité et gérer les interfaces



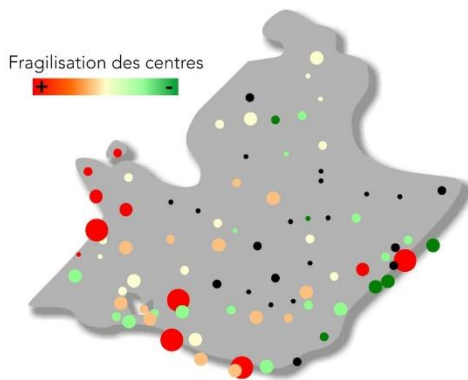
Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur



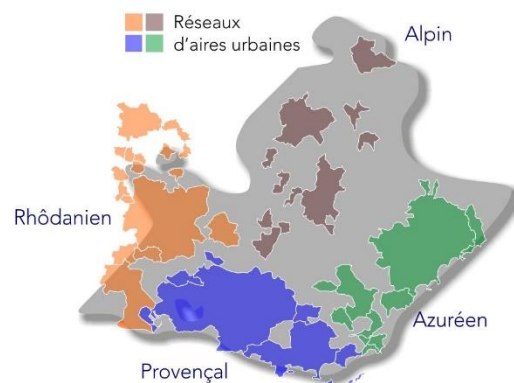
Ligne directrice 2 : MAITRISER LA CONSOMMATION D'ESPACE ET RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU



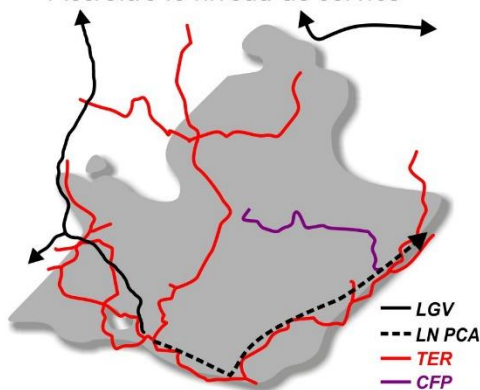
Enjeux de réinvestissement des centres



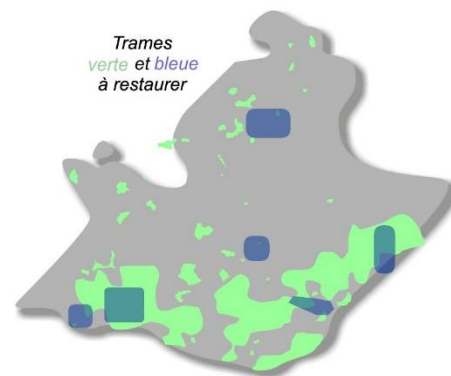
Espaces territoriaux



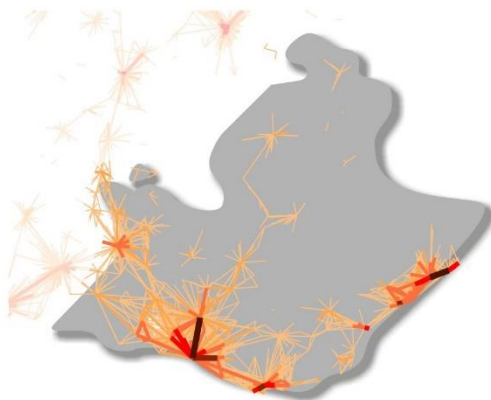
Fiabiliser l'offre TER
Accroître le niveau de service



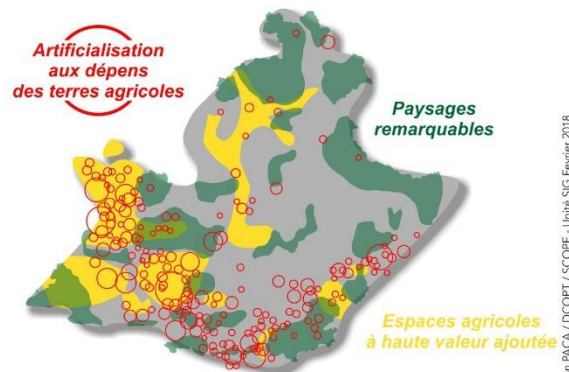
Protéger la biodiversité



Déplacements quotidiens



Préserver les identités paysagères
et potentialités agricoles





LD3 Conjuguer égalité et diversité des territoires pour des territoires solidaires et accueillants

Cette troisième ambition du SRADDET répond à la volonté régionale de prendre en considération les diversités territoriales et sociales.

- LD3-Axe 1 cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires

Il s'agit là de tirer le meilleur parti des potentialités de développement pour les territoires, sur les plans numérique, touristique, économique, en veillant à accompagner les territoires fragilisés, urbains ou ruraux, en visant leur intégration dans la dynamique générale, à la hauteur de leurs ressources spécifiques, voire en les dotant de ressources facilitant leur mise en capacité.

O1 Vers des stratégies intégrées des territoires

- Objectif 49 : Faire rayonner les projets métropolitains et promouvoir leurs retombées pour l'ensemble des territoires de la région
- Objectif 50 : Renforcer un modèle de développement rural régional exemplaire à l'échelle nationale
- Objectif 51 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires

O2 Pour la réalisation du potentiel économique et humain de tous les territoires

- Objectif 52 : Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires en particulier les territoires alpins
- Objectif 53 : Conforter la cohésion sociale
- Objectif 54 : Déployer les potentialités des établissements de formation

- LD3-Axe 2 Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie

Améliorer leurs connexions, faciliter l'accès aux services, à la formation, à la santé, conforter les conditions du développement économique, sont par exemple des traductions opérationnelles qui seront recherchées. L'offre de logements, de services, d'équipements, s'inscrit dans la même perspective.

O1 Une stratégie d'accès au logement et la réduction des inégalités

- Objectif 55 : Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et réaliser un parcours résidentiel conforme à leur souhait
- Objectif 56 : Rénover le parc de logement existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés
- Objectif 57 : Promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle, la prise en compte des jeunes et des nouveaux besoins liés au vieillissement de la population

O2 Une échelle resserrée de la vie quotidienne pour une meilleure qualité de vie

- Objectif 58 : Faciliter l'accès aux services et l'accompagner par une offre de transports adaptée
- Objectif 59 : Promouvoir les mobilités actives articulées aux autres réseaux de transport collectif
- Objectif 60 : Soutenir une économie de proximité



- LD3- Axe 3 développer échanges et réciprocity entre territoires

Des solidarités territoriales notamment en matière de partage de l'eau, de solidarité écologique, de gestion des déchets, mais également d'accès aux aménités touristiques seront instaurées afin de permettre à chaque territoire de valoriser ses ressources propres. Elles passeront notamment par une stratégie de la connaissance, en jouant sur tous les ressorts offerts par le numérique.

O1 Des atouts diversifiés, des interdépendances, des coopérations

- Objectif 61 : Favoriser l'offre et la diffusion culturelle pour tous les territoires
- Objectif 62 : Refonder le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque territoire les capacités de son développement
- Objectif 63 : S'accorder sur une stratégie coordonnée de transports-mobilité avec les AOMD et en définir les modalités d'action collective

O2 Connaissance, solidarités et dialogue comme leviers de la coopération

- Objectif 64 : Développer la connaissance et la mise en capacité des territoires
- Objectif 65 : Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs
- Objectif 66 : Promouvoir les gouvernances partenariales, et les espaces d'échanges

Les Valeurs pour l'action

Des territoires contributeurs du fait régional

Réduire les inégalités, vers une cohésion retrouvée

Des interdépendances, sources de coopération

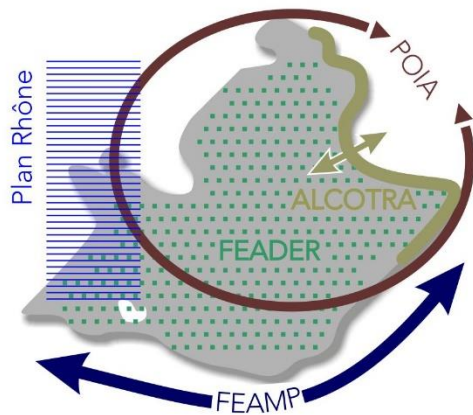


Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

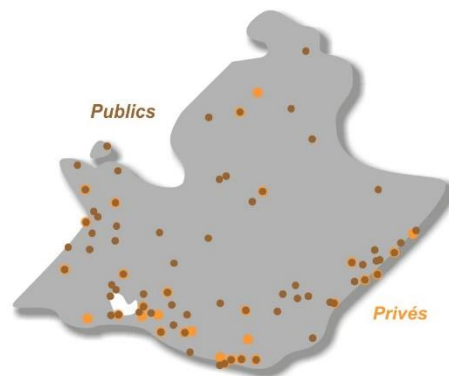


Ligne directrice 3 : CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ DES TERRITOIRES POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS

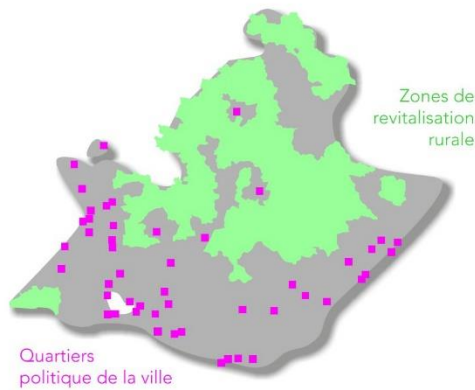
Programmes Européens
et coopération



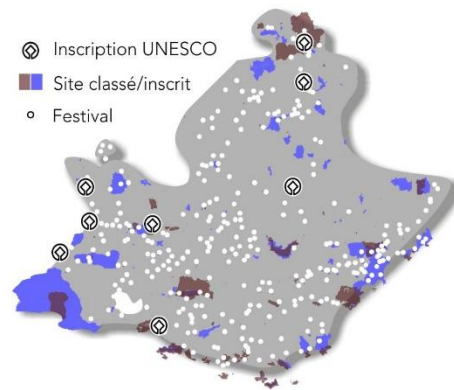
Implantation des lycées



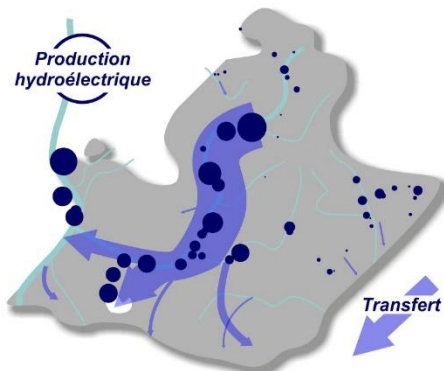
Quartiers Politiques de la ville
et ZRR



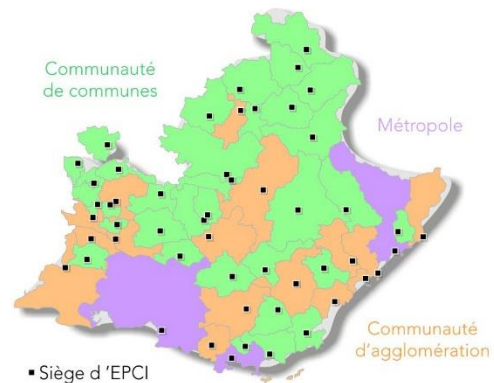
Attractivité touristique
et culturelle



Flux et interdépendance :
ressource en eau



EPCI



Réalisation : Région PACA / DCOPT / SCOPE - Unité SIG Février 2018



3.4. La lecture spatiale du territoire régional :

3.4.1. Conjuguer plusieurs échelles d'appréhension du territoire

Le SRADDET appréhende les enjeux du territoire régional en combinant plusieurs échelles : suprarégionale, régionale, infra territoriale. Selon les axes, l'une ou l'autre de ces échelles sera privilégiée.

Ainsi l'affirmation d'une stratégie de reconquête de l'attractivité régionale, et de confortement de la position géostratégique du territoire requiert de penser le territoire régional au regard de son environnement national et européen, à partir de ses portes d'entrées majeures.

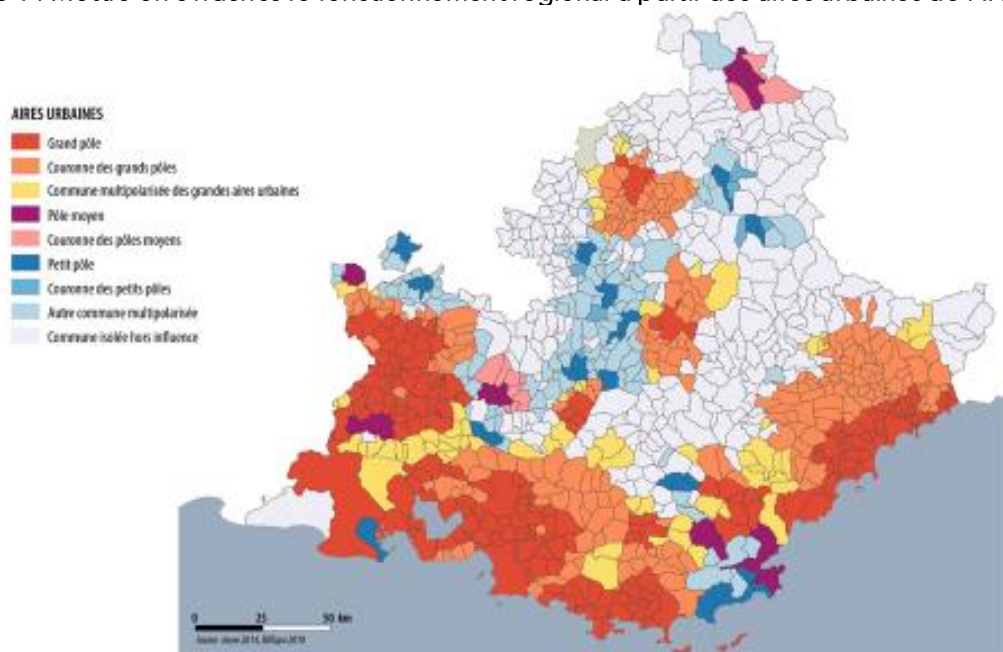
Le déploiement d'une stratégie urbaine régionale et d'une offre de mobilité adaptée conjugue une approche interrégionale, une approche régionale, et la prise en compte des 4 espaces territoriaux qui dessinent le fonctionnement du territoire au plus près des pratiques réelles des habitants et des entreprises flux domicile-travail et économiques.

Enfin, l'accompagnement de stratégies différenciées de développement des territoires nécessitera d'entrer au sein de chaque espace territorial pour distinguer des perspectives de développement adaptées selon les atouts et contraintes propres aux différents territoires (ex : désenclavement, développement touristique spécifique).

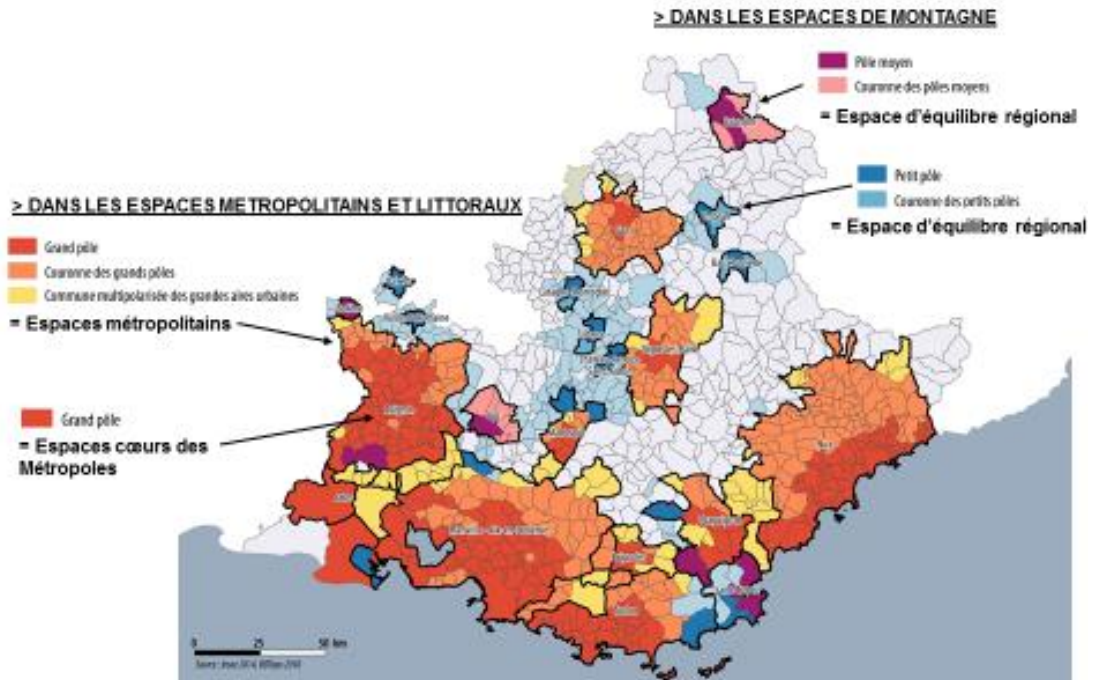
La prise en compte de l'égalité des territoires au sein d'un projet régional s'opère donc par la combinaison agile de ces trois échelles d'analyse : la Région assumant l'ambition d'un projet régional partagé en matière d'aménagement et de développement durable du territoire, tout en opérant selon les enjeux des approchées différenciées au sein de chacun des 4 espaces régionaux.

3.4.2. Les réseaux d'aires urbaines, une clé pour appréhender le fonctionnement réel du territoire

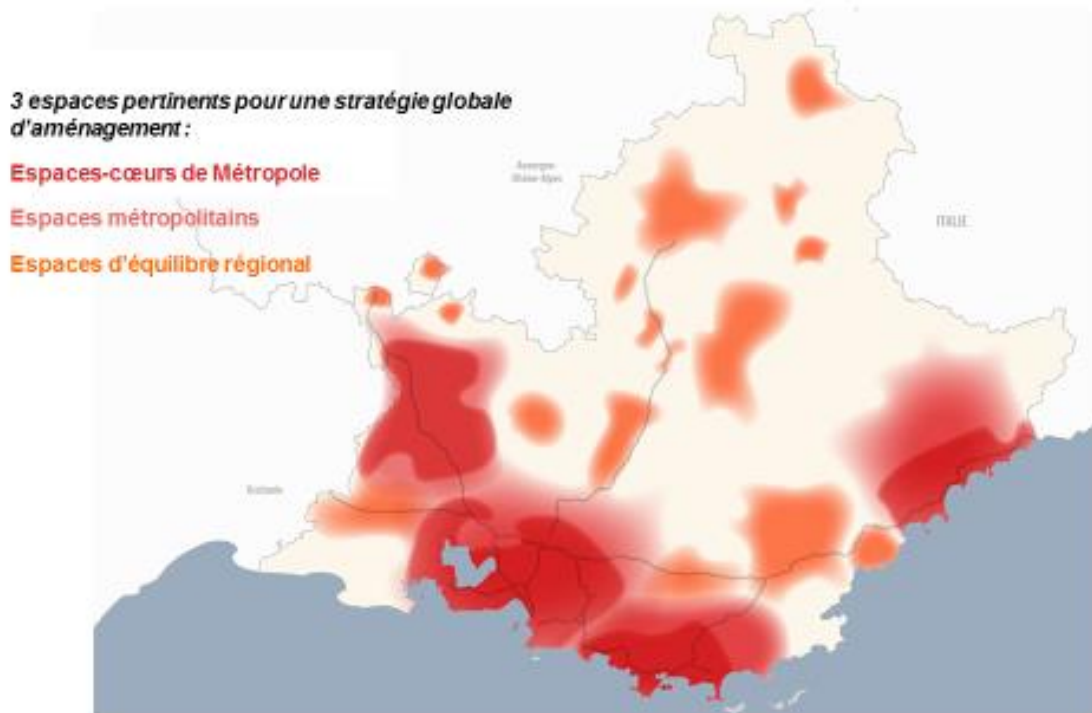
- Etape 1 : Mettre en évidence le fonctionnement régional à partir des aires urbaines de l'INSEE



- Étape 2 : Des regroupements sont opérés en fonction de l'intensité des liens entres polarités

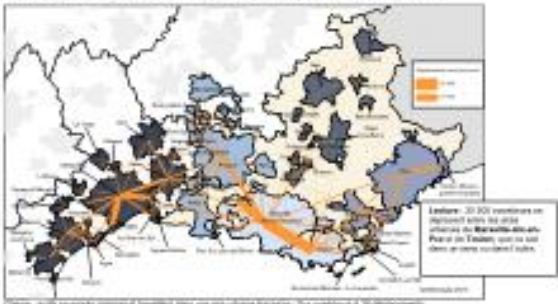


- Étape 3 : Représentation simplifiée

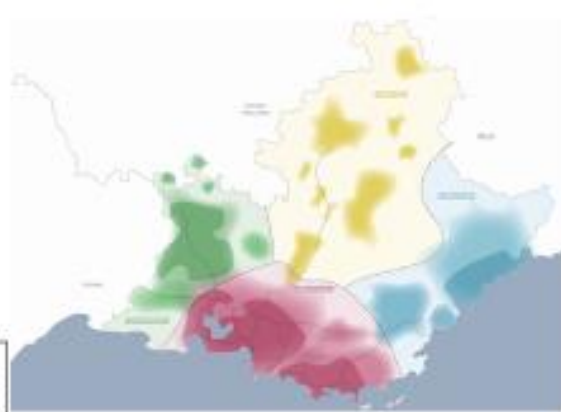


- Etape 4 : Mise en évidence du fonctionnement en réseau des aires urbaines

Des aires urbaines toutes en réseau...



...mais certaines fonctionnent davantage ensemble qu'avec les autres : 4 familles d'aires urbaines





3.4.3. Quatre espaces pour appréhender la diversité des territoires en région

L'espace alpin : entre responsabilité environnementale et complémentarités à conforter

Enjeux et perspectives à qualifier lors des ateliers territoriaux de mars 2018

Le territoire de l'espace alpin est marqué par la présence de montagnes de grande renommée, qui le traversent et forment une continuité d'importance régionale, interrégionale, et internationale. Dominé par de grands massifs présentant des qualités naturelles exceptionnelles, le territoire se caractérise par une organisation en vallées, où se concentre la population. Fort de son remarquable patrimoine naturel, au cœur du plus grand massif européen, le territoire est en grande partie couvert par des parcs naturels régionaux et nationaux, qui constituent un quasi continuum (PN Mercantour, PN Ecrins (partiellement), PNR Queyras, PNR Baronnies provençales (partiellement), PNR Luberon, PNR Verdon).

Territoire ressource pour l'eau et la production d'énergie, les contraintes ne sont pas pour autant absentes : conflit pour l'usage du foncier pour les centrales solaires, qualité de l'air dégradée par le brûlage des déchets et le chauffage au bois, conflits d'usage sur l'eau pour la neige de culture ou l'irrigation, qualité des eaux souterraines en montagne et des eaux superficielles dans la moyenne Durance, tensions dans les territoires secs des affluents de la Durance.

A l'interface entre massifs et vallées, l'agriculture joue un rôle d'interface naturel, et contribue aux équilibres économiques d'un territoire marqué par la saisonnalité touristique. Peu dense à l'année, le territoire connaît en effet une forte activité touristique, liée notamment aux stations, et voit sa fréquentation varier selon la saisonnalité.

Le territoire n'est pas dominé par une grande ville au sens de l'INSEE (supérieure à 100 000 habitants) : en revanche la ville de Gap, la plus peuplée avec 40 000 habitants, centre administratif et centre d'emplois publics, opère comme une « capitale » de cet espace alpin, dont les autres polarités majeures sont Manosque, Digne, et Briançon.

Bien que contrainte par le massif montagneux, l'urbanisation, renforcée par une dynamique démographique favorable dans les années 2000, n'échappe pas aux problématiques d'étalement urbain. Le développement de zones commerciales en périphérie, sur le territoire alpin comme ailleurs, a pu contribuer à la fragilisation des villes-centres. Parallèlement, ces pressions urbaines entraînent des risques sur certaines continuités naturelles.

L'attractivité du territoire s'exerce notamment auprès d'un public de retraités venant s'installer, tandis que les départs des jeunes, notamment pour leurs études, appelle à anticiper les équilibres générationnels présents et à venir sur ce territoire.

Les complémentarités avec les autres espaces infra-régionaux, si elles paraissent évidentes en termes de ressources, de tourisme, d'offre pour les retraités, devraient être approfondies pour que les questions de désenclavement physique (vers l'Italie et la région Rhône Alpes) et numérique, de couverture en services publics, de maintien de l'agriculture, etc. assurent les conditions d'un développement pérenne.



L'espace azuréen : entre attrait du littoral et urbanisation sous contraintes

Enjeux et perspectives à qualifier lors des ateliers territoriaux de mars 2018

Le territoire de l'espace azuréen, situé à l'Est du territoire régional, se caractérise par le couple étroitement formé par la mer et la montagne, et l'urbanisation dense d'une étroite bande littorale. Cette urbanisation quasiment linéaire du littoral reflète notamment le levier de développement historique que fût le tourisme pour la Côte d'Azur.

La proximité immédiate des reliefs, a cependant cantonné cette expansion : le Mercantour (Parc national), les Pré-Alpes d'Azur (Parc Naturel Régional), et les petits massifs jouent ainsi un rôle de ceinture verte, cantonnant la métropolisation niçoise et l'orientant vers la Plaine du Var, menaçant parfois la pérennité des activités agricoles. Face à des coûts de foncier agricole en zones périurbaines bien supérieurs aux moyennes régionales, le maintien de ces activités constitue un enjeu fort.

Le degré d'anthropisation de ce territoire pèse fortement sur les ressources (eau), accroît l'exposition aux risques naturels (inondations), et accentue le déséquilibre entre consommation et production énergétique. Le territoire importe en effet 95% de sa consommation toutes énergies confondues, et doit composer avec une alimentation électrique très fragile, notamment lors des pics de consommation en période estivale.

La répartition de la population démontre la spécificité de l'espace azuréen, marqué par un réseau d'aires urbaines à dominantes littorales. Cet espace qui reflète la réalité des territoires pratiqués par les déplacements domicile-travail et transferts d'établissement, regroupe les aires urbaines des Alpes-Maritimes, ainsi que quelques aires urbaines varoises, quasiment contiguës. Notons également l'importance des échanges avec Monaco.

Ayant connu une croissance forte de sa population au cours du XX^{ème} siècle, le territoire de l'espace azuréen connaît depuis près d'une décennie une inversion de tendance, avec, une croissance démographique annuelle très ralentie.

Cette zone connaît d'importants flux résidentiels et un vieillissement de la population en raison du transfert d'une partie de la population jeune et active d'un littoral saturé vers des territoires toujours plus lointains, alors qu'une part importante des logements sont des résidences secondaires, en lien avec la prédominance du tourisme dans l'économie locale.

Les complémentarités avec l'espace provençal sont fortes, notamment en matière de déplacements, et non négligeables avec l'espace alpin, notamment via un espace de cohérence autour de Castellane et Puget Théniers.



L'espace provençal, une concentration métropolitaine couplée à des espaces naturels d'exception

Enjeux et perspectives à qualifier lors des ateliers territoriaux de mars 2018

Le territoire de l'espace provençal représente plus de 50% de la population régionale. Il se caractérise par une très forte métropolisation multipolaire, autour d'Aix-Marseille et dans un quasi continuum avec Toulon. Les espaces naturels, dont certains exceptionnels (Parc National des Calanques...) sont souvent peu étendus, enclavés, et soumis à de fortes pressions foncières ou touristiques.

La forte pression foncière s'exerce sur le littoral et remonte dans cette zone le long des axes de communication, générant une problématique d'étalement urbain dans la plupart des villes et villages de l'arrière-littoral.

L'arrière-pays littoral forme une zone marquée par une matrice agricole autour du bassin d'Aix-en-Provence, puis forestière dans le Var. Les grands massifs forestiers de l'est ont conservé, dans une certaine mesure, leur intégrité écologique et fonctionnelle.

Le territoire de l'espace provençal associe la plupart des aires urbaines des Bouches-du-Rhône, à l'exception d'Arles, et s'étend jusqu'à Toulon et Saint Tropez.

Présentant une forte densité de population, le territoire est concerné par des risques naturels, en particulier le risque incendie, à proximité immédiate des zones urbaines. L'aggravation des effets du changement climatique, notamment l'aggravation des épisodes de sécheresse constitue également un enjeu fort pour ce territoire très largement dépendant des apports extérieurs pour sa desserte en eau (via le système Durance Verdon et/ou des transferts plus locaux comme Carcès pour le secteur de Toulon).

Au-delà des fortes contraintes induites par les reliefs et le découpage littoral, l'espace provençal assume des vocations commerciales et industrielles, mais également touristiques, tout en demeurant organisé par des stratégies d'évitement et des logiques de spécialisations entre différents pôles juxtaposés, mais au total peu intégrés. Ces logiques se traduisent par l'éloignement des pôles d'emploi, des problématiques fortes de déplacements domicile-travail dominés par la voiture individuelle, et des niveaux préoccupants de pollution de l'air.

Les disparités socio-spatiales sont également accentuées, avec des centres urbains en situation de fragilité, aussi bien en cœur de métropole que sur des villes moyennes, ainsi qu'une concentration de la pauvreté dans certains quartiers. Le territoire compte une quinzaine de quartiers d'intérêt régional PNRU (Programme National de Renouveau Urbain).

Les complémentarités avec les autres espaces infra-régionaux sont fortes de par sa situation centrale et ses synergies économiques avec chacun des trois autres espaces.



L'espace rhodanien, un territoire à la croisée des échanges interrégionaux

Enjeux et perspectives à qualifier lors des ateliers territoriaux de mars 2018

Cet espace, à l'ouest du territoire régional, longe la Vallée du Rhône, jusqu'au delta qui s'ouvre sur la Méditerranée. Ce territoire s'étend au-delà de la limite administrative de Provence-Alpes-Côte d'Azur, en étroites connections avec la partie Est de la région Occitanie. Le fonctionnement de ce territoire dessine un espace d'échange et d'interaction forte avec l'Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes, autour d'un couloir rhodanien constituant un axe majeur de communication.

Tout au sud, les espaces formés par l'ensemble Camargue, Crau, Alpilles constituent une mosaïque exceptionnelle de milieux et d'écosystèmes, faisant l'objet d'importantes mesures de préservation et valorisation (Parc Naturel régional de Camargue, réserves naturelles nationales, sites du Conservatoire du Littoral...)

Plus au Nord, la Durance délimite cet espace, et fait l'objet d'aménagements hydroélectriques déterminants pour la gestion de la ressource en eau et l'irrigation du territoire régional bien au-delà du système Durancien. Au plan environnemental, les territoires de cet espace sont dépendants du Rhône et de la Durance pour l'agriculture et le maintien des zones humides, la ressource Rhône étant peu mobilisée jusqu'à présent pour l'eau potable.

La vocation agricole du territoire est très affirmée, avec des paysages modelés par les vignes, les cultures fruitières et maraîchères. Certains paysages sont porteurs d'une forte identité, par exemple le Mont Ventoux ou le Lubéron, et contribuent à l'attractivité touristique du territoire. Fortement marquée par les activités humaines, la plaine d'Avignon-Carpentras accueille de nombreuses infrastructures, fait l'objet d'un mitage périurbain diffus, et d'une fragmentation progressive des terres agricoles.

Le territoire de l'espace rhodanien compte pour Provence-Alpes Côte d'Azur l'ensemble des aires urbaines du Vaucluse ainsi que celle d'Arles dans les Bouches-du-Rhône.

Au niveau social, ce territoire est marqué par plusieurs centres villes en difficulté, avec un fort enjeu de requalification et de revitalisation. La précarité énergétique est importante, compte tenu du faible niveau de revenu des ménages et de l'état des logements.

La présence d'une importante activité agricole et de nombreuses zones urbaines appelle à une grande vigilance en matière environnementale. La prévalence de nombreux risques naturels, notamment d'inondations, constitue également un enjeu fort, l'exposition aux effets du changement climatique étant susceptible d'aggraver ces tendances.



3.5. Synthèse des enjeux clés du territoire

3.5.1. Rappel des enjeux transversaux

Enjeu transversal n°1 : Concilier attractivités économique et résidentielle du territoire

Enjeu transversal n°2 : Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité

Enjeu transversal n°3 : Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires

3.5.2. Enjeux thématiques

3.5.3. Enjeux territoriaux spécifiques

Enjeux clé de l'espace provençal :

Enjeux à identifier et qualifier en dialogue avec les territoires dans le cadre des ateliers de 2018

Enjeux identifiés	Hiérarchisation des enjeux	Description des enjeux spécifiques de l'espace provençal
<i>Exemple : mobilités du quotidien</i>	<i>Priorité +++</i>	<i>Saturation des axes de transports – temps de trajet</i>
<i>Exemple : Recherche de complémentarité des métropoles de l'espace provençal, et de l'espace azuréen</i>	<i>Priorité +++</i>	
<i>Exemple : accueil de la croissance démographique dans les espaces sous pression, structuration des espaces périurbains</i>		<i>Dynamiques d'urbanisation métropolitaine, notamment vers le Var</i>
<i>Exemple : désenclavement des quartiers prioritaires</i>	<i>Priorité +++</i>	<i>Part de la population des quartiers prioritaires dans l'espace provençal</i>
<i>Exemple : préservation des espaces agricoles et naturels</i>	<i>Priorité +</i>	<i>Dynamiques d'urbanisation métropolitaine, notamment vers le Var</i>



Enjeux clé de l'espace rhodanien

Enjeux à identifier et qualifier en dialogue avec les territoires dans le cadre des ateliers de 2018

Enjeux identifiés	Hiérarchisation des enjeux	Description des enjeux spécifiques du système alpin
<i>Exemple : préservation des espaces agricoles</i>	<i>Priorité +++</i>	<i>Fortes dynamiques de périurbanisation au cours des dernières décennies</i>
<i>Exemple : Adaptation au changement climatique</i>	<i>Priorité +++</i>	<i>Risque inondation, viticulture, l'adaptation au changement climatique constitue un enjeu prioritaire pour ce territoire marqué par l'activité agricole</i>
<i>Exemple : dévitalisation des centres villes et centres bourg</i>	<i>Priorité +++</i>	<i>Les villes du système rhodanien sont particulièrement confrontées à ce phénomène de dévitalisation</i>
<i>Gouvernance</i>		<i>Enjeu interrégional de mise en réseau des collectivités et de convergence des politiques publiques</i>

Enjeux clé de l'espace azuréen

Enjeux à identifier et qualifier en dialogue avec les territoires dans le cadre des ateliers de 2018

Enjeux identifiés	Hiérarchisation des enjeux	Description des enjeux spécifiques du système azuréen
<i>Exemple : Gouvernance</i>	<i>Priorité +++</i>	<i>Complémentarités des dynamiques métropolitaines en région Structuration des coopérations entre centralités de l'espace azuréen – projet de pôle métropolitain</i>
<i>Exemple :</i>	<i>Priorité +++</i>	
<i>Exemple :</i>	<i>Priorité +</i>	





Enjeux clé de l'espace alpin

Enjeux à identifier et qualifier en dialogue avec les territoires dans le cadre des ateliers de 2018

Enjeux identifiés	Hiérarchisation des enjeux	Description des enjeux spécifiques de l'espace alpin
<i>Exemple : accessibilité aux services</i>	<i>Priorité +++</i>	<i>Distance-temps particulièrement importante pour l'accès à certains services..</i>
<i>Exemple : précarité énergétique</i>	<i>Priorité +++</i>	<i>Résidences touristiques vieillissantes, problématique des lits froids</i>
<i>Exemple : dévitalisation des centres villes et centres bourg</i>	<i>Priorité +</i>	<i>Problématique du dernier commerce</i>



4. Des lignes directrices aux objectifs

Conformément aux dispositions du Code l'urbanisme, le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long termes dans les onze domaines rappelés ci-dessous.

Art. L. 4251-1.- du CGCT : « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets. »

Pour ce faire, la Région Provence-Alpes Côte d'Azur a défini et formalisé une vision stratégique régionale, exprimée à travers trois lignes directrices. Les objectifs de moyen et long terme, identifiés par la Région sont au nombre de soixante-six, et organisés à travers ces trois grandes lignes directrices.

Le tableau suivant en propose une vision d'ensemble.

*Nota bene : Les objectifs ayant fait l'objet d'une reprise depuis août 2017 sont identifiés **en vert** dans le chapitre suivant*

Ligne directrice 1 : Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

Axe 1 - Renforcer le rayonnement du territoire régional et déployer la stratégie régionale de développement économique

Orientation 1 - Un territoire connecté et plus accessible au niveau national européen et international

1. Conforter les portes d'entrées du territoire régional
2. Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale
3. Structurer la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal

Orientation 2 - Des pôles d'excellence économiques, universitaires, culturels et touristiques porteurs de rayonnement régional

4. Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels
5. Définir et outiller la stratégie territoriale d'aménagement économique
6. Soutenir le rayonnement du territoire en matière universitaire, de recherche et d'innovation

Orientation 3 - La dimension européenne de la Région confortée au cœur du bassin méditerranéen, et des projets collaboratifs renforcés avec les territoires frontaliers

7. Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen
8. Conforter les projets à vocation internationale des métropoles et les projets de coopération transfrontalière
9. Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer une coopération européenne, méditerranéenne, et internationale

Axe 2 - Concilier attractivité et aménagement durable du territoire

Orientation 1 - Un modèle d'aménagement durable et intégré à construire

10. Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique et garantir l'accès à tous à la ressource en eau
11. Déployer des modes d'aménagement exemplaires, sobres, intelligents et adaptés dans les opérations d'aménagement
12. Diminuer la consommation totale d'énergie finale de 20% en 2030 et 50% en 2050 par rapport à 2012
13. Faire de la biodiversité et de sa connaissance un levier de développement et d'aménagement innovant

Orientation 2 - Des ressources naturelles et paysagères, préservées et valorisées, une identité renforcée

14. Préserver les milieux aquatiques, les zones humides, et les ressources en eaux souterraines pour garantir le potentiel de développement de la région
15. Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin
16. Favoriser la gestion durable de la forêt
17. Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Axe 3 - Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource

Orientation 1 - Vers un nouveau référentiel de production et de consommation, vers une société Post carbone

18. Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires
19. Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une Région neutre en carbone à l'horizon 2050
20. Accompagner le développement de « territoires intelligents » avec des services numériques utiles aux habitants, aux visiteurs et aux entreprises

Orientation 2 - Améliorer la qualité de l'air et contribuer au développement de nouvelles pratiques de mobilité

21. Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé des populations
22. Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités
23. Faciliter tous types de reports modaux de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

Orientation 3 - Prévention et gestion des déchets vers une économie circulaire plurielle

24. Décliner des objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage et valorisation des déchets
25. Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme
26. Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire

Ligne directrice 2 : Maîtriser la consommation d'espace et renforcer les centralités et leur mise en réseau

Axe 1 - Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités

Orientation 1 - Une stratégie régionale pour les centralités

27. Affirmer la stratégie urbaine régionale
28. Structurer les campagnes urbaines et veiller à un développement harmonieux des territoires sous pression
29. Mettre en réseau les centralités, et consolider les relations, coopérations et réciprocity au sein et entre les espaces

Orientation 2 - Des centralités affirmées dans leur vocation à structurer l'espace

30. Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines
31. Consolider les dynamiques des grands centres urbains
32. Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité

Orientation 3 - Des centres urbains réinvestis pour juguler l'étalement urbain, favoriser la proximité et le lien social

33. Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport
34. Réinvestir les centres villes et centres bourgs par des stratégies intégrées
35. Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

Axe 2 - Mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'armature territoriale

Orientation 1 - Une inter modalité facilitée pour simplifier la vie du voyageur

36. Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale
37. Faire des Pôles d'Echange Multimodaux des lieux carrefours d'une intermodalité performante
38. Tendre à une plus forte convergence des réseaux et services, en lien avec les polarités de l'armature urbaine

Orientation 2 - Une offre de transports adaptée, simplifiée et performante pour tous et pour tous les territoires

39. Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine
40. Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires
41. Accompagner les dynamiques territoriales par des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques (et contribuant à l'armature régionale)

Orientation 3 - Infrastructures : des réseaux consolidés, des pôles d'échanges hiérarchisés

42. Accélérer la réalisation de la LNPCA pour renforcer l'offre des trains du quotidien
43. Arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les centralités régionales
44. Déployer un réseau d'infrastructures en site propre et d'équipements d'accès et de

Axe 3 - Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques

Orientation 1 - Les grands équilibres préservés et une organisation du territoire plus rationnelle

45. Maîtriser l'étalement urbain et promouvoir les formes urbaines moins consommatrices d'espace
46. Préserver le potentiel de production agricole régional

Orientation 2 - Les continuités écologiques restaurées

47. Assurer la préservation et la restauration des continuités écologiques identifiées par la Trame Verte et Bleue régionale
48. Décliner la TVB régionale et assurer la bonne prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

Ligne directrice 3 : Conjuguer égalité et diversité des territoires pour des territoires solidaires et accueillants

Axe 1 - Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires

Orientation 1 - Vers des stratégies intégrées des territoires

49. Faire rayonner les projets métropolitains et promouvoir leurs retombées pour l'ensemble des territoires de la région
50. Renforcer un modèle de développement rural régional exemplaire à l'échelle nationale

Orientation 2 - Pour la réalisation du potentiel économique et humain de tous les territoires

51. Promouvoir la mise en tourisme des territoires
52. Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires en particulier les territoires alpins
53. Conforter la cohésion sociale
54. Déployer les potentialités des établissements de formation

Axe 2 - Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie

Orientation 1 - Une stratégie d'accès au logement et la réduction des inégalités

55. Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et réaliser un parcours résidentiel conforme à leur souhait
56. Renover le parc de logements existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés
57. Promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle, la prise en compte des jeunes et des nouveaux besoins liés au vieillissement de la population

Orientation 2 - Une échelle resserrée de la vie quotidienne pour une meilleure qualité de vie

58. Faciliter l'accès aux services et l'accompagner par une offre de transports adaptée
59. Promouvoir les mobilités actives articulées aux autres réseaux de transport collectif
60. Soutenir une économie locale et de proximité, notamment dans les zones rurales et de montagne

Axe 3 - Développer échanges et réciprocity entre territoires

Orientation 1 - Des atouts diversifiés, des interdépendances, des coopérations

61. Favoriser l'offre et la diffusion culturelle pour tous les territoires
62. Refonder le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque territoire les capacités de son développement
63. S'accorder sur une stratégie coordonnée de transports-mobilité avec les AOMD et en définir les modalités d'action collective

Orientation 2 - Connaissance, solidarités et dialogue comme leviers de la coopération

64. Développer la connaissance et la mise en capacité des territoires
65. Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs
66. Promouvoir les gouvernances partenariales, et les espaces d'échanges



4.1. Ligne directrice 1 - Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

Axe 1 : Renforcer le rayonnement du territoire régional et déployer la stratégie régionale de développement économique

Rappel de la stratégie régionale

La Région considère que sa première responsabilité est de conforter le rayonnement du territoire à l'échelle nationale et internationale, à travers une accessibilité performante des grandes portes d'entrées du territoire (ports, aéroports, gares TGV, autoroutes), nœuds majeurs de communication auxquels doivent être connectés les pôles d'attractivité, en particulier économiques. Cette grande accessibilité doit être pensée et confortée à l'échelle de l'arc méditerranéen qui structure les échanges allant de l'Espagne à l'Italie. La future Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, dont la Région souhaite une réalisation accélérée, constitue à cet égard un enjeu de la plus haute importance pour offrir des alternatives à la route sur cet axe majeur.

La volonté de conforter la capacité du territoire à rayonner et à s'insérer dans les échanges européens et internationaux est indissociable de l'ambition régionale exprimée en matière de développement économique, et de création d'emplois locaux, dans le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation, et d'Internationalisation des Entreprises. Le SRADDET entend accompagner le déploiement de la stratégie régionale économique par des propositions visant à conforter les grands pôles générateurs d'activité, de croissance, et d'innovation sur le territoire régional (pôles économiques, touristiques, grands sites d'enseignement supérieur et de recherche par exemple). Plus spécifiquement, le SRADDET engage à soutenir les futurs déploiements territorialisés des Opérations d'Intérêt Régional (OIR), et les grands hubs de l'Industrie du Futur (Henri Fabre, PIICTO et system factory). Parallèle au confortement des grands pôles jouant un rôle de locomotive du développement régional, l'ambition économique régionale passe également par la remise à niveau des nombreux espaces économiques qui maillent le territoire, et plus généralement l'optimisation des ressources foncières dédiées à l'accueil des activités.

Orientation 1 : un territoire connecté et plus accessible au niveau national, européen et international

Le SRADDET vise à rendre plus performante la connexion et la grande accessibilité, depuis l'extérieur, au territoire régional, en favorisant les conditions de développement, de redéploiement et de fonctionnement des équipements existants, et en promouvant la réalisation d'infrastructures manquantes aujourd'hui, jugées nécessaires à la bonne accessibilité de la région. Par cette diversification des flux et la réorganisation de la cartographie des portes d'entrées, il s'agit avant tout de rapprocher, par des temps de parcours réduits, la région aux autres grandes métropoles internationales et nationales.

Objectif 1 Conforter les portes d'entrées du territoire régional

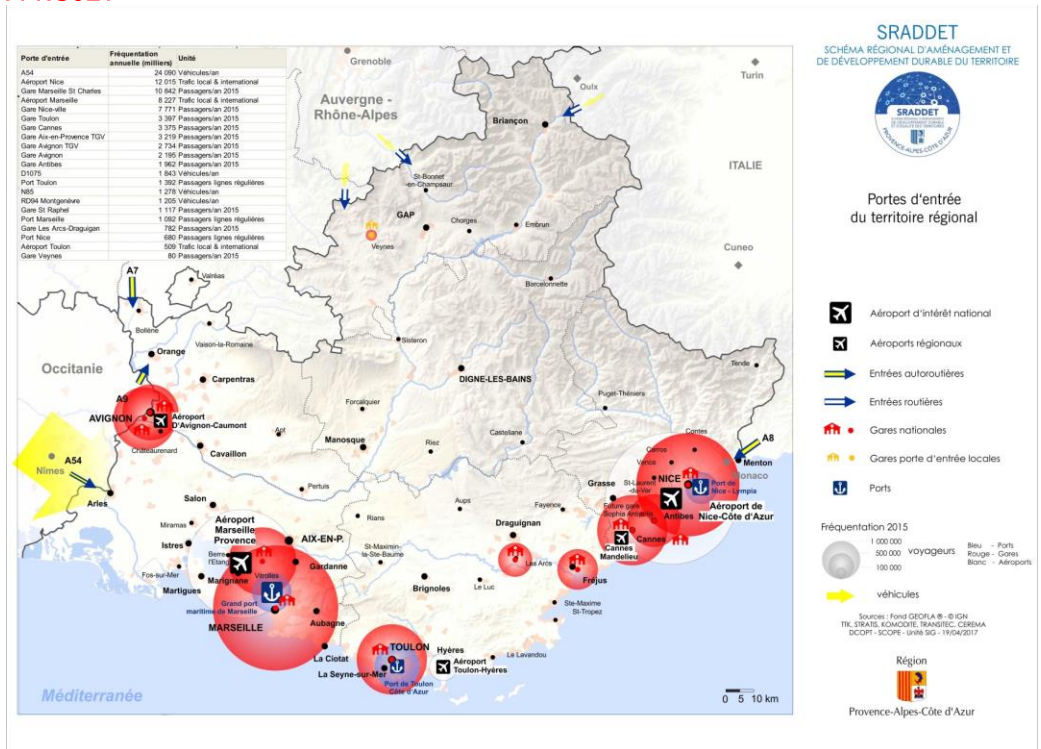
Le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur est desservi par des équipements et infrastructures de grande qualité, véritables « portes d'entrée » sur le reste du pays et à l'international. Cette accessibilité externe conditionne la capacité du territoire à se positionner dans les échanges mondiaux, et par là-même, sa capacité à rayonner et à exercer son attractivité par-delà les frontières. Ce constat vaut aussi bien pour le transport de voyageurs que le transport de marchandises, ce qui implique de bénéficier de raccordements performants aux grands réseaux de transport nationaux et internationaux, et ce, pour l'ensemble des modes de transports. On ne peut pas en dire autant, cependant, sur les principales liaisons internes, Marseille-Toulon-Nice ou encore Marseille-Val de Durance-les Alpes, qui sont soit saturées soit insuffisantes.

Majoritairement concentrées sur la façade littorale et la vallée du Rhône, les portes d'entrée du territoire régional contribuent à dessiner un axe méditerranéen, allant de Gênes à Barcelone, et un couloir rhodanien connecté à l'Europe du Nord via un axe nord-sud. Alors que ces deux axes longent, traversent et structurent les principaux échanges interrégionaux, nationaux, et européens, l'accès au cœur des Alpes demeure difficile, comme dans une moindre mesure, l'accès depuis ces portes d'entrée aux territoires de l'arrière-pays.

- Repères:**
- 5 aéroports dont 2 d'intérêt national (Marseille-Provence et Nice-Côte d'Azur)
 - 9 gares d'intérêt national et une future gare Sophia Antipolis dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle
 - 3 ports dont le Grand Port Maritime de Marseille, 1^{er} port français
 - 4 portes autoroutières (A7, A9, A8, A54), et des portes d'entrée routières

Ces portes d'entrée doivent être confortées dans leurs fonctions régionales, ainsi que par une connexion plus performante aux réseaux de transports en commun.

CARTE EN PROJET





Consolidation des fonctions de rayonnement national et international des portes d'entrée

- Concernant les sites aéroportuaires : Les études internationales prévoyant un doublement du trafic mondial sur les vingt prochaines années, l'un des enjeux majeurs est de mettre en place une stratégie permettant de tirer profit de cette augmentation de trafic, et de favoriser l'accès à la région par ce mode. **La Région et ses partenaires souhaitent renforcer le rôle des sites aéroportuaires comme principales portes d'entrées internationales sur le territoire ; et se donnent ainsi pour objectif d'affirmer le rôle des aéroports régionaux d'intérêt national (Nice et Marseille) comme portes d'entrée du territoire depuis des destinations multiples, notamment européennes et intercontinentales.**
 - **L'aéroport de Nice-Côte d'Azur** accueille environ 12 millions de passagers annuels. Il s'agit du 3ème aéroport français après les aéroports de Paris. La qualité de ses infrastructures actuelles permet d'envisager de franchir le cap des 16 millions de passagers. Aéroport urbain, il ne dispose que de peu de réserves foncières mais son potentiel reste élevé du fait du projet de sa proximité avec le territoire de l'OIN Plaine du Var et de la réalisation prochaine du Pôle d'échanges multimodal de Saint-Augustin où devrait venir se greffer la future ligne ferroviaire LNPCA.
 - **L'aéroport de Marseille-Provence** enregistre quant à lui un trafic de 8,5 millions de passagers (chiffres 2016), ce qui le place au 4^{ème} rang des plates-formes de province. Il dispose également d'un terminal low-cost qui connaît un fort essor (plus de 2 millions de passagers). Contrairement à l'aéroport de Nice, il bénéficie de réserves foncières importantes. Un plan d'investissement de 500 millions d'euros sur dix ans a été engagé afin de porter sa capacité d'accueil à 12 millions de passagers à l'horizon 2027.

Par ailleurs, l'objectif partagé par les différentes collectivités est de mettre en place une stratégie spécifique pour les autres aéroports du territoire (Toulon-Hyères, 550.00 passagers, et Avignon, 10.000 passagers) pour assurer une certaine équité territoriale.

- Concernant les portes maritimes, soit les ports de Marseille-Fos, Toulon et Nice : elles offrent au territoire régional un lien privilégié avec les autres pays du bassin méditerranéen et constituent des équipements structurants dans l'approvisionnement en marchandises, mais aussi l'accueil croissant de croisiéristes. **Le Grand Port Maritime de Marseille**, premier port français en volume de trafics (plus de 80 millions de tonnes), constitue un enjeu de développement à part entière du fait de son ouverture sur le monde.

Aussi, ces ports doivent-ils être accompagnés dans leur stratégie de développement au travers d'une stratégie régionale globale tout en étant renforcés dans leur hinterland par des corridors ferroviaires encourageant des coopérations de façade sur l'arc méditerranéen comme sur le couloir rhodanien et l'axe Lyon-Turin.

- Concernant les portes et infrastructures ferroviaires : Alors que Marseille et Avignon bénéficient d'un accès performant à Paris, aux grandes métropoles régionales et à certaines destinations européennes (Barcelone, Londres, Bruxelles...), la faiblesse du réseau interne (Marseille-Nice en 2h40, soit moins de 80km/ de vitesse commerciale) dégrade fortement la connexion des métropoles de Nice et de Toulon. **L'aboutissement du projet de LNPCA constitue donc une priorité régionale majeure pour offrir de nouvelles capacités de développement au transport ferroviaire, à la fois pour les déplacements du quotidien et le désenclavement de l'est de la région.**

Voir aussi

- Sur la stratégie portuaire et fluviale, l'objectif 2
- Sur la chaîne logistique, l'objectif 3
- Sur la Ligne Nouvelle Provence. Côte d'Azur, l'objectif 7

- Concernant les grandes infrastructures routières et autoroutières : Le réseau autoroutier est de bonne qualité mais il reste à compléter pour répondre aux besoins du territoire. La déviation d'Arles demeure ainsi le chaînon autoroutier manquant de l'arc méditerranéen de Gibraltar à Livourne. De même, la réalisation de la liaison autoroutière Fos-Salon doit permettre de connecter efficacement le GPMM



au réseau national ; et la poursuite du chantier de la LEO à Avignon de fluidifier les liaisons avec la Région Occitanie.

Le Conseil régional a pris acte des décisions nationales successives de planification du réseau autoroutier régional. Le débat public Vallée du Rhône/Arc Languedoc a statué sur l'abandon de tout projet de doublement de l'A8 au profit de mesures optimisant l'exploitation du réseau sur l'itinéraire Marseille-Italie. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour laquelle le dossier de la LNPCA est de loin le premier projet d'infrastructure en importance pour le développement durable du territoire national. La décision de l'Etat de geler le projet d'extension de l'A51 en privilégiant les aménagements des RN85 et RD1075 a été entendu par la Région. Pour autant, ces aménagements ainsi que la liaison de l'A51 à Digne-les-Bains ne doivent pas tarder à apporter des effets significatifs à la qualité de la desserte routière des Alpes du Sud, à l'instar de l'étoile ferroviaire de Veynes.

- Enfin, le numérique constitue une « porte d'entrée » du territoire régional, avec en particulier un positionnement géostratégique de Marseille en hub télécom de rang mondial (atterrage de câbles optiques) qu'il convient de maintenir et développer.

Connexion des portes d'entrée aux réseaux de transport en commun

Le confortement de ces portes d'entrée passe par une meilleure connexion de ces infrastructures aux réseaux de transport en commun.

Il convient donc de favoriser :

- Le renforcement des services interurbains vers les aéroports
- L'augmentation de l'offre de service rapide des autres portes d'entrée
- Le développement des fonctionnalités des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) de niveau national.

Le renforcement de l'offre de transports en commun à partir des principales portes d'entrée, et de solutions de mobilité efficaces à destination des zones touristiques peu denses et hors littoral (Alpes, Lubéron...) est également recherché, afin de favoriser le développement économique et touristique de l'ensemble du territoire régional.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

Sites aéroportuaires

- Renforcer la desserte des aéroports internationaux par une offre globale de TC ferroviaires et routiers (Est Var vers Nice et Toulon/Centre Var et Vaucluse vers Marseille)
- Accompagner le développement à l'international long-courrier des aéroports de Nice et de Marseille afin de consolider leur dynamique de croissance

Portes maritimes

- Elever le Grand Port Maritime de Marseille au rang de smart port, novateur et innovateur
- Développer la profondeur de l'hinterland européen et les relations Corse/Méditerranée
- Favoriser le report modal (ferroviaire et fluvial) par une plus forte massification
- Définir une stratégie portuaire régionale collective

Portes et infrastructures ferroviaires

- Faire aboutir le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur et trouver les solutions de son financement par de nouvelles ressources
- Soutenir l'aménagement des PEM des aéroports de Marseille et de Nice et encourager la mise en œuvre d'une desserte à haut niveau en site propre (CHNS, tramway)



- Renforcer les rabattements sur les gares d'entrée du territoire
- Poursuivre le désenclavement des Alpes du Sud notamment pour l'attractivité du tourisme
- Maintenir les Trains d'Équilibre du Territoire (TET), renforcement de la ligne des Alpes (liaisons régionales et interrégionales avec la Région Auvergne Rhône-Alpes, Grenoble/Valence)
- Conforter les portes d'entrées actuelle de l'étoile de Veynes et gare TGV d'Oulx (Italie)

Infrastructures routières et autoroutières

- Soutenir fortement l'itinéraire alternatif à l'A51 (modernisation Sisteron-Grenoble-RD 1075 et RN85, rocade de Gap)
- Soutenir les projets d'infrastructures nouvelles (LEO Avignon, contournement Arles, liaison Fos-Salon)
- Travailler la cohérence des réseaux nationaux avec les itinéraires d'intérêt régional (SIIR)

Numérique

- Appuyer le positionnement de Marseille en hub télécom de rang mondial en réservant des disponibilités foncières et des adductions énergétiques en vue de l'implantation de centres de données (data centers).

Objectif 2 - Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale à l'échelle régionale

Portes d'entrée-sortie du territoire régional et de son hinterland, les trois ports maritimes de Provence-Alpes-Côte d'Azur bénéficient d'atouts exceptionnels liés à leur position d'interface entre l'Europe et le reste du monde. Ils portent des enjeux forts en raison de leur poids économique et des emplois générés, ce dans un contexte concurrentiel et/ou complémentaire, en France et en Europe. Par exemple, le GPMM ambitionne de devenir la porte Sud de l'Europe des marchandises comme alternative aux ports du Nord, tandis que le port de Toulon souhaite renforcer ses liens avec le développement économique local et sa desserte fret. Mais les ports partagent également des enjeux communs en matière de transition énergétique et numérique (cf. les démarches smart port).

PACA est la première région maritime de France avec 120.000 emplois directs si l'on considère ceux liés au tourisme du littoral et à la Marine nationale (Toulon), dont 25.000 liés au secteur maritime marchand. Acteurs économiques majeurs pour le territoire régional, les ports sont pourvoyeurs de nombreux emplois directs et d'emplois induits, liés notamment à la croisière et aux revenus captés au bénéfice de l'ensemble du territoire.

Les ports de la région se situent sur un marché extrêmement concurrentiel, où la qualité de l'offre de services est à valoriser dans une stratégie de façade maritime, et à inscrire dans un positionnement européen à la fois au vu de l'axe existant Mer du Nord-Méditerranée mais aussi en développant l'axe Barcelone-Marseille-Vintimille-Gênes.

Repères : La région Provence-Alpes Côte d'Azur dispose de 3 ports maritimes de taille et de vocation différentes

- le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), plus grand port de France, 3ème port pétrolier mondial et 6ème port d'Europe en termes de trafic
- Toulon, premier port militaire européen et 2ème port de passagers de France
- Nice, port de plaisance et de yachting en Méditerranée, mais également port de commerce stratégique pour le BTP

Une stratégie de complémentarité à construire et à arbitrer entre les ports maritimes régionaux

Dans ce contexte, la Région entend **se doter d'un schéma stratégique portuaire régional, promu par le SRADDET, pour favoriser la complémentarité et le développement des spécificités de chacun des trois ports, au service de la compétitivité du territoire régional.**



Cette approche doit nécessairement prendre également en compte le secteur de la réparation navale qui a négocié avec succès de profondes mutations ces trente dernières années. Ces activités, qui couvrent 6600 emplois dans la région, appellent des solutions sur-mesure pour répondre à un écosystème diversifié et des réponses coordonnées en matière d'emploi et de formation. Forte de son tissu industriel adossé à de grands ports de commerce, militaire ou de grande plaisance, le territoire bénéficie d'une forte identité en maintenance, réparation et conversion de navires.

Ainsi plusieurs pôles sont présents en région sur des segments différenciants : Marseille est orientée vers la réparation des navires de la marine marchande, de transport de passagers et des navires de travail dit spéciaux de grande taille; La Ciotat est tournée vers la maintenance des yachts de grande plaisance, Toulon est le 1er port français de Maintien en Conditions Opérationnelles (MCO) des navires de la marine nationale, Arles port maritime et fluvial où est installée actuellement la seule plate-forme sur le bassin Rhône Saône apte à hisser des barges de plus de 40 mètres et jusqu'à 120 mètres de long.

Consolidation de l'hinterland en facilitant le report modal

Le SRADDET demande à faciliter la consolidation des hinterlands des ports, notamment leur bonne irrigation multimodale. Le développement des ports régionaux suppose un bon maillage de l'hinterland, et passe par le développement des solutions multimodales (infrastructures et services) pour le post et le pré acheminement des marchandises, mais aussi pour faciliter l'accès des passagers à ces ports.

Etant donné le positionnement euro-méditerranéen du GPMM, **c'est tout particulièrement le fret ferroviaire qui doit être renforcé** car il permet d'atteindre un hinterland européen. Mais la place du fluvial pour irriguer le bassin Rhône Alpin et le besoin de renforcer les relations avec le Port Edouard Herriot à Lyon ne sont toutefois pas à négliger. Le SRADDET doit s'appliquer à **dynamiser le report modal en valorisant le potentiel que représente le transport fluvial qui pourrait, à niveau d'infrastructure constant, accueillir quatre fois plus de trafic au débouché de Fos. Il s'agit donc d'accompagner la croissance de ce trafic dans une logique de bassin (sites d'Arles et du Pontet, projet Courtine). Par ailleurs, la réalisation de la liaison autoroutière Fos-Salon est primordiale pour consolider l'accès au GPMM et faciliter l'écoulement des marchandises dans un environnement sécurisé pour les riverains.**

La construction d'une offre de transport compétitive, fiable et sûre constitue l'un des grands défis d'une stratégie portuaire pour doter les ports d'une offre logistique multimodale intégrée, capable de faire le lien entre l'Europe du nord, les pays du sud (notamment pourtour Méditerranéen) et les autres continents (Asie, Amérique), tout en renforçant le lien avec le tissu industriel de la région.

Relation ville-port et transition environnementale des ports

Les ports sont des leviers pour les territoires sur lesquels ils se développent. Une stratégie portuaire doit donc également intégrer les conditions de porosité entre un port et sa ville d'attache permettant d'en démultiplier l'attractivité et les bénéfices économiques mutuels.

Ce constat doit impérativement se traduire par **l'adaptation des infrastructures portuaires et des équipements afin de limiter les nuisances sur l'environnement** (rejets atmosphériques polluants, gaz à effet de serre, bruit et vibrations) **et par la mise en place de process énergétiques adaptés** (réduction des fumées très toxiques, recyclage des produits fatals). Dans ce contexte, avec ses trois terminaux GNL qui permettent d'alimenter le Sud de l'Europe ainsi que les navires croisant en Méditerranée, le port de Marseille Fos peut se positionner comme la place forte de l'avitaillement GNL en Méditerranée.



Les ports de plaisance et de pêche, des outils stratégiques d'aménagement du territoire, et un fort engagement en matière de gestion environnementale

La région compte près de 135 ports de plaisance et de pêche, qui contribuent pleinement à l'aménagement et au développement du territoire régional. A l'interface entre terre et mer, ils jouent un rôle déterminant pour la préservation du milieu marin.

Repères : 135 ports de plaisance et de pêche en Provence-Alpes Côte d'Azur dont près de 90% engagés dans une démarche environnementale.

Le SRADDET promeut la démarche « Ports Propres en Provence Alpes Côte d'Azur », qui vise à améliorer la gestion environnementale des ports jusqu'à l'obtention de la certification européenne « Ports Propres ».

Avec près de 90% des ports engagés et près de 25% de ports certifiés, Provence-Alpes-Côte d'Azur est leader mondial pour la gestion environnementale des ports de plaisance. **Le SRADDET appelle à poursuivre le déploiement de cette certification européenne, et les efforts menés pour réduire les apports polluants dans les ports de plaisance,** qu'ils soient issus de l'activité de plaisance ou des apports du bassins versants.

En parallèle, des réflexions sont menées avec l'aide de l'Union des Ports de Plaisance pour faire évoluer la certification européenne « Ports Propres » vers une certification internationale qui couvre les exigences liées à la restauration écologique. A travers ce volontarisme, il s'agit de renforcer le positionnement exemplaire et durable des ports de plaisance et de pêche de Provence-Alpes Côte d'Azur, qui pourraient à terme constituer des espaces à impact positif pour le développement de la biodiversité marine.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

Une stratégie de complémentarité à construire entre les ports régionaux

- Consolider les atouts et conforter la position du GPMM (smart port, report modal sur la longue distance...) pour affirmer sa vocation de « gateway » sud-européen
- Favoriser une optimisation des accueils croisière en Méditerranée
- Elaborer une stratégie de façade méditerranéenne intégrant tous les ports : GPMM, Toulon (autour du cargo RO-RO, des liaisons maritimes passagers), Nice (liaisons maritimes passagers : Corse, Sardaigne), Arles (fluvial et fluviomaritime, réparation navale)
- Mettre en cohérence les atouts des pôles d'emploi importants de la réparation navale

Consolidation des liaisons avec l'hinterland

- Améliorer l'accessibilité routière et ferroviaire de la ZIP (zone industrialo-portuaire) de Fos
- Améliorer l'interface fleuve-mer de la ZIP de Fos
- Soutenir les projets d'infrastructures nouvelles (A50 Fos-Salon, contournement d'Arles, déviation Martigues-Port de Bouc)
- Accompagner l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire du port de Toulon / Brégaillon

Développement du transport intermodal longue distance

- Accompagner la croissance du trafic fluvial dans une perspective d'extension du bassin rhodanien
- Développer les outils de fret ferroviaire et fluvial à l'échelle du Grand Avignon (port du Pontet, chantier combiné de Champfleury / projet plateforme trimodale de Courtine)
- Développer la plateforme ferroviaire autour du port fluvial d'Arles

Développer une complémentarité portuaire régionale sur les passagers et la croisière en travaillant les interfaces ville-port et les mesures environnementales

Les ports de plaisance, des outils stratégiques d'aménagement du territoire

- Promouvoir la certification européenne au niveau national et internationale (norme ISO)
- Créer un nouveau référentiel pour une certification engageante pour des ports à biodiversité positive

Objectif 3 – Structurer la chaîne logistique, jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal

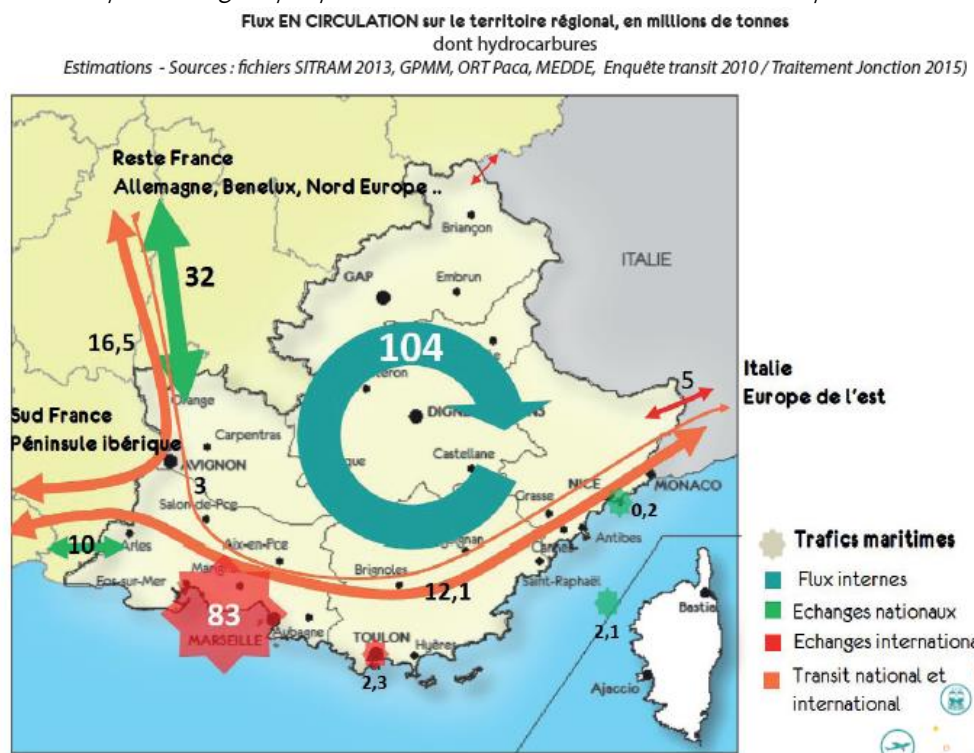
La région Provence Alpes Côte d'Azur, 3ème région logistique de France, est le pivot des échanges internationaux et méditerranéens grâce à son positionnement sur deux grands corridors de fret européens (Nord Sud et Arc Méditerranéen) et la présence de l'aéroport Marseille Provence (3ième aéroport de fret français) et du grand Port de Marseille Fos (1er port français, 6ème port européen) véritable portes d'entrée-sortie du Sud de l'Europe. A cela s'ajoute une façade maritime disposant de ports secondaires hautement spécialisés (RoRo, BTP, vrac), d'un corridor fluvial Rhône Saône aménagé et capacitaire, et d'un réseau autoroutier structurant (A7, A8, A55...)

Repères : En région Provence-Alpes Côte d'Azur, Le transport de marchandises s'élève à 270 millions de tonnes dont 40% sont destinés à des flux internes, 33% à des flux internationaux, 16% à des flux d'échanges nationaux et 12% de flux de transit (Espagne, Italie).

Les flux logistiques régionaux s'articulent autour de 3 axes principaux : l'axe rhodanien s'appuyant sur le GPMM, support d'une logistique industrielle tournée vers l'international et d'un trafic conteneurs en forte croissance; l'axe littoral support d'une logistique de distribution à dominante urbaine; l'axe alpin où les besoins d'approvisionnement épousent les flux touristiques.

Au sein d'une compétition mondiale accrue, les organisations logistiques se développent essentiellement sur la base de critères socio-économiques sur lesquels les politiques publiques peuvent agir positivement afin d'optimiser les activités de transport et logistique pour en maximiser les bénéfices économiques et en réduire les impacts environnementaux.

La région Provence Alpes Côte d'Azur dispose d'atouts multiples pour conforter sa position logistique en Europe et au sein du bassin Méditerranéen. L'optimisation de la fluidité de la chaîne logistique en région Provence Alpes Côte d'Azur, ce jusqu'au dernier kilomètre, est dès lors essentielle pour renforcer l'attractivité logistique de la région et diminuer les nuisances associées au transport des marchandises.





Le SRADDET demande donc à :

Ancrer la logistique en région en renforçant les liens économiques (entreprises et main d'œuvre) avec le territoire et en soutenant l'innovation (numérisation, technologies vertes)

Avec plus de 113 000 emplois, soit 10% de l'emploi salarié privé, la filière logistique pèse lourd dans l'économie régionale et a généré 7,4 Mds € de valeur ajoutée en 2013, soit 5,4 % de la valeur ajoutée totale de la région. Ces chiffres illustrent la vocation logistique « naturelle » de la région. **L'activité logistique doit continuer à se développer et s'ancrer dans le territoire régional, en s'appuyant sur ses ressources propres** (entreprises, main d'œuvre, équipements), afin de générer des bénéfices pérennes (emplois, valeur ajoutée économique, attractivité d'entreprises nouvelles et non/peu délocalisables, réindustrialisation, qualité de vie).

Cet ancrage se concrétise par la mise à disposition d'un foncier logistique adapté, de services ciblés aux entreprises (y compris industrielles), d'infrastructures et services de transport de qualité, d'une main d'œuvre qualifiée et professionnalisée. Aussi, la Région doit prendre toute sa place dans cet effort étant données ses compétences en terme d'aménagement, de transport (durable) et d'économie.

Dans ce contexte, les tendances conjoncturelles à l'œuvre (e-commerce, transition énergétique, numérisation) sont autant de leviers à saisir pour **innover et expérimenter de nouvelles solutions technologiques, environnementales ou organisationnelles** (entrepôts du futur, hôtel logistique, véhicules autonomes, conteneurs intelligents). L'incubation de ces solutions doit s'appuyer sur le monde académique (universités, pôles de compétitivité) et les entrepreneurs locaux (Frenchtech, startups, clubs d'entreprises). Des expérimentations partenariales (publiques-privées) et en conditions réelles doivent permettre de faire émerger des modèles viables.

Favoriser le report modal des flux intercontinentaux et la multimodalité des flux exogènes à la région (massification sur longue distance, navettes ferroviaires, transport combiné)

Les solutions de transport doivent être adaptées aux origines-destinations, types de marchandises et volumes transportés, en tenant compte des fonctions logistiques et de leur spatialisation. Toutefois, au vu de la prédominance d'un mode routier générateur de nuisances (82% des trafics), d'un fret ferroviaire insuffisant en volume et en couverture géographique, et d'un fret fluvial en souffrance, **il est aujourd'hui indispensable d'avoir une politique de soutien au report modal par le fer et/ou le fleuve pour obtenir des résultats.**

Cette volonté d'un report modal conséquent, couplée au dynamisme des ports de la façade méditerranéenne, doit pouvoir bénéficier de la situation privilégiée de la région au croisement de deux corridors de fret européens (Nord-Sud le long de l'axe Rhône Saône avec une extension vers la Suisse & Arc méditerranéen le long du littoral) inscrits sur la carte des priorités du Réseau Transeuropéen de transports (RTE-T).

Le report modal, notamment des flux massifiés longue distance et de transit, permet non seulement de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises mais constitue également un prérequis pour conforter le positionnement du GPMM comme porte Sud de l'Europe et étendre son hinterland.

Si le recours aux modes ferroviaire et fluvial est à préserver (leur modèle économique restant fragile), et encourager (soutien aux infrastructures / équipements et au report modal) concomitamment à la massification des flux, la mise à niveau des infrastructures existantes et l'émergence d'offres nouvelles sont un complément indispensable à la réussite du report modal.

D'ailleurs, l'ambition multimodale du transport de marchandises peut être déclinée en région avec pour objectif de faire émerger des plateformes d'échange multimodaux du fret (création d'un label PEM fret).



Le recul du fret ferroviaire français est une tendance lourde depuis les années 1970, à mettre en perspective avec la désindustrialisation du pays. Le fret ferroviaire ne représente en moyenne que 10% du transport de marchandises. Les priorités consistent dès lors à :

- améliorer les connexions ferroviaires du GPMM terminal de transport combiné à Fos et à Marseille,
- organiser le maillage du fret ferroviaire au niveau des 3 plateformes de transport combiné autour des sites de Fos, Marseille, Grans Miramas
- soutenir l'émergence d'opérateur(s) ferroviaire(s) de proximité (OFP) métropolitain(s)
- optimiser l'usage opérationnel des embranchements ferrées des zones logistiques au vu des perspectives de trafics (notamment des chargeurs industriels et de la grande distribution)

Le mode fluvial pourrait accueillir quant à lui 4 fois plus de trafic à infrastructure constante. Pour ce faire, la mobilisation de la demande reste à traiter prioritairement et la compétitivité du fluvial à améliorer. A ce titre, la qualité du traitement des barges par les manutentionnaires à Fos et la réduction du surcoût du transport / transbordement fluvial sont un prérequis.

Réduire l'impact environnemental des flux routiers (poids lourds en transit, nouvelles motorisation, nouveaux comportements)

La région Provence Alpes Côte d'Azur, est particulièrement engagée en faveur de l'environnement et de la transition énergétique. Cette mobilisation est d'autant plus forte que son patrimoine naturel et sa richesse paysagère sont exceptionnels mais la qualité de l'air y est mauvaise et le trafic des poids lourds massif y génère des nuisances.

Le mode routier de marchandise représente 65% du tonnage transporté et est responsable de 7,5% des émissions régionales de Gaz à Effet de Serre, de 13,5% des émissions d'oxyde d'azote et de 7% des émissions de particules fines en suspension. Plus de 80.000 poids lourds circulent chaque jour sur les principaux réseaux, avec comme conséquences : une dégradation accélérée des infrastructures routières, des problèmes de congestion, de bruit, de sécurité routière...

Aussi concomitamment au report modal vers le fer et le fleuve, le SRADDET demande à mieux maîtriser les flux de transport routier, notamment de transit, (réglementation, taxation), et à encourager les nouvelles pratiques au sein des entreprises de transport routier (nouvelle motorisation, éco-conduite).

Le droit européen permet que le péage soit constitué d'une part de la « redevance d'infrastructure » destinée à couvrir les coûts de construction et d'entretien et d'autre part d'une « redevance pour coûts externes » pour la prise en compte des coûts liés à la pollution et autres externalités (congestion, sécurité routière...) Ainsi il est possible d'expérimenter en région la mise en place d'une redevance poids lourds (pour coût externe) sur le réseau routier concédé, négociée avec l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroute. Ce sur péage pourrait rapporter 40 M€/an à la Région et ainsi être affecté en partie au déploiement d'actions en faveur du report modal et de la transition énergétique dans les transports.

En parallèle et préalablement à la mise en place d'une redevance poids lourds, il est nécessaire d'inciter les transporteurs routiers à une motorisation propre, en accompagnant la conversion des véhicules poids lourds au gaz naturel, et en assurant un déploiement régional de stations GNV (réseau de ravitaillement) pour ancrer la mutation énergétique de la région dans les meilleurs délais.

Promouvoir un aménagement durable de l'activité logistique sur le territoire tout en assurant le maillage d'un foncier logistique adapté (intégration/insertion logistique, disponibilité foncière, adéquation offre demande)

Provence Alpes Côte d'Azur est avec ses 1700 ha, dont 750 ha de bâti concentrés dans les Bouches-du-Rhône (60% des surfaces bâti) faiblement dotée en surfaces logistiques. La carence s'observe principalement pour les entrepôts de plus de 5 000m², ainsi que les espaces logistiques urbains, adaptés à la demande actuelle.



Le marché évolue vers des plateformes logistiques très grandes et numériques, des livraisons urbaines fréquentes du fait du développement du e-commerce, des entrepôts HQE.

Pourtant la mobilisation du foncier est essentielle pour les projets d'envergure (extension Clesud, densification et requalification de ZAE, implantations nouvelles) et l'approvisionnement de tous les territoires alpins, du Var et de la Côte d'Azur (littoraux et ruraux).

L'enjeu est de rationaliser, hiérarchiser, densifier les surfaces logistiques nécessaires et adossées à un réseau d'infrastructures (grands axes et desserte fine) avec des services de transport adéquats (massifiés ou de distribution urbaine). Il s'agit de définir, au regard des flux de transport et des besoins relatifs aux différents types de logistique, des zones dédiées à des filières logistiques identifiées.

Réduire l'impact du transport des marchandises en ville en développant de nouvelles solutions urbaines (technologiques et opérationnelles)

La logistique urbaine mérite une attention particulière au vu de la multiplication des livraisons (BtoC) générées par les nouveaux modes de consommation (e-commerce) et d'une sensibilité à la qualité de vie souhaitée par les habitants de ces zones denses.

Le SRADDET demande à évoluer vers un fret urbain optimisé et propre, ce qui nécessite un immobilier logistique urbain sanctuarisé dans les documents d'urbanisme et renouvelé (en réseau, partagé, à faible empreinte foncière et environnementale, intégré dans la ville), couplé à la promotion de pratiques opérationnelles et de flottes adaptées à la livraison en ville (motorisation alternative, gabarit urbain, aide à la conduite, facilité de chargement / déchargement, équipements silencieux, modes doux).

Des solutions innovantes de livraisons urbaines peuvent être encouragées et expérimentées (horaires décalés, mixité d'usage dans le temps et l'espace) à l'instar des expérimentations d'autres villes, régions, pays. En corolaire, les réglementations relatives aux livraisons urbaines (circulation, stationnement), y compris leur harmonisation et un contrôle efficient associé, jouent un rôle essentiel pour la mise en œuvre effective de solutions vertueuses. Enfin, la révolution numérique offre des gains de compétitivité à exploiter pour tendre vers une logistique urbaine plus smart et moins coûteuse.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Faire inscrire l'axe Marseille-Vintimille-Gênes, le long du corridor de fret européen méditerranéen et adossé à ses ports régionaux, dans la politique du Réseau Transeuropéen de transports (RTE-T)
- Soutenir le développement des connexions ferroviaires des ports (notamment GPMM) et la fluidité de l'interface fluviomaritime au GPMM garants de l'élargissement de son hinterland au nord de la France et en Europe et de la compétitivité de la région à l'échelle du bassin méditerranéen
- Repenser la plateforme de fret ferroviaire de Miramas comme carrefour des flux logistiques ferroviaires de la Région
- Evaluer l'opportunité de réactiver les installations terminales embranchées (ITE) des sites industriels (y compris industrialo portuaires) de la région
- Soutenir l'émergence d'opérateur(s) de fret de proximité (OFF) pour chaque métropole
- Mobiliser les acteurs institutionnels et économiques du bassin Rhône Saône pour développer le fret fluvial (vrac, pondéreux, matières dangereuses...) vers le Nord
- Accompagner le développement économique et logistique des Marché d'Intérêt National (MIN) : Châteaurenard, Arnaux, Cavaillon, Avignon, Nice
- Optimiser la logistique de distribution des productions agroalimentaires alpines confortant les circuits courts des productions alimentaires régionales



- Développer des services aux transporteurs et aux logisticiens (aires de stationnement poids lourds, bornes / applications d'information logistique, stations d'approvisionnement GNV...) au sein des zones d'activité économique et le long des grands axes de circulation de la région
- Créer des espaces logistiques urbains pour la messagerie et des services de livraison sans nuisance au cœur des agglomérations
- Encourager les expérimentations de solutions logistiques innovantes dans les villes
- Harmoniser les réglementations des livraisons urbaines (stationnement et circulation) à l'échelle métropolitaine et veiller à leur bonne application
- Procéder à une labélisation des « PEM fret » (Miramas, Ports...) en Provence Alpes Côte d'Azur



Orientation 2 : des pôles d'excellence économiques, universitaires, culturels et touristiques porteurs de rayonnement régional

Le SRADDET vise à valoriser les grands pôles économiques, touristiques, universitaires et culturels du territoire régional, participant au rayonnement de la région. Cette orientation promeut une stratégie économique globale qui se décline en matière d'accessibilité, d'offre de services, d'aménagement et de soutien à des grands projets.

Objectif 4 - Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels

Le SRADDET doit permettre de structurer l'écosystème économique régional autour du renforcement et de la qualification de grands pôles économiques, touristiques et culturels, en termes d'accessibilité et de niveau de services offert, estimés insuffisants au regard de leur potentiel de rayonnement et au standing souhaité. Ce renforcement doit s'effectuer dans une perspective de développement durable, en particulier pour les sites touristiques naturels connaissant des problématiques de saturation.

CARTE A VENIR

Accessibilité des grands pôles économiques et touristiques

➤ Grands pôles économiques

L'analyse du lien entre les grands pôles économiques et les nœuds de transports met en évidence la faible compétitivité de la desserte en transports collectifs, en particulier pour les liens vers l'aéroport Marseille-Provence et la gare Aix-TGV, mais aussi vers l'aéroport de Nice, et pointe la dépendance générale à l'automobile sur l'accessibilité à la Technopôle de Sophia Antipolis.

L'objectif consiste en premier lieu à améliorer l'accessibilité de ces grands pôles économiques à partir des portes d'entrée du territoire régional : les grands pôles économiques régionaux doivent bénéficier d'une desserte renforcée par les réseaux de transport collectifs et les nouveaux modes. Il s'agit de :

- Consolider l'ensemble de l'offre interurbaine de transports,
- Compléter les réseaux de transports en commun urbains et interurbains
- Atteindre de nouveaux standards de qualité pour l'offre de transport en commun au quotidien.
- Concernant l'offre ferroviaire, il s'agit d'améliorer les amplitudes horaires de desserte et organiser l'articulation de la LN PCA avec les réseaux de transport en commun interurbains (TER, LER).

➤ Grands pôles touristiques

L'objectif consiste prioritairement à améliorer la mobilité touristique durable et l'intermodalité vers les grands pôles touristiques. Des réflexions doivent être portées pour offrir une desserte en transport en commun attractive vers ces grands pôles touristiques. Le développement du tourisme fluvial est à envisager en lien avec le volet touristique du Plan Rhône, en particulier l'aménagement d'apportements adaptés à la taille des paquebots fluviaux est à prévoir.

Par ailleurs, les stations de ski, les stations balnéaires, les grands sites patrimoniaux, les sites classés Unesco, les parcs nationaux, les parcs naturels régionaux constituent des pôles touristiques confrontés à des enjeux d'accessibilité variables. Il s'agit donc **de développer des réponses aux problématiques d'accessibilité propres aux différents profils de pôles tout en veillant à préserver le caractère parfois unique de certains lieux** (site classé, monument historique, ...). Sur ces lieux **peuvent être privilégiées des approches de type Opération grand site en matière d'accessibilité** (développement de l'intermodalité, programmation du stationnement en retrait du site, développement des infrastructures de mobilité douce, accessibilité PMR).



➤ Grands pôles culturels

L'attractivité économique du territoire et son rayonnement reposent pour une part non négligeable sur son niveau d'équipement et d'offre culturelle. Il s'agit de l'un des principaux critères d'implantation d'entreprises et de leurs cadres dirigeants. Si les festivals emblématiques de renommée internationale et nationale sont la première vitrine du dynamisme culturel du territoire régional (festivals de Cannes, Aix-en-Provence Avignon...) la présence et la modernisation d'équipements structurants y contribuent également (opéras métropolitains, théâtres, centres d'art..)

Enfin, **le tourisme événementiel lié aux grands festival culturels ou sportifs appelle à des réponses spécifiques, notamment tarifaires**, afin de répondre à une demande forte sur une période très circonscrite. En revanche, une autre dimension du tourisme événementiel à forte retombées économiques en-dehors de la saison touristique, le tourisme d'affaires et de congrès, suppose pour assurer son plein développement de négocier les évolutions du régime d'attribution des droits de trafic aérien. Une telle négociation impacte également le développement des autres filières touristiques (croisière notamment).

Recherche d'équilibre au regard des capacités d'accueil des sites touristiques naturels

Dans le cas des sites touristiques naturels, en particulier littoraux, il s'agit de **promouvoir un juste équilibre entre la valorisation et la préservation**. Cet équilibre s'apprécie au regard des capacités d'accueil préalablement identifiées, afin d'éviter les risques de saturation et donc de dégradations.

L'organisation de la fréquentation du public sur les sites naturels doit être envisagée dans le but d'en diminuer les impacts, et surtout de coordonner les démarches de développement touristique des collectivités sur ces espaces. Les activités de pleine nature et d'autres fréquentations touristiques constituent en effet de potentiels facteurs de perturbation de la biodiversité dès lors qu'elles dépassent la capacité d'accueil des milieux naturels de façon ponctuelle ou récurrente.

Les leviers qui devront être activés sont de diverses natures (signalétique, sensibilisations, accessibilité et stationnement, gestion des déchets...) et trouvent leur traduction dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLUI, en particulier).

Renforcement de la qualité et du niveau de service aux usagers

L'objectif consiste ensuite à **renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels en qualité et niveau de services aux usagers** pour répondre aux enjeux de la ville de demain. Les grands pôles économiques, touristiques et culturels doivent être raccordés au très haut débit et offrir des hot spots wifi afin de fournir un niveau de service numérique adapté aux visiteurs. L'interfaçage des données transports et touristiques d'une part, la mise en place de renseignements et de signalétique multilingues sont aussi à favoriser.

Egalement, il importe que l'offre d'hébergement à l'adresse des clientèles touristiques d'affaire et de loisirs soit modernisée par sa montée en gamme et son exemplarité en termes de développement durable.

OBJECTIFS SPECIFIQUES
Grands pôles économiques
Améliorer l'accessibilité des grands pôles économiques à partir des portes d'entrée du territoire régional.
<ul style="list-style-type: none">- IDENTIFICATION A VENIR, notamment : Euroméditerranée, Plaine du Var, Technopole de Sophia Antipolis, ZIP industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, Iter et Val de Durance, Agroparc, Vallée de l'Arc, The Camp, Rade de Toulon et Technopole de la Mer,- Pourtour de l'étang de Berre, Vallée de l'Huveaune, Haute Vallée de l'Arc, le Parc d'Activités de Signes, la ZA Nicopolis à Brignoles, ou encore la ZI de Brégaillon dans le Var, entre Avignon et



Carpentras dans le Vaucluse pour l'industrie agroalimentaire, zone industrielle de Carros-le-Broc dans les Alpes-Maritimes.

- En lien avec les futurs déploiements territorialisés des OIR

Grands pôles touristiques et culturels

Améliorer la mobilité touristique durable, vecteur de développement économique régional et d'attractivité

- **IDENTIFICATION A VENIR**
 - Grands événements d'affaire, culturels et sportifs à compléter, notamment Festival d'Avignon, Festival d'Aix-en-Provence, Festival d'Arles, Festival de Cannes, Festival de Juan les Pins,
 - Engager avec les CRT une étude pour définir les sites / zones touristiques pour lesquels l'amélioration de la desserte et de l'usage des transports publics est prioritaire

Rechercher l'équilibre au regard des capacités d'accueil des sites touristiques naturels

- **IDENTIFICATION A VENIR**
 - Gorges du Verdon, Porquerolles, Calanques

Objectif 5 - Définir et outiller la stratégie territoriale d'aménagement économique

La Région affirme une ambition économique forte à travers le SRDEII et fait de la bataille pour l'emploi une priorité ; le SRADDET accompagne cette ambition tout en veillant à préserver les grands équilibres régionaux. En matière d'aménagement économique, le territoire régional fait face à un paradoxe. Alors que les espaces d'activités se sont multipliés au cours des dernières décennies, de nombreuses demandes d'implantation exogènes ou endogènes peinent à trouver satisfaction en raison d'un manque de foncier disponible immédiatement. En effet, les projets économiques commerciaux ou tertiaires ou souvent été privilégiés dans la mobilisation du foncier périphérique, pour des activités pourtant compatibles avec les centres urbains. Les activités productives, telles que l'industrie ou la logistique, subissent la concurrence d'autres vocations économiques ou résidentielles plus rentables.

Repère : 1245 zones d'activité économiques en Provence-Alpes Côte d'Azur

50% de l'emploi se situe hors Zones d'Activité Economique

A l'échelle régionale, le SRADDET identifie cinq principaux enjeux en termes d'aménagement économique :

- La recherche d'une plus grande cohérence dans la localisation des activités économiques, en lien avec les objectifs du confortement des centralités, et de gestion économe de l'espace.
- L'optimisation et la (re)qualification des zones d'activités économiques existantes
- La reconquête du foncier économique dans les zones tendues
- L'accompagnement de la stratégie de spécialisation des écosystèmes économiques (OIR)
- La connaissance partagée, vecteur d'une lisibilité accrue et d'une meilleure capacité d'anticipation foncière

Vers une meilleure cohérence dans la logique d'implantation des activités économiques

Le SRADDET accompagne le déploiement de la stratégie régionale de développement économique par l'affirmation de principes d'aménagement vecteurs d'une consommation raisonnée du foncier, d'une reconquête des centres-villes, et d'une diminution des distances entre pôles d'emplois et pôles d'habitat. Pour ce faire, et dans la continuité des efforts engagés par les EPCI dans le cadre de leurs compétences, le SRADDET recommande de coupler la mobilisation du foncier économique à la définition préalable de stratégies de développement économique réalisées à une échelle à minima intercommunale. Pour ce faire,



l'élaboration de schémas de développement économique et d'accueil des entreprises constitue un moyen à privilégier.

La mobilisation du foncier économique doit également prendre en compte une logique globale d'implantation déclinée en trois principes :

- Orientation des localisations d'opérations tertiaires et commerciales vers les centres-villes et les centralités déjà constituées (cf. stratégie urbaine régionale)
- Soutien à la production ou au renouvellement du parc en immobilier d'entreprises dans les centres présentant les prérequis en matière de desserte en transports en commun ou stationnement.
- Priorité au foncier périphérique pour les activités productives de type industriel ou logistique

Optimisation et renouvellement du foncier économique existant

Avec près de 1250 zones d'activités, la Région dispose d'importantes capacités d'accueil des activités économiques, principalement concentrées au sein des espaces métropolisés. Cette offre foncière existante, parfois confrontée à des problématiques de dégradation ou de sous-occupation constitue aujourd'hui un capital à entretenir, optimiser, et mettre à niveau au regard de l'évolution de la demande des entreprises, et de principes d'aménagement renouvelés par les défis du développement durable et de la gestion économe des ressources.

Voir aussi

- Sur la stratégie urbaine régionale, l'objectif 27
- Sur le confortement des centralités, notamment par le commerce, l'objectif 34
- Sur l'économie de proximité, l'objectif 60

Le SRADDET accompagne le déploiement de la stratégie régionale de développement économique par l'affirmation d'une politique volontariste d'optimisation et de renouvellement de l'offre foncière existante au profit du développement économique. Pour ce faire, le SRADDET invite les EPCI et les acteurs concourant à l'aménagement économique du territoire à :

- **Envisager en priorité la requalification des zones économiques existantes, avant l'ouverture de nouvelles zones**, afin de concourir au renouveau de l'attractivité économique du territoire.
- **Hiérarchiser les zones d'activités et contribuer à la montée en gamme de l'offre de foncier économique régionale.** Il s'agira selon la diversité des situations de mener des projets de requalification sur des friches ou des zones d'activités dégradées, ou de mettre à niveau des espaces d'activités par des principes d'aménagement intégré (performance énergétique, mobilité douce), ou encore d'améliorer le niveau de service et mettre en place des pratiques d'écologie industrielle et territoriale. **L'émergence et le déploiement d'une offre qualitative et exemplaire en matière d'espaces économiques est attendue de la part des territoires et pourra faire l'objet d'une démarche de labellisation du type « Zones d'Activité d'Intérêt Régional »**, prenant appui sur le référentiel issu des travaux du réseau régional "Zones d'activités et développement durable"¹³.
- **Rechercher la diversification et le renouvellement de l'offre foncière et immobilière** afin de proposer des modèles adaptés aux parcours des entreprises, et à l'évolution de la demande, qui porte de plus en plus sur des produits clé en mains, modulables, évolutifs.

¹³ animé par l'Agence Régionale Pour l'Environnement et l'écodéveloppement avec le soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'ADEME, l'Agence de l'eau, les Départements, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les Chambres de Métiers et de l'Artisanat, l'association nationale PALME.



Reconquête du foncier économique dans les zones tendues

Le manque de disponibilité foncière à court terme sur les espaces les plus attractifs pénalise le développement économique régional. La stratégie de développement économique régionale (SRDEII) doit s'accompagner d'un effort collectif des acteurs de l'aménagement pour **reconquérir du foncier économique dans certaines zones tendues (Zones de Concentration de l'Emploi)**.

L'élaboration de stratégies foncières en matière économique, permettant de coordonner à une échelle pertinente la requalification des zones d'activité, et la production de foncier d'accueil, est particulièrement recommandée pour ces zones. En particulier, la préservation des espaces potentiels de développement industriel, est à rechercher (reconversion de sites)

Stratégie de spécialisation des écosystèmes économiques

Si la compétence en matière de foncier économique et d'immobilier d'entreprises relève désormais des EPCI et Métropoles, la Région souhaite se mobiliser à leurs côtés pour la réussite des Opérations d'Intérêt Régional (OIR) dans le cadre du développement et du renforcement de l'attractivité des filières stratégiques telles que définies par le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII).

A travers le SRDEII et le déploiement des Opérations d'Intérêt Régional (OIR), la Région vise l'implantation de projets structurants d'échelle régionale, qui offrent des qualités d'aménagement et de gestion durables attractives pour les entreprises, une bonne accessibilité, ainsi qu'une forte visibilité pour renforcer l'identité économique régionale.

Il s'agit d'abord pour la Région d'être motrice sur la mise en place **de grands projets structurants comme le déploiement des Hubs de l'Opération d'Intérêt Régional industrie du futur** (Henri Fabre, System Factory et PIICTO) afin de développer ces écosystèmes économiques spatialisés.

Observation du foncier économique

Il est enfin essentiel **de renforcer les outils d'observation du foncier économique, et d'organiser un système multi-partenarial dédié** afin d'accompagner les décideurs dans leurs prises de décisions, par un suivi harmonisé de l'évolution du foncier d'activités.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

Vers une meilleure cohérence dans la logique d'implantation des activités économiques

- Orientation des localisations d'opérations tertiaires et commerciales vers les centres-villes et les centralités déjà constituées (cf. stratégie urbaine régionale)
- Soutien à la production ou au renouvellement du parc en immobilier d'entreprises dans les centres présentant les prérequis en matière de desserte en transports en commun ou stationnement.
- Priorité au foncier périphérique pour les activités productives de type industriel ou logistique

Optimisation et renouvellement du foncier économique existant

- Hiérarchiser les zones d'activités et contribuer à la montée en gamme de l'offre de foncier économique régionale. L'émergence et le déploiement d'une offre qualitative et exemplaire en matière d'espaces économiques est attendue de la part des territoires et pourra faire l'objet d'une démarche de labellisation du type « Zones d'Activité d'Intérêt Régional », prenant appui sur le référentiel issu des travaux du réseau régional "Zones d'activités et développement durable" ¹⁴.

¹⁴ animé par l'Agence Régionale Pour l'Environnement et l'écodéveloppement avec le soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur., l'ADEME, l'Agence de l'eau, les Départements, les Chambres



Reconquête du foncier économique dans les zones tendues

- **Zones tendues : 63 Zones de concentration de l'Emploi** identifiées par l'EPF et l'INSEE
- *Dans les métropoles*, la réservation de foncier pour des activités économiques susceptibles de contribuer au rayonnement métropolitain est encouragée.
- *Dans les milieux urbains denses des métropoles et les grands centres régionaux*, **le maintien d'activités de productions doit être favorisé, afin d'offrir des réponses aux besoins des entreprises, et favoriser la création d'emplois.** Le maintien d'activités de production en milieu urbain contribue également à la mixité des fonctions urbaines, et au développement vertueux de la proximité entre pôles d'emplois, habitat, et offre de transports collectifs.
- *Sur l'ensemble des polarités régionales*, un travail particulier pourra être mené pour **reconvertir les friches (militaires ou civiles) qui peuvent accueillir des activités économiques nouvelles** et représenteraient donc une offre foncière supplémentaire.

Stratégie de spécialisation des écosystèmes économiques

Soutenir les trois grands hubs de l'OIR industrie du futur :

- Henri Fabre
- System factory
- PIICTO

Identifier des lieux « totem » pour incarner et déployer leur attractivité

- *Les espaces économiques supports des Opérations d'Intérêt Régional*, sont appelés à illustrer la montée en gamme de l'offre régionale de foncier économique, en appliquant des principes d'exemplarité dans leurs aménagements, au titre du développement durable et de l'innovation. (smart services, mutabilité du foncier, modularité de l'immobilier, prise en compte des ressources énergétiques et naturelles)

Objectif 6 - Soutenir le rayonnement du territoire en matière universitaire, de recherche et d'innovation

Le rayonnement universitaire constitue un paramètre essentiel de l'attractivité de la région et un axe fort de positionnement et de marketing territorial. La région possède de nombreux atouts à travers ses pôles de compétitivité, ses universités et ses centres de recherche. Les plus grands pôles urbains de la région jouissent en effet d'équipements et d'événements universitaires qui contribuent à promouvoir de manière variée et équilibrée la recherche et l'innovation sur le territoire.

Le SRADDET affirme le rôle majeur de l'enseignement supérieur et de la recherche dans le développement territorial régional et identifie un double enjeu à horizon 2030-2050:

- *Le confortement d'une offre régionale d'enseignement supérieur en capacité d'offrir des parcours d'étude diversifiés et des conditions de réussite aux jeunes habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur, mais également de soutenir l'attractivité nationale et internationale de Provence-Alpes Côte d'Azur en la matière.*
- *Le territoire régional doit continuer à attirer des acteurs extérieurs, nationaux ou internationaux (étudiants, chercheurs, entrepreneurs), en s'appuyant sur son offre reconnue d'enseignement*

de Commerce et d'Industrie, les Chambres de Métiers et de l'Artisanat, l'association nationale PALME.



supérieur, sur des conditions d'étude, de travail et de recherche correspondant aux grands standards internationaux, et enfin sur des écosystèmes territoriaux attractifs.

L'enseignement supérieur et la recherche occupent une place importante dans la stratégie régionale de développement économique et d'innovation, dans la mesure où ils contribuent à asseoir l'attractivité et le rayonnement du territoire, à travers notamment :

- La qualité des infrastructures
- La dynamique de l'accueil des nouveaux arrivants (étudiants, enseignants-chercheurs, chercheurs, etc.)
- La qualité des conditions d'études et de vie des étudiants

Dans cette perspective, le Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation (SRESRI) décline son ambition de développer l'excellence, l'attractivité et le rayonnement des établissements régionaux d'enseignement supérieur et de recherche en plusieurs objectifs :

- Promouvoir l'excellence régionale et le rayonnement des établissements
- Attirer des talents et articuler les stratégies des établissements d'enseignement supérieur et de recherche avec la stratégie de marketing territorial et d'attractivité de la Région
- Affirmer la place des établissements d'enseignement supérieur et de recherche dans le cadre des politiques européennes
- Promouvoir la diffusion de la culture scientifique, technique et industrielle.

Soutien aux grands projets structurants

Le SRADDET entend tout d'abord **soutenir les grands projets structurants d'enseignement supérieur et de recherche, qui font l'objet d'engagements au titre du Contrat de Plan Etat-Région et reflètent la stratégie commune déployée pour soutenir le rayonnement et l'excellence du territoire en matière d'enseignement supérieur.**

Des campus attractifs et fonctionnels

Puis, le SRADDET affirme son ambition de **conforter les campus pour qu'ils répondent aux standards internationaux, et soient attractifs et fonctionnels** pour les acteurs de l'enseignement supérieur, et à prolonger dans la durée l'effort déployé dans le cadre des Contrats de Plan en faveur des projets immobiliers des établissements d'enseignement supérieur (réhabilitation et construction) et projets d'amélioration des conditions de vie étudiante (parc de logements sociaux étudiants).

Le SRADDET appelle à soutenir la consolidation des dynamiques de campus, et à privilégier l'inscription des projets dans le tissu urbain dense ou en continuité immédiate. La desserte par des transports en commun existants constitue une condition de succès de ces opérations, de même que la production de logements étudiants à proximité de ces sites.

Recherche et écosystèmes d'innovation

Le SRADDET accompagne l'ambition portée par les SRDEII et SRESRI de **déployer des écosystèmes d'innovation et de recherche, en lien avec les feuilles de route stratégiques des douze Opérations d'Intérêt Régional (OIR).**

Il s'agit aussi de créer les conditions pour faciliter le développement des écosystèmes d'innovation dans les territoires métropolitains, et sur d'autres territoires régionaux supports au déploiement des OIR. Une politique foncière adaptée et la programmation de plateformes regroupant des équipements mutualisés, peut contribuer à la spécialisation technologique et stratégique des territoires au regard des priorités définies par le SRDEII.



Les retombées de la recherche et développement sont accélérées par le rapprochement entre par les laboratoires de recherche et les entreprises. Les sites moteurs d'ITER et du CEA de Cadarache sont à cet égard stratégiques et contribuent à l'émergence de nouveaux modèles de transfert de technologies.

Le SRADDET entend aussi **soutenir les projets universitaires d'envergure et de contribuer à accueillir des manifestations scientifiques internationales**. La Région doit en effet contribuer au rayonnement international des laboratoires de recherche en apportant son soutien aux manifestations scientifiques internationales accueillies en Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi qu'à l'édition scientifique de haut niveau, à travers un appel à projets « Rayonnement scientifique ».

En outre, la Région doit favoriser l'accueil de congrès scientifiques internationaux de grande envergure à travers le programme Attract Congresses and Events (ACE), inscrit au Plan de croissance de l'économie touristique.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

Soutien aux grands projets structurants

- Soutenir l'offre d'enseignement supérieur et la qualité des sites universitaires de Provence-Alpes Côte d'Azur : Arles, Avignon, Digne-les-Bains, Draguignan, Gap, Marseille – Aix-en-Provence, Menton, Nice, Salon-de-Provence et Toulon

Campus attractifs et fonctionnels

- Promotion des initiatives relevant du réseau French Tech : Métropole Aix-Marseille, Nice Côte d'Azur, Avignon et Toulon
- Projets financés au titre du Programme des Investissements d'Avenir (PIA)
- Initiatives d'excellence : A*MIDEX portée par l'Université d'Aix-Marseille et IDEX UCA JEDI
- Démarches de type Agenda 21 universitaires

Recherche et écosystèmes d'innovation

- Projets de recherche inscrits au CPER : plateforme West phase 2 au CEA de Cadarache, observatoire pluridisciplinaire sous-marin MEUST de Toulon, Institut Méditerranéen des Risques, et du développement durable (IMREDD), de l'Eco-campus de l'OIN Eco-vallée (Université Côte d'Azur), projet 3A (Agroparc Agrosociétés et Abeilles) à Avignon, Laboratoire Souterrain à Bas Bruit (LSBB) etc.
- Plates-formes régionales de transfert technologique du CEA Tech en Provence-Alpes-Côte d'Azur (Cadarache et Gardanne)
- Cité de l'Innovation et des Savoirs : label régional qui pourra regrouper différents lieux totems sur le territoire
- Equipements de diffusion de la culture scientifique dans les territoires



Orientation 3 : La dimension européenne de la Région confortée au cœur du bassin méditerranéen, et des projets collaboratifs renforcés avec les territoires frontaliers

Le SRADDET valorise le positionnement géostratégique de la région en Europe, au cœur de la Méditerranée occidentale ainsi que dans son environnement proche, par des projets de coopération avec les régions voisines.

Objectif 7 Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen

L'accessibilité de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est un enjeu majeur aussi bien sur le plan national qu'international. En effet, l'accessibilité longue distance d'un territoire conditionne son rayonnement, sa compétitivité économique et de façon plus générale son attractivité. Ce constat vaut aussi bien pour le transport de voyageurs que de marchandises ce qui implique d'être raccordé aux grands réseaux de transport nationaux et internationaux, notamment européens, et ce pour l'ensemble des modes de transport.

Le SRADDET doit ainsi permettre de valoriser la position géostratégique de la Région entre Europe, Alpes et Méditerranée et de conforter son ouverture à l'international, à travers notamment la promotion des métropoles à rayonnement international.

La LNPCA, un cap décisif à franchir collectivement

La configuration géographique de la région est favorable à l'usage du transport ferroviaire (zones de forte densité en conurbations ou en chapelet le long du littoral). Néanmoins, la région offre le plus faible linéaire de ligne ferroviaire par habitant et le réseau est saturé, particulièrement autour de Marseille et entre Cannes et Nice, limitant de fait la performance de l'offre ferroviaire. Ainsi, la part modale du ferroviaire dans les déplacements est actuellement réduite alors même que la région connaît un enjeu fort de réduction des émissions (GES, NOx, particules fines, ozone) liées au secteur des transports. 600 000 habitants sont exposés à des dépassements de seuil de pollution.

Le SRADDET réaffirme le caractère indispensable de la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), maillé avec la ligne ferroviaire existante, pour répondre aux multiples défis de mobilité à l'échelle régionale. Ainsi, la désaturation du réseau ferroviaire existant et des principaux nœuds ferroviaires (Marseille, Toulon et Nice), le renforcement de la qualité de vie des habitants, la mise en œuvre du plan climat gouvernemental et les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique lié aux transports ainsi que le renfort de l'attractivité économique et touristique de la région sont autant d'objectifs poursuivis par ce projet de ligne nouvelle.

Cette Ligne Nouvelle participera à plus ou moins longue échéance de réalisation :

- ✓ A satisfaire les besoins de déplacements du quotidien ;
- ✓ A rapprocher les agglomérations d'Avignon, d'Aix-Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur pour booster la dynamique économique régionale et mettre en synergie les différents grands pôles économiques ;
- ✓ A relier les principales agglomérations aux métropoles des régions voisines et européenne/méditerranéennes ;
- ✓ A participer à la construction de l'arc ferroviaire méditerranéen ;
- ✓ A connecter la région aux autres régions françaises, européennes et transfrontalières.

Un portage politique fort et unanime du projet par l'ensemble des élus du territoire et partenaires cofinanceurs est aujourd'hui atteint et le niveau d'avancement du projet est d'autre part partagé avec les partenaires transfrontaliers de la région Ligurie.

La réalisation de la LNPCA représente enfin un investissement à long terme et la Région insiste sur le faible risque couru par le risque d'obsolescence du transport collectif ferroviaire à échéance de la réalisation



complète du projet. En effet, ce mode de transport est facilement adaptable aux évolutions technologiques à venir ou déjà expérimentées dans le cadre des projets d'innovation régionaux.

Des relations ferroviaires consolidées sur les grands axes existants vers les territoires limitrophes

- ▶ Sur l'axe littoral vers l'Italie : l'importance des fréquences sur la liaison Nice – Italie, (80 trains par jour) ne doit pas occulter la nécessité d'évoluer vers plus de services directs traversant à Vintimille afin d'améliorer la compétitivité du ferroviaire sur un axe où le report modal est essentiel pour délester l'autoroute A8 et valoriser la chalandise potentielle de l'aéroport de Nice ;
- ▶ Toujours sur ce même axe, inciter l'Etat français à demander à la Commission européenne l'inscription de la liaison Marseille-Vintimille-Gênes sur la carte des corridors RTE-T pour la concrétisation d'un axe ferroviaire continu reliant Barcelone, Perpignan, Marseille, Nice et Gênes afin de désengorger les infrastructures actuelles et de favoriser le report modal ;
- ▶ Vers l'Occitanie et l'Espagne : de meilleures relations sont à organiser sur cet axe où l'offre TGV est embryonnaire (offrant pourtant des gains de temps au fur et à mesure des mises en service des tronçons du côté Occitanie et Catalans) et où l'offre des TET circulant sur l'axe Marseille -Toulouse - Bordeaux est menacée ;
- ▶ Vers les territoires alpins : la desserte est tournée depuis les polarités voisines (Valence, Marseille, Grenoble, Nice), mais offre une ouverture réduite vers la capitale (train de nuit Paris Briançon de l'offre TET) ou l'international.

Les investissements majeurs planifiés sur le faisceau Espagne-Italie, tant à travers le projet ferroviaire Lyon-Turin, le contournement ferroviaire de Lyon que de la ligne ferroviaire LNPCA, ont pour but de maintenir les grands flux de transit de marchandises comme voyageurs sur les arcs rhodaniens et méditerranéens, tout en les basculant progressivement d'un mode routier vers un mode ferroviaire.

L'étoile ferroviaire de Veynes constitue par ailleurs un point stratégique de liaison avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Paris par la gare TGV de Valence et le TET depuis Briançon.

Enfin, la ligne de la vallée de la Roya (Breil Tende sur la ligne Cuneo Vintimille) fait l'objet d'une régénération visant à assurer la pérennisation de la desserte indispensable à son désenclavement, notamment pour son développement touristique et pour le maintien des services inter-régionaux Piémont Ligurie permettant accessoirement d'assurer des liens internationaux franco-italiens.

Des connexions routières à adapter pour favoriser la connectivité aux corridors d'échanges internationaux

La colonne vertébrale du réseau routier vise à garantir les liaisons internationales et interrégionales, c'est à dire à porter les flux de transit et les flux majeurs d'accès à la Région PACA. Ce réseau est constitué principalement d'axes autoroutiers, avec toutefois certaines grandes continuités assurées par des routes, en particulier sur les territoires alpins.

Sur cette thématique, les enjeux principaux portent sur :

- ✓ L'accessibilité multimodale portée par la continuité des grands axes routiers qui assurent les liaisons interrégionales et internationales ;
- ✓ La gestion des points durs du réseau routier structurant qui traverse toujours encore de nombreux bourgs en souffrance ;
- ✓ Le rééquilibrage progressif de cette accessibilité vers des modes de transports plus efficaces, que ce soit pour les déplacements de voyageurs ou le transport de marchandises.

Certains maillons du réseau constituent des points de faiblesse de l'interconnexion régionale :



- ✓ **L'interface PACA / Occitanie** présente des enjeux forts liés à la couture nécessaire de deux régions séparées par le Rhône, par des franchissements qui cumulent des flux de transit à l'échelle européenne, des flux d'échanges entre régions et des flux locaux.
- ✓ **Les traversées alpines vers le Nord et l'Est**, font face à une barrière physique qui n'a pas permis d'y développer des maillages autoroutiers comme vers l'Ouest, la vallée du Rhône ou la côte Ligure (environ 90% des flux routiers de/vers l'Italie passent par l'autoroute du littoral, 80% des flux de/vers Auvergne-Rhône-Alpes empruntent celle de la vallée du Rhône). **Le SRADDET identifie l'aménagement d'un itinéraire alternatif à l'A51 entre Sisteron et Grenoble comme une réponse en cohérence avec les perspectives de développement durable et économique du massif alpin.**

Le SRADDET a notamment pour vocation de définir les voies et axes qui constituent des itinéraires d'intérêt régional. Le Schéma correspondant présente un système coordonné de liaisons routières, cyclables et ferroviaires structurantes de nature à inscrire la région sur les liaisons européennes et interrégionales, avec les régions françaises limitrophes et les territoires frontaliers (Monaco, Italie, Espagne).

Voir aussi

- Sur le schéma d'itinéraires d'intérêt régional ; voir aussi l'objectif 43

Des connexions renforcées avec la Corse

La région PACA est tout naturellement la porte d'entrée et de sortie privilégiée de la Corse pour la France continentale.

Ces liens humains, économiques et culturels qui unissent les deux régions se traduisent par de très importants flux maritimes : près de 2,8 millions de passagers sur les ferries qui relient l'Île de Beauté au continent, dont près de 50% captés par le seul port de Toulon, malgré la concurrence des ports italiens de Livourne et Savone. A ce volume relativement constant ces dernières années vient s'ajouter un important trafic aérien (900.000 passagers en 2016, soit 30% du « marché » corse) qui bénéficie aux aéroports de Marseille et de Nice.

Les liens entre la Corse et le continent sont encore plus resserrés pour ce qui concerne les trafics de marchandises, très fortement dominés par le roll maritime : le port de Marseille constitue ainsi, avec près de trois remorques embarquées sur quatre, un véritable poumon économique pour la Corse.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- ✓ Conserver et améliorer les connexions routières et ferroviaires aux flux d'échanges vers le nord depuis la région Auvergne Rhône Alpes vers le Nord de l'Europe (rail, route, fleuve) et vers l'Est et l'Ouest pour réaliser l'arc méditerranée avec l'Occitanie, l'Espagne et l'Italie ;
- ✓ Connecter le complexe industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer aux corridors ferroviaires afin de développer l'hinterland européen ;
- ✓ Conforter l'accès des territoires Alpains aux corridors nationaux et internationaux, et en particulier, aux aéroports de Marseille, Lyon et Nice, ainsi qu'à Paris :
 - Pour les TC : pérennité de la ligne des Alpes, pérennité de l'offre TET Paris-Briançon, liaison par car vers la gare d'Oulx (Italie) ;
 - Pour la route : pour améliorer les itinéraires routiers en continuité nord de l'A51 vers Grenoble et le Montgenèvre Soutenir fortement l'itinéraire alternatif à l'A51 (modernisation Sisteron-Grenoble-RD 1075) ;
- ✓ Renforcer la desserte des principales portes d'entrées ferroviaires grâce notamment au projet de LNPCA et consolider leur connexion aux réseaux régionaux pour mieux diffuser l'accessibilité ;
- ✓ Inscrire le maillon Marseille – Gênes dans les corridors RTE-t
- ✓ Renforcer les portes d'entrées aéroportuaires de Nice et Marseille vers l'international.
- ✓ Favoriser la mise en transparence des infrastructures linéaires



Objectif 8 - Conforter les projets à vocation internationale des métropoles et les projets de coopération transfrontalière

La Région s'inscrit dans un système de coopération internationale large à travers les projets de rayonnement international de ses métropoles et les programmes transfrontaliers alpins (ALCOTRA) et maritimes (MARITTIMO) auxquels elle participe.

Le SRADDET entend à la fois conforter l'internationalisation des métropoles régionales et les programmes de coopération transfrontalière. Il propose ainsi **un appui à l'élaboration d'un schéma de coopération transfrontalière** globale pour la région PACA.

Le SRADDET donne d'une part un cadre aux projets métropolitains afin de conforter les projets à vocation internationale des métropoles, en l'occurrence ici ceux de Aix-Marseille-Provence et Nice Côte d'Azur.

Le projet métropolitain d'Aix-Marseille Provence passe par **le confortement de la position géostratégique de la Métropole dans le bassin méditerranéen et les échanges avec l'Afrique**. Ce projet passe notamment par un soutien au positionnement géostratégique du GPMM dans les liaisons commerciales en mer Méditerranée et un appui au rayonnement culturel de la capitale régionale.

Le projet métropolitain de Nice Côte d'Azur passe quant à lui par **l'appui à l'élaboration d'un schéma de coopération transfrontalière entre Nice, la province de Cuneo et la Principauté de Monaco**. Ce schéma doit participer directement au confortement de l'internationalisation de la Métropole Nice Côte d'Azur, véritable vitrine touristique de la région.

Le SRADDET entend d'autre part **conforter la participation de la Région aux programmes transfrontaliers alpins (ALCOTRA) et maritimes (MARITTIMO)**. La contribution du SRADDET à ces programmes renvoie directement aux objectifs poursuivis en matière d'accessibilité, de rayonnement, de qualité de vie et de développement durable. Un volet climatique sera développé préférentiellement dans les programmes de coopération.

Le projet ALCOTRA est un programme européen de coopération transfrontalière qui vise à l'amélioration de la qualité de vie des populations et le développement durable des territoires et des systèmes économiques et sociaux transfrontaliers grâce à une coopération touchant l'économie, l'environnement et les services aux citoyens.

Le programme MARITTIMO est son pendant à dimension « maritime », visant à améliorer la coopération dans les domaines de l'accessibilité, de l'innovation, de la valorisation des ressources naturelles et culturelles afin d'assurer la cohésion des territoires et de favoriser l'emploi et le développement durable

Objectif 9 - Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer une coopération européenne, méditerranéenne, et internationale

La mer et le littoral constituent en Provence-Alpes-Côte d'Azur, un large potentiel de développement économique (plaisance et yachting, réparation navale et maintenance, tourisme balnéaire, transports maritimes, pêche et aquaculture, sports et loisirs nautiques, activités sous-marines, énergies marines renouvelables, biotechnologies marines...). Pour autant, tout l'enjeu dans les prochaines années est de concilier attractivité du territoire et préservation de l'environnement marin et littoral.

Repères: 700 kms de littoral en Provence Alpes Côte d'Azur

Le littoral rassemble ainsi 70 % de la population régionale sur une frange de 25 km de large.

Compte-tenu des pressions exercées sur ce secteur territorial particulier, « la bande côtière », le SRADDET vise à préserver le fragile équilibre entre la préservation des espaces naturels, l'accueil de la population sur la frange côtière et le développement des activités maritimes et littorales.



Adapter le littoral aux changements climatiques en respectant la biodiversité

Le territoire doit s'adapter aux changements climatiques avec des tempêtes de plus en plus violentes et fréquentes qui menacent les infrastructures en bord de mer et le tourisme balnéaire. En effet, de nombreuses plages du territoire régional sont victimes de phénomènes d'érosion.

Pour ce faire, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte l'interface terre-mer et l'espace maritime proche, ainsi que les conséquences du changement climatique sur la bande côtière. Compte tenu des pressions exercées sur le la bande côtière, **le SRADDET demande à préserver les secteurs de façade littoral qui sont encore peu urbanisés.** Il s'agit à la fois de conserver les sites et paysages qui contribuent à la renommée internationale du territoire, et de conserver la viabilité d'une trame écologique basée sur les échanges terre-mer.

Voir aussi

- Sur la résilience du territoire et l'adaptation au changement climatique, l'objectif 10

Il est prioritaire d'accompagner la lutte contre l'érosion des plages avec des méthodes innovantes, respectueuses de la biodiversité. Le SRADDET fait la promotion d'un aménagement du territoire équilibré, où les réservoirs de biodiversité marine que sont les petits fonds côtiers sont préservés. Il tient compte des erreurs du passé où certains aménagements gagnés sur la mer ont détruit la biodiversité marine de façon irréversible. **Il préconise d'engager dès à présent la réflexion sur le recul stratégique ou tout au moins, de repenser les aménagements futurs en bord de mer, la montée des eaux étant inéluctable.**

La non dégradation des milieux sera donc recherchée, comme la restauration écologique des milieux dégradés lorsque les sources de pollution ont été identifiées et contrôlées. Des dispositifs de compensation écologique sont à envisager lors des travaux d'aménagement littoral.

Favoriser le développement économique des activités maritimes dans le respect d'une gestion durable et partagée de la mer

De nombreuses activités maritimes ont besoin de foncier à terre pour se développer. En particulier, trois Opérations d'Intérêt Régional (OIR) concernent le territoire « bande côtière » : O.I.R. Industries navales et maritimes, O.I.R. Energies de demain avec l'éolien flottant et O.I.R. Tourisme et Industries Culturelles avec le volet balnéaire et les plages de demain. Les documents d'urbanisme devront veiller à réserver des espaces pour l'accueil de ces activités.

L'organisation des filières liées à la mer justifie cependant une attention particulière du fait des concurrences exacerbées que connaissent les espaces littoraux, terrestres et maritimes. Les conflits d'usage entre activités productives, tourisme et loisir peuvent conduire à fragiliser certains secteurs d'activités ou à remettre en cause leur potentiel de développement.

Voir aussi

- Sur la stratégie portuaire et fluviale, l'objectif 2

Le SRADDET réaffirme donc trois grands axes directeurs de la politique régionale du secteur Mer et Littoral:

- Promouvoir une écologie positive et pragmatique pour une gestion durable et partagée de la mer et du littoral (protection de la biodiversité marine, soutien aux structures gestionnaires d'espaces naturels et sensibilisation des publics) ;
- Valoriser les pêches maritimes et les élevages marins (aide et soutien à la compétitivité des filières pêche et aquaculture, maintien et promotion d'une pêche et aquaculture durables) ;
- Développer les filières maritimes, l'innovation, la formation et la sécurité en mer.

Par ailleurs, le SRADDET devra prendre en compte le Document Stratégique de Façade (DSF) élaboré dans le cadre du Conseil Maritime de Façade piloté par le Préfet de Région et le Préfet Maritime. Ce DSF s'inscrit



dans la mise en œuvre, au niveau national, de deux directives européennes : la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM) et la Directive Cadre Planification de l'Espace Maritime (PEM).

Promouvoir les démarches de planification et de gestion intégrée des zones côtières

Le SRADDET engage les territoires concernés à s'engager dans des démarches de planification et de gestion intégrée des zones côtières. En particulier, la loi du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux a ouvert la possibilité d'adjoindre un Volet Littoral et Maritime au SCOT.

Accompagnée d'un dialogue avec les différents acteurs du territoire, l'élaboration de ce Volet Littoral et Maritime doit permettre d'appréhender les enjeux divers et parfois contradictoires qui caractérisent les zones côtières, et de clarifier les usages des différents espaces. Sans créer plus de contraintes, le Volet Littoral et Maritime peut apporter une sécurité juridique accrue aux communes en incluant les dispositions de la loi Littoral, en complémentarité des autres démarches de gestion intégrée de type Contrat de baie (démarche volontaire).

Contribuer à la stratégie WESTMED de l'Union Européenne

Enfin, en terme de coopération, l'Union européenne a lancé une stratégie pour la région méditerranéenne : WESTMED. Il s'agit de faire face aux grands effets environnementaux du sous-marin maritime, transformer les activités économiques dans les activités moins polluantes et prospères, et de promouvoir les opportunités de croissance bleue. La sécurité et la sûreté sont également des prérequis pour un tel développement, comme la poursuite du processus de paix, de démocratisation et de modernisation.

OBJECTIFS SPECIFIQUES
<ol style="list-style-type: none">1. Parcs nationaux, sites RAMSAR, réserves naturelles nationales...2. Développer l'éolien flottant au large du golfe de Fos.



Axe 2 : Concilier attractivité et aménagement durable du territoire

Rappel de la stratégie régionale

L'ambition de reconquête d'une attractivité régionale, et de développement économique créateur d'emplois, est fortement conditionnée au renouvellement du modèle de développement territorial : si celui-ci devait s'inscrire dans la continuité des décennies passées, marquées par un urbanisme diffus et souvent peu maîtrisé, la banalisation paysagère, les dysfonctionnements dans les transports, et les nuisances liées à la dégradation de la qualité de l'air, par exemple, pourraient compromettre à long terme nos atouts régionaux en matière d'environnement, de qualité de vie, et in fine, de capacité à attirer des entreprises, et des talents au service du territoire.

C'est pourquoi la Région affirme une volonté forte de concilier attractivité et aménagement durable du territoire : il s'agit, dès à présent à travers le Plan Climat Régional, et à l'horizon 2030-2050 à travers le SRADDET, de franchir un cap décisif dans nos pratiques d'aménagement afin d'améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, de multiplier les opérations exemplaires en termes énergétiques, mais également en matière de prise en compte de la biodiversité et des ressources naturelles (notamment l'eau), et in fine, de se donner un objectif commun de diminution de la consommation d'énergie, objectif dont l'atteinte exige un engagement résolu de tous les acteurs du territoire.

Au renouvellement des pratiques d'aménagement et d'urbanisation doit être combinée une expertise accrue et valorisée en matière de préservation et gestion des ressources naturelles et paysagères. Impactées et souvent fragilisées par la pression démographique, ces ressources sont souvent stratégiques et présentent un fort potentiel de valorisation économique, énergétique, ou touristique. Provence-Alpes Côte d'Azur doit développer un modèle régional équilibré et une expertise à faire valoir mondialement en matière de préservation et valorisation de ses ressources naturelles et paysagères.

Orientation 1 : Un modèle d'aménagement durable et intégré à construire

Pour renouveler en profondeur le modèle de développement urbain, le SRADDET appuie sa stratégie sur un couple urbanisme-mobilité plus durable, et s'empare activement de la question de la préservation des ressources dans le projet d'aménagement, de la réduction des consommations énergétiques et de la préservation de la qualité de l'air.

Objectif 10 – Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique et garantir l'accès à tous à la ressource en eau

L'accueil de nouvelles populations et le développement d'activités sur un territoire implique d'interroger en amont différents facteurs d'évolution tels que les risques éventuels auquel le territoire est soumis, sa vulnérabilité au changement climatique, ainsi que la disponibilité des ressources. Eau, sol, énergie, foncier, sont des composantes essentielles à prendre en compte dès la conception du projet de territoire, par une réflexion prospective visant à anticiper les évolutions majeures des prochaines décennies.

Le SRADDET appelle à concevoir des projets de territoire prenant en compte un spectre géographique et temporel plus large : les choix de développement locaux peuvent impacter d'autres territoires, et s'ajouter aux bouleversements importants induits par le changement climatique sur la disponibilité des ressources, et sur la fréquence et l'intensité des aléas naturels dans les territoires ruraux comme urbains.

L'enjeu en région Provence-Alpes-Côte d'Azur est donc limiter l'imperméabilisation nouvelle des sols, pour réduire la vulnérabilité actuelle et future aux risques naturels dans le contexte du changement climatique notamment en zones inondables et littorales soumises aux effets de submersion rapide mais également pour ne pas porter atteinte aux différents écosystèmes.



Les choix opérés aux différentes échelles en matière d'aménagement du territoire, produisent des effets divers dans le temps et dans l'espace, qu'il convient d'anticiper et d'apprécier pour privilégier les solutions les plus vertueuses et les plus durables. Ces effets ou ces impacts concernent les ressources naturelles (air, eau, sols, terres arables, boisements, énergie) mais également les milieux naturels ou anthropiques (urbains et ruraux) et peuvent renforcer ou limiter la vulnérabilité du territoire au changement climatique, à moyen et long terme.

Connaissance et anticipation des risques

Le territoire régional est soumis à de nombreux risques naturels et technologiques au regard desquels il convient d'interroger l'opportunité des projets de territoire et d'aménagement à moyen et long terme et leurs incidences à différentes échelles.

Les risques naturels sont nombreux : inondation, submersion marine, mouvements de terrains, glissements, chutes de blocs, affaissements, effondrements de cavités, retrait et gonflement des argiles, érosion côtière, séismes, et feux de forêt. A ces risques naturels s'ajoutent des risques technologiques et anthropiques : risques industriels, transport de matières dangereuses, risque nucléaire, ruptures de barrage, mais aussi artificialisation des sols, ruptures des continuités écologiques.

Afin de ne pas accroître ces risques, il convient, dans les documents de planification et d'aménagement, **d'évaluer l'impact des projets sur l'environnement humain à différentes échelles territoriales et d'intégrer une démarche de réduction de la vulnérabilité cohérente en prenant en compte la question des effets cumulatifs des risques**, avec l'ensemble des plans de prévention des risques et des stratégies locales de gestion des risques (multirisques, inondations, espaces côtiers, feux de forêt, séismes, technologiques, ...), pour la protection des biens et des personnes

En particulier, l'implantation des équipements publics existants ou à créer doit être interrogée par rapport aux infrastructures existantes ou à aménager (axes de transport), et à leur capacité de fonctionnement en cas de survenue d'un événement majeur, dans un contexte d'évolution du climat. De même, conformément aux orientations du SDAGE du Bassin Rhône Méditerranée, le SRADDET encourage les collectivités et acteurs du territoire à limiter l'imperméabilisation des sols dans le cadre de la démarche « éviter réduire compenser ».

Le SRADDET promeut la prise en compte des enjeux en matière d'anticipation des risques, au travers des outils d'urbanisme existants, notamment SCOT et PLUI, mais également dans les PCAET en développant un volet prospectif en matière d'atténuation et d'anticipation des effets du changement climatique.

Le SRADDET veillera à assurer une cohérence entre les documents d'urbanisme et les documents thématiques à différentes échelles.

Anticipation des impacts du changement climatique sur les milieux et les ressources

Anticiper les impacts du changement climatique permet de réduire la vulnérabilité du territoire. Les stratégies d'adaptation doivent donc être envisagées comme un volet transversal dans la conduite des politiques publiques de gestion et développement d'un territoire, en vue d'améliorer la résilience des systèmes écologiques, mais également économiques et sociaux.



► La ressource en eau, un enjeu majeur.

La ressource en eau va devenir un enjeu majeur pour le territoire de Provence-Alpes Côte d'Azur. Le territoire régional devrait en effet connaître sous l'effet du changement climatique une diminution quantitative de la ressource en eau, doublée d'une répartition différente de sa disponibilité dans le temps.

Bénéficiant d'un réseau hydrographique important ainsi que de réseaux de canaux permettant d'amener la ressource là où se concentrent les consommations, le territoire n'en demeure pas moins confronté à une ressource fragile, partagée à l'échelle régionale du fait des grands aménagements de transfert et dont la disponibilité est variable dans le temps. Les tensions sur la ressource et ses multiples usages (irrigation, hydroélectricité, loisirs, milieux naturels ...) et l'augmentation potentielle des besoins de certains territoires pourraient remettre en cause les équilibres actuels de répartition de la ressource en eau et créer des conflits entre territoires et entre usages.

Repères : Pour mémoire, les eaux de la Durance et du Verdon fournissent actuellement les 2/3 des volumes d'eau prélevés, ce qui concerne plus de 3 millions d'habitants et une grande partie de l'agriculture régionale.

Dans le sillon de plusieurs démarches déjà entreprises en particulier par le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement de Gestion des Eaux) et le SOURCE (Schéma d'Orientation pour une Utilisation Raisonnable et Solidaire de la Ressource en Eau), **il convient de réfléchir à des projets de territoires intégrant ces enjeux de manière prospective : la disponibilité de la ressource en eau doit être intégrée comme une condition préalable et déterminante à la définition du projet.**

Pour ce faire, il est nécessaire d'évaluer à la fois la disponibilité de la ressource en eau pour le projet mais également les incidences économiques de possibles nouveaux prélèvements sur les usages préexistants de cette ressource (autres territoires desservis, production hydroélectrique, etc...). Un effet cumulatif des nouvelles demandes pourrait en effet déstabiliser les équilibres préexistants.

Il est essentiel de rechercher aujourd'hui un juste équilibre entre la disponibilité de la ressource et la demande en eau. Le recours à de nouveaux transferts d'eau reste un moyen possible de diversification pour les territoires, et dans certains cas, peut-être une solution appropriée pour la préservation des ressources locales. Ces investissements souvent conséquents doivent s'inscrire dans une prospective à long terme du territoire et en complément des démarches d'optimisation des usages mises en œuvre.

Le SRADDET insiste sur la **nécessité d'engager des démarches d'optimisation de l'utilisation des ressources locales, avant le recours à ces nouveaux transferts d'eau**, en engageant des programmes de maîtrise de la demande, d'économies d'eau, de recours à des ressources alternatives telles que la réutilisation des eaux usées et de reconquête de la qualité des ressources locales dégradées.

○ Le sol : une ressource naturelle inestimable

Les processus chimiques et biologiques, intervenant dans les sols sont essentiels pour fournir les nombreuses matières premières dont nous dépendons pour nous nourrir, nous vêtir et bâtir nos infrastructures. Ils sont également essentiels à la potabilité de l'eau et à la santé des écosystèmes. L'effet de la dégradation des sols sur le climat, et inversement, est source de préoccupation pour les institutions internationales et européennes car la qualité des sols s'amointrit dans de nombreuses régions et, en conséquence, leur capacité à remplir leurs fonctions essentielles diminue. Le changement climatique contribue lui-même aux processus de dégradation des sols. L'évolution des températures et des conditions météorologiques aura des répercussions sur les processus des sols et contribuera à leur dégradation.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, les sols sont globalement très peu profonds et correspondent à des sols développés sur des roches calcaires ou à des sols d'altitude. La texture mais aussi la profondeur de ces sols



va de pair avec une faible réserve en eau utile. Les pressions qui pèsent sur les sols se sont accrues au cours des dernières décennies : ils sont confrontés à l'érosion, à l'imperméabilisation provenant de l'urbanisation, à la contamination, avec des incidences sur le cycle de l'eau (pollution des nappes phréatiques et cours d'eau, augmentation des coûts d'assainissement...).

Mais les sols peuvent également contribuer à la lutte contre le changement climatique. Près de 25% du territoire régional étant consacrée à l'agriculture et plus de 50% de sa surface étant couverte d'espaces boisés, l'agriculture durable, les pratiques forestières et la bonne gestion des terres peuvent contribuer à maintenir, voire augmenter, la quantité de carbone contenue dans les sols.

Ainsi, le SRADDET demande à mieux gérer les terres et à utiliser plus efficacement les ressources des sols aux différentes échelles du territoire. Les mesures d'atténuation incluent également l'utilisation de matériaux perméables dans les revêtements routiers et la généralisation des systèmes de récupération de l'eau naturelle. Lorsque les mesures locales d'atténuation sont insuffisantes, il est possible d'envisager des mesures de compensation qui améliorent les fonctions des sols ailleurs.

o Le foncier agricole, une ressource d'intérêt collectif

Face à la raréfaction des terres agricoles nourricières, notamment dans les zones littorales et périurbaines, les projets de territoires doivent s'interroger sur l'adéquation entre les projections d'accueil de nouvelles populations et la ressource foncière disponible à même de répondre aux attentes sociétales en matière d'agriculture et d'alimentation locales.

Le maintien d'une agriculture régionale de qualité, à proximité des populations est un atout de long terme pour la résilience des territoires.

Le SRADDET demande donc à adapter les pratiques, techniques et espèces culturales pour faire face aux contraintes exercées par le changement climatique. Il peut s'agir:

- ▶ De l'élaboration de stratégies d'adaptation par filières
- ▶ De la sécurisation/l'optimisation de l'irrigation via différentes techniques incluant la mobilisation de transferts d'eau à partir de ressources sous-exploitées et/ou de ressources supplémentaires
- ▶ De la mise en place de nouvelles cultures et de nouvelles pratiques
- ▶ De la sensibilisation des agriculteurs pour une adaptation autonome
- ▶ De la préservation des terres agricoles de la pression foncière, notamment (mais pas seulement) celles qui sont les plus fertiles et/ou irrigables par gravité.
- ▶ De Généraliser les associations foncières pastorales (AFP) étendues à toutes les zones agricoles (pas seulement les alpages)

Voir aussi

- Sur les nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires, l'objectif 18
- Sur le potentiel de production agricole régional, l'objectif 46

En particulier, le SRADDET demande à soutenir et développer l'agriculture périurbaine, facteur d'équilibre et de résilience pour les territoires. Celle-ci contribue en effet :

- o A la réalimentation des nappes phréatiques : la rétention des eaux pluviales et d'inondation, ainsi que l'irrigation, permettent via l'infiltration, de réalimenter efficacement les nappes.
- o Au maintien d'espaces végétalisés multifonctionnels, participant notamment à la préservation de la biodiversité.
- o A la gestion des inondations : les terres agricoles péri-urbaines constituent d'excellentes zones d'épandage des crues.



o Biodiversité : une vulnérabilité importante mais des atouts régionaux spécifiques

La fragilisation de la biodiversité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qu'elle soit remarquable ou ordinaire, va avoir des conséquences environnementales et économiques importantes en raison des services écosystémiques « gratuits » qu'elle rend dans de nombreux domaines (protection contre les risques naturels, agriculture, tourisme par exemple). En effet, le changement climatique va impacter la biodiversité terrestre et marine de la région d'autant plus que certaines espèces sont déjà en limite d'aire de répartition notamment pour les espèces des territoires de montagne. Par ailleurs, le développement d'espèces envahissantes pourrait accélérer le déclin et l'extinction d'espèces terrestres locales et constituer une menace pour la santé humaine (ex: ambroisie). Enfin, l'augmentation des événements naturels (sécheresses, incendies, tempêtes) pourront exercer un stress supplémentaire sur la biodiversité.

Voir aussi

- Sur la protection des écosystèmes naturels, l'objectif 15

La biodiversité de la région présente une forte sensibilité au changement climatique qui pourrait être exacerbée, d'une part par une urbanisation croissante, et d'autre part par certaines activités économiques entraînant des pressions supplémentaires. On peut par exemple citer le risque de remontée en altitude des activités touristiques hivernales de moyenne montagne dont les aménagements pourraient fragiliser davantage les écosystèmes fragiles d'altitude. Néanmoins, face à ces facteurs de vulnérabilité, le territoire dispose d'une capacité d'adaptation significative, notamment son important réseau d'aires protégées terrestres et marines et le rôle grandissant de l'agriculture dans la gestion des espaces naturels et agricoles.

Objectif 11 Déployer des modes d'aménagement exemplaires, sobres, intelligents et adaptés dans les opérations d'aménagement

Le territoire régional est particulièrement touché ces dernières années par le phénomène d'étalement urbain, c'est à dire par une artificialisation des sols plus rapide que la croissance démographique, qui se constate surtout autour des villes principales des grands pôles urbains. A travers le SRADDET, la Région affirme la nécessité de rompre avec ces modes de développement extensifs, dont les effets négatifs sont aujourd'hui largement constatés : accroissement des mobilités, pollutions, dégradation des espaces et des paysages. Le changement de modèle passe par un engagement collectif vers des modes d'aménagement en phase avec les enjeux du XXIème siècle.

A court terme il s'agit de positionner la Région Provence-Alpes Côte d'Azur comme une des régions pilotes en matière de Ville durable, à travers le développement d'opérations exemplaires conduites localement, selon les contraintes et enjeux propres aux territoires.

Des projets d'aménagement intégrés et privilégiant la mixité fonctionnelle

Le SRADDET promeut **une approche intégrée des projets d'aménagement**. L'approche intégrée des projets d'aménagement propose une façon différente d'imaginer des solutions pour répondre aux problématiques d'un projet et envisage ce projet indépendamment de ses limites territoriales. Il s'agit de **penser celui-ci à une échelle cohérente et fonctionnelle** ; de faire preuve de coopération et de coordination aux différents niveaux pour viser et accomplir des objectifs communs.

Cette approche intégrée suppose d'aborder les projets dans toutes leurs dimensions, notamment en termes d'impacts environnementaux, économiques et sociaux. A l'échelle d'un projet d'aménagement de quartier, et dans l'optique de tendre vers des quartiers durables, plusieurs variables constitutives d'un projet urbain sont à articuler ;

- ✓ **Aménagement et équipement urbain** : le projet prend en compte les notions de confort d'usage et de qualité de vie ainsi que de qualité de l'air offrant les services nécessaires à la vie quotidienne. Le quartier



Le durable est intégré à son environnement et développe des réponses construites aux questions de densités et d'intensités urbaines qui pourront aller jusqu'à des propositions innovantes en matière de développement durable. La conception des espaces publics promeut les principes de modularité des aménagements, convivialité, mutualisation, adaptabilité au contexte climatique, et intègre l'approche en coût global. Le SRADDET préconise d'introduire de la flexibilité dans la conception des bâtiments (réaffectation des usages, surélévation pour densifier, ...)

- Habitat - Il s'agit de développer l'articulation avec les orientations des politiques locales de l'habitat pour répondre aux besoins en logement identifiés, mettre en avant une diversité des produits (architecturale et des publics cibles) et prendre en compte le coût d'usage (eau, énergie ...) des logements.
- Energie Climat Air – Il s'agit de maîtriser les besoins d'énergies et des rejets de Gaz à Effet de Serre (GES). Il faut donc envisager la diversification des sources d'approvisionnement avec les productions d'ENR locales, de gestion efficiente des réseaux, d'anticipation des effets du dérèglement climatique. Il faut aussi être vigilant à la qualité de l'air intérieur et extérieur, ainsi qu'à la qualité des bâtiments en termes de performances énergétiques.
 - Les nouveaux aménagements sont conçus de manière à minimiser les besoins énergétiques directs et indirects et d'intégrer la production d'énergie renouvelable ou de récupération. Le SRADDET préconise, dans le cadre de l'implantation de nouveaux projets, de mettre l'accent sur l'utilisation des Meilleures Techniques Disponibles¹⁵ et le suivi de Bonnes Pratiques environnementales, en particulier dans les zones sensibles d'un point de vue qualité de l'air
 - Les aménagements existants devront tendre vers une réorientation de leur bilan énergétique global, en axant les travaux vers de la rénovation énergétique et en utilisant les surfaces et ressources disponibles pour produire des énergies renouvelables.
- Déchets : La prise en compte des déchets est nécessaire dès la conception des projets. Lors des travaux de BTP, le SRADDET recommande la prévention en amont de la production de déchets avec :
 - La conception d'ouvrages et de bâtiments faisant appel à des matériaux moins producteurs de déchets ou mieux recyclables en fin de vie de l'ouvrage (déconstruction)
 - La réduction des déchets et des remblais
 - La généralisation des schémas d'organisation et de gestion des déchets exigés dans les marchés de travaux,

D'autant que la Loi N° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte précise, dans son article 79, qu'au « plus tard en 2020, l'Etat et les collectivités territoriales s'assurent qu'au moins 70 % des matières et déchets produits sur les chantiers de construction ou d'entretien routiers dont ils sont maîtres d'ouvrage sont réemployés ou orientés vers le recyclage ou les autres formes de valorisation matière, [...]. Tout appel d'offres que l'Etat ou les collectivités territoriales publient pour la construction ou l'entretien routier intègre une exigence de priorité à l'utilisation des matériaux issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets », pour au moins 50 % à partir de 2017 et pour au moins 60 % à partir de 2020.

Aussi le SRADDET préconise que les prescripteurs, qu'ils soient publics ou privés, privilégient l'orientation des déchets de chantiers vers des filières de réemploi, de recyclage ou d'autres formes de valorisation matière afin de favoriser la production de ressources secondaires, et privilégient en priorité l'utilisation des ressources secondaires mobilisables dans les travaux des secteurs du bâtiment et des travaux publics.

- Concernant la gestion de l'eau, il s'agit d'intégrer les enjeux d'une gestion durable de l'eau pour structurer l'aménagement urbain, du quartier jusqu'à l'échelle de la ville. Conformément au SDAGE, le SRADDET préconise de limiter l'imperméabilisation des sols en redonnant sa place à l'eau pluviale et au ruissellement dans les opérations d'aménagement afin de réduire les volumes d'eau de pluie collectés

¹⁵ Directive 2010/75/UE



dans les réseaux d'assainissement, d'améliorer la situation des systèmes de traitement des eaux usées par temps de pluie, de contribuer à la recharge des nappes phréatiques, de limiter les polluants et les risques d'inondation et de rafraîchir les villes. Pour ce faire, il s'agit de promouvoir et d'inciter les techniques alternatives au « tout tuyau » dans les projets d'aménagement en privilégiant l'infiltration ou la rétention à la source : revêtements perméables, végétalisation ou semi-végétalisation des espaces publics, toitures végétalisées, jardins de pluie, noues, tranchées drainantes ..., de promouvoir les MTD (meilleures technologies disponibles) auprès des industriels, d'inciter les collectivités territoriales à une gestion différenciée des espaces verts en mettant en place des essences peu gourmandes en eau, de faire de la question des risques d'inondation une des composantes des choix d'infrastructures et d'habitat.

Sur certains projets, l'intégration d'un milieu humide au sein d'un quartier offre par ailleurs aux habitants un espace de proximité propice à l'amélioration de leur cadre de vie, à la découverte de la nature, tout en contribuant à la gestion des eaux pluviales.

- **Mobilités** : Le couple urbanisme-transport est à prendre en compte en amont du projet en privilégiant l'urbanisation sur les nœuds de transports et de flux déjà existants, et en pensant la mobilité comme un facteur de densification urbaine. Il s'agit de promouvoir les transports collectifs et leur accessibilité, les solutions de mobilités alternatives et innovantes, et la généralisation des modes actifs, pour viser à la réduction de la place de la voiture individuelle, en lien avec la santé.
- **Biodiversité** : La biodiversité urbaine, les espaces de nature et les milieux humides doivent être intégrés aux réflexions menées sur la ville durable en termes de qualité du cadre de vie et de services écosystémiques.

Les opérations d'aménagement sont susceptibles de générer des effets négatifs sur les milieux et les espèces notamment dans la phase travaux. En complément des obligations réglementaires prévues par le Code de l'Environnement¹⁶, **certains projets soumis à études d'impact doivent prendre en compte les continuités écologiques pour évaluer les effets, positifs ou négatifs, temporaires ou permanents sur la fonctionnalité des milieux.** Les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques rentrent en ligne de compte au niveau de la conception, deviennent un critère de conception au même titre que les aspects économiques, ou techniques.

Un effort devra être porté sur la remise à niveau des infrastructures linéaires existantes à la faveur de travaux de modernisation pour assurer leur perméabilité. Le SRADDET recommande l'application des « lignes directrices nationales sur la séquence : éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels – MEDDE – 2012 », ces lignes directrices étant le fondement même d'une conception intégrant au mieux les enjeux combinés de préservation et développement.

- **Ville intelligente** : Enfin, de façon transversale aux différentes problématiques urbaines, le SRADDET engage à déployer les technologies de la smart-city (ville intelligente) pour optimiser la connaissance et la gestion du territoire au service de ses habitants, et de la préservation de l'environnement.

¹⁶ Le Code de l'environnement prévoit, dans son article L.371-3 que « Sans préjudice de l'application des dispositions [...] relatives à l'évaluation environnementale [...] les projets de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements prennent en compte les SRCE et précisent les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces [...] projets ou infrastructures linéaires sont susceptibles d'entraîner. Les projets d'infrastructures linéaires de transport de l'Etat prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique. ».



Développement des démarches d'éco-conception

Le SRADDET réaffirme l'impératif d'exemplarité énergétique et environnementale des opérations publiques tel que prévu par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte, notamment en matière d'éco-conception.

Les démarches d'éco-conception portent en particulier sur :

- **le bâti en tant que bâtiment** mais aussi la **maitrise des constructions** et de leurs implantations sur les terrains d'opérations en matière de forme urbaine, de densité, de mixité fonctionnelle des quartiers d'architecture et d'efficacité énergétique et ...**Il s'agit de favoriser une architecture bioclimatique adaptée et intégrée à l'environnement** (mer et montagne) : bâti bien orienté, protégé du soleil en été et profitant des apports solaires en hiver, ventilé naturellement, privilégiant les matériaux naturels et locaux ; permettent d'anticiper les impacts projetés du changement climatique (confort d'été et effet d'îlots de chaleur urbains lors des vagues de chaleur, risques naturels).
- **le confort urbain** qui doit être envisagé comme une dimension transversale concernant à la fois les espaces libres et les bâtiments. La manière dont les bâtiments sont construits et les espaces libres aménagés peut avoir un impact fort sur le confort thermique, le confort acoustique, le confort visuel mais également la santé. Ces différentes notions, certes déjà appréhendées en climat méditerranéen, vont devenir prépondérantes dans un contexte de réchauffement climatique par rapport aux phénomènes des îlots de chaleur.

Le SRADDET se positionne en conséquence sur une politique de prise en compte des ressources naturelles et énergétiques dans les projets, à travers :

- La prise en compte des risques
- La réduction de l'emprise foncière et une meilleure perméabilité des sols
- L'architecture bioclimatique
- Le recours aux énergies locales les plus adaptées,
- L'accueil et le maintien de la biodiversité
- Le choix des matériaux, avec une priorité aux ressources secondaires (matériaux de substitution et matériaux recyclés), ainsi qu'aux éco-matériaux issus des filières locales et respectueuses de l'environnement lorsqu'elles existent.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Valoriser les opérations d'aménagement exemplaires : OIN, OIR, éco-quartiers, démarches expérimentales (smart grid, boucles de chaleur, thalassothermie, etc.), etc.
- Valoriser les opérations inscrites dans les programmes et démarches de labellisation de type Ecocité, Ecoquartier, HQE Environnement, Bâtiment Durable Méditerranéen et Quartier Durable Méditerranéen ...qui limitent l'imperméabilisation des sols
- Développer les démarches d'éco-construction et d'éco-rénovation en particulier pour les équipements sous maîtrise d'ouvrage publique
- Intégrer la problématique de l'accueil et du maintien de la biodiversité dans les bâtiments et les aménagements urbains : favoriser les surfaces végétalisées, y compris toitures, murs, terrasses, ..., limiter les surfaces imperméabilisées.
- Développer les grands projets d'installations solaire photovoltaïque en sites déjà anthropisés (toitures, friches industrielles, parkings, etc.)
- Développer le solaire thermique notamment sur les bâtiments urbains et collectifs



- Développer la récupération de chaleur et de froid notamment dans les zones urbaines à forte densité où il est possible d'installer des réseaux de chaleur et en remplacement des chauffages fossiles ou électriques
- Soutenir la substitution des sources fossiles pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire vers des sources renouvelables, notamment dans les programmes de rénovation des bâtiments

Objectif 12 - Diminuer la consommation totale d'énergie finale de 20% en 2030 et 50% en 2050 par rapport à 2012

La réduction de la consommation énergétique constitue le premier levier d'action permettant d'inscrire Provence-Alpes-Côte d'Azur dans la transition énergétique. Le potentiel de production renouvelable présent sur le territoire régional ne permettant pas de couvrir l'ensemble de la consommation actuelle, il est prioritaire de diminuer la consommation pour atteindre l'ambition d'une région neutre en carbone.

Par ailleurs, l'efficacité énergétique reste un levier incontournable pour réduire la facture énergétique de la région, dans un contexte de hausse des prix de l'énergie.

A l'échelle de la France, la consommation d'énergie est dominée par les transports et le logement. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, sa structure est différente du fait de la forte présence sur son territoire du secteur industriel. Ainsi, depuis 2007, la consommation totale régionale a diminué de près de 13 % mais si l'on ne tient pas compte du secteur industriel, elle est restée globalement stable (-0,76% entre 2007 et 2013). L'important est donc de contenir l'évolution des transports et de l'habitat dont la consommation ne cesse de croître.

Repère : Les données récoltées grâce à l'Observatoire régional de l'énergie, du climat et de l'air (ORECA) montrent que les dépenses énergétiques en région sont équivalentes aux recettes générées par le tourisme soit 14 milliards d'euros par an (environ 12% du PIB régional).

Les objectifs stratégiques du SRADDET traduisent la volonté de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur de s'inscrire dans la transition énergétique permettant de réduire de 50% de la consommation totale d'énergie finale en 2050 par rapport à son niveau de 2012. Les cibles permettant de diminuer les consommations énergétiques et de gagner en efficacité sont donc multiples.

Secteur résidentiel

- Il représente le deuxième secteur le plus énergivore sur le territoire mais celui où les possibilités de gains sont les plus grandes. Il affiche une hausse de consommation constante depuis 2007. Si la tendance devait se poursuivre sur le même rythme, la consommation énergétique des logements devrait avoir rattrapé celle de l'industrie autour de 2030. **Il faut donc limiter les besoins de chauffage, de climatisation et d'électricité spécifique en déployant des dispositifs d'efficacité par l'isolation et du confort d'été, notamment sur le parc existant. Le SRADDET doit déployer les mesures nationales du Plan National Habitat Durable afin de supprimer à l'échéance de 2025 les habitats aux moins bonnes performances (classe énergétique E, F et G). Il fixe également un objectif de 50 000 rénovations par an ;**

Voir aussi

- Sur la rénovation du parc de logements, voir l'objectif 55

Secteur tertiaire

- Le secteur tertiaire, public et privé, a la particularité d'afficher une stabilité dans le temps. Là où les domaines de l'industrie, du résidentiel et des transports connaissent de fortes variations à la hausse ou à la baisse, les consommations tertiaires ne varient que peu. Cette situation s'explique par le positionnement de ce domaine qui est à la fois tributaire de la situation du bâti et de l'activité économique.



Secteur des transports

- Il présente la spécificité d'être dépendant à la fois de l'activité économique pour le transport de marchandises, des habitudes individuelles des habitants et de l'organisation territoriale (véhicules personnels, transports en commun et alternatifs, ...). Son évolution est marquée par une baisse soutenue (-13,4% par rapport à 2007) mais concentrée dans les années ayant suivi la crise de 2008. L'essentiel de la diminution a ainsi été réalisée avant 2010 où elle affichait déjà -11%, prouvant sa dépendance au niveau d'activité économique régional. La hausse du prix des carburants a également contribué à tirer à la baisse les consommations relatives aux déplacements. Toutefois, le futur de cette question est soumis à deux influences contradictoires pouvant faire varier les consommations de ce secteur dans un sens comme dans l'autre : la corrélation de ce secteur à l'activité économique et aux prix du pétrole dont le baril est passé de 116 \$ en février 2013 à 30 \$ en janvier 2016 d'un côté et les multiples initiatives publiques en matière de lutte contre le trafic urbain, de développement des transports en commun et de covoiturage de l'autre. C'est pourquoi les actions à engager ciblent l'ensemble des filières du transport : le soutien aux opérations relatives aux infrastructures et services permettant le report modal notamment des marchandises hors routiers (AAP IRVE, Hydrogène,...) comme le soutien aux changements en matière de flottes et de carburants utilisés (Navires GNL,...)

Par ailleurs la promotion de la mobilité décarbonnée passe à la fois par l'évolution du parc de véhicules mais surtout par des solutions en termes de conception, de gestion et d'équipements des réseaux routiers, dans une recherche d'articulation optimale de la cohérence urbanisme / transport. Par ailleurs il convient de doter les différents réseaux routiers d'équipements de gestion intelligente du trafic, de stations de ravitaillement en carburant propre, d'unités de production d'énergie pour éviter les appels de charges (généralisation du photovoltaïque le long des autoroutes) ou encore de disposer d'un réseau autoroutier régional entièrement multimodal (avec des voies dédiées aux bus et au covoiturage ou parcs relais à proximité des échangeurs).

Secteur industriel

- Dominé par le complexe de l'étang de Berre, il est composé de nombreuses industries notamment sidérurgiques, pétrochimiques et du secteur de la plasturgie, qui a représenté pendant longtemps le premier secteur de consommation énergétique en région. Celle-ci traduit la situation de l'activité économique. De ce fait, l'évolution à la baisse (-30% depuis 2007) est concentrée dans les années ayant suivi la crise de 2008. Entre 2007 et 2010, le bilan global avait diminué de près de 31% mais la reprise économique faisant progressivement repartir la production, l'évolution est repartie à la hausse. **Les actions en matière de réduction des consommations sur ce secteur se concentreront sur le process industriel pour une meilleure efficacité.**

Agriculture

- Bien que très anciennement implantée sur le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur, elle n'en reste pas moins marginale en matière de consommation énergétique en comparaison des autres secteurs. Sa consommation est dominée par deux usages distincts : la circulation des engins (moissonneuses, tracteurs,...) et le chauffage des serres. Le second est le plus énergivore avec 75% du total. Le poids de l'énergie dans les intrants agricoles est également important, des modes de pratiques culturales moins consommatrices doivent être recherchés, ainsi que les potentiels sur la gestion des déchets agricoles. **Les actions en matière de réduction des consommations et d'efficacité énergétique sur ce secteur se concentreront notamment sur ce bâti agricole.**



OBJECTIFS SPECIFIQUES

Le SRADDET fixe les objectifs de réductions des consommations sectorielles suivantes :

- Industrie : -26 % à 2023 et -42 % à 2030 ; -50% en 2050
- Résidentiel : -15 % à 2023 et -25 % à 2030 ; -50% en 2050
- Tertiaire : -17 % à 2023 et -24 % à 2030 ; -50% en 2050
- Transport : -8 % à 2023 et -17 % à 2030 ; -50% en 2050
- Agriculture : -1 % à 2023 et -2 % à 2030 ; -50% en 2050

TOTAL : -17 % à 2023 et -27 % à 2030 ; -50% en 2050

Objectif 13 - Faire de la biodiversité et de sa connaissance un levier de développement et d'aménagement innovant

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur fait partie du hot spot mondial de biodiversité constitué par le bassin méditerranéen, constitue un hotspot de la biodiversité marine. Cette richesse naturelle est fortement menacée : ainsi, la pression foncière liée à l'augmentation démographique en est l'une des principales causes de la perte d'espaces naturels. Ce constat initial est encore aggravé par la perspective des impacts du changement climatique. La connaissance est le préalable à toute stratégie de préservation et de gestion.

Le champ des savoirs à développer est double : écologique et socio-économique. La biodiversité elle-même doit en effet être connue et comprise, à travers le fonctionnement des écosystèmes et leurs interrelations, intégrant des déterminants clés comme la pédologie (science des sols), le climat et l'action de l'homme.

La biodiversité génère également des services qui lorsqu'ils sont connus, peuvent être pris en compte dans les choix d'aménagement, et constituer des leviers d'innovation et d'adaptation au changement climatique.

Le SRADDET promeut la biodiversité comme source et facteur d'un développement urbain et économique, durable et innovant ; la connaissance de cette dernière est la condition préalable à sa protection, et sa valorisation notamment en tant que levier de développement et d'aménagement innovant. Connaître et faire connaître, la richesse naturelle du territoire est donc un enjeu majeur, de même qu'un levier d'innovation à faire valoir dans la conception des projets d'aménagement.

La connaissance, condition de la protection

Afin d'éclairer les choix d'aménagement et de planification territoriale sectorielle (infrastructures de transports, de grands équipements, de déchets..) régionaux et locaux, ainsi que les stratégies de protection – de la trame verte et bleue notamment - **le SRADDET affirme la nécessité de renforcer la connaissance de la biodiversité et de ses fonctionnalités** : connaissance faunistique et floristique, protection et gestion des espèces (ordinaires ou remarquables) et des habitats, fonctionnement des écosystèmes, y compris sous-marins.

Le manque de données est souvent déploré par les territoires, qui cherchent à identifier de façon pertinente leurs richesses biologiques faunistique et floristique, et les milieux nécessaires à leur protection (réservoirs et corridors écologiques).

La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour **développer les solutions écologiques de demain, en anticipant les nouvelles sources de fragmentation et de rupture**. Pour ce faire il convient de **développer la connaissance et l'ouverture des données dans les champs naturalistes et d'ouvrir le champ de la Recherche/Développement, et d'encourager l'expérimentation de nouvelles solutions**.



La biodiversité, levier de développement et d'aménagement innovant

Le SRADDET promeut la biodiversité comme source et facteur d'un aménagement et d'un développement innovant du territoire, à travers le renforcement de la connaissance, l'échange de bonnes pratiques et de retours d'expériences.

Cette promotion s'appuie notamment sur la connaissance des processus écologiques et des services écosystémiques. Ceux-ci ouvrent de nouvelles perspectives réconciliant écologie et économie:

- Services de régulation : la présence forte d'espaces verts atténue le phénomène d'îlots de chaleur (accumulation de la chaleur solaire par les voiries et le bâti dans la journée et restitution la nuit). La diminution du phénomène d'îlot de chaleur permet de réduire le recours à la climatisation et permettent de s'adapter aux effets attendus du changement climatique (phases de canicule). De même, la présence de surfaces végétalisées diminue le ruissellement, donc le volume d'eau à traiter (infiltration de l'eau, évapotranspiration).
- Services d'approvisionnement : la création de jardins partagés ou individuels pour une production potagère, par exemple, incite au développement de nouveaux modes de consommation et d'approvisionnement domestiques.
- Services culturels : la biodiversité peut avoir une valeur esthétique et sensitive, ou bien encore une valeur éducative. Enfin elle conforte la valeur patrimoniale et l'appartenance à un quartier par exemple.

Voir aussi

- Sur la nature en ville l'objectif 35
- Sur la trame verte et bleue les objectifs 47 et 48
- Sur la protection de la biodiversité, l'objectif 15



Orientation 2 : Des ressources naturelles et paysagères préservées et valorisées, une identité renforcée

L'attractivité régionale tient pour beaucoup à son cadre de vie exceptionnel et à ses ressources naturelles. Pour valoriser ces atouts de développement, le SRADDET se positionne clairement sur la préservation de ses ressources : eau, fonctionnalités écologiques, qualité des milieux, paysages naturels et agricoles.

Objectif 14 - Préserver les milieux aquatiques, les zones humides et les ressources en eaux souterraines, pour garantir le potentiel de développement de la région

Sur le bassin méditerranéen, les milieux aquatiques (cours d'eau et zones humides) jouent un rôle particulièrement important pour la qualité du cadre de vie et la diversité biologique. Préserver les fonctionnalités de ces milieux en région contribue à maintenir la qualité de l'eau et la richesse floristique et faunistique de la région. D'autant que ces milieux aquatiques, s'ils ne sont pas perturbés, rendent de nombreux services écosystémiques.

Sur un autre plan, les eaux souterraines constituent des ressources stratégiques à l'échelle régionale et locale, qu'il convient de protéger tant sur le plan quantitatif que qualitatif afin de sécuriser les usages, en particulier de l'alimentation en eau potable. La problématique de la gestion de la ressource eau souterraine ou de surface est un enjeu prioritaire qui doit être pris en compte dans tous les documents de planification territoriale, prospectifs et d'aménagement.

Les grandes orientations et les objectifs à atteindre pour assurer le bon état des milieux aquatiques sont fixés par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône Méditerranée 2015 - 2021 (SDAGE).

Afin de garantir durablement un accès à la ressource en eau pour tous et tous les usages, le SRADDET demande de maîtriser la consommation et les prélèvements, de développer des usages différenciés, de préserver le fonctionnement et la qualité des milieux aquatiques, des zones humides, à préserver en quantité et en qualité les eaux souterraines, et enfin, à maîtriser la ressource, en limiter la consommation et développer des usages différenciés.

Préservation du fonctionnement et de la qualité des milieux aquatiques et des zones humides

Les milieux aquatiques de surface (rivières et zones humides), sont d'importants pourvoyeurs de l'eau consommée. Afin de garantir la qualité de la ressource disponible, et la pérennité des différents usages dépendants de ces milieux, **le SRADDET fixe pour objectif de rétablir ou de préserver le bon fonctionnement des milieux aquatiques et zones humides et pour cela demande :**

- La restauration des continuités sédimentaires et biologiques des cours d'eau ainsi que les connexions latérales entre les milieux aquatiques et humides et leurs annexes hydrauliques
- L'entretien des corridors écologiques que constituent les ripisylves (boisements de berges) qui participent de la trame verte et bleue et constituent des habitats pour la faune semi-aquatique.
- La préservation du fonctionnement et de la qualité des milieux aquatiques et des zones humides, qui participent à l'attractivité des territoires, en concevant des projets d'aménagement qui n'augmentent pas les pressions sur les milieux naturels (principe « Eviter, Réduire, Compenser ») et en évitant les risques de pollution ou de dégradation de ces milieux.
- L'identification des périmètres des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau et des zones humides dans les documents d'urbanisme
- La lutte contre les pollutions et les dégradations directes, actuelles et à venir, sur la biodiversité : il est nécessaire d'agir contre les perturbations, les dégradations et les destructions du patrimoine naturel liées aux différents secteurs économiques, traditionnels ou/et émergents, y compris la vie publique et sociale.



Pour protéger et restaurer la ressource en eau, il convient d'organiser la prévention et la lutte contre les pollutions diffuses (pesticides, micropolluants toxiques) et les rejets non traités d'effluents divers (pluvial, station épuration).

Au-delà des usages de la ressource, le respect des milieux aquatiques et de leurs abords, peut permettre de diminuer l'aléa et réduire les risques d'inondations (maintien des zones d'épandages des crues, absorption par les sols non imperméabilisés ...).

Préservation en qualité et en quantité des eaux souterraines

De manière générale, les ressources en eau souterraine sont affectées par les variations du régime de précipitations (en quantité ou en intensité) qui influencent directement les flux de recharge¹⁷.

Les nappes alluviales sont particulièrement fragiles. Une grande majorité des aquifères productifs karstiques se situent sur les territoires les plus densément peuplés, ce qui les rend d'autant plus vulnérables aux pressions et pollutions (prélèvements trop importants, imperméabilisation des surfaces). Les pollutions sont de divers ordres et peuvent être ponctuelles ou diffuses (nitrates, pesticides).

Sur le littoral, s'ajoute la problématique des intrusions salines qui s'accroît du fait des aléas climatiques et du réchauffement climatique : les aquifères littorales d'eau douce sont en effet contaminées par des eaux salées d'origine marine. Ces intrusions peuvent perturber et modifier souvent de manière irréversible la qualité des ressources souterraines, par les entrées du biseau salé.

Il est donc essentiel de **préserver en qualité et en quantité les ressources en eau souterraines pour maintenir le potentiel de développement de la région. Pour cela, les documents d'urbanisme doivent identifier les zones vulnérables des ressources stratégiques ou zones potentielles à la fois pour la recharge quantitative des nappes et pour les risques d'intrusion de pollutions dans les eaux souterraines.** Cette identification permet de maintenir sur ces secteurs des usages compatibles avec leur préservation.

Les périmètres de protection de captage doivent également être identifiés dans les documents d'urbanisme pour permettre leur prise en compte dans les projets d'aménagements, et cela, même si ces zonages sont en cours d'élaboration. Ils constituent en effet à terme une protection directe de la ressource.

Maitrise de la ressource, limitation de la consommation, et développement des usages différenciés

Tous les usagers de l'eau sont concernés: services publics, activités économiques dont le tourisme et l'agriculture. **L'ensemble des mesures nécessaires doivent être prises pour maîtriser et limiter la consommation de la ressource, et développer des pratiques adaptées aux besoins des différents usages en anticipant les modifications des régimes hydriques** avec des périodes de sécheresse accrues, et la baisse significative des quantités de neige sur les massifs alpins.

OBJECTIFS SPECIFIQUES
Le SRADDET doit être compatible avec le SDAGE, qui fixe des objectifs à l'horizon 2021 :
Préservation des milieux aquatiques et des zones humides
➤ 66 % des milieux aquatiques en bon état écologique pour 2021 (SDAGE)
Préservation des eaux souterraines
➤ 99 % des nappes souterraines en bon état quantitatif pour 2021 (SDAGE)
Le SRADDET prend en compte les Orientations de gestion équilibrée de la ressource en eau (CE L211.1) et permet la mise en œuvre des orientations du SOURCE :
Préservation des milieux aquatiques et des zones humides
➤ Éléments de la trame bleue au titre de l'article L.371-1 du Code l'Environnement

¹⁷ http://www.grec-paca.fr/wp-content/uploads/2017/09/GREC-PACA_Enjeux_CC_BD_062015.pdf
Version 3 - 22 février 2018 - version provisoire



Le SRADDET,
schéma des
schémas

Synthèse de
l'état des
lieux

Stratégie
régionale

Des lignes
directrices
aux objectifs

Gouvernance
et mise en
capacité

Préservation des eaux souterraines

Masses d'eau souterraine et aquifères stratégiques pour l'alimentation en eau potable, identifiés par le SDAGE, au sein desquelles des zones de sauvegarde doivent être identifiées :

- Cailloutis de la Crau
- Calcaires urgoniens du plateau de Vaucluse et de la Montagne de Lure
- Plateaux calcaires des Plans de Canjuers, de Tavernes-Vinon et Bois de Pelenq
- Massif calcaire du Cheiron
- Massif calcaire de Tourette-Chiers
- Massif calcaire Mons-Audibergue
- Massif calcaire de la Sainte-Victoire
- Massifs calcaires de la Sainte-Baume, du Mont Aurelien et Agnis
- Calcaires du bassin du Beausset et du massif des Calanques
- Calcaires et dolomies du Muschelkalk de l'avant-Pays provençal
- Massifs calcaires jurassiques du centre Var
- Massifs calcaires jurassiques des Prealpes nicoises
- Formations variées et calcaires fuveliens et jurassiques du bassin de l'Arc
- Calcaires urgoniens sous couverture du synclinal d'Apt
- Calcaires jurassiques de la région de Villeneuve-Loubet
- Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var
- Alluvions du Drac amont et Severaisse
- Alluvions du Gapeau
- Alluvions de la Bleone
- Alluvions de l'Asse
- Alluvions de la moyenne Durance
- Alluvions de la basse Durance
- Alluvions de la Gisle et de la Mole
- Alluvions Durance amont
- Alluvions de la basse vallée du Var
- Molasses miocènes du Comtat
- Alluvions du Rhône du défilé de Donzère au confluent de la Durance et alluvions de la basse vallée Ardèche

Objectif 15 Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestres, aquatiques, littoral et marin.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est reconnue mondialement comme un haut lieu de biodiversité au sein du bassin méditerranéen. Cette richesse biologique est fortement menacée. La pression démographique (46% d'augmentation en 20 ans) est une des principales causes de la dégradation « des espaces de nature » qui nuisent au maintien de la biodiversité. Les prévisions des impacts du changement climatique risquent d'aggraver ce phénomène.

La biodiversité est définie « comme un ensemble constitué par la diversité génétique, la diversité spécifique et la diversité écologique et leurs interactions en un lieu donné et à un moment donné » (DI CASTRI 1996). La biodiversité comprend donc à la fois la diversité des espèces (diversité spécifique), des individus (diversité génétique), des situations écologiques (écosystèmes), des fonctions occupées au sein de l'écosystème (diversité fonctionnelle), des structures organisant la végétation (diversité structurale), des paysages en mosaïques dans l'espace et/ou dans le temps (hétérogénéité spatiotemporelle). La biodiversité contribue de façon majoritairement positive au fonctionnement des écosystèmes. Elle favorise une meilleure utilisation des ressources abiotiques (eaux, minéraux...), une plus grande stabilité des écosystèmes face aux variations habituelles (stress hydrique par exemple) ou catastrophiques du milieu (perturbation) ainsi qu'une plus grande capacité de résilience (régénération) après perturbation. Les atteintes à la biodiversité et notamment l'altération de la composition, de la structure et du fonctionnement des écosystèmes, peuvent profondément



influencer les services que ces derniers peuvent rendre, compromettant fortement les perspectives de développement durable et le bien-être de l'homme.

Or, depuis quelques années, nous assistons à l'accélération de la disparition des espèces et des milieux naturels, entraînant le déclin de plus de la moitié des services vitaux rendus par les écosystèmes. Si des causes naturelles peuvent être impliquées dans la disparition des espèces, les activités humaines sont identifiées comme étant responsables des atteintes à la biodiversité.

Quatre causes majeures de la perte de biodiversité sont identifiées :

- *La destruction des habitats et la modification / détérioration des milieux par l'urbanisation (=> fragmentation des habitats),*
- *La prolifération des espèces invasives (ou envahissantes) qui menacent le fonctionnement des milieux où elles sont introduites,*
- *La pollution par les pesticides, les métaux lourds et autres produits toxiques de l'eau, de l'air et des sols,*
- *La surexploitation des ressources liée notamment à l'augmentation des besoins sans cesse croissants de la population et le changement climatique.*

En Provence Alpes Côte d'Azur deux principales menaces et pressions pèsent sur la biodiversité :

- *La pression démographique (augmentation de 46% en 20 ans). Elle se manifeste par la pression du bâti et de la tâche urbaine, dont les extensions progressent vers les zones périurbaines et rurales. Cette pression se fait au détriment des espaces agricoles et naturels, les mettant en péril,*
- *La deuxième menace est fortement liée à la première avec l'extension du réseau d'infrastructures selon trois grands axes de « colonisation » : la bande littorale, le couloir rhodanien et la vallée de la Durance. Ces trois axes se structurent autour du réseau autoroutier qui, in fine, raccourcit les distances temporelles, facilite la pénétration des territoires et accompagne le processus d'extension de l'urbanisation. De la même manière, les réseaux de transport d'énergie et d'eau se développent à la faveur de l'installation des populations et constituent une pression supplémentaire sur les continuités écologiques. Ainsi, si le rôle des infrastructures est essentiel pour le développement économique des territoires les plus éloignés des grands pôles métropolitains et des principales agglomérations et le bien-être des populations y vivant, les infrastructures constituent un facteur indéniable de fragmentation des continuités écologiques.*

Afin de préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des différents milieux, le SRADDET dans la continuité du SRCE demande à

- **Agir en priorité sur la consommation d'espace** par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien de corridors écologiques. Tout aménagement veille à une consommation économe en foncier en ce sens. La prise en compte des corridors écologiques est une priorité pour l'aménagement des infrastructures.
- Maintenir du foncier naturel, agricole et forestier et développer des usages durables au regard des continuités écologiques,
- Développer les solutions écologiques de demain en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture.
- Protéger et développer une trame d'interface terre-mer dont le fonctionnement semble directement lié à la création ou à la conservation de réservoirs de biodiversité. Les documents d'urbanisme seront vigilants sur le maintien de grandes franges littorales non construites lorsque le cas se présente.

La protection des espaces et des espèces se fera ainsi, à l'échelle de chaque territoire, par la définition d'un maillage écologique, qui détaillera les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques. Pour étendre le réseau des aires protégées, des dispositifs comme les réserves naturelles régionales peuvent être proposés en complément.



Les Schémas de Cohérence et d'Organisation Territoriale (SCOT) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU ou PLUIntercommunal) sont les documents d'urbanisme par lesquels il est possible d'apporter des éléments opérationnels de prise en compte pour la préservation des continuités écologiques (réservoirs + corridors écologiques).

Avec la notion de prise en compte, il convient que ces documents d'urbanisme justifient la présence ou non de réservoirs de biodiversité et corridors écologiques, préalablement identifiés (cf. Annexes cartes SRCE). Ces éléments seront donc déclinés à l'échelle des territoires, via l'élaboration des documents de planification urbaine. Il s'agit, notamment, de favoriser la délimitation des espaces naturels agricoles et naturels à protéger et/ou restaurer.

Voir aussi

- Sur la trame verte et bleue, et la restauration des continuités écologiques, les objectifs 47 et 48
- Sur la gestion économe de l'espace, l'objectif 44

Le SRADDET demande donc à :

- Maîtriser l'urbanisation pour des modes de vie plus durables,
- Transcrire dans les documents d'urbanisme les objectifs de préservation et de remise en état des continuités écologiques,
- Développer de nouvelles formes urbaines et gérer les espaces de « respiration »,
- Assurer la cohérence des politiques publiques en faveur de la biodiversité et mettre en cohérence et assurer la continuité dans le temps des politiques publiques territoriales,
- Concevoir et construire des projets d'infrastructures et d'aménagement intégrant les continuités écologiques,
- Assurer une gestion des infrastructures et des aménagements compatibles avec les enjeux de préservation des réservoirs de biodiversité,
- Améliorer la transparence des infrastructures linéaires existantes,
- Favoriser la mise en œuvre d'une animation foncière territoriale pour une mobilisation ciblée des outils fonciers,
- Valoriser les fonctionnalités écologiques potentielles de l'agriculture,
- Développer et soutenir des pratiques forestières favorables aux continuités écologiques,
- Accroître les compétences par la création de nouveaux outils et développer « un réflexe » de prise en compte systématique de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques,
- Valoriser, accentuer et développer positivement le rôle des aménagements et ouvrages, dans leurs fonctions favorables à la biodiversité,
- Appliquer les objectifs de la Directive Cadre Stratégique pour le Milieu Marin
- Préserver et consolider les parcs naturels régionaux et les parcs nationaux
- Développer, l'écotourisme, une filière touristique écoresponsable



Objectif 16 - Favoriser la gestion durable de la forêt

Provence-Alpes-Côte d'Azur est la deuxième région la plus forestière de France. Du littoral méditerranéen aux sommets des Alpes, l'espace boisé régional présente une exceptionnelle diversité. La forêt est un milieu unique, anthropisé depuis des siècles dans notre région, qui juxtapose des enjeux économiques, environnementaux et sociaux. Réservoir de biodiversité, elle tempère le climat, a un effet protecteur sur les sols, l'eau, l'air, et peut avoir un effet préventif de l'érosion, des avalanches, des inondations.

Diagnostic : 1 544 000 hectares de forêt en Provence-Alpes Côte d'Azur, soit 49 % de la superficie régionale, à part égale entre feuillus et résineux.

Au cours du XXème siècle, la surface forestière n'a cessé de croître, progressant sur les terres abandonnées par l'agriculture. Multifonctionnelle, la forêt régionale malgré sa dynamique en superficie et en volume est particulièrement sous-exploitée puisque seul le cinquième environ de la biomasse produite annuellement est actuellement utilisé. Elle subit donc un vieillissement consécutif à cette valorisation insuffisante qui appauvrit sa qualité biologique, banalise sa fonction paysagère et accroît le risque incendie.

Élément majeur des paysages et de l'identité de Provence-Alpes Côte d'Azur, la forêt est potentiellement créatrice de matière première renouvelable : le bois, dont les utilisations sont multiples, source d'emploi non délocalisables et de valeur ajoutée et constitue un espace récréatif auquel les citoyens, citadins et ruraux sont attachés.

La réponse aux enjeux de cette multifonctionnalité constitue le défi principal de la gestion forestière d'aujourd'hui.

Cette gestion est organisée par différents documents :

- Les documents nationaux et leurs déclinaisons : Programme national de la forêt et du bois, Programme régional de la forêt et du bois, les Orientations Régionales Forestières, schéma régional de gestion sylvicole ; directive régionale d'aménagement ;
- Les outils de politique forestière territoriale: le schéma stratégique forestier de massif, la charte forestière de territoire, le plan de développement de massif, le plan d'approvisionnement territorial, les Plans Départementaux de Protection des Forêts Contre l'Incendie (PDPFCI), les plans intercommunaux de débroussaillage et d'aménagement forestier (PIDAF), schémas de dessertes forestières, code de bonnes pratiques sylvicole

Le SRADDET recommande de mettre en place des stratégies territoriales en faveur d'une gestion multifonctionnelle et durable de la forêt, prise en compte par les documents de planification et d'urbanisme.

Ces stratégies visent à mettre en œuvre une organisation globale et concertée dans le temps et dans l'espace qui se traduit par une meilleure desserte interne des massifs forestiers et favorise la défense de la forêt contre les incendies à travers :

- L'implantation d'activités agricoles et pastorales visant à créer des coupures de combustibles au cœur des massifs,
- L'intégration des obligations réglementaires en matière de débroussaillage et la mise en œuvre de dispositifs d'autoprotection, d'interfaces aménagés et de gestion forestière.
- L'implantation et la gestion des accès en forêt et des dessertes forestières (schéma de dessertes forestières, pistes DFCE, statut des voies DFCE et servitudes de passage)

Il s'agit également de **favoriser l'adaptation des pratiques sylvicoles aux contraintes fortes exercées par le changement climatique** (facteur d'aggravation du risque incendie), **tout en permettant une mobilisation optimale de la ressource biomasse, favorisant le stockage de carbone** (utilisation du bois matériau, puits de carbone).



Avec la mise en service de 2 centrales biomasse, un équilibre doit être trouvé entre les différents usages : bois d'œuvre, bois d'industrie (papeterie) et bois énergie qui sont parfois complémentaires, notamment le bois d'énergie et le bois d'œuvre. Or le bois d'œuvre est insuffisamment développé même si la construction bois connaît un certain essor. Aujourd'hui, le nombre de scieries, d'entreprises de première transformation du bois est en diminution constante et leur production (volumes transformés) ne cesse de s'affaiblir.

Le SRADDET s'attache à veiller à :

- L'amélioration des conditions de récolte en soutenant les aménagements indispensables à la mobilisation du bois (schémas de dessertes, dessertes, équipements des massifs, résorption de points noirs ...)
- Une gestion qualitative de la forêt notamment par le développement de la certification des bois régionaux et la promotion de leur usage

Voir aussi

- Sur les terres agricoles et le potentiel de production agricole l'objectif 46
- Sur le développement du bois énergie l'objectif 19
- Sur la trame verte et bleue, voir objectifs 47 et 48

Enfin, en lien avec les trames vertes et bleues identifiées localement, il s'agit également de promouvoir et développer des pratiques forestières favorables aux continuités écologiques. Si la reconnaissance du rôle des forêts matures dans le fonctionnement des écosystèmes est aujourd'hui plus présente dans les documents de cadrage, il est nécessaire de pouvoir développer leur identification et leur localisation.

La stratégie régionale que porte le SRADDET est de faire naître des synergies entre les différents maillons de la filière forêt-bois, de les pérenniser afin de consolider et développer l'économie forestière dans une logique d'adaptation au changement climatique des peuplements sylvicoles, tout en veillant à la protection du patrimoine naturel et au bénéfice de la prévention des risques naturels.

La nouvelle stratégie régionale que porte le SRADDET est de faire naître des synergies entre les différents maillons de la filière et les pérenniser pour consolider et développer l'économie forestière dans une logique d'adaptation au changement climatique sur les peuplements sylvicoles, tout en veillant à la protection du patrimoine naturel et au bénéfice de la prévention du risque incendie.

Le SRADDET appelle à maintenir les politiques de protection contre les incendies de forêt, tant en faveur des zones habitées que des espaces naturels, dans une logique de solidarité entre territoires ;

Objectif 17 Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Les paysages régionaux jouissent d'une réputation internationale et sont porteurs de développement et de création de richesses, ils participent à l'attractivité résidentielle, économique et touristique de la région. Les paysages sont aussi porteurs d'une dimension culturelle forte par leur présence dans l'art (que ce soit dans la peinture, la littérature ou le cinéma) mais aussi comme fondement des identités et des cultures des territoires de notre région. La question de la qualité paysagère porte naturellement sur les paysages remarquables, mais aussi sur tous ceux qui constituent le cadre de vie des habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le paysage du quotidien peut ainsi être un élément fédérateur pour les différents acteurs du territoire.

L'approche paysagère, loin d'être un frein au développement des territoires ou une démarche uniquement de protection, est une démarche de projet permettant de construire l'avenir et de préserver la richesse, la qualité et les particularités des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le SRADDET vise à concilier **la préservation des identités paysagères des espaces naturels et cultivés et anthropisés, la valorisation des paysages culturels, historiques, l'exploitation des potentialités de développement agricole et forestier** (par le maintien des surfaces agricoles, mais aussi des structures et des terroirs qui en découlent) et **le développement économique et démographique de la Région**



Il s'agit aussi d'inciter les collectivités à développer des politiques d'aménagement et à imaginer des paysages contemporains de qualité visant à mettre en valeur les particularismes locaux et à limiter la banalisation des paysages.

Le SRADDET souhaite en cela s'inspirer de l'expérience conduite dans les Alpilles au travers de la « directive de protection et de mise en valeur du paysage » qui s'accompagne de différentes recommandations.

Il s'agit donc entre autres de :

- ✓ préserver les paysages emblématiques et identitaires de la région,
- ✓ protéger les cônes de vue les plus emblématiques en limitant et contrôlant l'urbanisation
- ✓ traiter avec le plus grand soin la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville et bourg, ainsi que celle des zones d'activités et commerciales,
- ✓ redynamiser les noyaux villageois et lutter contre l'étalement urbain et le mitage des espaces agricoles et naturels par le développement de l'habitat individuel,
- ✓ marquer les lisières ou franges urbaines et maîtriser l'aménagement des zones d'interface urbain/rural tout en maintenant les continuités visuelles des éléments naturels structurant le paysage (alignements d'arbres, ripisylves...)
- ✓ favoriser le maintien ou la réintroduction de cultures traditionnelles et identitaires, mais aussi répondre aux évolutions sociales et climatiques par des productions régionales adaptés et prenant en compte les spécificités paysagères des terroirs de la Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Voir aussi

- Sur la qualité des espaces publics et la nature en ville
- Sur la trame verte et bleue les objectifs 47 et 48

Par ailleurs afin d'assurer un cadre de vie de qualité à tous les habitants, le SRADDET incite les documents d'urbanisme à privilégier pour l'utilisation de l'espace situé sous les lignes à Haute Tension, le maintien d'espaces naturels, agricoles, ou les activités compatibles avec ces réseaux.



Axe 3 : Conforter la transition environnementale et énergétique, vers une économie de la ressource

Rappel de la stratégie régionale

Cet axe est au cœur de la stratégie régionale qui vise à conjuguer ambition économique et transition écologique et énergétique vers une Région neutre en carbone, en pointe concernant le déploiement des Accords de Paris.

Les enjeux planétaires en terme climatique confortent cette volonté et la Région y répond en facilitant la transition environnementale et énergétique. Elle œuvre pour que cette transition s'accompagne de créations d'emplois et de richesses locales sur tous les territoires.

Economiser, réparer, recycler la ressource, produire en circuit court devient un nouveau mode de faire et de consommation, voire de production, porteur d'innovation, dans la lignée de la smart-Région, de l'économie circulaire et des nouveaux modes de développement.

Orientation 1 : Vers un nouveau référentiel de production et de consommation, pour une société Post carbone

La transition environnementale et énergétique doit se traduire par un changement de paradigme du modèle économique, en l'inscrivant dans la durabilité. Il n'est plus possible de considérer que les ressources du territoire régional sont inépuisables et les effets du changement climatique irréversibles.

C'est pourquoi la Région se donne pour ambition de construire une société post-carbone en impulsant un nouveau référentiel de production et de consommation.

Objectif 18 Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires

Un rapprochement de plus en plus prégnant s'opère entre le monde agricole et les aspirations profondes des consommateurs et des citoyens pour une alimentation plus saine, plus locale, plus durable et un environnement préservé. Ce rapprochement entre producteurs et consommateurs est déjà en train d'imprimer sa marque sur l'agriculture française et régionale, qui se convertit progressivement à l'agriculture biologique.

Il en va de même de l'engouement pour les circuits courts et l'agriculture de proximité, qui offrent de nouvelles perspectives en matière de développement économique.

En plus d'un impact économique direct pour les producteurs, les circuits courts de commercialisation des produits agricoles sont également susceptibles d'avoir des impacts positifs sur l'emploi local, sur l'environnement et les consommations énergétiques, la production de GES et d'émissions de polluants, et plus globalement sur les enjeux sociaux et sociétaux d'aménagement et de développement des territoires ruraux.

En parallèle du développement de la vente directe au consommateur, des initiatives de structuration de l'approvisionnement de la Restauration Hors Domicile se sont multipliées, notamment au travers de projets pilotés par des collectivités et territoires de projets, ou portés par des associations issues du monde agricole ou de la société civile ; ce type de projets permet, par son animation territoriale, de faire émerger une vision concertée et partagée autour des questions agricole et alimentaire pour le territoire visé, et de mettre en œuvre des actions multi acteurs, transversales aux filières et aux secteurs d'activités.

Repère : 18% de la Surface Agricole Utile régionale est engagée en agriculture biologique et 15% des fermes régionales sont en bio



Une agriculture respectueuse de son environnement

Le renouvellement du modèle d'aménagement régional promu par le SRADDET passe par **le développement de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires, respectueux de l'environnement, vecteurs de qualité, et proches des territoires.**

Il s'agit de promouvoir une agriculture respectueuse de l'environnement à travers :

- ✓ des pratiques agricoles favorables aux continuités écologiques par le maintien d'espaces végétalisés multifonctionnels, qui participent à la préservation de la biodiversité
- ✓ des pratiques agricoles contribuant à limiter les ruissellements et à favoriser les infiltrations et à la réalimentation des nappes phréatiques x
- ✓ par des pratiques agricoles sobres en énergie et en émissions de GES et polluants - notamment phytosanitaires et particules et le développement de la production d'énergie via la valorisation de la biomasse agricole notamment
- ✓ par une adaptation des pratiques techniques et espèces culturales pour faire face aux contraintes exercées par le changement climatique (gestion de la ressource en eau, préservation du foncier agricole irrigué par gravitaire ...)
- ✓ l'agriculture et les pratiques agricoles peuvent également participer à la limitation de certains risques (inondations, incendies).

Afin de se développer et de maintenir sa qualité, l'agriculture doit être préservée des pressions urbaines. Le SRADDET soutient la promotion du maraîchage à proximité des zones urbaines.

Voir aussi

- Sur la résilience du territoire, l'objectif 10
- Sur le foncier agricole, voir les objectifs 45 et 46
- Sur les consommations énergétiques, objectif 12

Projets Alimentaires Territoriaux

Il s'agit aussi de renforcer le lien entre production agricole locale et alimentation, en facilitant la mise en place des **Projets Alimentaires Territoriaux (PAT)**. Ces projets permettent en effet de sécuriser des filières d'alimentation locale (production et distribution) dans une logique de changement de modèle de production et consommation des produits agricoles.

Il paraît indispensable d'intégrer, dans la définition des objectifs de consommation foncière au sein des SCoT, les besoins identifiés en matière d'agriculture de proximité, d'alimentation locale, et ainsi veiller à ce qu'il n'y ait pas d'antagonisme entre l'accueil de nouveaux habitants (et équipements nécessaires : logements, équipements publics, zones dédiées à l'économie) et la capacité du territoire à répondre aux enjeux d'agriculture de proximité et d'alimentation locale.

Enfin, le déploiement de ces filières d'alimentation locale et des circuits courts passe par la réponse à certains besoins en matière d'équipements collectifs allant en ce sens, en amont et aval (silos, plateformes d'approvisionnement, points de vente collectifs).

Objectif 19 - Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une Région neutre en carbone à l'horizon 2050

La Région souhaite engager une démarche ambitieuse la plaçant comme une véritable vitrine des accords de Paris sur le climat en s'engageant à faire de Provence Alpes Côte d'Azur une Région neutre en carbone à l'horizon 2050. L'accroissement des énergies renouvelables constitue le deuxième levier, après les économies d'énergie, permettant de concrétiser cette ambition.

Aujourd'hui déjà, notre production d'énergie est totalement d'origine renouvelable. Elle ne couvre cependant que 10% de la consommation du territoire rendant la région fortement dépendante des importations d'énergie. Pourtant, notre potentiel d'énergies renouvelables est conséquent et diversifié: 1er gisement



solaire en France avec 300 jours d'ensoleillement par an, 2ème région forestière de France, 3ème région hydraulique de France en termes de puissance raccordée et 4ème région en terme de potentiel, des ressources d'énergies marines encore inexploitées... Ce potentiel peut permettre de développer le solaire photovoltaïque et thermique, l'hydraulique, l'éolien offshore flottant grâce au gisement de vent au large du Golfe de Fos, la thalassothermie, le bois énergie, et bien d'autres formes d'énergies renouvelables.

Certaines filières ont bénéficié d'une dynamique importante au cours des dernières années leur permettant d'être dès 2015 au-delà des objectifs 2020 du SRCAE (comme les pompes à chaleur). D'autres comme l'éolien font face à une absence d'évolution engendrée par divers facteurs tels que l'absence d'aides nationales ou la difficulté d'acceptation de leur implantation. Entre ces deux extrêmes, la plupart des énergies renouvelables affichent une croissance constante mais au rythme insuffisant pour atteindre les ambitions initiales du SRCAE, actualisés et renouvelés par le SRADDET.

Il faut accroître et élargir la dynamique engagée de développement de l'ensemble des filières d'énergie renouvelable hors des filières historiquement existantes comme l'hydroélectricité. Le développement des énergies renouvelables est également une opportunité de développement économique et donc création d'emplois et de valeurs qui doit s'appuyer sur une montée en compétences des professionnels.

Ainsi, pour réduire la dépendance énergétique de la région, contribuer à la sécurisation électrique pour l'Est de la région, et ancrer la Région dans un modèle énergétique et économique durable, Provence-Alpes Côte d'Azur s'engage dans une trajectoire de Région à énergie positive en 2050. Le territoire devra s'appuyer sur les deux piliers que sont les énergies renouvelables (objectif 19) et l'efficacité énergétique (objectif 12).

Un mix énergétique diversifié et décentralisé

Le SRADDET entend augmenter la production renouvelable en assurant un mix énergétique diversifié et décentralisé. A travers ces différents leviers, le recours aux énergies fossiles doit diminuer. En parallèle, la part de production électrique du territoire doit également augmenter pour délester et sécuriser les réseaux de transport électriques qui sont fortement sollicités lors des pics de consommation.

Priorité au développement des énergies renouvelables thermiques et électriques

Le SRADDET appuie la diversification énergétique du territoire au-delà des filières historiquement développées comme l'hydroélectricité. **Pour ce faire, il fixe comme priorité le développement d'énergies renouvelables thermiques et électriques : ainsi il convient de tirer parti de ce potentiel régional dans le respect des paysages et la biodiversité, avant d'engager des opérations lourdes sur des installations hydroélectriques existantes.**

L'atteinte de cet objectif doit être recherchée dans le respect de l'objectif 45 sur la maîtrise de la consommation d'espace

- Développer le solaire photovoltaïque surtout sur les toitures de grande superficie (tertiaires comme résidentiel) en privilégiant l'autoconsommation et le solaire thermique notamment collectif
- Développer la récupération de chaleur quelle que soit la source (géothermie, thalassothermie, chaleur fatale industrielle, data centers...) pour valoriser les ressources du territoire et limiter le gaspillage.
- Développer la production thermique par le biogaz conformément aux orientations du Schéma Régional Biomasse (SRB). L'ensemble de la biomasse est valorisée : bio-déchets issus des ménages, des industries agroalimentaires et des exploitations agricoles.
- Développer le bois-énergie à travers la valorisation de la ressource forestière régionale : cette valorisation s'effectue dans le respect des milieux naturels, des enjeux patrimoniaux de préservation des paysages et de la biodiversité, et intégrant des mesures de préservation de la qualité de l'air via les différents éléments inclus dans le SRB et les PPA.
- Développement l'éolien flottant offshore afin de créer une filière industrielle : ferme commerciale d'éolien offshore flottant au large du Golfe de Fos ;

- **Développer les autres potentiels** (optimisation des centrales hydrauliques existantes, développement de la micro et pico hydraulique...) **en intégrant les enjeux de recherche et développement en matière d'utilisation des ressources secondaires dans la fabrication des installations d'ENR, et l'analyse des cycles de vie des matériaux utilisés.**
- **Développer les solutions de stockage** indispensables pour permettre la réalisation des objectifs énergétiques afin de pallier l'effet intermittent des énergies renouvelables : hydrogène, méthanation, batteries, ...

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Objectif de puissance thermique renouvelable

	2023 (MW)	2030 (MW)	2050 (MW)
Solaire thermique collectif	618	998	2065
Bois énergie collectif	198	300	544
Récupération de chaleur et froid	3 094	4 300	6 546
Méthanisation	84	267	570
Gazéification	67	267	586
Biomasse Agricole (hors méthanisation)	214	350	739

- Objectif de puissance électrique renouvelable

	2023 (MW)	2030 (MW)	2050 (MW)
Hydroélectricité	3908	3956	4100
Eolien terrestre	382	597	1305
Eolien en mer	289	1000	2000
Photovoltaïque (particuliers)	394	520	2 934
Photovoltaïque (parcs au sol)	2 684	2 850	12 778
Photovoltaïque (grandes toitures)	5 238	8 360	31 140
Grandes Centrales Biomasse	172	172	172

Pour une représentation plus concrète de ces objectifs, les faits marquants suivants peuvent être mis en avant :

- L'installation annuelle de 1300 MW de solaire photovoltaïque,
- Solaire PV (Particuliers) - Equiper 173 000 d'ici à 2030 et 978 000 d'ici à 2050
- Solaire PV (Parcs au sol): Installer 2 850 hectares (1 995 terrains de football - 3 Ha / commune) d'ici à 2030 et 12 778 hectares (8 900 terrains de football - 13 Ha / Commune) d'ici à 2050
- Eolien terrestre - Installer 240 éoliennes de 2,5 MW d'ici à 2030 et 520 d'ici à 2050
- Eolien flottant - Installer 166 éoliennes de 6 MW d'ici à 2030 et 333 d'ici à 2050
- Solaire thermique collectif - Installer 665 000 m² d'ici à 2030 et 1 375 000 m² d'ici à 2050
- Solaire thermique collectif - Installer 11 100 équipements d'ici à 2030 et 23 000 d'ici à 2050
- Bois énergie - Installer 750 chaufferies d'ici à 2030 et 1 360 d'ici à 2050
- Méthanisation - Installer 330 unités d'ici à 2030 et 715 d'ici à 2050



- Rechercher des délaissés et des surfaces de toitures des équipements publics et privés (hangars des aéroports par exemple) pour accueillir des parcs photovoltaïques
- Développement de l'éolien flottant offshore afin de créer une filière industrielle en partenariat avec le Grand Port Maritime de Marseille

Objectif 20 Accompagner le développement de « territoires intelligents » avec des services numériques utiles aux habitants, aux visiteurs et aux entreprises

La Région est résolument engagée dans la transition numérique, moteur de développement et d'innovation sur les territoires. L'action régionale cible à court et moyen terme des mesures concrètes notamment dans les domaines du très haut débit (THD), de la téléphonie mobile, du déploiement de services wifi, des données ouvertes et intelligentes, des services innovants pour les entreprises, de l'offre mutualisée de services numériques en direction des acteurs publics et des usagers, de la médiation numérique, de la santé, de la formation, ...

Les Départements, dotés de schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique et pour la majorité d'entre eux de schémas directeurs des usages et services numériques, ainsi qu'un certain nombre d'établissements publics de coopération intercommunale et de communes, se dotent également de stratégies numériques globales.

Le SRDEII, le SRDT, le SRADDET, et très prochainement la SCORAN, déploient des stratégies convergentes en faveur du numérique, en particulier pour accompagner le développement de territoires intelligents, à même de proposer des services numériques utiles aux habitants, aux visiteurs, et aux entreprises.

En matière économique

Il s'agit de promouvoir l'expérimentation et d'accompagner le déploiement de services numériques en s'appuyant sur les positionnements, les compétences et les savoir-faire complémentaires des acteurs publics et privés.

Tout service numérique repose sur une matière première brute indispensable : les données. En préalable au développement de services numériques, les acteurs publics se doivent de **veiller à leur organisation, leur structuration et leur ouverture afin de garantir des possibilités et conditions optimales d'exploitation par eux-mêmes ou par des tiers**. Cela renvoie globalement à la problématique de la valorisation des données, avec des modèles économiques qui restent à construire.

La mutualisation, la médiation, ou la consolidation des données dans les domaines des Transports, du Tourisme, de l'Emploi et la Formation, de l'Energie ou encore de la Santé sont à favoriser et massifier afin de créer les conditions d'une transition numérique des territoires, et de développement de nouveaux services. La Région se place au service de la transformation numérique des territoires, des entreprises et des institutions en améliorant les services régionaux publics et privés en matière de stockage, accès et acculturation aux données, notamment données publiques ouvertes.

En matière de mobilités

Il s'agit globalement d'accélérer l'ouverture des données afin de développer une approche servicielle de la mobilité, combinant les différents types de transports. Plus spécifiquement il s'agit à court et moyen terme **d'améliorer la couverture en WIFI dans les gares et les ports maritimes et fluviaux** afin de permettre aux voyageurs, résidents ou touristes, d'y disposer d'une connexion de qualité, ainsi que **d'accompagner l'amélioration et l'harmonisation globale de l'information multimodale** par une plus grande visibilité et une meilleure coordination des services numériques des différentes autorités organisatrices de la mobilité (AOM). La mise en relation constitue également un enjeu prioritaire afin d'accompagner les pratiques de covoiturage.



En matière de tourisme

Le SRADDET engage les territoires à tendre progressivement vers des destinations intelligentes, en tenant compte de leurs besoins et en valorisant leurs spécificités. A travers son Plan de croissance de l'économie touristique qui traduit son Schéma Régional de Développement Touristique, la Région entend faire émerger des territoires et des destinations touristiques fortes et dotées d'une stratégie marketing et numérique, dites « Smart destinations ». Cette ambition repose notamment sur la disponibilité de services fixes et mobiles de qualité permettant la e-visibilité et la gestion de la relation client.

Le SRADDET invite également les territoires à faciliter et accompagner l'émergence de nouvelles expériences touristiques basées sur l'innovation autour du numérique (services d'information numérique, applications mobiles, visite 3D, ...) pour rendre l'économie touristique de la région plus performante, dans un triple contexte de mutation technologique, de concurrence des destinations et d'évolution forte et permanente des attentes des clientèles.



Orientation 2 : Améliorer la qualité de l'air et contribuer au développement de nouvelles pratiques de mobilité

Objectif 21 - Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population

La qualité de l'air est un enjeu majeur de préservation de la santé. En 2016, plus de 300 000 personnes résident dans une zone dépassant la valeur limite pour la protection de la santé en PACA. Ce chiffre s'élève à près de 4 millions de personnes en considérant les lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé. L'exposition chronique à la pollution particulaire de la population des 6 agglomérations Aix, Avignon, Cannes, Marseille, Nice et Toulon serait à l'origine de plusieurs milliers de décès précoces annuels et la perte d'espérance de vie de 3 à 7 mois.

Le territoire régional est fortement marqué par des épisodes de pollution liés notamment à l'ampleur du trafic automobile. Même si dans l'ensemble des tendances significatives à la baisse sont constatées, certains polluants restent problématiques tels que les particules et les NOx : ce sont ceux où les évolutions les moins favorables sont constatées.

Repère : En 2016, plus de 300 000 personnes résident dans une zone dépassant la valeur limite pour la protection de la santé en PACA. Ce chiffre s'élève à près de 4 millions de personnes en considérant les lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé.

C'est pourquoi dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones où les concentrations en polluants dans l'air sont supérieures aux valeurs limites réglementaires doivent être établis des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA). La région Provence-Alpes Côte d'Azur est concernée par 4 PPA : Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes du Sud, Agglomération de Toulon, Agglomération d'Avignon.

Par ailleurs, le réchauffement climatique favorise la pollution à l'ozone, polluant formé dans des conditions de température élevée et de forte luminosité. Le territoire régional est fortement impacté par ce type de pollution ; certains territoires ruraux, d'arrière-pays ou montagnards, où les sources de pollution sont peu nombreuses, sont fortement exposés à l'ozone du fait des déplacements de masses d'air.

L'atténuation des émissions constitue donc une opportunité pour l'air comme pour le climat, avec des bénéfices également forts en matière de santé publique, ou de biodiversité.

Le SRADDET appelle donc à réduire les sources de pollution et à préserver la population régionale.

Réduction des sources de pollutions (Particules et oxydes d'Azote (NOx))

- Mener des actions sur les transports (véhicules électriques et gaz, intermodalité, transports alternatifs, report modal...)
- Assurer le remplacement des chauffages polluants (chaudières, fioul, foyers ouverts...) par des sources non émettrices et efficaces
- Soutenir les actions volontaristes des industries
- Organiser et mettre en place des alternatives de valorisation des déchets verts dont le brûlage est interdit
- Elargir les mesures déjà présentes dans les PPA, notamment en matière de limitation du trafic (zones à circulation restreinte, circulation différenciée en cas de pic de pollution).



Préservation de la population régionale

Le SRADDET demande à réduire la part de population exposée :

- en développant des règles d'aménagement évitant son exposition,
- en veillant à la bonne mise en œuvre et traduction dans les documents de planification des mesures déjà présentes dans les PPA
- en élargissant les mesures des PPA aux autres territoires

Les actions en matière d'efficacité énergétique, de réduction des consommations, ainsi que de développement des énergies renouvelables permettent d'agir sur les émissions polluantes des sources fixes. Ces actions concernent les différents secteurs que sont l'industrie, les déchets et l'énergie, le résidentiel tertiaire, les transports et l'agriculture.

Voir aussi

- Sur l'adaptation au changement climatique et la résilience, l'objectif 10

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Le SRADDET fixe comme objectif de diminuer les émissions de rejets polluants atmosphériques de la manière suivante :

	2023	2030
Nox	-54%	-58%
PM2,5	- 40%	-55%
PM10	- 35%	-47%
COVNM	-26%	-37%

- Les cibles sectorielles sont les suivantes :

	2023	2030
Industrie, déchets, Energie	-19%	-27%
Résidentiel tertiaire	-38%	-55%
Transports	-23%	-35%
Agriculture	-10%	-13%

- La région Provence-Alpes Côte d'Azur est concernée par 4 PPA : Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes du Sud, Agglomération de Toulon, Agglomération d'Avignon.

Objectif 22 Contribuer au déploiement de modes de transports propres et au développement des nouvelles mobilités

La transition écologique, et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances, s'impose à tous. Elle ne peut pas être subie comme une contrainte dans une région fortement sujette aux empreintes excessives de l'industrie et, dans une toute aussi forte mesure, par celles des transports et par la forte dominance de l'automobile. En 2016 encore, les valeurs limites européennes restaient nettement dépassées en PACA, principalement pour le dioxyde d'azote (NO2) un polluant caractéristique de la combustion fossile.

Outre des effets désastreux en termes de santé publique (environ 10% de la population régionale est directement concernée au quotidien), ces fortes concentrations, qui frappent nos grands axes urbains et les hyper-centres, contribuent au lourd contentieux qui oppose l'Europe à la France en matière de qualité de l'air.



Contribuer collectivement au défi des enjeux climatiques (Accords de Paris) par le développement d'une offre de transports propres, par la mise en œuvre d'alternatives à l'autosolisme comme par l'accompagnement des nouvelles technologies numériques est donc une priorité essentielle à court, moyen et long terme.

L'atteinte de ces objectifs passe notamment par :

- Le soutien à l'innovation dans le domaine de la mobilité et du transport durable de personnes et de marchandises.
- La mise en place d'opérations et de dispositifs efficaces du point de vue de l'environnement, de l'équité sociale et de l'accessibilité des territoires.
- Le soutien à la mise en œuvre de services de mobilité destinés à promouvoir les solutions de transport alternatives à la voiture auto-soliste en complémentarité avec les transports publics collectifs mais aussi les mesures qui en favorisent l'usage.
- Le nécessaire accompagnement des changements de comportements et l'amélioration de l'accessibilité de tous à la mobilité, en particulier sur les territoires en situation de précarité énergétique et d'accessibilité.
- La rationalisation des systèmes logistiques et de livraisons afin de les rendre plus durables.

Passer à la vitesse supérieure pour les transports en communs et les infrastructures

Dans la continuité des Assises Régionales des Transports menées en 2017, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur souhaite devenir la collectivité chef de file des initiatives de transport responsable à travers notamment :

- L'expérimentation d'une ligne LER au GNV et d'une ligne LER électrique
- **Le lancement d'un appel à projet technologique pour une solution alternative d'alimentation des TER sur les lignes non électrifiées.** Il est en effet difficilement concevable d'imaginer que les 100 trains quotidiens de la ligne Aix-Marseille restent demain motorisés en diesel d'ancienne technologie. L'Etat doit prévoir, par un vaste plan de recherche national pour le développement de rames hybrides, une nouvelle motorisation de ces trains pour permettre l'atteinte des objectifs des Accords de Paris. La Région s'engage d'ores et déjà dans de telles études et souhaite expérimenter rapidement des solutions opérationnelles sur cet axe Aix-Marseille comme sur la ligne des Chemins de Fer de Provence
- La poursuite du renouvellement et de la modernisation de la flotte de véhicules des réseaux régionaux, routiers et ferroviaires thermiques, pour disposer d'un parc à faibles émissions : diminution de 50% NOX et 25% PPM d'ici 2020. Il n'y a aujourd'hui que 10.000 véhicules électriques en circulation en PACA pour un parc qui approche les 2 millions de véhicules...
- Le soutien au déploiement des bornes électriques et infrastructures de recharges de carburants alternatifs le long du réseau routier : **l'objectif premier est d'équiper de bornes électriques l'ensemble du réseau de la région à l'horizon 2021**
- **Le lancement d'une expérimentation pour la mise en place d'une redevance poids lourds en vue de mobiliser de nouvelles ressources en faveur du report modal**
- Le soutien à l'expérimentation en 2018-2019 des routes intelligentes à production et stockage d'énergie pour recharger les bus et autocars électriques circulant sur celles-ci. Favoriser le transport GNV poids lourd

Accompagner l'accélération du développement des nouvelles mobilités

Les nouvelles mobilités et le concept de « mobilité as a service » (services de véhicules partagés, covoiturage, modes actifs, véhicules autonomes, mutualisation du transport des marchandises) commencent à émerger sous l'impulsion notamment d'un tissu d'entreprises innovantes dans le secteur des technologies numériques. Elles apportent des solutions de plus en plus crédibles en complément ou en alternative à l'existant et doivent être accompagnées vers un changement d'échelle pour une application plus généralisée et massifiée.

Dans le modèle contraint de financement du système de transport, il n'est pas aisé pour les collectivités de dégager des budgets significatifs pour soutenir des expérimentations ou des dispositifs à grande échelle susceptibles de développer leur usage. Cela permettrait pourtant dans certains cas de réduire les dépenses d'investissement lourdes engagées par les collectivités pour les infrastructures. A ce titre, il sera déterminant de voir quelles seront les nouvelles orientations de l'Etat dans le cadre la future loi d'orientations sur les mobilités et le rôle dévolu à chaque type d'Autorité Organisatrice des Transports dans ce domaine.



La Région s'est cependant déjà engagée dans un appel à projets porté par le Conseil Départemental 06 pour développer un covoiturage dynamique dans les Alpes-Maritimes. L'accord-cadre Etat-Région-ADEME annexé au CPER 2015/2020 permet également à la Région d'accompagner des porteurs de projet innovants et expérimentaux dans le domaine des mobilités alternatives tels que l'auto-partage, la transport à la demande, les modes actifs et le covoiturage dynamique.

Objectif 23 - Faciliter tous types de reports modaux de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

EN ATTENTE DES ELEMENTS PRI PRIT



Orientation 3 : Prévention et gestion des déchets, vers une économie circulaire plurielle

Dans le Code de l'Environnement, la prévention est le mode prioritaire de gestion des déchets, devant la réutilisation, le recyclage, la valorisation et en dernier lieu, l'élimination.

Pour améliorer la qualité de vie en Provence-Alpes Côte d'Azur et l'attractivité du territoire régional, le SRADDET doit définir une politique ambitieuse en matière de gestion des déchets et d'économie circulaire, conforme aux objectifs réglementaires.

La diminution de la quantité de déchets à traiter passe en premier lieu par la prévention mais aussi par leur valorisation comme ressources secondaires, permettant de développer de nouvelles activités économiques, basées non plus sur un système linéaire mais sur un système circulaire, en lien avec les filières liées aux écotecnologies et créatrices d'emplois.

En tant qu'outil de planification participant à la cohérence des politiques publiques d'aménagement du territoire régional, le SRADDET demande que les documents d'urbanisme anticipent la disponibilité de surfaces foncières pour les infrastructures/équipements de prévention et de gestion des déchets (des ménages et des activités économiques).

Objectif 24- Décliner des objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage et valorisation des déchets

Depuis le milieu du siècle dernier, les politiques de gestion des déchets ont constamment évolué pour faire face aux augmentations considérables de la production des déchets en France, comme dans l'ensemble des pays industriels.

En région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, comme ailleurs, les acteurs publics et privés se sont adaptés : ils ont organisé leurs services, ont maillé le territoire d'équipements pour mieux collecter et traiter les déchets, sur la base de plans départementaux coordonnés initialement par l'Etat puis transférés aux conseils départementaux en 2005.

Même si des mesures importantes ont été mises en œuvre, la gestion des déchets sur le territoire régional n'est pas encore à la hauteur des enjeux. Ainsi, les 21 millions de tonnes de déchets produits annuellement en région sont très insuffisamment valorisés, au regard des objectifs européens et français d'économie circulaire. Cette situation n'est tenable, ni financièrement (900 millions d'euros/an pour les seuls déchets des ménages), ni du point de vue d'une gestion économe, rationnelle et durable de la ressource. Le SRADDET fournit un état des lieux complet de la prévention et la gestion des déchets en annexe. Il précise notamment les quantités de déchets produits et traités en région et les unités de gestion de déchets en activités en 2015 (plus de 500 sites recensés).

La lecture de cet état des lieux au regard des objectifs nationaux et des directives européennes éclaire sur les enjeux territoriaux et les ambitions du Plan aux échéances 2025 et 2031. Le tableau ci-dessus résume les principaux enjeux.

Repère : En 2015, 21,7 Mt de déchets produits et collectés en région, dont 14,8 Mt de déchets issus de chantiers du BTP. A peine 30 % des déchets ménagers et assimilés ont été recyclés dont 280 000 tonnes d'emballages ménagers – Seulement 46kg/an/hab. contre 76kg/an/hab. en moyenne en France



Nature des déchets	Principaux enjeux 2025-2031
Déchets Dangereux non inertes	Passer de 40% de valorisation matière en 2015 à 65% en 2025 et 2031 Anticiper les besoins en traitement et en stockage en assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance des bassins de vie
Déchet inertes	Capter dans des filières légales plus de 2Mt de déchets inertes suivant des filières illégales en 2015 tout en conservant un taux de valorisation de 70% en 2025 et 2031 Anticiper les besoins en traitement et en stockage en assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance des bassins de vie
Déchets Dangereux	Capter 100% du gisement contre seulement 60% en 2015 et valoriser 70% des tonnages collectés (matière et énergie) en 2025 et 2031

Déclinaison des objectifs nationaux

Les objectifs en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets s'appuient sur la déclinaison des objectifs nationaux au niveau régional dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement¹⁸, notamment :

- Réduction de 10 % de la production des Déchets Ménagers et Assimilés en 2020 par rapport à 2010 et des quantités de Déchets d'Activités Economiques par unité de valeur produite
- Développement du réemploi et augmentation de la quantité des déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation (objectifs quantitatifs par filières),
- Valorisation matière de 55 % en 2020 et de 65 % en 2025 des déchets non dangereux non inertes.
- Valorisation de 70 % des déchets issus de chantiers du BTP d'ici 2020
- Limitation en 2020 et 2025 des capacités de stockage ou d'incinération sans production d'énergie des déchets non dangereux non inertes (-30%, puis -50 % par rapport à 2010)

Ils s'appuient également sur l'application des principes de gestion de proximité et d'autosuffisance de manière proportionnée aux flux de déchets concernés¹⁹

Orientations régionales en matière de prévention, recyclage et valorisation des déchets

Les **objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage et valorisation des déchets** s'appuient également sur les principales orientations régionales définies au travers des échanges avec les parties prenantes lors des phases de concertation :

- Définir des bassins de vie pour l'application des principes de proximité et d'autosuffisance appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et intégrant une logique de solidarité régionale
- Décliner régionalement les objectifs nationaux dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, en cohérence avec les contextes des bassins de vie
- Créer un maillage d'unités de gestion de proximité à l'échelle des 4 espaces territoriaux et anticiper la disponibilité de surfaces foncières pour ces infrastructures/équipements, et spécifiquement pour la valorisation des biodéchets et des déchets inertes
- Capter et orienter l'intégralité des flux de déchets issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales
- Capter l'intégralité des flux de déchets dangereux en 2031 (déchets dangereux diffus)

¹⁸ Extrait de l'article L541-1 du Code de l'environnement - LOI n° 2015-992 du 17 août 2015

¹⁹ Art 541-16-I-5 - décret du 17 juin 2016



- Mettre en adéquation les autorisations d'exploiter des unités de valorisation énergétique avec leur capacité technique disponible et les utiliser prioritairement pour les déchets ménagers et assimilés résiduels en 2025 et en 2031, en s'assurant de l'optimisation de leurs performances énergétiques, au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants
- Introduire une dégressivité des capacités de stockage des Installations de Stockage des Déchets Non Dangereux dès 2019 en cohérence avec les besoins des territoires et disposer de capacités de stockage pour certains types de déchets (déchets ultimes issus d'aléas naturels ou techniques, sédiments et mâchefers non valorisables, alvéoles spécifiques,...) , au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants
- Disposer d'un maillage d'ISDND assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance aux 4 espaces territoriaux (bassins de vie), intégrant des unités de pré-traitement des déchets et limitant les risques de saturation
- Mettre en place une politique d'animation et d'accompagnement des parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets afin d'assurer la coordination nécessaire à l'atteinte des objectifs du plan

Objectifs concernant les Déchets non Dangereux Non Inertes (DND-NI)

THEMATIQUE	OBJECTIF	ECHEANCE
PREVENTION	Réduire de 10% la production de DND-NI 2015-2025	2025
	Augmenter de 10% la quantité de DND-NI préparé pour une réutilisation	2025
TRACABILITE	Diviser par deux les quantités de DAE-ND-NI collectés en mélange avec les DMA par rapport à 2015	2025
VALORISATION	Valoriser 65% des DND-NI	2025
	Augmenter de 120 000 t les déchets d'emballage triés	2025
	Trier à la source 450 000 t de biodéchets	2025
	Valoriser 90% puis 100% des mâchefers produits	2025/2031

➤ Objectifs de prévention des déchets non dangereux non inertes

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a renforcé la priorité donnée à la prévention de la production de déchets dans les actions à mener pour favoriser la transition vers une économie circulaire et ce en réduisant de 10 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant et en réduisant les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2020 par rapport à 2010. Compte-tenu de la situation particulière en région, où les Déchets d'Activités Economiques (DAE) représentent plus de 20% des Déchets Ménagers et Assimilés, le SRADDET fixe également des objectifs quantitatifs pour les déchets d'activités économiques et pour le réemploi.

Le SRADDET fixe de :

- Réduire de 10 % la production de l'ensemble des Déchets Non Dangereux ménages et d'activités économiques, dès 2025 par rapport à 2015. Cela représente un évitement de l'ordre de 600 000 tonnes en 2025 et 2031,
- Développer le réemploi et augmenter de 10% la quantité des déchets non dangereux non inertes faisant l'objet de préparation à la réutilisation

➤ Objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets non dangereux non inertes

Le SRADDET fixe également un objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets d'activités économiques afin de diviser par deux leur quantité collectée en mélange avec les Déchets des Ménages²⁰.

➤ Objectifs de valorisation des déchets non dangereux non inertes

²⁰ pour faciliter la mise en œuvre du décret 5 flux dès 2025 (différencier les flux de déchets des activités économiques collectés avec les DMA soit environ 670 000 tonnes).



Le SRADDET fixe de:

- Valoriser 65% des déchets non dangereux non inertes en 2025 (+1 200 000 t/an / 40% en 2015)
- Augmenter de 120 000 tonnes les quantités de déchets d'emballages ménagers triés et atteindre dès 2025 les performances nationales 2015 de collectes séparées des emballages par typologie d'habitat (+55% par rapport à 2015)
- Trier à la source plus de 450 000 tonnes de biodéchets (ménages et gros producteurs) dès 2025 (+340 000 t/an par rapport à 2015)
- Valoriser 90% des quantités de mâchefers produites par les Unités de Valorisation Energétique en 2025 puis 100% en 2031 (+130 000 t)

Objectifs concernant les Déchets Non Dangereux Inertes (DND-Inertes)

THEMATIQUE	OBJECTIF	ECHEANCE
PREVENTION	Stabiliser la production de DND-Inertes par rapport à 2015	2025
	Réduire de 50% la quantité de DND du BTP mis en décharge par rapport à 2010	2025
TRACABILITE	Capter et orienter 100% des déchets issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales	2025
VALORISATION	Valoriser plus de 70% des déchets inertes et non inertes issus des chantiers du BTP	2025

➤ [Objectifs de prévention des déchets inertes](#)

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a renforcé la priorité donnée à la prévention de la production de déchets dans les actions à mener pour favoriser la transition vers une économie circulaire. Elle comporte un volet relatif à la lutte contre les gaspillages et à la promotion de l'économie circulaire notamment au travers de divers objectifs et dispositions concernant les déchets du BTP, incluant les déchets inertes.

Le SRADDET fixe de :

- Stabiliser la production de déchets du BTP,
- Réduire la quantité de déchets non dangereux du BTP mis en décharge. - 30% à horizon 2020 et -50% à horizon 2025, par rapport à 2010.

Le nombre d'actions de prévention est en progression depuis plusieurs années, notamment pour la réduction à la source et le réemploi des déchets inertes. Les entreprises du BTP prennent conscience peu à peu de l'importance de ce levier économique et environnemental.

L'objectif de prévention sera de développer le réemploi, et augmenter de 10% la quantité des déchets inertes faisant l'objet de prévention notamment pour le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics (+300 000 t/an en 2025 par rapport à 2015)

➤ [Objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets inertes](#)

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets fixe également un objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets inertes, pour capter et orienter l'intégralité des flux de déchets issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales (env. 2 000 000 tonnes).

➤ [Objectifs de valorisation des déchets inertes](#)

La directive-cadre sur les déchets 2008/98 du 19 novembre 2008 introduit un objectif chiffré ambitieux de valorisation des déchets non dangereux (incluant les inertes) du BTP. La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative



à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) traduit cet objectif en droit français : d'ici 2020, la préparation en vue du réemploi, le recyclage et les autres formules de valorisation matière – y compris les opérations de remblayage qui utilisent des déchets au lieu d'autres matériaux - des déchets non dangereux de construction et de démolition, à l'exclusion des matériaux géologiques naturels [...], passent à un minimum de 70% en poids.

L'objectif réglementaire à atteindre est la valorisation de plus de 70% des déchets issus de chantiers du BTP inertes et non inertes dès 2020, en 2025 et en 2031(+2 100 000 t).

Objectifs concernant les Déchets dangereux

THEMATIQUE	OBJECTIF	ECHEANCE
PREVENTION	Stabiliser le gisement de déchets dangereux (820 000t)	2025
		-
		2031
TRACABILITE	Capter 80% en 2025 et 100% en 2031 des déchets dangereux	2025
		-
		2031
VALORISATION	Valoriser plus de 70% des déchets dangereux collectés	2025
		-
		2031

- [Objectifs de prévention des déchets dangereux](#)

Le SRADDET fixe une stabilisation du gisement des déchets dangereux (820 000 t/an).

- [Objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets dangereux](#)

Le SRADDET fixe également un objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets dangereux. Il engage à capter 80% puis 100% des quantités de déchets dangereux en 2025 puis en 2031, soit 330 000 tonnes supplémentaires à traiter.

- [Objectif de valorisation des déchets dangereux](#)

Il a été retenu dans le cadre du SRADDET que 70% des déchets dangereux collectés devaient être valorisés (matière et énergie) en 2025, soit près de 240 000 tonnes supplémentaires à traiter dans ces filières par rapport à 2015.

Objectifs concernant certains déchets spécifiques

En vertu du III de l'article L541-13 du code de l'environnement des objectifs ont été identifiés concernant :

- Prévention et gestion des biodéchets et des déchets d'assainissement
- Identification des priorités de gestion des déchets d'assainissement
- Prévention et gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics :
 - Reprise des déchets par les distributeurs de matériaux, produits et équipements de construction à destination des professionnels
 - Identification des ressources secondaires mobilisables et articulation avec le schéma régional des carrières (SRC)
- Synthèse des actions prévues concernant le déploiement de la tarification incitative pour les déchets ménagers et assimilés
- Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets amiantés
- Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques relevant des filières à responsabilité élargie des producteurs
- Planification de la collecte du tri ou du traitement des véhicules hors d'usage
- Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets de textiles, linge de maison et chaussures relevant de la filière à responsabilité élargie des producteurs



Concernant la gestion des sédiments de curage et de dragage, le SRADDET préconise de prendre en compte cette fraction de sédiments mise à terre ou qui pourrait l'être dans les années avenir dès lors qu'ils sont considérés comme des déchets. Par anticipation, un certain nombre d'actions qui peuvent traduire aujourd'hui les difficultés rencontrées par les acteurs locaux et leurs attentes justifie de s'inscrire dans une dynamique régionale afin de mutualiser les moyens et les bonnes pratiques :

- Développer les connaissances sur les sédiments de dragage
- Développer les installations de prétraitement et améliorer les procédés
- Développer la communication et la promotion des sédiments de dragage
- Identifier des capacités de stockage des sédiments non valorisables

Enfin concernant la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets le SRADDET propose de disposer d'une capacité de stockage de 100 000 tonnes/an dédiée à la gestion de crises à l'échelle régionale. Il convient d'ajouter que le vide de fouille spécialement prévu pour assurer cette gestion ne saurait être comblé pour une gestion des déchets en routine. Cette capacité devra ainsi être mobilisée uniquement en cas d'événements majeurs de type aléas naturels et techniques (cf. fascicule des règles du SRADDET).

Ces objectifs spécifiques sont développés plus précisément en annexe du SRADDET (PRPGD).

Objectif 25 - Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme

La région dispose déjà d'un certain nombre d'équipements de prévention et de gestion des déchets (plus 500 sites recensés). En cohérence avec les principes de gestion proximité et d'autosuffisance des territoires il est nécessaire d'améliorer le maillage de ces unités de gestions. D'autant que la ressource foncière en région Provence-Alpes-Côte d'Azur est limitée et celle qui attire le plus les acteurs économiques se concentre sur une mineure partie du territoire, le long des axes principaux de déplacement, dans la bande littorale et autour des principales agglomérations. Or le SRADDET a pour objectif de rattraper le retard de la région dans le domaine de la prévention gestion des déchets. Même si des mesures importantes ont été mises en œuvre, la gestion des déchets sur le territoire régional n'est pas encore à la hauteur des enjeux. Cet objectif suppose d'organiser la mise en place d'équipements en privilégiant une gestion de proximité par rapport à l'origine de la production et de favoriser la valorisation des déchets et une gestion économe, rationnelle et durable des ressources. Il a pour objectif d'orienter la prévention et la gestion des déchets vers une économie circulaire innovante, durable et inclusive.

Principes retenus pour la planification des équipements de prévention et de gestion des déchets

En conséquence le SRADDET préconise :

- **D'anticiper la disponibilité de surfaces foncières** pour les infrastructures/équipements de prévention et de gestion des déchets (des ménages et des activités économiques) ;
- **D'encourager l'intégration des équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme** (équipements de collecte, déchèteries, infrastructure de valorisation, de traitement et d'élimination)
- **De mentionner les installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer en cohérence avec les principes de proximité et d'autosuffisance**, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés (déchets non dangereux non inertes, déchets non dangereux inertes ou déchets dangereux) et adaptée aux bassins de vie.

Principes retenus pour la mention des installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer afin d'atteindre les objectifs

En annexe (PRPGD), le SRADDET mentionne notamment les évolutions des quantités de déchets à traiter et les capacités d'accueil des installations recensées. Dans le fascicule des règles du SRADDET sont mentionnées les installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer afin d'atteindre les objectifs et de gérer l'ensemble de déchets pris en compte, dans le respect des limites mentionnées à l'article R. 541-17 du



Code de l'Environnement et en cohérence avec les principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés (déchets non dangereux non inertes, déchets non dangereux inertes ou déchets dangereux) et adaptés aux bassins de vie.

Différents principes régissant la création, l'adaptation ou la fermeture d'installations relatives à la gestion des déchets ont été retenus pour la période 2019-2031 :

- 1) La déclinaison régionale des objectifs nationaux dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, en cohérence avec les contextes des bassins de vie
- 2) La création d'un maillage d'unités de gestion de proximité à l'échelle de 4 bassins de vie et l'anticipation de la disponibilité de surfaces foncières pour ces infrastructures/équipements, et spécifiquement pour la valorisation des biodéchets et des déchets inertes :
 - a. La création de nouvelles unités de gestion doit être réalisée au regard des besoins à couvrir sur le moyen ou long terme sur le territoire desservi par l'unité, en cohérence avec l'offre existante sur le territoire et sur les territoires limitrophes.
 - b. La priorité est donnée à l'optimisation, l'extension ou la transformation d'unités existantes qui concourent au respect de la déclinaison des objectifs nationaux.
- 3) L'optimisation et la modernisation des unités de gestion existantes ainsi que la création de nouvelles unités doivent faire l'objet d'une approche territoriale, y compris en terme de développement de l'emploi et de l'économie régionale. La mobilisation de technologies nouvelles et l'innovation sont encouragées.
- 4) La création de nouvelles capacités de valorisation ou de traitement doit se faire dans le respect de la déclinaison des objectifs nationaux de diminution des capacités de stockage et d'incinération des déchets non dangereux non inertes et dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement.

Objectif 26 - Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire

Les 21 millions de tonnes de déchets produits annuellement en région sont très insuffisamment valorisés, au regard des objectifs européens et français d'économie circulaire. A l'échelle régionale la consommation de matières premières vierges, parfois rares sur le continent européen, pourraient être substituée par des matières premières de recyclage produites localement. L'économie de ressource, au-delà de son intérêt intrinsèque lié à la finitude globale des dites ressources, contribue également à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La valorisation et le réemploi sont par ailleurs potentiellement vecteurs de développement local (innovation sur de nouvelles filières non délocalisables, développement de l'économie de la fonctionnalité etc.). On rejoint ici un axe fort de la Région, intégré au Schéma Régional de Développement Economique d'innovation et d'internationalisation (SRDEII). Pour exemple les ressources mobilisables inertes sont estimées a minima à 4 Millions de tonnes et pourraient atteindre 11 millions de tonnes, en mobilisant des déchets du BTP en graves recyclés, terres excavées, dans les filières d'élimination et réaménagement.

La région a donc un potentiel de création d'activités important pour combler ces dépendances. L'objectif de l'économie circulaire est de déterminer les actions de prévention, réemploi ou recyclage optimisant l'usage des ressources locales et limitant la dépendance des activités régionales.

Certaines catégories de ressources sont particulièrement concernées comme les papiers-cartons, les plastiques, le verre, les métaux (aluminium, cuivre, fer) et les matériaux inertes, peuvent par l'augmentation du recyclage être remplacées par un déchet valorisable.



Stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire

L'économie circulaire 3 domaines, 7 piliers



L'ensemble des projets et démarches d'économie circulaire qui se développent en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur contribue à la prévention et gestion efficace des ressources.

La gouvernance partenariale qui s'est mise en place autant en interne qu'avec les partenaires institutionnels montre l'étroite collaboration en matière d'économie circulaire qui permet la montée en puissance, de façon cohérente et progressive, des stratégies et projets d'économie circulaire des acteurs économiques et des territoires.

La stratégie régionale en matière d'économie circulaire s'articule autour de 8 axes et d'un programme spécifique :

Les axes transversaux :

- **Axe 1 : Mobiliser et favoriser l'émergence de projets d'économie circulaire**
- **Axe 2 : Soutenir l'expérimentation et développer les projets d'économie circulaire**

Les axes et programme thématiques :

- **Axe 3 : Développer l'éco-conception**
- **Axe 4 : Promouvoir les nouveaux modèles économiques : économie de la fonctionnalité, économie collaborative et approvisionnement durable**
- **Axe 5 : Allonger la durée d'usage des produits, biens et services**
- **Axe 6 : Coopérer et créer des synergies pour optimiser l'utilisation des ressources**
- **Axe 7 : Lutter contre les pertes et gaspillage alimentaire**
- **Axe 8 : Développer l'utilisation de ressources issues du réemploi et la substitution par des ressources issues du recyclage**
- **Programme « zéro déchet plastique en stockage en 2030 »**

Le fascicule des règles du SRADDET précise les modalités d'action en faveur de l'économie circulaire et détaillent le plan d'action de chacun des axes et du programme spécifique.



Objectifs quantitatifs

En matière de prévention et d'économie circulaire le SRADDET fixe les objectifs quantitatifs suivants :

- 1) **Réduire de 10 % la production de Déchets Non Dangereux** (ménages et activités économiques) en 2025 par rapport à 2015 (- 600 000 ten 2025 et 2031 par rapport à 2015)
- 2) **Développer le réemploi et augmenter de 10% la quantité des déchets** faisant l'objet de prévention notamment pour le **secteur du Bâtiment et des Travaux Publics** (+300 000 ten 2025 par rapport à 2015)

Prise en compte de l'économie circulaire dans les projets d'aménagement

Le SRADDET vise la mise en œuvre des actions suivantes :

- o Mettre en œuvre des stratégies territoriales d'économie circulaire à l'échelle des Schémas de cohérence territoriale (SCoT)
- o Dans les opérations d'aménagement prévoir des espaces fonciers pour des activités liées à l'économie circulaire (unités de gestion des déchets, ressourcerie, compostage de proximité, ...)
- o Favoriser le regroupement des entreprises et la mutualisation des biens et des services dans les stratégies de développement économique, dans une perspective d'écologie industrielle et territoriale
- o Introduire de la flexibilité dans la conception des bâtiments (réaffectation des usages, surélévation pour densifier, ...)



4.2. Ligne directrice 2 - Maitriser la consommation d'espace, et renforcer les centralités et leur mise en réseau

Axe 1 : Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités

Rappel de la stratégie régionale

Le SRADDET développe son modèle de développement territorial à travers une nouvelle organisation du territoire constituée autour de trois niveaux de centralités urbaines, appelées à structurer et organiser le développement au sein de d'espaces cohérents.

Il s'agit de favoriser une approche plurifonctionnelle en termes d'habitat, de services, de reconquête commerciale et d'activité économique, d'établissement de formation et de santé, de lieux culturels et touristiques, de desserte en transports durables autour de pôles d'échanges eux même renforcés.

Orientation 1 : Une stratégie régionale pour les centralités

Cette première orientation vise à définir une stratégie globale d'organisation du territoire permettant d'affirmer le rôle structurant des centralités, et de proposer une trajectoire de régulation des dynamiques d'étalement urbain à horizon 2030-2050.

Objectif 27 – Affirmer la stratégie urbaine régionale

L'aménagement du territoire de la région Provence Alpes Côte d'Azur est marqué par une forte polarisation de l'occupation humaine au niveau des principales métropoles, Nice et Aix-Marseille en premier lieu, puis Toulon et Avignon. Cette forte polarisation métropolitaine et littorale s'est accompagnée d'un phénomène important de périurbanisation, entraînant des conséquences non négligeables sur la congestion des flux en entrée et sortie des principaux pôles d'emploi, sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, sur la consommation d'espaces et notamment d'espaces agricoles, ou encore la dégradation des écosystèmes, et des paysages. En parallèle, le constat de phénomènes de dévitalisation accrue dans les centres-villes et centres bourgs met en lumière l'impérieuse nécessité de conforter les polarités à travers une stratégie urbaine régionale.

La volonté affirmée de reconquête d'une attractivité confortée par une croissance démographique ambitieuse impose une bonne coordination des acteurs territoriaux pour répondre d'une part aux attentes des habitants en matière de desserrement voire de décohabitation, d'accessibilité au logement, aux transports, aux services et d'autres part aux cibles retenues sur le plan démographique, en particulier, la population active et les jeunes, sans mettre en péril les espaces naturels et les liaisons agro paysagères essentielles à la préservation des ressources et atouts régionaux.

Les territoires de la région sont diversement impactés par la pression urbaine, par les migrations infrarégionales, le tourisme, l'attractivité démographique et par leur capacité à atteindre les objectifs et cibles retenus. Les objectifs et le parti pris spatial ont vocation à expliciter et adapter les objectifs à leur réalité et leur capacité.

AFFIRMER LA STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE - PROJET

DOCUMENT DE TRAVAIL
20/02/2018

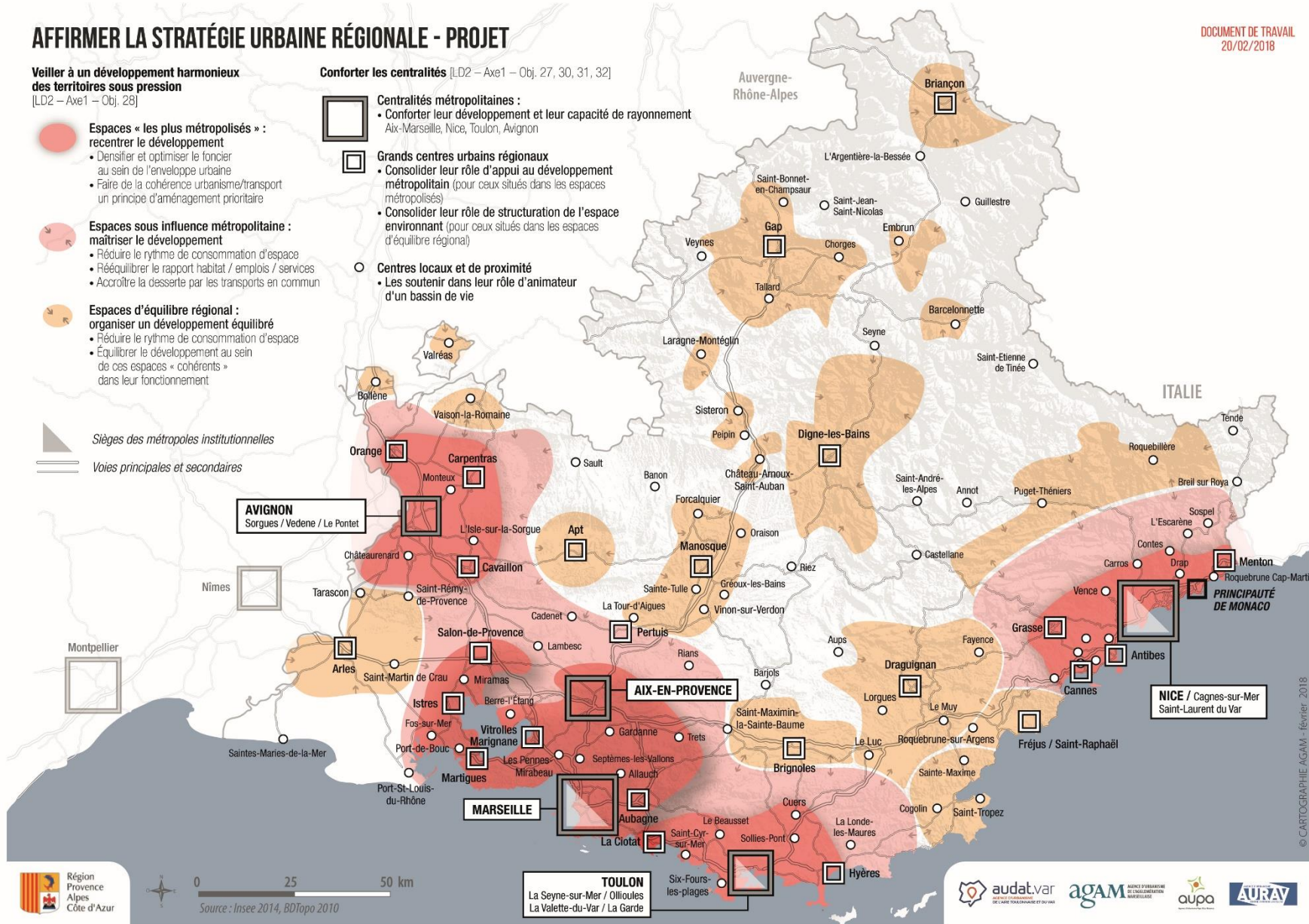
Veiller à un développement harmonieux des territoires sous pression
[LD2 – Axe1 – Obj. 28]

- **Espaces « les plus métropolisés » : recentrer le développement**
 - Densifier et optimiser le foncier au sein de l'enveloppe urbaine
 - Faire de la cohérence urbanisme/transport un principe d'aménagement prioritaire
- **Espaces sous influence métropolitaine : maîtriser le développement**
 - Réduire le rythme de consommation d'espace
 - Rééquilibrer le rapport habitat / emplois / services
 - Accroître la desserte par les transports en commun
- **Espaces d'équilibre régional : organiser un développement équilibré**
 - Réduire le rythme de consommation d'espace
 - Équilibrer le développement au sein de ces espaces « cohérents » dans leur fonctionnement

Conforter les centralités [LD2 – Axe1 – Obj. 27, 30, 31, 32]

- Centralités métropolitaines :**
 - Conforter leur développement et leur capacité de rayonnement
Aix-Marseille, Nice, Toulon, Avignon
- Grands centres urbains régionaux**
 - Consolider leur rôle d'appui au développement métropolitain (pour ceux situés dans les espaces métropolisés)
 - Consolider leur rôle de structuration de l'espace environnant (pour ceux situés dans les espaces d'équilibre régional)
- **Centres locaux et de proximité**
 - Les soutenir dans leur rôle d'animateur d'un bassin de vie

Sièges des métropoles institutionnelles
 Voies principales et secondaires



© CARTOGRAPHIE AGAM - février 2018



Des espaces d'organisation du développement et de maîtrise de la consommation d'espace

Le SRADDET identifie trois types d'espaces à prendre en compte:

- espaces les plus métropolisés,
- espaces sous influence métropolitaine
- espaces d'équilibre régional.

Voir aussi

- Sur la maîtrise de l'étalement urbain, l'objectif 45

Les espaces les plus métropolisés sont les espaces au sein desquels s'effectue de façon privilégiée l'accueil de la croissance démographique régionale, sous l'impulsion du dynamisme de leurs centralités métropolitaines. Ils ont vocation à jouer un rôle moteur en matière d'attractivité économique et résidentielle, et visent une croissance démographique supérieure à l'ambition régionale de +0,4% au bénéfice de leurs centralités.

Cette trajectoire suppose la mise en œuvre d'un nouveau mode de développement, plus intensif et moins expansif, jouant prioritairement sur leur potentiel de renouvellement urbain et l'identification de secteurs de densification et d'optimisation au sein des enveloppes urbaines.

Les espaces les plus métropolisés privilégient un développement maîtrisé, font de la cohérence urbanisme-transport un principe d'aménagement prioritaire, et veillent à maintenir des secteurs de préservation (champs agricoles urbains et périurbains, espaces de nature en ville).

Le SRADDET demande au sein des espaces « les plus métropolisés »

- Recentrer le développement
- Densifier et optimiser le foncier au sein de l'enveloppe urbaine
- Faire de la cohérence urbanisme/transport un principe d'aménagement prioritaire

Les espaces sous influence métropolitaine, regroupent des espaces dont le fonctionnement présente de fortes interdépendances avec les espaces les plus métropolisés, tout en présentant encore une dominante d'espaces agricoles et naturels. Ils constituent des espaces particulièrement stratégiques dans l'objectif de maîtrise des dynamiques expansives des métropoles et de maîtrise de la consommation d'espace.

Le SRADDET demande, au sein des espaces sous influence métropolitaine à

- Réduire le rythme de la consommation d'espace
- Rééquilibrer le rapport habitat/emploi/services
- Accroître la desserte en transports collectifs
- Préserver les espaces naturels et agricoles pour former des « ceintures vertes » métropolitaines, stoppant la dynamique expansive des espaces les plus métropolisés

Les espaces d'équilibre régional sont constitués d'aires urbaines de dimensions plus modestes, ancrées au cœur d'espaces ruraux ou périurbains, structurés par des centralités locales et de proximité.

Certains sont situés à la périphérie des espaces métropolitains, et caractérisés par une forte situation d'interdépendance. D'autres, sont à distance suffisante pour affirmer des trajectoires de développement endogène. Enfin, une partie des espaces d'équilibre régional sont éloignés des espaces les plus métropolisés.

Compte tenu de leurs poids démographique modeste, les espaces d'équilibre doivent se coordonner et mutualiser leurs ressources et leur offre en « équipements publics, équipements commerciaux, et foncier économique, dans une logique de rationalisation financière, de non concurrence, et de maîtrise de la consommation foncière.



Ces espaces, qui accueillent une part équilibrée de la croissance régionale, recherchent à l'instar des espaces les plus métropolisés un mode de développement plus économe de l'espace et à (r)établir un équilibre des rapports habitat / emploi / services.

Le SRADDET demande, au sein des espaces d'équilibre régional à

- Equilibrer et favoriser le développement en faveur des principales centralités
- Réduire le rythme de consommation d'espace
- Améliorer le niveau de desserte par la mutualisation des équipements et des services

Conforter les centralités - une hiérarchie urbaine à trois niveaux

Le SRADDET distingue trois niveaux de centralités, appelées à jouer un rôle spécifique dans l'organisation du territoire régional.

Des centralités métropolitaines, soit les grandes villes-centres de la région Provence-Alpes Côte d'Azur et leur conurbation principale. Elles correspondent à des espaces à très forte intensité urbaine et économique, d'intérêt régional ou national, qui aujourd'hui et à horizon 2030 ont vocation à « tirer » le développement régional.

- Sur les centralités métropolitaines, voir aussi l'objectif 30
- Sur les grands centres urbains ; voir aussi l'objectif 31
- Sur les centralités locales et de proximité, voir aussi l'objectif 32

Des grands centres urbains régionaux, correspondant aux polarités urbaines ayant un rôle structurant dans l'aménagement régional, le développement économique et l'organisation des transports. Ils sont situés au sein d'un espace d'équilibre qui constitue un bassin de vie à structurer, ou au sein d'espaces métropolisés ou sous influence métropolitaine, dont ils appuient le développement.

Des centralités locales et de proximité : couvrant l'ensemble du territoire régionale, elles jouent un rôle structurant et correspondent à des polarités d'équipements et de services structurantes pour leur bassin de vie. Elles constituent souvent des villages qui jouent un rôle de centre de vie, et présentent un cadre et une qualité de vie singulière.

Cette structuration constitue un cadre d'appui important avec lequel les documents de planification inférieurs devront être compatibles, notamment les SCOT. Ce cadre permettra sur ces échelles de territoire, de travailler à une meilleure répartition de la production de logements et d'équipements et une meilleure structuration de l'offre de mobilité.

En matière d'accueil de population et d'équipements,

- Les centralités métropolitaines d'Aix, Marseille, Toulon, Nice et Avignon sont désignées comme les lieux privilégiés pour l'accueil de la croissance démographique et la stratégie de maintien et de reconquête des jeunes, des étudiants et plus largement de la population active
- Les grands centres urbains régionaux viennent en appui de la croissance régionale, et la polarisent au sein des espaces les plus métropolisés, des espaces sous influence métropolitaine, ou des espaces d'équilibre régional. Ils sont également vocation à accueillir et maintenir la population active dans une stratégie coordonnée d'attractivité économique et résidentielle
- Les polarités locales et de proximité seront confortées dans leur rôle d'équilibre du développement régional et de structuration des bassins de vie

Cette structuration territoriale s'appuie également sur une organisation des transports et de la mobilité adaptée, qui s'appuiera notamment sur le développement des lignes fortes multimodales et des Pôles d'échanges Multimodaux.



OBJECTIFS SPECIFIQUES

Espaces « les plus métropolisés »

- Recentrer le développement
- Densifier et optimiser le foncier au sein de l'enveloppe urbaine
- Faire de la cohérence urbanisme/transport un principe d'aménagement prioritaire

Espaces sous influence métropolitaine

- Maîtriser le développement
- Réduire le rythme de consommation d'espace et rééquilibrer le rapport habitat / emplois / services
- Accroître la desserte par les transports en commun

Espaces d'équilibre régional

- Organiser un développement équilibré
- Équilibrer le développement au sein de ces espaces « cohérents » dans leur fonctionnement

Objectif 28 – Structurer les campagnes urbaines et veiller à un développement harmonieux des territoires sous pression

La question périurbaine est réelle en Provence Alpes Côte d'Azur : 1/3 de la population régionale, habite une commune de faible densité en situation de croissance démographique. La caractéristique de notre système régional multipolaire et linéaire, tend à encourager la dispersion des habitants et activités dans des villes moyennes ou petites, alors que d'autres Régions françaises se caractérisent par une convergence des populations et des emplois vers les très grandes villes. Cela laisse penser que les dynamiques de périurbanisation se poursuivront plus facilement dans notre région.

Ces dynamiques démographiques traduisent un mouvement continu depuis 30 ans vers des territoires où la qualité de vie apparaît meilleure (plus de tranquillité, accès à un habitat individuel et à une sociabilité de proximité), ce qui attire notamment les familles avec enfants, de la classe moyenne. Cela entraîne des fragilités socio-économiques pour certains ménages : éloignement des lieux d'emploi, utilisation généralisée de la voiture individuelle, moins d'accessibilité à des équipements majeurs, des lieux de formation, des contraintes sur l'organisation du temps. Les arbitrages financiers des ménages qui s'y implantent s'ajustent entre prix du foncier et coût de l'énergie : cela peut se reporter à terme sur un besoin de financement public plus important sur les réseaux de transport, et les équipements et services.

En s'appuyant sur l'analyse régionale réalisée par les Agences d'urbanisme (convention 2015-2016), on peut dire que les territoires périurbains régionaux présentent autant de diversité que les territoires urbains. Se distinguent ainsi plusieurs types de communes périurbaines :

- des « périurbains aisés », souvent proches des grandes villes, de desserrement résidentiel des cadres
- un « périurbain établi » aux indicateurs économiques favorables
- un « périurbain éloigné » plus modeste et fragile
- des communes rurales qui se transforment

La dynamique de ces territoires interroge les orientations d'aménagement des grandes villes : inadéquation des offres de logement, tensions ou nuisances ressenties : sécurité, bruit, pollution, congestion, rareté des espaces verts. Le développement rapide dans les communes de faible densité déstabilise les zones urbaines, et produit de nouvelles demandes dans le périurbain.



Une dynamique d'étalement urbain à maîtriser

Le SRADDET demande aux documents d'urbanisme et aux SCOT de maîtriser l'étalement urbain et de promouvoir les formes urbaines moins consommatrices d'espace (objectif 45), ainsi que de contribuer au confortement des polarités en privilégiant le renouvellement urbain à l'ouverture de nouveaux espaces à urbanisation (objectif 33).

Des stratégies différenciées au service d'une diversité de territoires périurbains

Souvent portées par un marché foncier et un marché du logement attractif, les territoires périurbains commencent à construire des stratégies d'aménagement d'ensemble à travers leurs SCOTs. La variabilité du périurbain liée à la situation géographique, à la proximité de la ville ou encore, aux potentialités de développement touristique impose de **recourir à une politique d'aménagement sur-mesure construite au plus près des réalités et des vocations du périurbain.**

Le SRADDET vise dès lors à encourager une stratégie de développement maîtrisé et structuré pour ces territoires périurbains, en prenant appui sur les atouts propres à chacun, en prenant en considération le lien du périurbain avec « son » urbain, la trajectoire de développement économique, les ressources humaines présentes, et les capacités de leurs équipements publics.

Le SRADDET entend ainsi promouvoir une stratégie et des modèles particularisés, de préservation et de développement des campagnes urbaines, liant ré-urbanisation, emploi, et équipements de proximité.

Des solutions adaptées en certaines matières

Habitat : Plusieurs éléments doivent être pensés :

- Importance des centres et de leur revitalisation,
- Importance d'une mise à disposition d'habitats diversifiés et abordables, permettant un parcours résidentiel des ménages selon leurs besoins et leurs ressources (jeunes actifs, familles, seniors),
- Importance d'une réflexion sur le vieillissement, en particulier des zones périurbaines, mise en place de stratégies de requalification originale type (BIMBY - "Build in My Back Yard"),
- Réflexion sur la maison individuelle, en lien avec l'énergie, la gestion économe de l'espace, l'accès aux espaces collectifs et aux services...

Mobilité : Le SRADDET se fixe également pour objectif de **réduire la demande automobile** en accélérant les pratiques de mobilité alternatives en complément du report modal sur les transports en commun. Cet objectif passe par des réponses différenciées en termes de transports, en fonction de la typologie des secteurs, avec une nécessité commune de réduire l'usage de l'automobile, notamment pour les déplacements pendulaires. Dans les secteurs périurbains denses, il convient de consolider le maillage des transports en commun et leur articulation aux agglomérations proches. Aussi, l'augmentation de la capacité des réseaux sur ces secteurs et le développement du report modal aux portes des grandes agglomérations est à encourager de manière à répondre à la demande aux heures de pointes et en période estivale.

Dans les secteurs en situation d'habitat diffus, des solutions alternatives aux transports en commun classiques aujourd'hui peu rentables, doivent être étudiées.

- Ne pas négliger les modes doux,
- Encourager les solutions de covoiturages et de transport à la demande
- Engager une réflexion sur l'inter-périurbain,
- Penser aux effets de frontière : dans le péri-urbain le versement transports n'existe plus. Le lien avec les métropoles doit être examiné en tenant compte du développement des transports en commun dans les territoires avoisinants.



Réseaux et services numériques : Ces sont des enjeux importants de déploiement optimisé des infrastructures numériques et du développement des services numériques , pour limiter les effets de fracture numérique.

Place de la nature : Les restes de nature doivent être préservés, ils font partie des raisons de choix de ces zones périurbaines. Ils permettent de diminuer l'imperméabilité des sols. La qualité de la relation à la nature doit être travaillé : des continuités, des cheminements, (éviter les fermetures), des placettes, des terrains de jeux.

Zones Commerciales périphériques : Elles ont souvent des effets désastreux sur les commerces des centres ville mais elles sont maintenant présentes. Il faut donc penser la complémentarité en dégagant une stratégie de « peuplement commercial différencié ». Ces zones doivent être intégrées dans un tissu urbain de qualité (transport, espaces publics ...).

Services : Les zones périurbaines ne manquent pas globalement d'équipements et de services publics et privés. Les enjeux sont de maintenir la proximité et la qualité des services, leur capacité doit être corrélée à la démographie. Ces services ne répondent pas toujours à une demande des populations issues des villes. Aussi des mutualisations et des optimisations sont possibles. Le lien entre service public et initiatives citoyennes (qui est un atout du périurbain) doit être pensé. La solidarité est un moyen de conjurer le ressenti de la peur souvent présente dans ces espaces.

Emploi et formation : L'emploi se déplace vers ces zones dans un second temps, poussé par des opportunités foncières. Au niveau stratégique doivent être pensés :

- L'articulation de nouvelles activités avec les besoins et ressources du territoire
- La place du tourisme,
- Le chômage de longue durée (cf expérimentation EBE Jouques),
- Les emplois non pourvus et le lien avec les besoins en termes de mobilité et de garde d'enfants,
- Le foncier économique.
- La formation des jeunes, qui souvent quittent ces espaces entre 15 et 30 ans.

Objectif 29 Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations, et réciprocitys, au sein et entre les espaces

Le confortement des centralités promu par le SRADDET doit s'inscrire dans une lecture dynamique des relations existantes entre ces centralités, et s'accompagner d'un renforcement des relations, coopérations et réciprocitys à différentes échelles.

L'analyse des relations entre aires urbaines fait apparaître un fonctionnement en réseau, et des espaces relativement circonscrits et autonomes. Ces espaces illustrent un fonctionnement réel du territoire basé notamment sur les trajets domicile-travail, et constituent une échelle pertinente pour approcher certains enjeux de coopérations. Selon les enjeux, les dynamiques de mise en réseau des centralités sont à conforter à des échelles régionales, illustrant les relations privilégiées des espaces infrarégionaux entre eux, ou suprarégionales, en lien avec des territoires limitrophes.



Le SRADDET demande donc à :

Conforter les relations et coopérations d'intérêt suprarégional

- Il s'agit en particulier de développer les coopérations entre les centralités métropolitaines assurant des fonctions internationales, inscrites dans des réseaux interrégionaux, nationaux, et européens. Ces coopérations sont notamment de nature économique, scientifique, et universitaire, et contribuent au rayonnement du territoire.
- En matière de mobilité, le SRADDET engage à renforcer la connectivité sur ces grands corridors internationaux :
 - ✓ Arc méditerranéen
 - ✓ Axe Méditerranée / Rhône / Rhin
 - ✓ Axe Durance / Grenoble / Italie à structurer

Voir aussi

- Sur les relations avec les territoires limitrophes et l'arc méditerranéen, l'objectif 7

Conforter les relations et coopérations d'intérêt régional

Sont distinguées :

- Des relations et coopérations à conforter au sein de chacun des 4 grands « espaces » (alpin, azurien, provençal et rhodanien) ; prioritaires pour l'établissement de liens, ils correspondant à des territoires fonctionnant déjà ensemble de manière préférentielle.
- Des relations à conforter entre les différentes centralités de la stratégie urbaine :
 - ✓ Entre polarités métropolitaines et grands centres urbains régionaux :
Développer l'offre de transports en commun « express »
Renforcer l'accessibilité aux équipements et services métropolitains structurants
Renforcer les coopérations économiques, scientifiques et universitaires
 - ✓ Entre les grands pôles urbains, et leurs bassins de vie :
Renforcer les réseaux de transports « du quotidien »
Renforcer l'accessibilité aux équipements et services « du quotidien » (administration, santé, culture)
Impulser de nouvelles réciprocity villes-campagnes (gestion des ressources naturelles, alimentation, mutualisation d'équipements...)
 - ✓ Entre les polarités locales et de proximité :
Structurer une offre d'équipement et de services en réseau, visant la complémentarité de l'offre entre villes et villages

L'intensité des relations représentées sur la carte suivante devra être confrontée à la vision des acteurs locaux lors des ateliers SRADDET de mars



METTRE EN RÉSEAU LES CENTRALITÉS • COOPÉRATIONS ET RÉCIPROCITÉS AU SEIN ET ENTRE ESPACES RÉGIONAUX

[LD2 – Axe1 – Obj. 29]

DOCUMENT DE TRAVAIL
20/02/2018

► **Coopérations d'intérêt supra-régional entre centralités métropolitaines**, assurant des fonctions internationales, inscrites dans les réseaux interrégionaux et européens (cf. encart)

► **Coopérations d'intérêt régional / Développer les liens et complémentarités :**

Entre les centralités métropolitaines et les grands centres urbains régionaux
Développer l'offre de transports en commun « express »
Renforcer l'accès aux équipements et services métropolitains structurants
Renforcer les coopérations économiques, scientifiques et universitaires

Entre les grands centres urbains régionaux et leurs bassins de vie
Renforcer les transports « du quotidien »
Renforcer l'accès aux services (administration, santé...)
Impulser de nouvelles réciprocity villes-campagnes (gestion des ressources, alimentation, mutualisation d'équipements...)

Entre centralités locales et de proximité
Structurer une offre d'équipements et de services en réseau (complémentarités entre villes et villages)

► **4 grands « espaces » de coopérations privilégiées**

Alpin, Azuréen, Provençal, Rhodanien :
territoires pertinents pour l'affirmation de liens



NOTE : Cette carte illustre schématiquement la volonté du SRADDET de renforcer les coopérations entre les centralités métropolitaines, les grands centres urbains régionaux et leurs bassins de vie, ainsi que les interdépendances entre centralités locales et de proximité. Les flèches ne sont pas proportionnelles et illustrent des intentions de coopérations (largeurs et longueurs sont indicatives).



© CARTOGRAPHIE AGAM - février 2018



Orientation 2 : Des centralités affirmées dans leur vocation à structurer l'espace

Premier élément de structuration de l'organisation territoriale, la centralité en région Provence Alpes Côte d'Azur recouvre des dimensions et des vocations plurielles.

Le SRADDET distingue trois niveaux de centralités, appelées à jouer un rôle spécifique dans l'organisation du territoire régional.

- les centralités métropolitaines
- les grands centres urbains
- les centres locaux et de proximité

Objectif 30 - Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines

Constituées autour d'une façade littorale très prisée, et de l'axe rhodanien, vecteurs d'une longue tradition d'échanges à l'origine des principales infrastructures portuaires, aéroportuaires, économiques... les centralités métropolitaines constituent de véritables portes d'entrée du territoire régional et participent au positionnement stratégique de la région à l'échelle nationale et internationale. Nouvellement constituées de façon institutionnelle, ces métropoles aux caractéristiques particulières élaborent leur projet métropolitain.

Les centralités métropolitaines correspondent à des centralités à très forte intensité urbaine et économique, d'intérêt régional ou national, qui aujourd'hui et à horizon 2030 ont vocation à « tirer » le développement régional.

Le SRADDET entend **affirmer les centralités métropolitaines d'Aix, Marseille, Nice, Toulon, Avignon, dans leur rayonnement régional, national et international** (toutes dimensions confondues).

Elles sont les lieux privilégiés et les catalyseurs du développement des fonctions métropolitaines supérieures d'intérêt régional, national ou international : grande accessibilité ferroviaire, fonctions portuaires et aéroportuaires, offre universitaire et d'enseignement supérieur et de recherche de rang national, grands équipements et événements culturels, grands établissements de santé...) et d'accueil de la population active qui doit y trouver la capacité à vivre, se loger, se former, travailler, consommer se déplacer... **Le SRADDET affirme ainsi le rôle moteur des métropoles dans l'accueil du développement exogène du territoire.**

Par ailleurs, il apparaît qu'au-delà des fortes densités de population qui caractérisent ces centralités, elles sont les premières impactées par le ralentissement démographique, et sont le terrain d'une concurrence forte entre spécialisation touristique et patrimoniale d'une part, et enjeux résidentiels notamment pour la population moins aisée, ce qui explique sans doute les migrations vers d'autres espaces régionaux. En cela, le rythme de la consommation d'espace apparaît sans rapport avec les nécessités d'accueil d'habitants.

Le SRADDET demande donc à organiser au sein et autour de ces centralités métropolitaines un développement maîtrisé susceptible d'offrir une réelle accessibilité en termes d'habitat à la population active, tout en préservant les ceintures agro paysagères. Les centralités métropolitaines ont vocation à être les pivots d'un développement singulier qui garantit attractivité économique et résidentielle et préservation des ressources et des espaces.

Les métropoles ont également vocation à organiser une gestion optimisée, durable et innovante des flux (énergie, eau, déchets, transports de marchandises, mobilité...)

La principale spécificité des métropoles régionales est leur caractère très étendu et leur polycentrisme : les différentes polarités situées dans l'espace métropolitain jouent en effet un rôle structurant dans le rayonnement métropolitain. Ainsi, Marseille ne pourrait faire Métropole sans Aix-en-Provence, idem pour Nice sans Sophia Antipolis, etc. Il s'agit donc de penser les complémentarités entre un centre métropolitain et ses



polarités, mais également entre les différentes centralités métropolitaines. Le SRADDET entend répondre à l'enjeu de mise en réseau des centralités au sein d'un même espace métropolitain, notamment en matière de mobilités, mais également à la mise en réseau des différentes centralités métropolitaines du territoire régional.

Voir aussi

- Sur les relations à conforter entre centralités, l'objectif 29

Le rayonnement métropolitain à vocation à être tourné vers l'échelle suprarégionale (nationale, européenne voire internationale) mais doit également bénéficier aux habitants de la région et jouer son rôle d'entraînement vis-à-vis des territoires infrarégionaux. Le SRADDET entend également prendre appui sur les spécificités des métropoles régionales comme autant de potentialités de développement (LD3 Orientation 1 objectif 49).

Objectif 31 - Consolider les dynamiques des grands centres urbains

Autour des centralités métropolitaines s'organisent un ensemble de 24 grands centres urbains d'intérêt régional à vocation structurante dont certains présentent un fort enjeu de redynamisation et de reconquête.

Le SRADDET identifie de grands centres urbains régionaux, correspondant aux centralités urbaines ayant un rôle structurant dans l'aménagement régional, le développement économique, la formation, le développement des services et l'organisation des transports.

Généralement situés au cœur des aires urbaines grandes et moyennes (hors métropoles) ils constituent pour un nombre significatif d'entre eux le chef-lieu des communautés d'agglomération et de communes et des zones d'emploi.

A l'exception de Pertuis, ces grands centres urbains se distribuent essentiellement au sein de deux types d'espaces identifiés dans la stratégie urbaine régionale :

- espaces métropolisés
- espaces d'équilibre régional.

Le SRADDET leur assigne deux fonctions majeures :

Consolider le rôle d'appui au développement métropolitain, c'est le cas

- d'Aubagne La Ciotat Vitrolles Marignane Martigues Istres Salon Pertuis pour la métropole Aix Marseille Provence
- Hyères pour la métropole Toulon Provence Méditerranée
- Cannes Grasse Antibes Menton pour la métropole Nice Côte d'Azur
- Cavaillon Carpentras Orange pour l'agglomération d'Avignon

Consolider le rôle de structuration de l'espace environnant, c'est le cas de Gap, Digne, Fréjus Saint Raphaël, Draguignan, Brignoles Manosque, Arles, Apt

Les centres urbains régionaux jouent un rôle majeur dans l'organisation urbaine et économique du territoire régional, au cœur de bassins de vie, en accueillant une grande part des équipements structurants, des services et des emplois.

Le cœur de certains de ces centres est fortement fragilisé et nécessite une intervention d'urgence pour en assurer la reconquête tout en traitant et rééquilibrant la distribution des activités avec les espaces économiques et commerciaux des ZAE environnantes.

Le traitement des entrées de ville et la préservation de ceintures agro paysagères est également un enjeu fort pour la maîtrise et la qualité des espaces.

En outre, la desserte en transports et la densification notamment des quartiers de gares de ces centres (gares identifiées comme stratégiques) est cruciale pour répondre aux besoins des habitants et maîtriser le développement urbain afférant.



Objectif 32 - Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité

Les centralités locales et de proximité portent des fonctions distinctes, moins appelées à rayonner au-delà du territoire régional qu'à structurer des bassins de vies de proximité, parfois isolés et assurer pour ceux qui y vivent, un niveau de services de bonne qualité et accessible. Certains de ces territoires connaissent une forte attractivité touristique et sont confrontés à l'adéquation des niveaux de service et d'équipement pour satisfaire cette clientèle saisonnière.

Ces centres locaux et de proximité se distribuent sur l'ensemble du territoire régional et se situent dans les trois types d'espaces régionaux :

- espaces métropolisés
- espaces sous influence métropolitaine
- espaces d'équilibre régional.

Ces centres locaux et de proximité recouvrent des réalités bien différentes selon qu'ils se situent :

- au sein d'aires urbaines grandes ou moyennes dont ils constituent l'une des centralités,
- au cœur des petites aires urbaines pour lesquelles ils jouent un rôle de centralité fort et constituent pour un nombre significatif d'entre eux le chef-lieu des communautés de communes, voire de chef-lieu d'arrondissement ou de sous-préfecture.
- hors aire urbaine, parfois situé en fond de vallée sur un territoire parfois difficile d'accès. Le maintien du dernier commerce ou de commerces multiservices, des services aux publics, des services de santé sont très importants pour ces centralités, dont certaines peuvent être soumises à une pression touristique assez forte appelant à un surdimensionnement des services et des équipements.

Couvrant l'ensemble du territoire régional, elles correspondent à des polarités d'équipements et de services structurantes pour leur bassin de vie. Le maintien des services publics, l'accès aux commerces, la desserte numérique tout comme les transports sont des enjeux de tous premiers ordres dans les centralités de proximités des espaces ruraux et de montagne.

Elles constituent souvent des villages qui jouent un rôle de centre de vie, et présentent un cadre et une qualité de vie singulière. Elles peuvent également jouer un rôle important en matière d'accueil touristique et être confrontées à des variations fortes de populations nécessitant un surdimensionnement des équipements.

Le SRADDET leur assigne une fonction majeure de soutien et d'animateur de bassin de vie permettant notamment l'accès aux services de première nécessité, aux commerces. Les enjeux d'accessibilité et de connexion aux gares et pôles d'échanges, tout comme les connexions internet peuvent également se révéler essentiels.



Orientation 3 : Des centres urbains réinvestis pour juguler l'étalement urbain, favoriser la proximité et le lien social

Troisième orientation forte autour des centralités est celle qui vise à construire en région Provence-Alpes Côte d'Azur, le modèle de la ville des proximités, en mobilisant la capacité de réinvestissement urbain dans les centres-bourgs, en favorisant le développement des fonctions de proximité et notamment, des fonctions commerciales, en réintroduisant la nature en ville, elle-même facteur d'amélioration du cadre de vie. Ce modèle se veut innovant en matière de déplacement, de renouvellement des fonctions commerciales en centre-ville basé sur la traçabilité des produits et leur image, de développement des usages de la nature en ville (vocation pédagogique et éducative notamment, vocation scientifique).

Objectif 33 – Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport

En souhaitant répondre aux nouveaux modes de vie, à l'aspiration des ménages à plus d'espace et de confort, le modèle de développement urbain a longtemps été dominé par la consommation foncière. L'organisation très clivée des différentes fonctions urbaines et l'absence de réflexion préalable sur le maillage optimal des transports en commun ont conduit à construire des espaces peu fonctionnels. Ce modèle fondé sur l'étalement urbain a eu en outre pour conséquence une dévitalisation prononcée par endroit des centres villes et centres bourgs. L'usage de ces centres n'est plus privilégié, car de plus en plus concurrencés par les fonctions commerciales en périphérie des villes ou des métropoles. L'habitat y est souvent délaissé associé à des formes d'insalubrité prononcée. Le réinvestissement des centres villes et centres-bourgs est une priorité du SRADDET.

La revitalisation de ces tissus urbains est aujourd'hui indispensable pour structurer les échelles de proximité et limiter les déplacements vers les pôles d'activités. Il convient de renforcer la fonction résidentielle, commerciale et d'animation sociale des centres villes, tous niveaux de centralités confondus.

Priorité au renouvellement urbain

Pour cela, les SCoT et les documents d'urbanisme doivent traiter en priorité les potentiels de renouvellement urbain et de densification avant d'engager de nouveaux développements urbains extensifs. Les SCOT doivent ainsi fixer une part minimale suffisante de création de logement en renouvellement urbain.

- Plus particulièrement, dans les centralités des polarités métropolitaines, l'objectif est d'accélérer la mise en œuvre des objectifs de renouvellement urbain : développer l'accueil d'activités et de logements, favoriser la mixité fonctionnelle et sociale, maintenir les fonctions productives et tertiaires de bureau en centre-ville.
- Dans les centres des polarités de niveau régional, local ou de proximité, l'objectif est de renouveler l'offre en logements et services résidentiels dans le cadre de stratégies urbaines de centres-villes globales portant conjointement sur plusieurs dimensions : réhabilitation et le traitement de la vacance, traitement du bâti ancien et insalubre, l'espace public, les mobilités de centre-ville, la revitalisation du commerce, etc.

Pour que la densification ne compromette pas la qualité de vie, le SRADDET propose que les programmes de densification comportent des prescriptions en termes de qualité urbaine, architecturale et environnementale.



Priorité à l'urbanisation autour des dessertes en transports collectifs

Le SRADDET demande à privilégier l'organisation de l'urbanisation autour des dessertes en transports collectifs, et à favoriser le développement urbain autour des axes bien desservis.

La densification devra être privilégiée sur les secteurs présentant des qualités de desserte et d'équipements, ce qui suppose la mise en œuvre d'une politique urbaine adaptée, une lecture croisée des enjeux urbanisme/déplacements, et enfin, une stratégie foncière favorisant la mise en œuvre opérationnelle des projets.

Voir aussi

- Sur le réinvestissement des centres villes et centres bourgs, l'objectif 34
- Sur la qualité des espaces publics et la nature en ville, l'objectif 35
- Sur la maîtrise de l'étalement urbain, l'objectif 45

Les secteurs à enjeux autour de certains Pôles d'Echange Multimodaux seront principalement ciblés. Il revient aux

SCOT d'apprécier l'opportunité d'une intensification urbaine autour des Pôles d'Echanges Multimodaux identifiés comme stratégiques par le SRADDET, au regard notamment de leur potentiel de développement urbain.

Ces secteurs à enjeux auront vocation à devenir des quartiers exemplaires de la ville durable, à travers la qualité urbaine, architecturale et environnementale de leurs programmes.

Développer l'usage des modes doux et améliorer la qualité de vie en ville

Alors que 90% de la population est concentrée dans les grandes aires urbaines, la part des déplacements réalisés en mode doux est relativement faible puisque 11% des déplacements de moins de 1 km sont encore réalisés en véhicule particulier. Le potentiel de développement des modes doux sur le territoire, notamment sur les distances inférieures à 5 km est donc très important et nécessite d'être accompagnée. En effet, les distances inférieures à 5 km s'effectuent principalement en milieu urbain, participant à la dégradation de la qualité de vie en ville et de l'air.

Repère : 11% des déplacements de moins de 1 km sont encore réalisés en véhicule particulier. Seulement 30,6% des déplacements sont réalisés à pied et moins de 1% en vélo.

Le SRADDET incite à développer les modes doux en tant qu'alternative à l'usage des modes motorisés en milieu urbain, en déployant les infrastructures de mobilité adaptées et de qualité pour ces modes actifs : itinéraires spécifiques adaptés, qualité des ambiances et du confort thermique d'été (ombrage), équipements adaptés au divers publics (bancs pour les personnes âgées), parkings vélo...

Le SRADDET incite enfin les collectivités à apaiser les centres urbains par des mesures de restriction de l'utilisation de la voiture individuelle (maîtrise du stationnement, tarification routières, etc.) et d'incitation à l'utilisation de solutions alternatives (mobilités douces).



Objectif 34 – Réinvestir les centres-villes et centres bourgs par des stratégies intégrées

Les centres-villes et centres-bourgs jouent un rôle essentiel au cœur des territoires, et au cœur de la vie quotidienne des habitants de Provence Alpes-Côte d'Azur. On y vit, ou y vient, quotidiennement pour étudier, travailler, ou plus occasionnellement pour accéder à un panel plus ou moins large de commerces, de services, d'activités ou d'événements. Les centres-villes et centres-bourgs, sont également les lieux supports du vivre ensemble, où se concentrent des populations, des activités, et des pratiques diversifiées, et d'un « héritage urbain, économique, et culturel de très grande valeur²¹ ». Or la dynamique de périurbanisation et d'extension des zones commerciales les ont considérablement affaiblis au cours des dernières décennies. Ces évolutions interpellent au niveau national²², avec des phénomènes de délitement du petit commerce de centre-ville, de dégradation du parc de logements, conjugués à une paupérisation des populations. Par ailleurs, des friches commerciales font leur apparition en zones périurbaines, liées à la croissance du e-commerce et à la désuétude de certaines zones.

Le confortement des centralités constitue une priorité du SRADDET, et une réponse à la croisée de nombreuses problématiques: organisation plus rationnelle du territoire, gestion plus économe de l'espace, déploiement de solutions de mobilité plus durables...Il s'agit également d'une priorité en tant que telle, visant à réinvestir les centres-villes et centres-bourgs pour endiguer ces évolutions préoccupantes, et accompagner la mutation des centres-villes et des centres-bourgs vers des modèles de villes plus durables, à l'attractivité réinventée. La Région partage à travers le SRADDET le volontarisme manifesté par l'Etat à travers l'Action Cœur de Ville et appelle à fédérer les énergies et les engagements autour de cette priorité.

Privilégier des stratégies intégrées

Le réinvestissement des centres-villes et centres bourgs passe par des stratégies intégrées, abordant et actionnant de façon cohérente les différents leviers en matière de commerce, d'habitat, de mobilité, d'équipements et de services publics.

Le SRADDET engage en particulier :

- ✓ à retrouver la vitalité commerciale et faire revenir l'activité économique dans les centres
- ✓ à innover et expérimenter pour refaire la ville sur la ville
- ✓ et à augmenter le plaisir à vivre et venir en cœur de ville

Le SRADDET engage à agir en priorité sur les centres-et les espaces urbains présentant de forts enjeux de renouvellement, en privilégiant des approches intégrées.

²¹ La dévitalisation des centres anciens, un constat préoccupant, étude réalisée dans le cadre du partenariat Agences d'Urbanisme - Région PACA pilotée par l'Agam avec les 3 autres agences du territoire

²² Le rapport « Yves Dauge » remis au Premier ministre en février 2017 identifiait 600 centres anciens à revitaliser à l'échelle nationale

RÉINVESTIR LES CENTRES ET LES ESPACES URBAINS À FORTS ENJEUX DE RENOUVELLEMENT

DOCUMENT DE TRAVAIL
13/02/2018

○ Replacer tous les centres-villes et les centres-bourgs de la région au cœur des politiques publiques par des stratégies intégrées [LD2 – Axe 1 – Obj. 34, 35]

Retrouver la vitalité commerciale et faire revenir l'activité économique :
- Réguler le commerce en périphérie, « manager » le commerce en centre-ville
- Développer de nouveaux espaces urbains : tiers-lieux innovants, coworking

Innovier et expérimenter pour « refaire la ville sur la ville » :
- Restaurer / reconverter le bâti et le patrimoine ancien
- Rénover les copropriétés dégradées, lutter contre l'habitat indigne

Augmenter le plaisir à vivre et à venir en cœur de ville :
- Inciter au retour des salariés : renouveler l'offre de logements et l'adapter aux familles, faciliter l'accès à la propriété
- Implanter prioritairement les services publics et les équipements numériques
- Requalifier les espaces publics centraux, « apaiser » la mobilité, faciliter la logistique du dernier kilomètre
- Proposer des solutions « smart » (stationnement, éclairage, mobilités, co-voiturage et véhicules autonomes, civic tech...)

○ Réinvestir en priorité les centres-villes les plus fragilisés (Besoin prioritaire d'intervention)

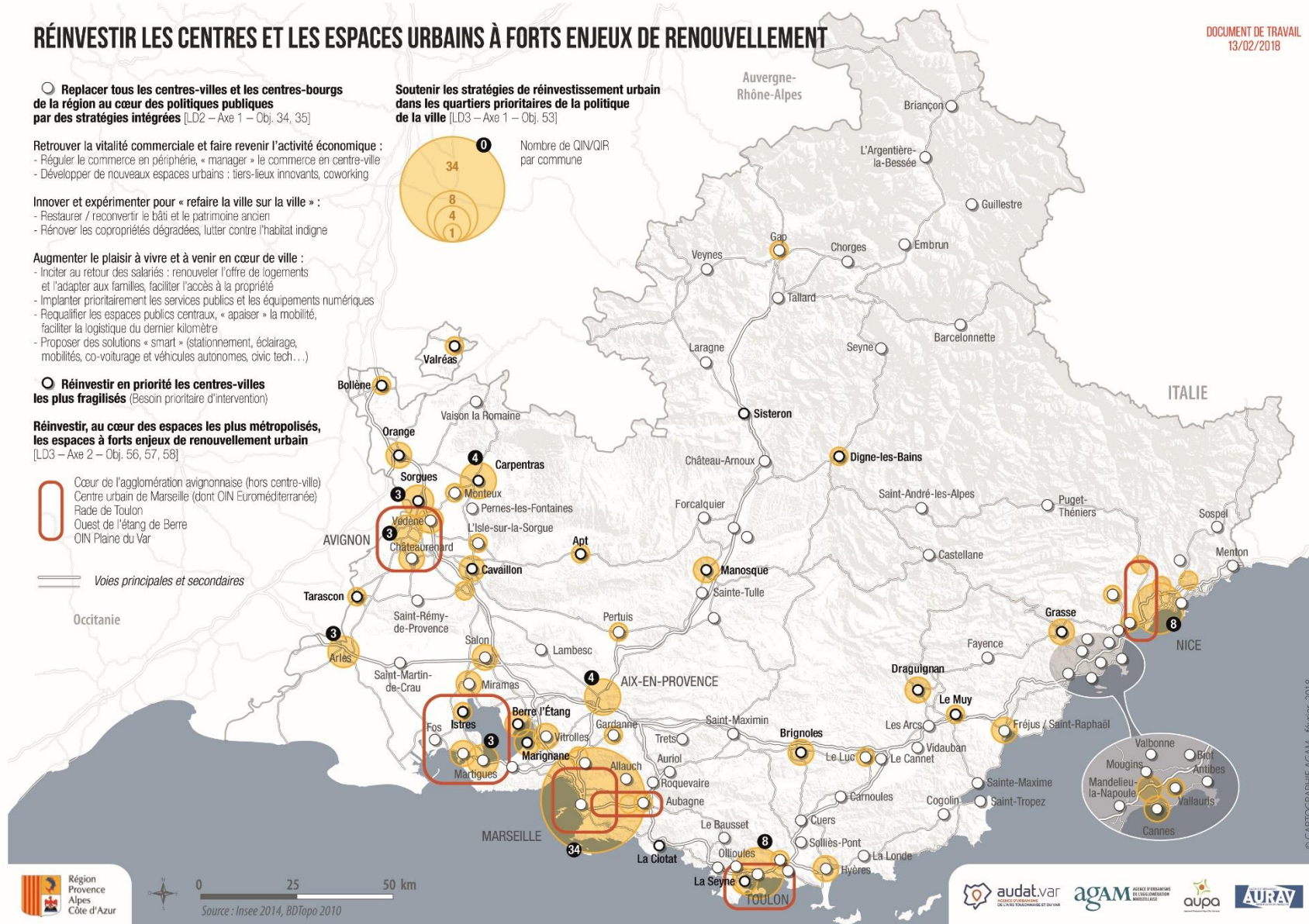
Réinvestir, au cœur des espaces les plus métropolisés, les espaces à forts enjeux de renouvellement urbain [LD3 – Axe 2 – Obj. 56, 57, 58]

○ Cœur de l'agglomération avignonnaise (hors centre-ville)
○ Centre urbain de Marseille (dont OIN Euroméditerranée)
○ Rade de Toulon
○ Ouest de l'étang de Berre
○ OIN Plaine du Var

Voies principales et secondaires

Occitanie

Soutenir les stratégies de réinvestissement urbain dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville [LD3 – Axe 1 – Obj. 53]



© CARTOGRAPHIE AGAM - février 2018



Retrouver la vitalité commerciale

Face à l'offre importante des surfaces commerciales en périphérie, certains centres villes s'inscrivent dans un processus de dévitalisation commerciale, les petits commerces ayant du mal à proposer une offre viable et adaptée. Le développement du e-commerce contribue également à affaiblir certains commerces jusqu'alors « épargnés » comme une partie des commerces d'équipement de la personne, ou de commerces de loisirs et culturels.

Le SRADDET encourage les SCOT à se réguler le commerce en périphérie, notamment en se dotant d'un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial. Celui-ci détermine « les conditions d'implantation des équipements commerciaux, qui du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable²³ ». Ces DAAC doivent favoriser les commerces de proximité et prioriser les implantations commerciales en centre urbain notamment par la régulation des surfaces en périphérie. Il pourra être imposé un moratoire sur l'extension des zones d'activités commerciales dans les centralités les plus exposées à la dévitalisation de leurs centres afin de privilégier la revitalisation de l'offre en cœur de ville.

Par ailleurs, **une connaissance partagée sur les dynamiques InterSCot**, à travers l'observation de la vacance commerciale et du foncier économique, l'observation des comportements d'achat des ménages, doit être engagée sur ces questions afin d'**éviter les logiques concurrentielles entre polarités et la surenchère de surfaces commerciales** dans une structure urbaine polycentrique.

D'autres outils peuvent être mobilisés :

- ✓ L'identification et la délimitation au sein du règlement des PLU des quartiers, ilots et voies dans lesquels est préservée ou développée la diversité commerciale »
- ✓ L'institution d'un droit de préemption commercial

Faire revenir l'activité économique

En parallèle la vitalité commerciale et le retour des activités économiques dans les centres villes et centres bourgs doit être recherchée à travers la restructuration commerciale des principaux cœurs de ville, et l'implantation préférentielle de certaines activités tertiaires, commerciales, ou encore d'artisanat en milieu urbain.

Voir aussi

- Sur la stratégie territoriale d'aménagement économique, l'objectif 5

Le SRADDET engage en particulier les collectivités et les acteurs publics et parapublics à rechercher l'implantation des services en priorité dans les cœurs de villes, afin de conforter leur vocation à offrir une multiplicité de services éducatifs, culturels, sociaux, et de santé, et à faire converger les citoyens, quel que soit leur âge ou leur classe sociale vers des centralités dynamiques.

Le développement dans les centres urbains de nouveaux types de lieux tels que les espaces de coworking, tiers lieux, peut également constituer une opportunité pour dynamiser les centres et faire place à de nouvelles générations de salariés, évoluant vers des modes de travail plus collaboratifs et nomades.

Refaire la ville sur la ville

En parallèle, afin de lutter contre la paupérisation, une offre de logements de qualité supérieure devra être développée afin de retenir et attirer de jeunes actifs et ménages, tout en déployant une action ambitieuse pour refaire la ville sur la ville en particulier :

- ✓ Par le traitement et la restauration du bâti ancien,

Voir aussi

- Sur la cohésion sociale et l'offre de logements les objectifs 53 et 55, 56, 57
- Sur la nature en ville et les espaces publics, l'objectif 35

²³ Art. L. 141-17 du Code de l'urbanisme).



- ✓ Par la rénovation des copropriétés dégradées,
- ✓ Par la lutte contre l'habitat indigne.

Innover, expérimenter, proposer des solutions smart

Des solutions innovantes sont à développer afin de saisir toutes les opportunités liées à la ville intelligente, en matière de stationnement, d'éclairage, de mobilités...

Le SRADDET incite à **adapter les politiques de stationnement pour apaiser les centres villes et leur permettre de retrouver leur attractivité.**

Les documents d'urbanisme doivent **proposer des solutions pour développer une logistique urbaine innovante et lisible** à travers notamment la réservation d'espaces dédiés pour le stockage et la redistribution (plateforme urbaines mutualisées, par exemple).

Le maillage du territoire par des hot spots wifi dans des zones à enjeux, au premier rang desquelles les centres-villes, gares, et sites touristiques majeurs est également indispensable.

Objectif 35 Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

Le SRADDET dessine une trajectoire de reconquête des centres-villes et centres-bourgs, passant par une attractivité des centres confortée par leur accessibilité, et leur caractère multifonctionnel, ainsi que par une qualité de vie réinventée au bénéfice des habitants et des usagers de la ville en général. La qualité des espaces publics et la place de la nature en ville constituent des leviers essentiels à la reconquête d'une qualité de vie en ville.

Repère : 92% de la population régionale vit en zone urbaine

La nature en ville constitue une réponse à la croisée d'enjeux immédiats et de plus long terme: enjeux d'embellissement et de pacification du cadre de vie, enjeux sociaux de mise à disposition d'espaces publics et d'aménités écologiques, enjeux de maintien de la biodiversité ordinaire et d'une trame verte et bleue urbaine, enjeu d'adaptation au changement climatique et de résilience aux risques.

Favoriser la nature en ville, c'est également repenser le développement urbain dans une perspective « gagnant-gagnant », où la préservation des écosystèmes et de la trame verte et bleue urbaine s'accompagne de services rendus et de fonctions de régulation notamment climatique.

Une demande sociale

- Des espaces publics accueillants

Les espaces publics sont au cœur de la demande sociale des citoyens. C'est à travers ces espaces publics que se joue le rôle premier de la « Cité », au sens politique et démocratique. Ils sont « les lieux d'expression de la vie collective, citadine et citoyenne²⁴ », où se croisent des populations diverses, jeunes ou plus âgées, défavorisées ou plus aisées.

La conception et le réaménagements d'espaces publics de qualité s'entend comme un projet visant à accueillir la diversité des populations et des usages, dans un espace de repos, conçu pour favoriser la convivialité, le confort, le bien-être, et la sécurité.

L'espace public est indissociable des habitants et des promeneurs qui lui donneront vie et animation. La conception des projets est donc à mener en étroit dialogue avec la population, afin de favoriser l'adaptation des espaces publics aux attentes, aux usages, et leur future appropriation.

24 Tribune de Carlos Moreno, Villes, espaces publics et démocratie au XXIème siècle, 27 janvier 2016



- Nature en ville

La nature en ville correspond à une demande sociale forte, en particulier dans les cœurs de ville dominés par l'habitat collectif. L'égal accès des habitants à des espaces verts est l'un des enjeux à considérer dans les choix de planification et d'aménagement urbain, afin d'assurer une répartition équilibrée des espaces de nature accessibles au public.

Le SRADDET demande ainsi à ce que des espaces verts soit mis à disposition des habitants en particulier dans les zones urbaines denses. La création d'espaces de respiration est à envisager systématiquement en accompagnement de la densification.

Le SRADDET entend favoriser la nature en ville

- afin de permettre l'accès des habitants aux espaces verts
- afin de maintenir la biodiversité ordinaire et ses fonctionnalités écologiques en milieu urbain
- afin de favoriser les fonctions de régulation notamment climatique

Des fonctions écologiques à développer à travers des trames vertes et bleues urbaines

La nature en ville peut s'appréhender au regard de cette demande sociale, mais ne se limite pas aux squares, espaces verts et parcs urbains. Dans ses fonctions écologiques, elle prend appui sur une diversité d'espaces publics et privés, à travers des parcs, des places, des squares, des jardins collectifs, des cours d'immeubles, se développe le long des axes de circulation ou à travers des opérations de renaturation de friches ou de cours d'eau.

Tous les espaces urbains ne se prêtent cependant pas à la végétalisation, et c'est au cas par cas, selon le contexte écologique, la géographie des lieux et les vœux des habitants, que peuvent se développer les projets.

Le SRADDET incite au maintien et au développement de la nature en ville, et favorise le fonctionnement en réseau écologique de l'ensemble de ces espaces, afin de constituer des trames vertes et bleues fonctionnelles en milieu urbain.

Le maillage vert et bleu urbain consiste à organiser en réseau l'ensemble des espaces de nature en ville et à rétablir des connexions entre les espaces de nature situés en cœur de tissu urbain et les enveloppes vertes périurbaines. **Les documents d'urbanisme devront favoriser la restauration ou la recréation de certains axes de déplacements** altérés ou modifiés par des aménagements antérieurs qui devront être re-naturés en accompagnement de l'évolution de l'urbanisation.

Le SRADDET invite les collectivités à accompagner leurs documents de planification de plans paysagers contribuant à la définition d'une trame verte et bleue prenant appui sur les structures pré-existantes (réseaux hydrauliques, espaces boisés).

Une nécessaire adaptation des espaces urbains au changement climatique

Selon les projections climatiques, la région verra sa température moyenne estivale augmenter de manière significative, avec des canicules (et probablement des épisodes de pollution atmosphérique) plus fréquentes et plus intenses sur l'ensemble du territoire, accroissant le risque de développement des îlots de chaleur urbains en ville.

Ces conditions climatiques estivales pourront générer un inconfort thermique préjudiciable à la qualité de vie et à l'attractivité globale du territoire, ainsi que des risques sanitaires accrus pour les populations vulnérables (notamment les personnes âgées dont le nombre augmentera fortement), dans un contexte actuel d'inadaptation des villes aux chaleurs extrêmes.



L'enjeu pour la région est donc de préserver la qualité de vie des populations et l'attractivité des espaces urbains face aux périodes de forte chaleur en améliorant le confort thermique du bâti - neuf et ancien - et la climatologie globale des espaces urbains, tout en limitant le développement de la climatisation électrique.

Il est donc stratégique dans les documents de planification de travailler à l'adaptation de ces zones à des conditions plus extrêmes pour réduire le risque de développement des îlots de chaleur urbains, de limiter l'inconfort thermique et au final de préserver l'attractivité résidentielle et touristique de la région en travaillant sur la climatologie des espaces urbanisés.

Le développement de la nature en ville est un important facteur d'attractivité des territoires urbains (qualité de vie, valeur du foncier et de l'immobilier) mais également un puissant outil d'adaptation aux changements climatiques, et de résilience au risque.

Le SRADDET invite les collectivités et les acteurs de l'aménagement à concevoir des projets optimisant les services rendus par la nature en ville, en particulier dans la recherche d'adaptation au changement climatique et de résilience au risque. Ainsi les espaces de nature favorisent le confort thermique en atténuant les îlots de Chaleur Urbains, et contribuent à réduire les émissions de CO2 et les pollutions de l'air.

Pour favoriser la nature en ville et la résilience aux risque, le SRADDET incite à l'application de coefficients de biotope (CBS) permettant de définir une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables.

Voir aussi

- sur l'adaptation au changement climatique, l'objectif 10
- sur les modes d'aménagement, objectif 11
- sur la prise en compte des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme, objectifs 47 et 48



Axe 2 : Mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'armature territoriale

Rappel de la stratégie régionale

Les grands espaces territoriaux, les centralités doivent être reliés de manière à irriguer l'ensemble du territoire régional et à fluidifier les déplacements notamment quotidiens, par un réseau de mobilité, renouvelé, cohérent avec l'armature territoriale.

La création de la Ligne Nouvelle Côte d'azur (LN PCA) est l'occasion d'une refonte totale des liaisons de proximité au travers d'un réseau TER fiabilisé et enrichi par un maillage de liaisons à haut niveau de service. Les itinéraires routiers d'intérêt régional sont également définis.

Orientation 1 : Une inter modalité facilitée pour simplifier la vie du voyageur

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose désormais du rôle de chef de file de l'intermodalité. Cette compétence est au cœur des politiques de mobilité, pour promouvoir de nouveaux modes de déplacement plus collectifs et plus durables, pour structurer les pôles d'échange multimodaux, une billettique et une offre tarifaire multimodale.

Objectif 36 - Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale

EN ATTENTE DE COMPLEMENTS PRI PRIT

Favoriser l'accès et l'usage des transports publics implique d'améliorer l'information en temps réel des usagers, de généraliser l'interopérabilité des titres (billettique), de proposer des tarifications multimodales intégrées ;

- Définir et mettre en œuvre une nouvelle gamme tarifaire intégrée des réseaux de transports régionaux (TER et CP, LER, interurbains)
- Créer et développer des « Pass » métropolitains en collaboration avec les AOMD afin de favoriser le report modal => à l'instar du PASS « intégral » mensuel AMP mis en service le 1er février.
- Généraliser l'interopérabilité des titres de transport pour faciliter les usages
- Développer PACA Mobilité pour mutualiser l'information multimodale
- Généraliser et déployer ensemble l'affichage dynamique de l'information aux usagers

Objectif 37 – Faire des Pôles d'Echanges Multimodaux des lieux carrefours d'une intermodalité performante

Le SRADDET a clairement vocation à définir les objectifs assignés aux Pôles d'Echanges Multimodaux et gares routières notamment en termes d'intermodalité. Les priorités sont déjà visées par la stratégie régionale pour les gares et pôles d'échanges multimodaux en Région. Cette stratégie doit permettre de répondre aux multiples enjeux de déplacements, par une politique résolument incitative et dimensionnée selon les caractéristiques urbaines de la gare, son niveau de fréquentation et son potentiel de croissance.

Depuis de nombreuses années, la Région a placé l'amélioration de l'intermodalité au cœur de ses politiques d'investissements et de services aux voyageurs : des actions partenariales ont ainsi permis d'offrir de nouveaux services d'information multimodale aux voyageurs (Pacamobilité.fr), de tarification commune et de billettique (ZOU + Urbain, pass métropolitain). De nombreuses gares ont été aménagées en Pôles d'échanges multimodal. Cette ambition doit se poursuivre. La recherche d'optimisation et de concordance entre les différents réseaux transports collectifs et lieux d'intermodalité doit être accélérée pour accroître significativement le nombre d'usagers de ces réseaux. Ce sont des services et fonctionnalités qui servent l'amélioration des conditions de transports des usagers de tous les réseaux de transports concernés dans une formule gagnant-gagnant.



Dans un contexte où le nombre de liaisons et de fréquences, tous modes de transport confondus, est croissant de même que les motifs de mobilité, les solutions de transports se diversifient et se multiplient (différentes formes de covoiturage, d'autopartage, ainsi que les modes actifs ou de transports individuels propres...). Les usagers sont donc souvent confrontés à la difficulté de changer de mode, que ce soit pour se rabattre sur un transport en commun, partager une voiture, déposer son vélo avant de prendre un mode lourd, ...

L'enjeu premier pour le territoire régional est de favoriser l'accès aux transports collectifs par la recherche de fluidité dans les changements de modes et limiter ainsi l'usage de la voiture individuelle. La stratégie mise en place appréhende la question de l'intermodalité par la question des usages afin de garantir une qualité de service pour les différents pôles de connexion : l'utilisateur est en effet dans le besoin, pour assurer ces changements d'un mode à l'autre, de pouvoir accéder au site, de disposer d'une information complète (idéalement en temps réel) par rapport à son trajet, de disposer d'un espace d'attente confortable, sécurisé et abrité, de pouvoir passer d'un mode à l'autre quelle que soit sa situation (et notamment en situation de handicap), voire dans l'attente de services complémentaires sur les pôles d'importance régionale.

La question de la mise en valeur des pôles d'échanges concerne l'ensemble des sites d'intermodalité (gares ferroviaires/routières locales, pôles d'échanges importants au sein des aires urbaines, en connexion ou non avec des réseaux régionaux).

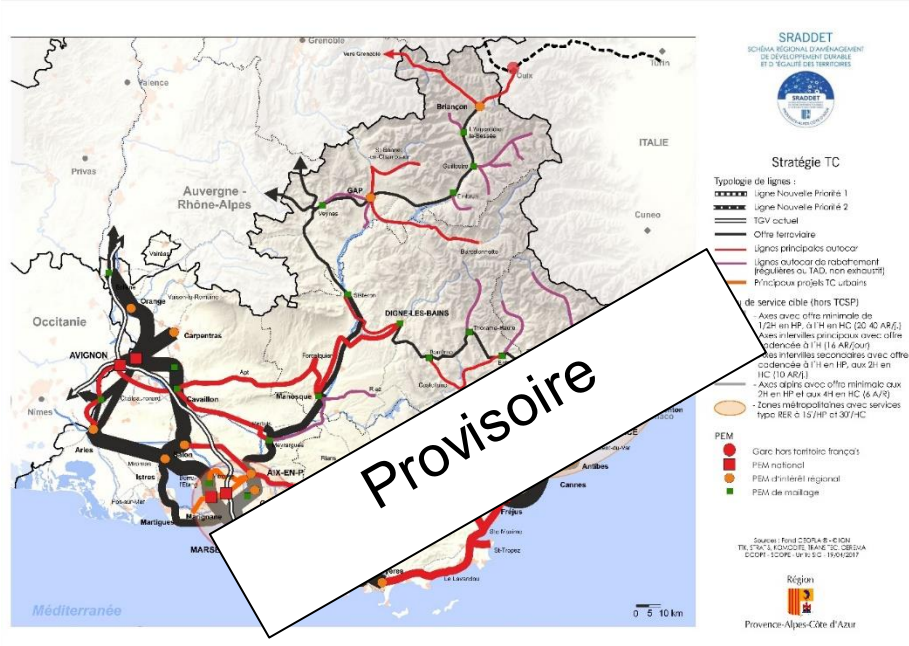
Pour ce faire, la Région Provence Alpes Côte d'Azur a défini une Stratégie Régionale des Pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des gares routières partie intégrante de la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI). Elle est la formalisation d'une politique publique visant à contribuer à une meilleure structuration du réseau de transports collectifs, autour des gares, calibrée selon les caractéristiques urbaines de la gare, son niveau de fréquentation, son potentiel de croissance...

Elle présente une typologie des PEM en lien avec la structuration actuelle du réseau de desserte ferroviaire et routière en tenant également compte des potentialités d'évolution des PEM au regard des projets de territoire et des projets urbains,

Ainsi, la stratégie régionale des gares et PEM repose sur une série de trois grandes familles d'actions visant une hiérarchisation et une priorisation de l'action régionale : actions en faveur des gares de forte affluence en milieu urbain dense, des gares avec enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense, des gares à la fois à faible fréquentation et en secteur peu dense.

La stratégie des PEM et des gares routières en Région intègre l'offre de transport ferroviaire et routière, autour de standards de cadencement au ¼ d'heure, la ½ heure ou l'heure selon la nature des axes (urbain dense, interurbain ou zones peu denses) et les plages horaires, imposant l'organisation de rabattements et des traitements différents mais homogènes de PEM et gares selon ces standards de cadencement. **Pour répondre à ces objectifs, la Région a identifié en priorité, les gares à aménager en PEM.**

CARTE STRATEGIE DES GARES ET PEM



Cette ambition se décline donc par des objectifs visés selon les enjeux de chacun des projets générant un soutien de la Région : le socle des principes du PEM, mais également une série d'actions permettant d'introduire ou valoriser de l'innovation dans les projets.

- Structurer et hiérarchiser les PEM par leurs niveaux de services respectifs:
- Développer les rabattements en transports en commun et en modes actifs dans les zones urbaines denses, circulant préférentiellement sur des sites propres
- Améliorer la connexion des différents modes de transports vers les PEM en secteurs peu denses
- Redynamiser ou requalifier les gares dont la fréquentation est en baisse et/ou à faible potentiel de développement notamment en zones de faible densité urbaine
- Favoriser l'usage des transports en commun et le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle par des projets de pôles d'échanges multimodaux performants
- Développer la réalisation de parcs-relais périurbains au niveau des gares ferroviaires (ou routières) périurbaines en limite de congestion routière dans l'objectif de capter les usagers effectuant des liaisons longue distance au plus près de leur point d'origine.
- Assurer une offre de stationnement relais à proximité des pôles d'échange disposant d'une situation pertinente
- Améliorer l'accès à l'information en temps réel et en continu sur les différents systèmes de transports en commun connectés sur le pôle d'échange
- Améliorer les cheminements des modes actifs en accès aux PEM
- Développer les solutions de correspondances pour les modes alternatifs innovants à la voiture particulière avec les transports collectifs ou entre eux



- Mettre en œuvre des actions à forte valeur ajoutée sur les services de transports : des niveaux optimisés de correspondances dans les standards de performance, des places pour les véhicules électriques avec bornes de recharge, places d'autopartage ou pour les flottes de véhicules innovants de motorisation plus propre (hydrogène, GNL, GPL...)
- Poursuivre la mise en accessibilité des PEM (schéma directeur d'accessibilité des quais et agenda d'accessibilité programmée)

Objectif 38 Tendre à une plus grande convergence des réseaux et des services, en lien avec la stratégie urbaine régionale

EN ATTENTE DES ELEMENTS PRI PRIT



Orientation 2 : Une offre de transports adaptée, simplifiée et performante pour tous et pour tous les territoires

L'optimisation des réseaux de transports collectifs passe à la fois par l'adaptation de l'offre et par la création d'infrastructures facilitant leur fonctionnement.

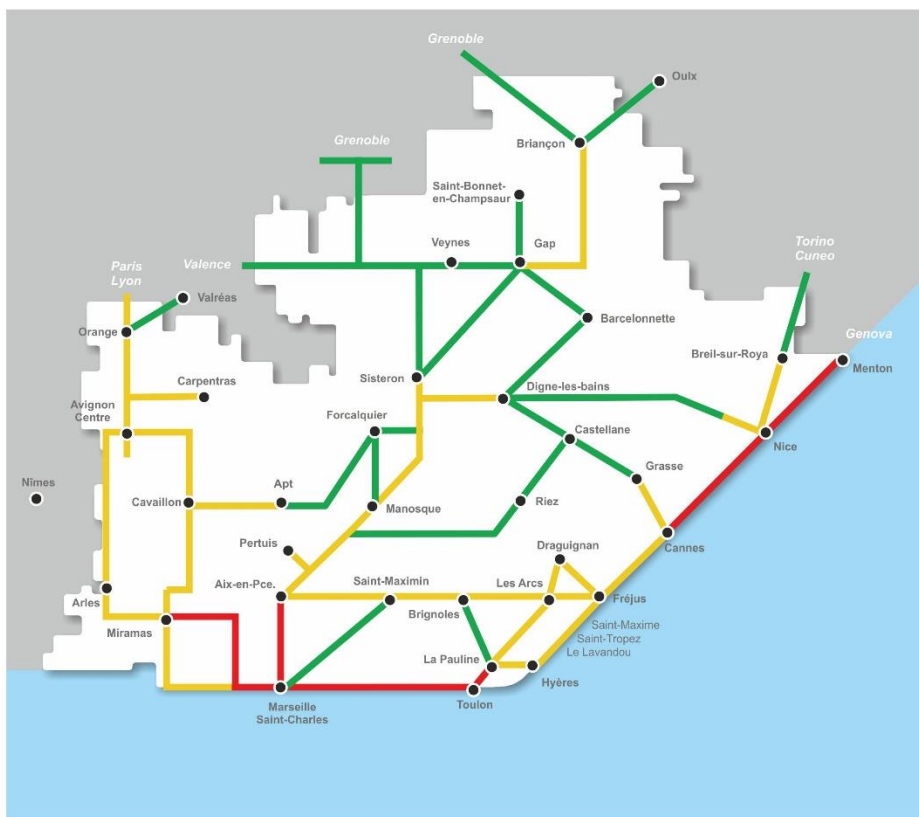
Objectif 39 Déployer des offres de transport en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine

EN ATTENTE DE COMPLEMENTS PRIORIT

Les réseaux régionaux (TER, LER et réseaux interurbains) doivent être considérés sous l'angle de la complémentarité (modes et fréquences) et du maillage (pôles d'échanges multimodaux et gares routières)

L'objectif majeur est donc de définir une typologie d'offres-cibles de transport collectifs adaptée à chaque territoire et d'assurer sa mise en œuvre en lien avec les réseaux urbains et autres modes doux :

- Express : fréquence/15' en heures de pointe pour les gares principales et 1/30' en heures creuses. Soit l'accent sur la massification, le cadencement, le maillage et le rabattement renforcé des TU
- Intervilles : fréquence/30' en heures de pointe et 1/60' en heures creuses. Soit un maillage renforcé des réseaux et une mise en cohérence des horaires des différents réseaux
- Maillage du territoire: de 2 à 5 A/R quotidiens en misant sur la complémentarité des modes



SRADDET
SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES

Niveaux de desserte régionale projetés

Niveaux de desserte-cible projetés : (tous modes confondus: ferroviaire et routier)

- EXPRESS
Fréquence :
15' en heure de pointe (gares principales)
30' en heure creuse
- INTERVILLES
Fréquence :
30' en heure de pointe
1h en heure creuse
- MAILLAGE DU TERRITOIRE
Fréquence :
2 à 5 allers-retours quotidiens

Source :
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Direction des Infrastructures et des Grands Equipements
DOCOM - SCOT - Unité SIC - 16/10/2018

Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur



Objectif 40 Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines, et ferroviaires

EN ATTENTE DES ELEMENTS PRI PRIT

Objectif 41 Accompagner les dynamiques territoriales par des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques (en cohérence avec la stratégie urbaine régionale)

EN ATTENTE DES ELEMENTS PRI PRIT

Orientation 3 : Infrastructures : des réseaux consolidés, des pôles d'échange hiérarchisés

Objectif 42 - Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour renforcer l'offre de trains du quotidien

Dans un contexte régional de saturation des réseaux de transports et d'incessante congestion routière, la réalisation d'une Ligne Nouvelle ferroviaire entre Marseille et Nice constitue une alternative à la route (objectifs de report modal) mais également une occasion de résorber les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice.

Les gares principales de ces trois métropoles littorales, à forte attractivité nationale comme internationale (tourisme, événements de renommée mondiale), enregistrent actuellement des taux de retard annuels de 50 à 60% sur l'ensemble des trajets effectués par les TER Intervilles.

Au-delà de cette problématique de fiabilité des trajets, ces trois gares ont aujourd'hui atteint leur limite de capacité. Ces dysfonctionnements pèsent d'autant plus sur la qualité du réseau de transport public ferroviaire et la qualité de vie quotidienne des 5 millions d'habitants de la région que la section Côte d'Azur Cannes-Nice-Monaco connaît depuis plusieurs années la plus forte fréquentation TER de France (hors Ile-de-France).

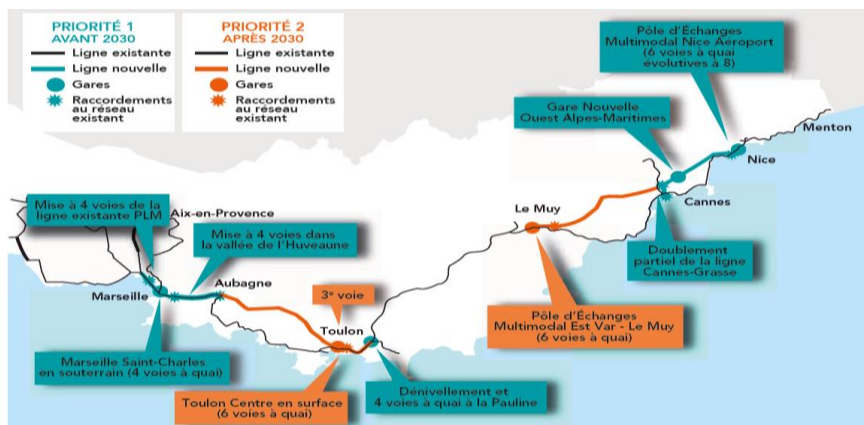
Le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LN PCA), à l'étude depuis maintenant plus de 10 ans, doit permettre à terme la désaturation d'un réseau ferroviaire existant vieux de 150 ans (ligne existante à double voie électrifiée qui cumule l'ensemble des trafics et ne comporte aucun maillage entre Marseille et Vintimille). Outre la désaturation, le désenclavement du département des Alpes-Maritimes et l'amélioration des temps de parcours entre les métropoles régionales sont les objectifs de mobilité poursuivis. Aujourd'hui et hors période de congestion, le temps de trajet Marseille-Nice est plus court par la route que par le train. Les enjeux ultimes visés sont vitaux, il s'agit des perspectives de développement économique et du renforcement de la compétitivité du territoire.

Ainsi, la Ligne Nouvelle apportera une réponse ferroviaire structurante à l'amélioration des mobilités du quotidien (doublement des services TER sur les trois grandes métropoles) et garantira une plus grande fiabilité du réseau ferroviaire sur ses sections les plus fréquentées.

En 2013, la Commission Mobilité 21 a défini deux priorités de réalisation pour le projet LN PCA :

- La Priorité 1 pour traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2,5 Mds €) et azuréen (4,2 Mds €)
- La Priorité 2 qui consiste à réaliser des sections de lignes nouvelles entre Aubagne et Toulon et entre le Muy et la ligne actuelle Cannes-Grasse (5,3 à 7,8 Mds €).

Depuis, l'avancement général des études préalables à enquête d'utilité publique, les résultats de la concertation publique menée en 2016 ainsi que les diverses actions des représentants politiques et partenaires cofinanceurs du projet pour un positionnement fort et unanime en faveur de sa réalisation conduisent à un objectif de mise en œuvre progressive de la LN PCA.





Par conséquent, afin de respecter les objectifs fondamentaux et la cohérence d'un projet d'aménagement régional et global, le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur souhaite que les études pour le traitement des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen soient poursuivies afin qu'une Déclaration d'Utilité Publique soit prise au plus tôt et ce avant la fin du mandat présidentiel. Après avoir engagé collectivement près de 100 M€ d'études, cet objectif est réalisable à court terme et légitime sur le périmètre des Priorités 1 & 2 de la Commission 21.

Dans ce contexte, un calendrier de mise en œuvre progressif doit être pris comme référence avec une hiérarchisation des différentes composantes du projet en intégrant la réalisation à court terme d'aménagements de robustesse concourant aux objectifs du projet global et de travaux préparatoires au projet qui peuvent se réaliser sans DUP.

Le traitement global du nœud ferroviaire marseillais avec la gare souterraine de Saint-Charles reste la priorité car il conditionne l'efficacité des aménagements sur l'ensemble du territoire. Pour autant, les premières briques de l'amélioration des trains du quotidien doivent également être mises en œuvre rapidement dans le Var et les Alpes-Maritimes dans la perspective d'un réseau ferroviaire à haute performance. Dans le cadre de ce projet d'ensemble, les collectivités porteuses du projet sont prêtes à mettre en chantier les premiers éléments du projet de LN PCA dès 2024.

Pour atteindre cet objectif, et en accord avec la position défendue par les grands élus du territoire, la Région défend une programmation des premiers travaux dans les 5 ans à venir tel que :

- La réalisation des travaux préparatoires de la gare Saint-Charles souterraine et la préparation du traitement de la vallée de l'Huveaune, en optimisant le projet actuel de 4ème voie pour conserver des fonctionnalités essentielles tout en recherchant une maîtrise des coûts ;
- La réalisation de premiers travaux de robustesse pour des résultats tangibles d'ici 2024 sur le Var et les Alpes Maritimes, incluant notamment le traitement du nœud toulonnais, la réalisation de la gare TER/TGV de Nice Aéroport, la mise en œuvre de l'ERTMS 2 sur une partie de la ligne Marseille-Vintimille (autofinancé par SNCF Réseau au titre du renouvellement de la signalisation). Une planification à 20 ans des investissements doit également être retenue pour une mise en service à partir de 2030 ;
- La traversée de Marseille avec la gare Saint Charles souterraine et les opérations d'accompagnement sur le nœud marseillais (maintenance, remisage et voies du littoral), ainsi que le traitement de la vallée de l'Huveaune ;
- La poursuite des opérations de robustesse et de gain de capacité du réseau pour le Var et les Alpes-Maritimes et la création d'une nouvelle gare TGV/TER à Cannes ;
- Puis, dans un second temps, réalisation d'une section de Ligne Nouvelle désenclavant les pôles économiques (en particulier Sophia Antipolis), touristiques et résidentiels des Alpes Maritimes entre Le Muy et Nice.

Enfin, les objectifs suivants doivent être poursuivis pour garantir une réalisation rapide du projet :

- **La continuation des études pour permettre d'arriver à une DUP avant fin 2020 sur l'ensemble du projet, ou à défaut avant fin 2019 sur l'ensemble des travaux de première phase, y compris la traversée souterraine de Marseille ;**
- **La nomination d'une mission de financement du projet** pour aboutir à des propositions sur l'optimisation des coûts, l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et sur les modalités de financement, incluant à la fois des solutions innovantes et la recherche de nouvelles ressources financières telles qu'une éco-redevance poids lourds, un versement transport interstitiel adapté, une taxe de séjour ou encore un déplafonnement de la TICPE Grenelle.



OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Améliorer les mobilités régionales en créant un réseau ferroviaire à haute performance pour assurer un service fiable ;
- Favoriser crescendo, à court et moyen termes, le report modal de la voiture vers le ferroviaire ;
- Participer à une amélioration significative de la qualité de vie des habitants et éloigner le risque de décroissance démographique ou de perte d'attractivité du territoire ;
- Fiabiliser les dessertes ferroviaires régionales (gains de robustesse et de capacité du réseau) ;
- Désaturer en priorité les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen ;
- Obtenir à terme le doublement des services TER sur les trois grandes métropoles régionales ;
- Renforcer l'attractivité et le développement économique des métropoles régionales et bénéficier de la synergie de leur rapprochement ;
- Réduire la pollution induite par la circulation automobile, inverser la progression de la congestion et la saturation des réseaux de transport et en particulier des infrastructures routières ;
- Associer les enjeux de la Ligne Nouvelle aux projets d'aménagement et de requalification des espaces urbains autour des gares ferroviaires concernées, avec une visibilité à long terme ;
- Garantir une maîtrise du foncier et une pré-identification des nuisances chantier potentielles ;
- Assurer une réalisation séquencée réglée sur la soutenabilité des coûts du projet.

Objectif 43 Arrêter un réseau d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les grandes centralités régionales

Le SRADDET prévoit la définition d'un Schéma Régional des Itinéraires d'Intérêt Régional (SIIR). Il s'agit d'une pièce obligatoire de ce document. La Loi NOTRe apporte deux précisions majeures quant à la mise en œuvre de ce schéma (articles 10 et 19) :

Le schéma « identifie les voies et axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional. Ces itinéraires sont pris en compte par le département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers » ;
La Région « peut contribuer au financement des voies et axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés [au SRADDET] ».

La Région entend consolider et développer le caractère multimodal de ce schéma en retenant les itinéraires structurants de l'ensemble des réseaux (ferré, routier, fluvial et cyclable), à savoir ceux reliés aux entrées maritimes, aéroportuaires et autoroutières.

Elle prend pour postulats que :

- 1) Le réseau autoroutier, le réseau routier national, le réseau ferroviaire et le schéma régional des véloroutes sont par définition des itinéraires d'intérêt régional, cet intérêt régional devant être considéré sous l'angle de la continuité et de la complémentarité entre ces réseaux,
- 2) Hors les grandes centralités urbaines et péri-urbaines, les axes principaux permettant la desserte des grands pôles d'activités économiques et touristiques revêtent un caractère régional,
- 3) Les polarités d'intérêt régional doivent être desservies (villes-centres urbains de +15.000 habitants et communes de +25.000 habitants selon la définition INSEE, secteurs à enjeux économiques majeurs).



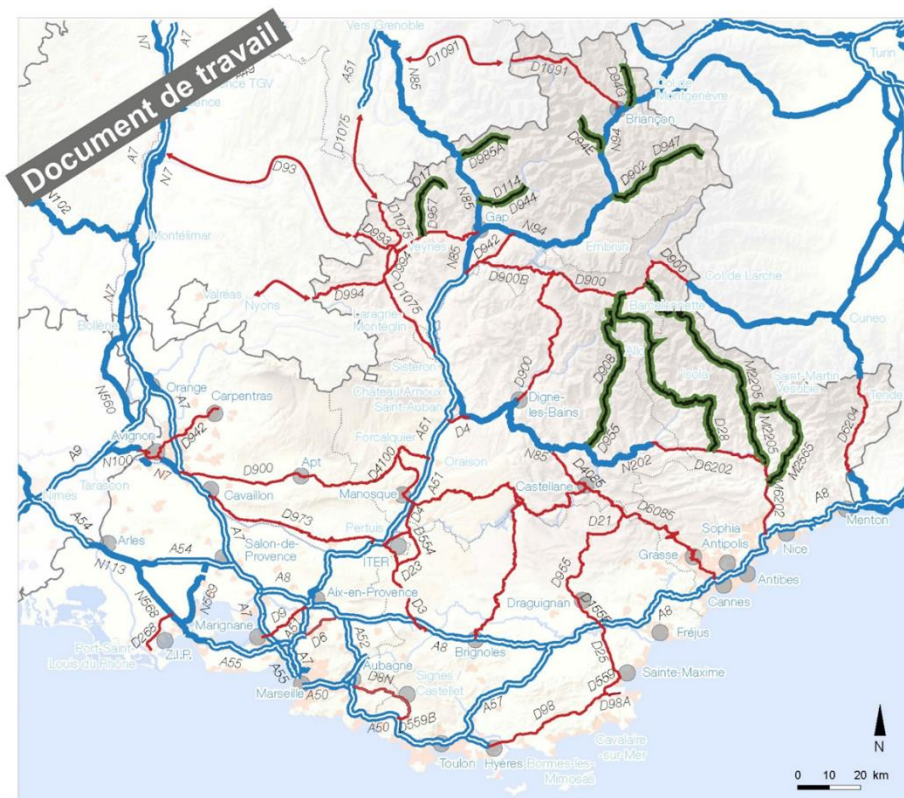
La réflexion engagée à ce jour et partagée avec les gestionnaires de réseaux routiers (Départements, Métropoles et Etat), a conduit à retenir les propriétés suivantes pour les réseaux composant le futur schéma régional :

- 4) Des réseaux connectés aux portes d'entrées de la Région, s'articulant au réseau national, desservant les principales polarités régionales et maillant les territoires,
- 5) Des réseaux dont la vocation est de développer les transports collectifs et l'intermodalité et de favoriser la transition énergétique,
- 6) Un linéaire resserré pour focaliser l'intervention de la Région sur un périmètre cohérent avec ses compétences.

S'appuyant sur ces postulats, la Région a posé les principes de base suivants pour reconnaître ou non l'intérêt régional d'un itinéraire :

- 1) Les autoroutes et routes nationales sont des itinéraires d'intérêt national par définition et l'intérêt régional se définit comme le prolongement des itinéraires nationaux, notamment sur les itinéraires interrégionaux et internationaux ;
- 2) Les itinéraires parallèles aux itinéraires nationaux, en particulier celui des RD qui « doublonnent » le réseau autoroutier, ne revêtent pas un intérêt régional ;
- 3) Le réseau routier assurant la liaison entre les polarités définies ne peut être reconnu d'intérêt régional dès lors que des infrastructures ferroviaires desservent ces mêmes pôles avec un niveau de service élevé au regard des trafics routiers constatés (ce sont alors ces lignes ferroviaires qui portent l'intérêt régional).

Il y a lieu de préciser que le critère « niveau de trafic » ne peut être pris en compte pour reconnaître l'intérêt régional d'un itinéraire compte tenu des disparités importantes inhérentes aux territoires desservis.



SRADDET
SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT
DE DEVELOPPEMENT DURABLE
ET D'EGALITE DES TERRITOIRES

**Schéma des itinéraires routiers
d'intérêt régional**

Option n°2 du 29-11-2017

Grasse : Principale polarité
Signes : Autre polarité
Autoroute
Route nationale
Réseau routier d'intérêt régional
Axe de fond de vallée

Sources : Fond GEPIA © IGN
TTK, STRATIS, CONCOORTE, TRANSITEC, CEREMA
29/11/2017

Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur



L'élaboration du volet routier du SIIR a déjà fait l'objet d'une concertation approfondie avec les collectivités concernées. Les éventuelles interventions de la Région, qui pourraient se traduire par une contractualisation pluriannuelle, devront faire l'objet de critères précis. Ces engagements devront également être conduits en cohérence avec les projets retenus avec l'Etat dans le cadre des CPER.

Objectif 44– Déployer un réseau d'infrastructures en site propre et d'équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale

EN ATTENTE DES ELEMENTS PRI PRIT

La mutation actuelle et à venir des autoroutes en zones urbaines, présente le potentiel de drainer plus d'usagers sans nécessairement faire circuler plus de véhicules.

La réaffectation des voies autoroutières présente un fort intérêt : la mutation en autoroutes plus urbaines avec notamment la réduction de vitesse afférente constitue une opportunité pour étudier la pertinence de voies réservées aux transports publics, au covoiturage, ... Les couloirs créés s'adressent en priorité aux transports routiers interurbains, ainsi qu'aux covoitureurs.

Des réflexions sur le développement des voies TC sur autoroutes sont d'ores et déjà portées par les différents partenaires (état, métropoles, concessionnaires d'autoroutes et DIRMED), et aboutissent progressivement au développement d'aménagements à forte valeur ajoutée en matière de performances. 5km d'aménagements de ce type sont déjà en service sur le corridor Aix-Marseille.

Le SRADDET ambitionne par conséquent de **développer le réseau de voies dédiées aux TC et covoiturage sur les autoroutes urbaines.**

Par ailleurs, la requalification des voies de circulation au sein des aires urbaines devra conduire à **apaiser les espaces publics en dédiant une place qualitative pour les modes doux** (voir LD3 – A2 – O2 « Promouvoir les mobilité douces articulées aux autres réseaux TC »).

OBJECTIFS SPECIFIQUES

Développement des voies dédiées aux TC et au covoiturage sur autoroute urbaine :

- notamment l'A7, l'A50, et l'A51 sur la métropole marseillaise, l'A8 entre Nice et Antibes
- notamment pour la desserte de Sophia Antipolis, l'A57 entre Toulon et Hyères

Axe 3 : Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques

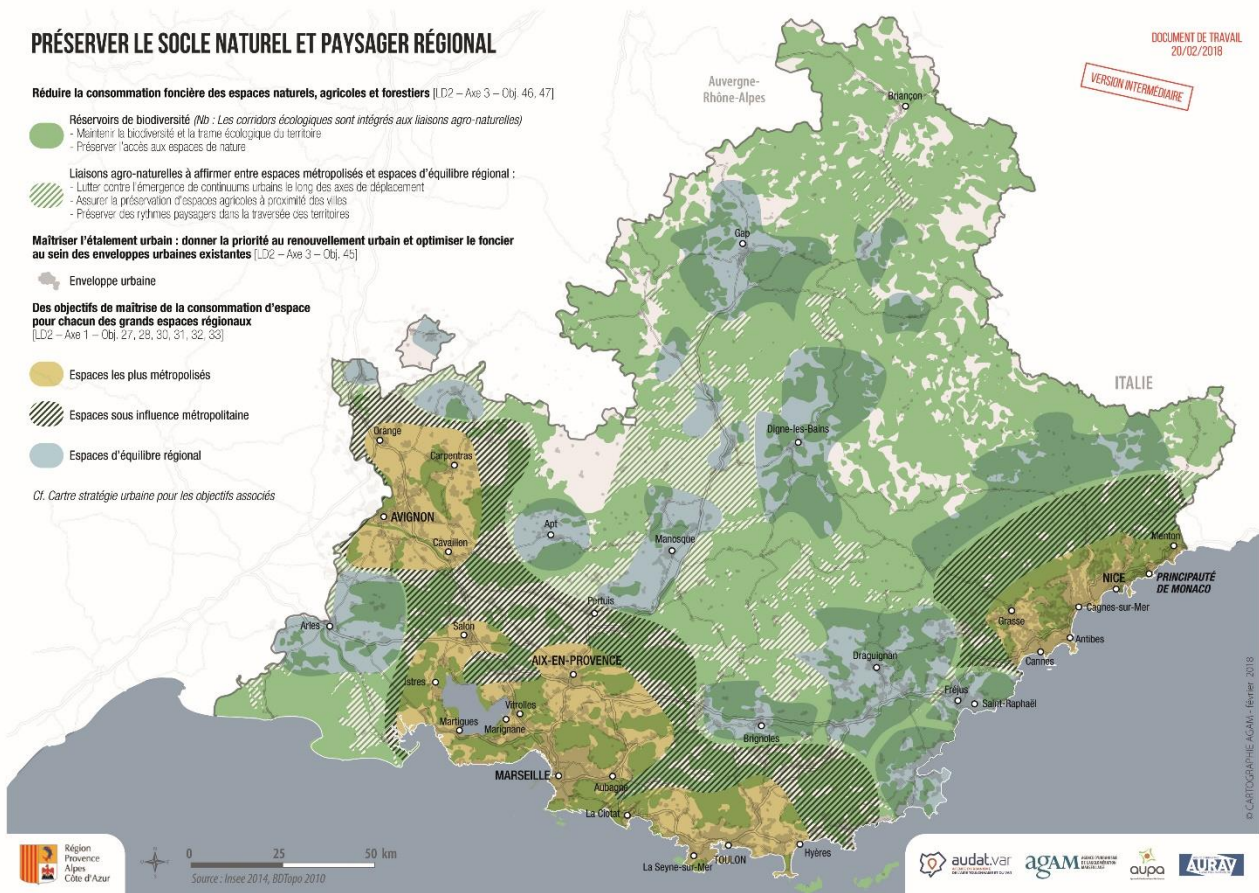
Rappel de la stratégie régionale

La revitalisation des centres urbains contribue à l'urgence de reconquérir la maîtrise du foncier régional en offrant aux habitants la proximité, gage d'une qualité de vie, et en luttant contre une consommation foncière excessive. De façon corollaire, les milieux naturels et les continuités écologiques seront préservés et contribueront autant à la biodiversité globale qu'à une offre de cadre de vie de qualité pour les habitants comme pour les touristes. La meilleure allocation de l'espace doit être recherchée, notamment en veillant à restaurer, réhabiliter, requalifier les espaces déjà urbanisés pour leur permettre d'assurer pleinement les fonctions attendues.

Cette meilleure allocation de l'espace participe à la limitation des coûts d'investissement et de fonctionnement pour les territoires et les habitants (consommation énergétique, réseaux...)

Orientation 1 : Les grands équilibres préservés, et une organisation du territoire plus rationnelle

La volonté régionale au travers du SRADDET consiste à acquérir une meilleure maîtrise de l'étalement urbain en structurant d'une part, le développement du territoire autour de centralités bien définies, en protégeant d'autre part, de façon renforcée, les espaces agricoles et naturels les plus fragilisés et exposés à la pression urbaine.





Objectif 45 - Maitriser l'étalement urbain, promouvoir les formes urbaines moins consommatrices d'espace

Entre mer et montagne, et exposé à de nombreux risques naturels, le territoire de Provence-Alpes Côte se caractérise par de fortes contraintes qui limitent naturellement les dynamiques d'aménagement. Disputé en termes d'usages, le foncier disponible se raréfie, en particulier sur la bande littorale hypermétropolisée. Pourtant, la consommation d'espace est aujourd'hui deux fois plus rapide que l'évolution démographique.

Repère : Entre 2011 et 2015, les surfaces artificialisées augmentent dans la région de 980 m² pour chaque habitant supplémentaire, soit plus du double de l'espace qu'occupe en moyenne chaque habitant (430 m²).

Si le phénomène de consommation d'espace n'est pas propre au territoire de Provence-Alpes Côte d'Azur, et varie selon les réalités locales, il accentue certaines tendances susceptibles de compromettre la qualité de vie, et la capacité du territoire à rester attractif à moyen et long terme (prix de l'immobilier, dévitalisation des centres-villes et centre-bourgs, allongement des distances domicile-travail). La maîtrise de l'étalement urbain constitue donc un enjeu clé.

L'objectif fixé par le SRADDET est de **baiss**er de 50% le rythme de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers sur le territoire régional à l'horizon 2030, et de concentrer les nouveaux développements au sein des enveloppes urbaines définies par les territoires de SCOT.

La consommation d'espace s'entend comme la mutation d'un espace à dominante agricole ou naturelle en un espace accueillant de l'habitat, des activités, des infrastructures, des équipements, publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs, et quel que soit le zonage initial dans le document d'urbanisme en vigueur²⁵.

Pour ce faire, le SRADDET identifie cinq leviers :

- Maitrise de l'étalement urbain par la limitation de la consommation foncière des espaces naturels, agricoles et forestiers
- Maitrise de l'étalement urbain par la densification et l'optimisation foncière au sein d'une enveloppe urbaine
- Définition d'une stratégie foncière déclinée dans un plan d'action foncière à l'échelle des EPCI pour mobiliser le foncier disponible (nu et bâti) pour la production de logements, le développement économique et identifier le foncier agricole à préserver
- Affirmation de modes de développement urbain plus vertueux
- Connaissance et gouvernance, corollaires d'une ambition partagée

Maitrise de l'étalement urbain par la limitation de la consommation foncière des espaces naturels, agricoles et forestiers

Le SRADDET affirme un principe de réduction du rythme de la consommation foncière, qui s'effectue au détriment d'espaces naturels, agricoles ou forestiers. **Les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification contribuent à cet objectif régional de baisse de 50% du rythme de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers à l'horizon 2030.**

Repère : 750 hectares d'espaces naturels et agricoles consommés par an sur la période 2006-2014

Source OCCSOL 2006 -2014
Crige PACA

Cet effort sera porté de préférence sur les espaces agricoles pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national de réduction des 50 % du rythme de consommation de ces espaces à l'horizon 2030, prévues par la loi modernisation de l'agriculture et de la pêche n° 2010-874 du 27 juillet 2010 et la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt n° 2014-1170 du 13 octobre 2014.

²⁵ Définition du Commissariat Général au Développement Durable



Maitrise de l'étalement urbain par la densification et l'optimisation foncière au sein de l'enveloppe urbaine

Les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification, comme les acteurs de l'aménagement, sont appelés à **privilégier la densification et le renouvellement urbain**, à l'ouverture de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Pour contribuer, à cet objectif, les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification identifient l'enveloppe urbaine dans laquelle s'effectuera en priorité le développement urbain.

L'enveloppe urbaine, autrement dit les « espaces bâtis » englobe un ensemble de parcelles bâties reliées entre elles par une certaine continuité. Elle peut incorporer en son sein certaines enclaves, composées de parcelles non bâties (parkings, équipements sportifs, terrains vagues, etc.). Cette enveloppe exclut en principe les zones d'habitat diffus. A cet égard, les parcelles libres, destinées à l'urbanisation, qui se situent en dehors de l'enveloppe, sont considérées comme des espaces d'extension et non de densification/ mutation de l'enveloppe urbaine. En cas de discontinuité du bâti et/ou de l'existence de plusieurs centralités, l'enveloppe urbaine peut, dans une commune donnée, être composée de plusieurs secteurs distincts.

Le tracé de l'enveloppe urbaine est en partie adaptable aux réalités locales, pourvu que les choix soient clairement expliqués, et renvoie aux objectifs poursuivis à travers le travail d'identification des potentialités de renouvellement urbain et au contexte urbain (formes, densités, compacité de la tache urbaine...).

Définition d'une stratégie foncière

Le SRADDET engage les territoires de projet à se doter de stratégies foncières. Pour les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification, une stratégie foncière permet d'anticiper et de repérer des espaces à enjeux sur le territoire, qu'il convient de maîtriser pour permettre la réalisation du projet de territoire.

Il s'agit à travers la stratégie foncière de :

- o permettre aux territoires de décliner les volets fonciers des PLH,
- o promouvoir des usages du sol compatibles avec les enjeux de biodiversité, de transition énergétique et écologique,
- o identifier pour préserver les espaces agricoles à forte valeur ajoutée (terres irriguées ou facilement irrigables, qualité agronomique et pédologique des sols, ...)
- o réguler les concurrences d'usage entre les différentes vocations du foncier,
- o répondre aux besoins en termes d'accueil des entreprises et des populations,
- o inciter les territoires à utiliser les outils à leur disposition pour répondre aux exigences législatives : lois Grenelle et loi d'avenir pour l'agriculture sur la consommation d'espace, loi ALUR avec l'identification des potentiels de densification et de mutation des zones urbanisées dans les SCOT (approche paysagère et patrimoniale) et dans les PLU (potentialités foncières et formes urbaines et architecturales)

Afin de décliner cette stratégie, les collectivités pourront se doter d'un plan d'action foncière, qui pourra contenir les éléments de programmation territorialisés, chiffrés et assortis d'un calendrier. Il propose un panel d'outils de mobilisation et de rationalisation des coûts. Il permet de positionner la politique foncière comme un outil d'évaluation et/ou de production de foncier avec, en fonction des politiques sectorielles, des objectifs de préservation ou de mobilisation. Il permet à la collectivité d'avoir une connaissance prévisionnelle des conditions de faisabilité et du coût du renouvellement urbain et celui de l'aménagement extensif.

Un mode de développement urbain plus vertueux

La question de la consommation foncière s'accompagne d'un enjeu de renouvellement des formes urbaines, qui peuvent contribuer à réduire l'impact du développement sur le foncier, et à répondre aux nouveaux besoins des ménages et des entreprises. **Les chartes de PNR, les SCOT et les PLU peuvent définir différentes typologies de formes urbaines en tenant compte de l'enjeu de maîtrise de l'étalement urbain²⁶.**

²⁶ A titre indicatif, le SRADDET propose aux collectivités et aux PNR d'utiliser les travaux du CEREMA- CERTU de mai 2010 proposant un référentiel de densité (réf : « la densité urbaine – promouvoir une ville durable »)



A titre d'exemple, on peut retenir quatre typologies urbaines :

- Centre agglomération (plus de 120 logts/ha)
- Centre-ville (70 log/ha)
- Périurbain dense (30 log/ha)
- Périurbain peu dense (20 log/ha)

Connaissance et gouvernance, corollaires d'une ambition partagée

Le SRADDET engage les collectivités, en charge de la réalisation d'un SCOT et/ou d'un PLU, à utiliser les cartographies du mode d'occupation du sol à grande échelle (MOS) pour réaliser leur bilan de la consommation des sols.

L'utilisation d'une méthode commune d'analyse de la consommation foncière dans les documents d'urbanisme constitue une condition de réussite pour atteindre collectivement cet objectif. A ce titre, le SRADDET recommande les travaux des agences dans le cadre du partenariat Agences d'urbanisme / Région PACA, en collaboration avec l'Etat, sur l'« Etat des lieux des méthodes d'analyse et indicateurs de suivi de la consommation foncière » (novembre 2015), qui vise à proposer une méthode commune d'analyse de l'évolution de la consommation d'espace à l'échelle d'un SCOT, reproductible à l'échelle communale (PLU).

La maîtrise de l'étalement urbain est un enjeu multi-échelles, qui appelle à la responsabilité de tous les acteurs et niveaux de collectivités. La gouvernance et la question des échelles de réflexion et de planification est à cet égard centrale. **La mise en œuvre des PLU, qui constituent des échelles de réflexion plus opérantes en matière d'urbanisme est encouragée.**

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Tendre vers une diminution de 50% du rythme de la consommation des espaces agricoles naturels et forestiers à l'horizon 2030, soit atteindre une consommation moyenne de 375 ha par an à l'horizon 2030.
- Privilégier en priorité la préservation des espaces agricoles, notamment les espaces irrigués et/ou à forte valeur agronomique qui sont aujourd'hui les plus impactés par le phénomène d'étalement urbain, afin de conserver le potentiel de production agricole régional.

Voir aussi

- Sur la préservation du potentiel de production agricole régionale, l'objectif 44



Objectif 46 Préserver le potentiel de production agricole régional

Les activités agricoles et pastorales occupent 26% de la superficie du territoire régional soit près de 800 000 hectares de Surface agricole Utilisée dont 200.000 hectares de pâturages collectifs utilisés par des exploitations d'élevage dont l'impact environnemental est majeur pour la biodiversité. L'agriculture structure fortement l'espace régional en contribuant à la vitalité des territoires et à la richesse du patrimoine paysager. Elle joue un rôle important dans le développement économique et l'attractivité de la région, notamment en terme de tourisme.

La géographie régionale, alpine, de vallées et littorale, au climat méditerranéen, détermine des types d'agriculture très différents. Une agriculture extensive, d'élevage, principalement ovin, occupe les vastes territoires de montagne et haute montagne. Dans les plaines, le long des fleuves et des cours d'eau en zones irriguées et sur le littoral, les exploitations agricoles sont de type intensives, à plus forte valeur ajoutée. Enfin, dans les zones du moyen pays ou de plateaux, les systèmes d'exploitation sont variés et adaptés aux conditions édaphiques et climatiques, comme aux possibilités ou non d'irrigation des cultures : polyculture, polyculture-élevage, cultures au sec.

La production agricole régionale est à 90% végétale et spécialisée : fruits et légumes frais, plantes à parfum, olives, horticulture, vins, riz.

L'agriculture régionale est très largement dépendante, pour son maintien et son développement de la disponibilité et de la qualité de la ressource en eau sur l'ensemble du territoire régional. L'irrigation apporte une valeur ajoutée indispensable à l'économie agricole et à son développement face notamment aux enjeux de changement climatique.

La diminution importante des terres agricoles au profit de l'urbanisation est une problématique centrale des réflexions sur le devenir de l'agriculture, notamment dans les zones soumises à une forte pression urbaine et/ou touristique comme le littoral, la vallée du Rhône et la vallée de la Durance.

Avec la disparition des surfaces agricoles, c'est à la fois l'outil de production qui est affaibli, des exploitations agricoles qui disparaissent et l'installation de nouveaux agriculteurs qui est de plus en plus compliquées. Mais c'est également l'ensemble des filières de transformation et commercialisation qui sont à terme fragilisées.

Avec la disparition de terres irriguées, c'est l'équilibre des exploitations agricoles qui est perturbé, mais également les structures d'irrigation en charge de la gestion et de l'entretien des réseaux. Sur certains territoires, comme la plaine de la Crau, la mise en difficulté des réseaux d'irrigation gravitaire impacte directement l'enjeu de recharge des aquifères, et donc d'accès à l'eau potable.

Le SRADDET entend renforcer les mesures permettant de préserver le potentiel de production agricole des territoires. Cela passe par :

- l'application du principe « Eviter Réduire Compenser » sur les espaces agricoles et outils de production agricole, en incitant, mais en dernier recours, à compenser les pertes de terres agricoles par le financement de mesures compensatoires collectives par les aménageurs (extensions de réseaux d'irrigation,...).
- la protection des espaces agricoles à fort potentiel productif : surfaces équipées à l'irrigation, périmètres AOP/AOC, périmètres ayant fait l'objet de procédures de remembrement/restructuration foncière, qualité agronomique des sols,...
Le SRADDET incite à la mobilisation des différents outils existants : mise en place par les départements de « périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains », dits PAEN, et classements en Zones Agricoles Protégées (ZAP) : pour ces dernières, le SRADDET incite les collectivités à organiser cette protection à des échelles de cohérence supra-communales.

Repères : Provence-Alpes Côte d'Azur, 1er bassin horticole de France
1ère Région productrice de vin rosé, d'olives, de pommes, de cerises, de poires, de riz ... , 4ème région productrice de vins AOP



- la pérennisation des équipements d'hydraulique agricole et de drainage, en identifiant notamment les canaux, ainsi que leur emprise et les accès pour leur entretien, dans les documents d'urbanisme,
- la mise en place de stratégie sur la question des constructions agricoles, dans l'optique de concilier le développement agricole avec des impératifs de lutte contre le mitage de l'espace agricole,
- la prise en compte des structures d'exploitation existantes dans les prévisions de l'urbanisation

OBJECTIFS SPECIFIQUES
<ul style="list-style-type: none">• Protéger les espaces agricoles avec un fort potentiel agronomique, irrigués ou bénéficiant d'une IGP (Indication Géographique Protégée) ou AOP (Appellation d'Origine Protégée)



Orientation 2 : Les continuités écologiques restaurées

Le projet territorial ambitionne d'inverser le regard sur la biodiversité : plutôt que de la considérer en dernier lieu d'un projet d'aménagement, il s'agit de la prendre en compte comme le cadre de référence des projets. Cela implique à la fois de s'attaquer à la problématique des milieux naturels dégradés par la pression humaine, et de changer la culture du projet.

Objectif 47 Assurer la préservation et la restauration des continuités écologiques identifiées par la Trame Verte et Bleue régionale

L'un des principaux objectifs du SRADDET est de « préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux ». (Cf. Objectif général 15) Pour cela, la préservation des continuités écologiques est un enjeu majeur. C'est le rôle de la Trame Verte et Bleue régionale qui identifie les réservoirs et les corridors de biodiversité, en leur associant des objectifs de préservation et de restauration.

Définition des réservoirs et des corridors écologiques

Les réservoirs de biodiversité sont « des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où, les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante, qui abritent des noyaux de population d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces²⁷ ».

Le SRADDET dans la continuité du SRCE retient, pour les composants de la Trame Verte, des surfaces permettant de prendre en compte au moins 80% des espèces de Provence Alpes Côte d'Azur²⁸ :

- 500 ha pour les milieux forestiers,
- 150 ha pour les milieux semi-ouverts,
- 50 ha pour les milieux ouverts.

Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie (nourrissage, reproduction, repos..)

Identification des sous trames

Cinq sous-trames sont identifiées comme composantes de la Trame Verte et Bleue en Provence Alpes Côte d'Azur.

- Les milieux ouverts : prairies, pelouses et pâturages naturels, plages, dunes, sable, roches nues, végétation clairsemée (steppe, pelouses sommitales), zones incendiées.
- Les milieux semi-ouverts : le maquis (substrat cristallin), la garrigue (substrat calcaire aux étages thermo et méso-méditerranéen), la lande (substrat calcaire aux étages supra méditerranéen et montagnard) et les landes subalpines à plus haute altitude,
- Les milieux forestiers : forêts de feuillus, forêts de conifères et forêts mélangés.
- Les eaux courantes,
- Les zones humides.

²⁷ Définis par l'article R.371-19 du Code de l'Environnement

²⁸ à l'exception de grands prédateurs dont le domaine vital atteint plusieurs centaines de km²
Version 3 - 22 février 2018 - version provisoire



Le SRADDET,
schéma des
schémas

Synthèse de
l'état des
lieux

Stratégie
régionale

Des lignes
directrices
aux objectifs

Gouvernance
et mise en
capacité

Zoom sur les sous-trames

1) La sous-trame forestière, un macro-réservoir de biodiversité, mais avec certaines zones fragilisées par des infrastructures.

Les continuités forestières occupent plus de 1/3 de la superficie totale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, soit environ 39% du territoire. Elles constituent de loin l'ensemble écologique le plus vaste de la région. Cette représentation importante fait écho au recouvrement conséquent de la forêt en Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi qu'à la connectivité des surfaces forestières.

Le « triangle » Digne-les-Bains/Draguignan/moyenne vallée de la Vesubie, à cheval sur les trois départements des Alpes de Haute-Provence, du Var et des Alpes-Maritimes, forme l'entité la plus importante, de plus de 300 000 ha. Cette zone immense et compacte constitue un macro-réservoir de biodiversité potentiel pour les espèces à affinité forestière.

D'autres vastes entités se découpent à l'échelle régionale : l'ensemble des Préalpes de Digne-les-Bains, Gap et des Baronnies ainsi que l'entité formée par le Haut-Var et les massifs de la Sainte-Baume et de la Sainte-Victoire. Ces deux grandes continuités forestières sont plus fragmentées, notamment par les infrastructures, mais des secteurs de perméabilité existent (cette perméabilité est toute relative dans certaines zones très fragiles comme l'axe durancien entre la clue de Sisteron et Tallard par exemple).

Plus à l'ouest, en rive droite de la basse vallée de la Durance, le Luberon est davantage enclavé, alors que les monts du Vaucluse et le Piémont sud du Ventoux s'inscrivent en continuités des Baronnies drômoises. Au sud-ouest de la région, la partie bucco-rhodanienne entre les Alpilles et les Calanques est quant à elle dominée par des ensembles forestiers de surfaces très restreintes, isolés par les infrastructures et l'étalement urbain. Concernant la partie alpine enfin, les continuités forestières, peu altérées, suivent l'axe des vallées, avec une limite altitudinale naturelle à l'approche des alpages.

2) La sous-trame des milieux semi-ouverts, aux surfaces restreintes, forme une couronne morcelée des Alpilles aux abords du fleuve Var, face à une reconquête forestière liée au retrait progressif de l'agriculture.

Les continuités écologiques de milieux semi-ouverts concernent au total 8,4% du territoire (dont 1% de corridors). Le terme « continuité » semble cependant inapproprié pour cet ensemble de milieux semi-ouverts, globalement très fragmenté à l'échelle régionale. Les espaces en question, structurés par les garrigues, les maquis et les landes, sont de surfaces très restreintes, peu connectés et dans une majorité de cas localisés dans l'arrière littoral, formant une couronne morcelée allant des Alpilles aux Baous, aux abords du fleuve Var.

Dans ce contexte, le massif des Maures est l'entité la plus vaste, alors qu'ailleurs les réservoirs de biodiversité potentiels sont des petits patches isolés (Montagnette, Etoile-Garlaban, etc.).

Dans l'arrière-pays, deux ensembles de superficie conséquente se détachent mais là encore totalement isolés : le plateau de Canjuers ainsi que le massif de la Méléa, au-dessus de Puget-Théniers.

Globalement, au-delà de la problématique de fragmentation, la faible représentation des milieux semi-ouverts (dont le corollaire est une connectivité limitée) fait écho au retrait progressif de l'agriculture dans les secteurs ruraux, qui favorise la reconquête forestière.

3) La sous-trame des milieux ouverts est formée de petites surfaces isolées (hormis les alpages et la Crau) en régression.

Les milieux ouverts exacerbent la tendance observée pour les milieux semi-ouverts. Hormis dans les alpages et la Crau, où les conditions de milieu limitent naturellement la dynamique forestière, ils sont globalement en régression à l'échelle régionale et se cantonnent à présent à de petites surfaces isolées, non mises en évidence (à cette échelle d'analyse).

Si la Crau sèche constitue un isolat, dans les Alpes en revanche, ces continuités, situées entre les forêts et les crêtes rocaillieuses, sont relativement connectées, les crêtes pouvant offrir des espaces de perméabilité.

Les continuités écologiques de milieux ouverts représentent 10,2% du territoire régional (dont 1,2% de corridors).

4) Les continuités écologiques aquatiques se répartissent en 2 groupes : celles traversant les secteurs urbanisés (avec de nombreux seuils) et ceux peu concernés par l'urbanisation.

A l'échelle régionale, il ressort que la partie eau courante de la trame bleue présente un maillage assez serré et équilibré tant dans la couverture géographique (représentant 52,2% des cours d'eau régionaux) que dans sa composition. Les éléments les plus structurants sont les suivants :

- Le Rhône et sa vallée ;
- Le bassin versant de la Durance (dont bassin versant du Verdon) ;

- Le bassin versant du Var ;
- Le bassin versant de l'Argens et plus particulièrement l'ensemble des fleuves côtiers du département du Var dans le secteur du Massif des Maures (Argens, Gapeau, Giscle et Môle) ;
- Le haut bassin versant du Drac qui revêt une importance transrégionale en raison de sa contribution importante pour le bassin versant de l'Isère.

A noter également l'existence d'éléments plus singuliers comme le bassin des Sorgues en raison de sa nature (origine et régulation anthropique majoritairement) et de son fonctionnement (importante résurgence karstique) qui lui confèrent un ensemble de particularités intéressantes comme la présence de l'Ombre commun par exemple.

Pour ce qui est des plans d'eau et des zones humides d'importance, leur répartition est hétérogène et déséquilibrée à l'échelle régionale. Le secteur le plus remarquable pour ces éléments est bien entendu le quart sud-ouest de la région avec la Camargue et ses étangs, le secteur de la Crau ainsi que l'étang de Berre. On notera également l'existence d'un vaste ensemble de milieux rivulaires pour la Durance entre la confluence de la Bléone et la confluence du Verdon soit un tronçon d'environ 40 kilomètres.

Comme pour les eaux courantes, le réseau des Sorgues ressort comme riche en zones humides et milieux rivulaires, tout comme la partie amont du Rhône, le secteur des Maures (basse vallée de l'Argens, Giscle, Môle et salins d'Hyères). La haute-vallée du Drac ainsi que la haute-vallée de la Durance sont deux secteurs assez riches en milieux rivulaires et zones humides. Enfin, il faut noter qu'à l'échelle de la région, il existe une multitude de milieux rivulaires et de zones humides de petite taille difficilement décelables sur la carte à l'échelle régionale et répartis de façon assez homogène sur le territoire avec cependant une liaison « forte » avec les milieux d'eau courante.

Du point de vue de l'état de la fonctionnalité écologique des cours d'eau de la trame bleue, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est « coupée » en deux. Il y a d'un côté les cours d'eau traversant des secteurs urbanisés ou en voie d'urbanisation et d'un autre côté les cours d'eau peu concernés par l'urbanisation.

Les cours d'eau les plus concernés par l'urbanisation sont estimés comme ayant une fonctionnalité écologique dégradée à très dégradée en raison notamment soit d'un nombre important d'obstacles à l'écoulement (seuils, buses, barrages...) soit à cause d'une dégradation de la qualité de l'eau (état écologique et/ou chimique dégradé). Parmi ces cours d'eau avec une fonctionnalité dégradée on retrouve la Durance, le Verdon, le Buëch, le Rhône, le réseau des Sorgues, l'Ouvèze et le Drac ainsi que la majorité des fleuves côtiers (Huveaune, Gapeau, Argens, Siagne, Bragues, Loup, Cagne, Var, Paillons, Roya, Arc et Touloubre par exemple).

Les cours d'eau pour lesquels la fonctionnalité écologique a été estimée comme non dégradée à peu dégradée se trouvent soit dans des zones préservées (ex. le massif des Maures avec la Giscle et la Môle), soit dans des secteurs peu urbanisés car difficiles d'accès comme le secteur Alpin (cf carte ci-après).

5) *Le littoral, une composante spécifique avec des zones humides littorales à haute valeur écologique mais progressivement isolées par l'étalement urbain.*

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, la problématique des continuités écologiques littorales se décline en deux cas de figure selon la naturalité et la physionomie des secteurs concernés :

- les espaces d'interface terre/mer marquée, au niveau des zones humides,
- les milieux littoraux rocheux et sablonneux.

Les zones humides littorales sont, dans la région, les seuls habitats naturels formant une continuité entre la terre et la mer, à la faveur d'interfaces complexes entre les milieux laguno-marins et fluvio-lacustres. Il s'agit d'ensembles à haute valeur écologique au premier rang desquels figurent la Camargue, le golfe de Fos et d'autres secteurs moins étendus comme l'embouchure de l'Argens, la presqu'île de Giens ou encore certaines parties de l'étang de Berre.

Les continuités écologiques nord-sud se cantonnent à ces formations humides.

L'importance fonctionnelle de ces espaces naturels terrestres littoraux réside davantage dans les échanges est/ouest, ces derniers étant souvent altérés entre les massifs qui ont été progressivement isolés par l'étalement urbain.



A noter qu'un certain nombre de périmètres à statut est à la fois concerné par des milieux terrestres et maritimes (Parc nationaux des Calanques et de Port Cros, sites Natura 2000, etc.). Ces espaces sont susceptibles de jouer un rôle important dans l'interface terre/mer.

Le littoral rocheux et, secondairement, sablonneux comporte une zone d'interface des domaines terrestre et marin habituellement considérée comme correspondant à la partie supérieure de l'étage supralittoral. Le supralittoral est un étage écologique comportant une biodiversité particulièrement riche. La bande littorale maritime est ainsi davantage concernée par la question des réservoirs de biodiversité que de continuité écologique. Néanmoins, nous savons que cette zone maritime est directement et plus spécifiquement le supralittoral soumise à des pressions susceptibles d'impacter les biocénoses (piétinements, ruissellements des eaux de lessivage terrestre, aménagements...). La notion de gestion intégrée de la zone côtière prenant en compte le bassin versant et la zone marine adjacente doit par conséquent retenir toute notre attention.

Deux types de continuités écologiques à distinguer

- Les éléments de la TVB subissant une pression importante et devant faire l'objet d'une recherche de remise en état optimale.
- Les éléments de la TVB pour lesquels l'état de conservation et les fonctionnalités écologiques sont jugés corrects.

Continuités devant faire l'objet d'une recherche de préservation optimale en Provence-Alpes-Côte d'Azur

84% des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques préalablement identifiés, dans l'atlas de référence au 1/100 000° du SRCE et dans la carte indicative au 1/150 000° du SRADDET, sont identifiés comme présentant un état correct de conservation des fonctionnalités écologiques. Il s'agit dès lors de rechercher la préservation optimale afin de ne pas dégrader l'état actuel.

Repère : 84% des réservoirs de biodiversité doivent faire l'objet d'une recherche de conservation optimale

Continuités devant faire l'objet d'une recherche de remise en état optimale en Provence-Alpes-Côte d'Azur

16% des réservoirs de biodiversité et environ 40% des cours d'eau, identifiés comme corridors écologiques dans le cadre de l'atlas de référence au 1/100 000 du SRCE et de la carte indicative au 1/150 000° du SRADDET, **sont identifiés comme faisant l'objet d'une pression importante, et doivent faire l'objet d'une recherche de remise en état optimale.**

Repère : 16% des réservoirs de biodiversité et 40% des cours d'eau doivent faire l'objet d'une recherche de remise en état optimale

Certains milieux sont altérés par les activités humaines, et n'assurent plus ou mal les services indispensables à la survie des espèces (nourrissage, reproduction...). Les infrastructures linéaires (routières, ferroviaires aériennes, transports d'eau-canaux ...) font partie des aménagements qui fragmentent tout particulièrement les milieux, dès lors que leur perméabilité n'est pas assurée. C'est le cas de l'A8 et de l'A57. Les remblais, clôtures, participent aussi de cette fragmentation.

En ce qui concerne la fonctionnalité écologique de la Trame Bleue, de très nombreux cours d'eau sont considérés comme ayant une fonctionnalité écologique dégradée à très dégradée à cause de l'urbanisation proche : importants obstacles à l'écoulement et/ou dégradation de la qualité de l'eau. Sont concernés la Durance, le Verdon, le Buëch, le Rhône, le réseau des Sorgues, l'Ouvèze et le Drac ainsi que la majorité des fleuves côtiers dont le Var particulièrement touché.

Face à ce constat que les effets du changement climatique accentuent, le SRADDET affirme, dans la continuité du Schéma Régional de Cohérence Ecologique, la Trame Verte et Bleue comme un élément structurant du territoire régional, qui doit déterminer et guider en amont tous les projets d'aménagements.



Identification locale des continuités de la Trame Verte et Bleue Régionale

Les acteurs du territoire doivent, notamment dans le cadre de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme (SCOT, PLUI, PLU...) :

- identifier les éléments des continuités écologiques de la Trame Verte et Bleue régionale, sur leur territoire.
- transcrire des objectifs de préservation et de remise en état des continuités écologiques (TVB) du territoire concerné (Scot, Plu..), qui tiennent compte des spécificités et de l'état, des sous trames ou milieux identifiés sur cet espace, par une appropriation locale des enjeux des continuités.
- définir et mettre en œuvre une action ou une combinaison d'actions, dont la finalité est la préservation ou la remise en état optimale. Il s'agit de favoriser la mise en place d'actions qui participent au maximum à la remise en état des milieux dégradés notamment en réalisant des opérations de rattrapage lorsque la fragmentation des milieux est importante.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Préserver 1 660 000 ha de la trame verte (84%)
- Transcrire dans les documents d'urbanisme les objectifs de préservation et de remise en état des continuités écologiques,
- Mettre en place des actions qui participent au maximum à la remise en état afin d'atteindre l'objectif de remise en état optimal de 302 390 ha de la trame verte (16 %)
- Participer à la remise en état optimale de 42,3 % des cours d'eau (30 058 ha)



Le SRADDET,
schéma des
schémas

Synthèse de
l'état des
lieux

Stratégie
régionale

Des lignes
directrices
aux objectifs

Gouvernance
et mise en
capacité

Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Objectifs

Recherche de préservation optimale

- Trame verte
- Trame bleue
- Zone humide
- Cours d'eau

Recherche de remise en état optimale

- Trame verte
- Trame bleue
- Zone humide
- Cours d'eau

Limites administratives

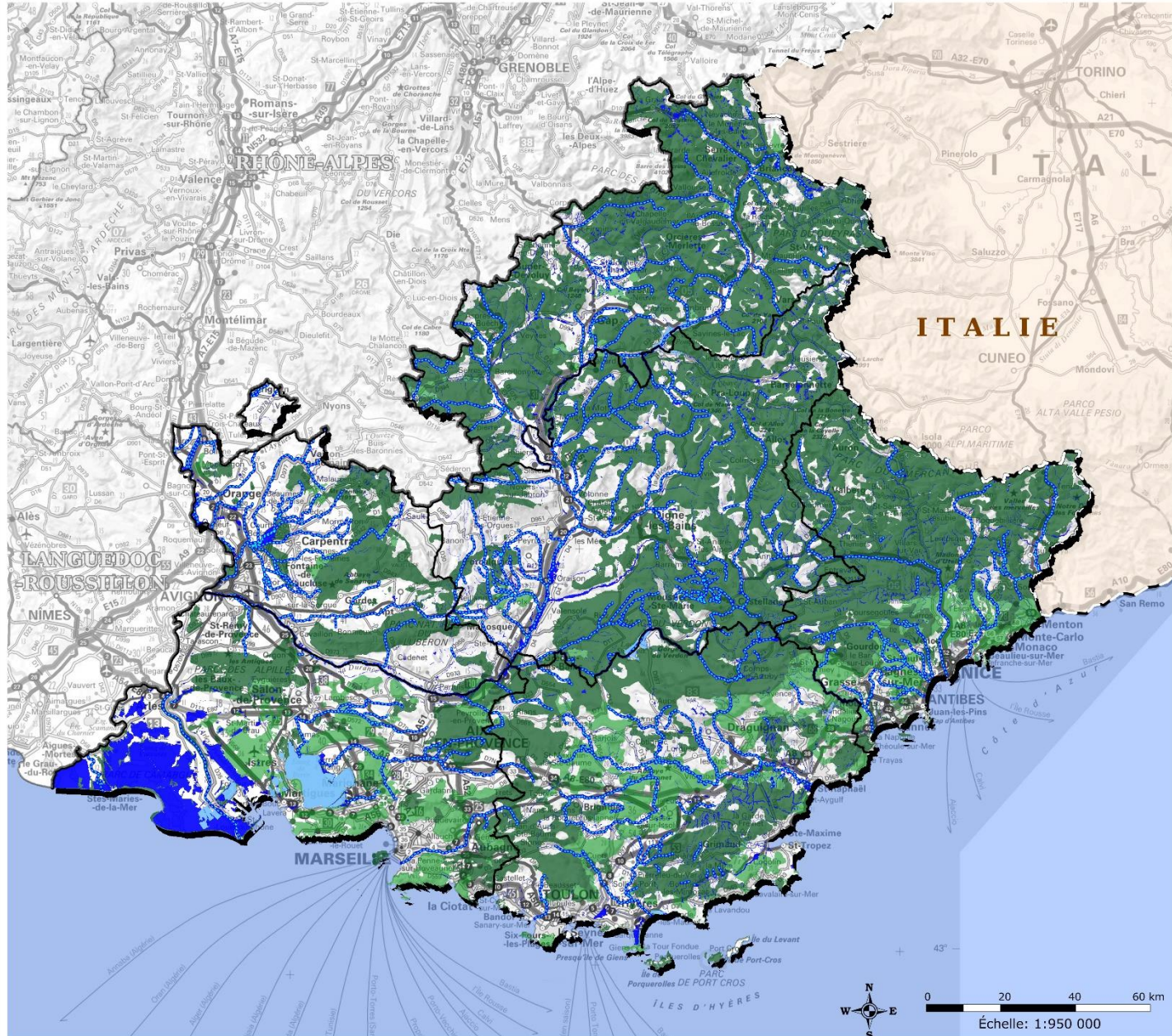
- Frontière
- Limite régionale
- Limite départementale

PART DE LA SURFACE TVB CONCERNÉE PAR LES DEUX OBJECTIFS

Objectif	Pourcentage
Recherche de remise en état optimale	16%
Recherche de préservation optimale	84%

Format d'impression : A3
Réalisation : Juillet 2014
 Sources : OCSOL 2006 © CRIGE PACA, ©IGN - BD CARTO®, ©IGN - BD CARTAGE®, ©IGN - GEOPLA®, ARPE
 Fond : ©IGN - SCAN1000®

Schéma Régional de Cohérence Écologique Provence-Alpes-Côte d'Azur





Objectif 48 - Décliner la Trame Verte et Bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

De la prise en compte des Orientations Nationales²⁹ de la TVB à la définition de la TVB locale

Les Orientations Nationales Trame Verte et Bleue désignent un certain nombre de périmètres à statut qui doivent être considérés comme réservoirs de biodiversité :

Pour la définition de la Trame Verte :

- Les zones « cœurs » des Parcs Nationaux,
- Les réserves naturelles nationales et régionales,
- Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope,
- Les réserves biologiques forestières

Pour la définition de la Trame Bleue :

- Les cours d'eau classés à divers titres dans le cadre du Schéma Directeur pour l'Aménagement et la Gestion des Eaux (SDAGE),
- Les zones humides d'importance internationale découlant de la convention de Ramsar,
- Les sites du conservatoire du littoral,
- Les parcs nationaux, y compris la partie marine,
- Les parcs naturels marins,
- Les réserves de pêche.

Ces espaces protégés ne couvrent que partiellement les continuités écologiques régionales.

La Trame Verte et Bleue (TVB) régionale est issu d'un diagnostic écologique qui intègre les activités économiques et les usages des milieux et des espaces. Ainsi, la Trame Verte régionale couvre 63% de la superficie du territoire régional avec 59% identifiés comme réservoirs de biodiversité et 4% ayant une fonction de corridors écologiques. Les réservoirs de biodiversité de la composante verte de la TVB couvrent 68% de la forêt et 22% des espaces agricoles ; les corridors écologiques couvrent quant à eux 6% de la forêt et 2% des espaces agricoles. La quasi-totalité des zones humides et 52,6% des cours d'eau constituent la Trame Bleue régionale.

Le SRADDET entend préserver et valoriser la Trame Verte et Bleue comme élément de structuration du territoire régional. La TVB doit être le cadre préalable à la réflexion pour l'élaboration et la mise en œuvre des politiques d'urbanisme et donc à la définition des projets d'aménagement et/ou d'équipements (infrastructures etc...)

Cependant, la TVB régionale reste volontairement « macroscopique », car définie à l'échelle régionale. Cela suppose de préciser la TVB au niveau local. Les collectivités locales ou établissements publics de coopération intercommunale en charge de l'élaboration des documents locaux de planification urbaine (SCOT, PLU, PLUi) conduiront ce travail de définition de la TVB sur leur territoire d'intervention.

Afin que ces documents de planification et les projets d'aménagement qui en découlent prennent bien en compte les continuités écologiques, le SRADDET demande :

²⁹ « Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques » adoptées par le décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014.



- D'agir en priorité sur la consommation de l'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien des corridors écologiques,
- De développer des solutions écologiques de demain en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture.

Tous les nouveaux projets d'urbanisme ou d'infrastructure doivent prendre en compte la vulnérabilité des milieux naturels et agricoles. Les territoires doivent considérer tous leurs projets en cherchant à diminuer les fragmentations écologiques. Ils doivent chercher à relier les espaces jugés importants pour la préservation de la biodiversité, d'abord en les identifiant puis en les préservant en tant que corridors écologiques. Ces corridors doivent être basés sur une bonne connaissance des espèces sauvages, de leurs déplacements, en anticipant particulièrement les effets du changement climatique qui peut engendrer des modifications de comportement.

La protection des espaces et des espèces se fera ainsi, à l'échelle de chaque territoire, par la définition d'un maillage écologique – la Trame Verte et Bleue – qui précisera les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques et par la mise en œuvre d'actions nécessaires à leur restauration et/ou leur préservation.

Le respect des continuités entre territoires : les continuités régionales

Le SRADDET demande aux documents de planification de mettre en cohérence la définition locale de la TVB avec celles des territoires régionaux voisins et frontaliers.

- *Cohérence avec la Région Rhône Alpes Auvergne.*

L'interface entre les régions Rhône-Alpes Auvergne et Provence-Alpes-Côte d'Azur prend place dans des contextes de naturalité extrêmement variés, depuis la vallée du Rhône jusqu'aux sommets alpins.

La plaine du Tricastin est le secteur le plus anthropisé. La matrice paysagère est constituée par une plaine agricole de grande production, entrecoupée par de nombreuses infrastructures de transport, notamment l'ouest où l'on observe un jumelage d'infrastructures (autoroutes, voies ferrées dont la LGV, routes nationales et départementales, lignes HT, canaux). Ce contexte artificialisé est peu compatible avec la présence de continuités écologiques, cependant on peut noter les éléments de naturalités suivants :

- les espaces naturels terrestres dont la répartition est très localisée et isolée (petits boisements de Pin d'Alep par exemple) ;
- les cours d'eau et petits canaux (secteur de Lapalud-Pierrelatte) qui constituent des continuités naturelles de Rhône-Alpes vers notre région. Il s'agit du Lez et de l'Eygues dont les
- milieux rivulaires (ripisylves, etc.) jouent un rôle fonctionnel important entre les deux régions.

Ces continuités sont le support d'échanges comme l'atteste la colonisation récente du bassin du Lez par la loutre, à partir de l'aval.

Le secteur préalpin, du massif du Ventoux à Lus-la-Croix-Haute : il s'agit d'un secteur présentant de vastes continuités forestières, hormis au niveau du plateau d'Albion. Ces continuités relient entre eux de grandes entités écologiques (massifs du Ventoux / montagne de Lure / Baronnies / Bochaine et Diois vers le nord) et forment globalement un vaste ensemble peu altéré, entre le Buech, à l'est, et les plaines du Tricastin et de Montélimar, à l'ouest. Les massifs sont entaillés par des cours d'eau qui assurent naturellement un lien entre les deux régions :

- le Toulourenc, dans le bassin versant de l'Ouveze,
- principalement, le bassin versants et la Meouge, dans le bassin de la Durance.

Le secteur alpin, du massif de l'Obiou au massif du Thabor, à proximité de la frontière italienne entrecoupé par les vallées du Drac et de la Romanche qui s'écoulent vers l'Isère, il s'agit d'un secteur haute naturalité, en grande partie constitué par des réservoirs de biodiversité de milieux ouverts : les pelouses alpines et les milieux connexes.



Dans un secteur de haute montagne majoritairement localisé dans la zone cœur du Parc National des Ecrins, les échanges entre les deux régions sont peu contraints, hormis par l'altitude.

➤ *Cohérence avec la Région Occitanie*

L'interface entre les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur revêt un caractère particulier car elle est composée dans sa très grande majorité par le cours du fleuve Rhône. Or, en raison de sa taille, du courant et de la hauteur d'eau, le Rhône agit plus comme une barrière naturelle que comme une simple frontière administrative perméable à la circulation de la faune et de la flore. Néanmoins, il ne s'agit pas non plus d'une frontière étanche. Le Rhône par le biais de ses berges et de la végétation et de certaines infrastructures transversales (ponts routiers ferroviaires, barrages ...) offre une perméabilité minimale entre les deux régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur pour la flore comme la faune. C'est donc par une gestion des berges adaptée (ripisylve de part et d'autre et éléments favorables à la faune au niveau des ouvrages de franchissement de part et d'autre) que la cohérence transrégionale peut s'affirmer, ainsi que par la gestion du fleuve en tant que tel qui représente l'un des réservoirs / corridors d'ampleur nationale.

Cette gestion intégrée du cours d'eau et de ses berges en rive droite comme en rive gauche est déjà en cours dans le cadre des Sites Natura 2000 "le Rhône Aval", "Petit Rhône" et "Les bancs sableux de l'Espiguette, au large de la Camargue gardoise (site marin)" pour lesquels le Parc naturel régional de Camargue est actuellement opérateur. Par ailleurs, le plan Rhône est un outil de cohérence, qui doit permettre tout à la fois d'exploiter au mieux les potentialités de ce territoire, de gérer les contraintes auxquelles il est soumis et de préserver ses richesses environnementales et le cadre de vie de ses habitants.

Il s'agit de pouvoir concilier la prévention des inondations avec le développement des activités, tout en respectant le cadre de vie des riverains et un développement économique pérenne. Le plan Rhône est porté par les 5 régions riveraines du Rhône ainsi que par l'Etat et la Compagnie Nationale du Rhône (CNR). Enfin, il existe une zone d'interface « terrestre » conséquente entre Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le secteur de la petite Camargue fluvio-lacustre (entre Arles et le Grau-du-Roi). Ce secteur est majoritairement constitué d'étangs et de salins au sein desquels les échanges sont peu contraints entre les deux régions. Cette zone est également gérée par le PNR de Camargue.

➤ *Cohérence avec l'Italie.*

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est frontalière avec deux régions italiennes : dans sa plus grande partie, le Piémont au nord et, minoritairement, la Ligurie au sud. Des continuités écologiques ont été identifiées par la région du Piémont (travail technique de versants - versants per le Piante da Legno et l'Ambiente), dans une logique identique à celle qui prévaut en France (et en Provence-Alpes-Côte d'Azur) : la définition de réservoirs de biodiversité (nodi), correspondant ou non à des zones protégées, et de connexions (connessioni). A ces continuités s'ajoutent des bandes de connexion suprarégionales (fasce di connessione sovra-regionale), des zones tampons (aree tampone) autour des nœuds ainsi que les périmètres à statut. La partie frontalière n'est pas concernée par les zones de restauration environnementale (*aree di riqualificazione ambientale*) autour des villes (Turin, Cuneo). Pour marquer l'importance de la connectivité intra-alpine (*connettività intra-alpina*), la frontière française avec le Piémont est entièrement incluse dans une zone de connexion suprarégionale, alpine de naturalité élevée.

Globalement, la partie italienne jouxtant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est concernée par des réservoirs hormis, du nord au sud, les secteurs restreints :

- du Col de Montgenèvre (situé en zone tampon),
- du Bric Bouchet,
- du col Agnel (secteur largement étendu vers le sud),
- du col de Tende (situé en zone tampon).

Vu du côté piémontais, le rôle joué par la zone frontalière est donc essentiellement un rôle de réservoir (approximativement 90%) avec, comme support écologique des espaces ouverts d'altitude (pelouses, landes, milieux rocheux) et, dans une moindre mesure, des milieux forestiers, aux altitudes les plus basses.



L'interface Provence-Alpes-Côte d'Azur – Ligurie est en revanche dominée par des espaces forestiers, les milieux ouverts d'altitude étant minoritaires, vers le nord. L'élément structurant est la vallée de la Royal dont la partie amont est française et la partie aval italienne. Cette vallée constitue un continuum important pour :

- les espèces aquatiques et riveraines,
- les espèces méditerranéennes qui remontent vers le nord et les taxons montagnards-subalpins qui descendent vers l'Italie.

Globalement, qu'il s'agisse du Piémont ou de la Ligurie, la zone frontalière est un secteur à haute naturalité, exceptes quelques domaines skiables, certaines infrastructures (au niveau des cols) et le littoral. Dans les versants français, la dominance de réservoirs de biodiversité fait écho à cette naturalité ; principalement alpins (il s'agit d'alpages, rattaches aux milieux ouverts), ils forment une bande quasi-continue entre le col de Tende et l'Aiguille de bassin versant en haute-Ubaye, au nord. Ils sont davantage morcelés jusqu'au Mont Viso avant d'être à nouveau bien représentés jusqu'au col de Montgenèvre, puis plus dispersés vers l'extrémité nord de la région.

Entre le col de Tende et Menton, les réservoirs de biodiversité recouvrent plus de 75% de la zone frontalière. Du fait de l'altitude, plus modeste, ces réservoirs sont rattachés aux milieux forestiers. Concernant la partie maritime, la gestion intégrée de la zone côtière de la façade maritime française sera abordée dans le cadre de la Directive Cadre « Stratégie pour le Milieu Marin » (DCSMM).

Sur le plan des démarches mises en place pour conserver les continuités écologiques, il existe donc une cohérence globale entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les régions italiennes, cohérence exacerbée par la présence d'espaces protégés ou de sites Natura 2000 transfrontaliers.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Elaboration d'une cartographie de déclinaison de la TVB régionale à l'échelle des documents locaux de planification territoriale (SCOT, PLUi, PLU) et proposition d'une méthodologie pour une meilleure prise en compte des enjeux des continuités écologiques,
- Mobilisation des possibilités offertes par le règlement de zonages des Plans Locaux d'Urbanisme pour adapter les règles d'usage des sols aux enjeux combinés de maintien ou de remise en état des continuités et de maintien des activités de productions agricoles et forestières
- Etendre le réseau des espaces naturels protégés, avec notamment l'augmentation du nombre des réserves naturelles régionales : 6 existantes et 3 en projets.



4.3. Ligne directrice 3 : Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants

Axe 1 : Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires

Rappel de la stratégie régionale

Cet axe vise à tirer le meilleur parti des potentialités de développement pour les territoires, sur les plans numérique, touristique, économique, en veillant à accompagner les territoires fragilisés, urbains ou ruraux, en visant leur intégration dans la dynamique générale, à la hauteur de leurs ressources spécifiques, voire en les dotant de ressources facilitant leur mise en capacité.

Orientation 1 : Vers des stratégies intégrées des territoires

Cette orientation consiste à accompagner les territoires fragilisés, urbains ou ruraux, en visant leur intégration dans la dynamique générale, en optimisant leurs ressources spécifiques et en favorisant des logiques de coopération entre d'une part, le littoral, l'avant pays et les montagnes, et d'autre part, entre ville et campagne.

Objectif 49 - Faire rayonner les projets métropolitains et promouvoir leurs retombées pour l'ensemble des territoires de la région

La forte concentration littorale et métropolitaine des richesses, des grands équipements (université, recherche, sport, culture, santé, tourisme, etc.), et des infrastructures de développement économique participe de cette partition vécue du territoire entre la frange littorale, l'arrière-pays et les hautes terres. Les réformes territoriales successives ont d'abord créé et puis doté en compétences les métropoles pour leur donner les moyens de soutenir la croissance économique, tout en confirmant leur rôle moteur vis-à-vis des territoires environnants.

Avec trois métropoles Aix Marseille métropole (AMP), Nice Côte d'Azur (NCA), Toulon Provence Métropole et plusieurs projets de coopération métropolitaine dans l'espace rhodanien et azuréen, la Région Provence Alpes Côte d'Azur est particulièrement concernée par les enjeux de structuration économique et résidentielle de leur territoire. Quand l'une a tendance à englober totalement l'aire urbaine pour ce qui est de AMP une autre tend se dissocier complètement de cette aire pour ce qui est de NCA.

Prenant en compte les spécificités de ces trois métropoles dont les centres sont historiquement tournés vers la mer, dépendantes des espaces et de l'arrière-pays qui les ouvrent et les font rayonner sur l'intérieur des terres, elles entendent construire un modèle singulier de développement et de coopération entre les territoires de la région et au bénéfice de l'ensemble de ses habitants.

La Région veut **renforcer les logiques de coopération autour des grands projets métropolitains en cours de construction**. Le déploiement de réseaux d'acteurs et de métiers à haute valeur ajoutée, le développement de convention de travail, la déconcentration des équipements, la diffusion spatiale des événements mais également des innovations, les débouchés économiques et chaînes de sous traitance, sont autant de leviers à explorer et à développer de façon plus systématique pour étendre et amplifier les dynamiques positives induites par les projets métropolitains sur l'ensemble des territoires de la région.

Il s'agit par exemple de conforter les dynamiques de diffusion et de déconcentration déjà à l'œuvre dans le domaine culturel tout en s'en inspirant pour les appliquer à d'autres domaines comme la formation, l'innovation sociétale et technologiques, l'économie, le tourisme, l'événementiel.

La mobilisation de ces leviers doit se faire en prenant en compte dans un rapport de réciprocité les enjeux de solidarité amont aval dans l'usage des ressources et des aménités qu'offrent les territoires environnants aux habitants de la métropole. A cet égard, les arbitrages métropolitains entre les différentes fonctions



résidentielles économique, commerciale qui les traversent... au regard de leur impact potentiel sur les territoires environnants sont particulièrement sensibles.

Il s'agit également de développer et conforter les relations inter métropolitaines autour d'enjeux d'attractivité de coopération en matière économique et touristique, de recherche et d'enseignement supérieur, de culture et de mise en réseaux.

Objectif 50 - Renforcer un modèle de développement rural régional exemplaire à l'échelle nationale

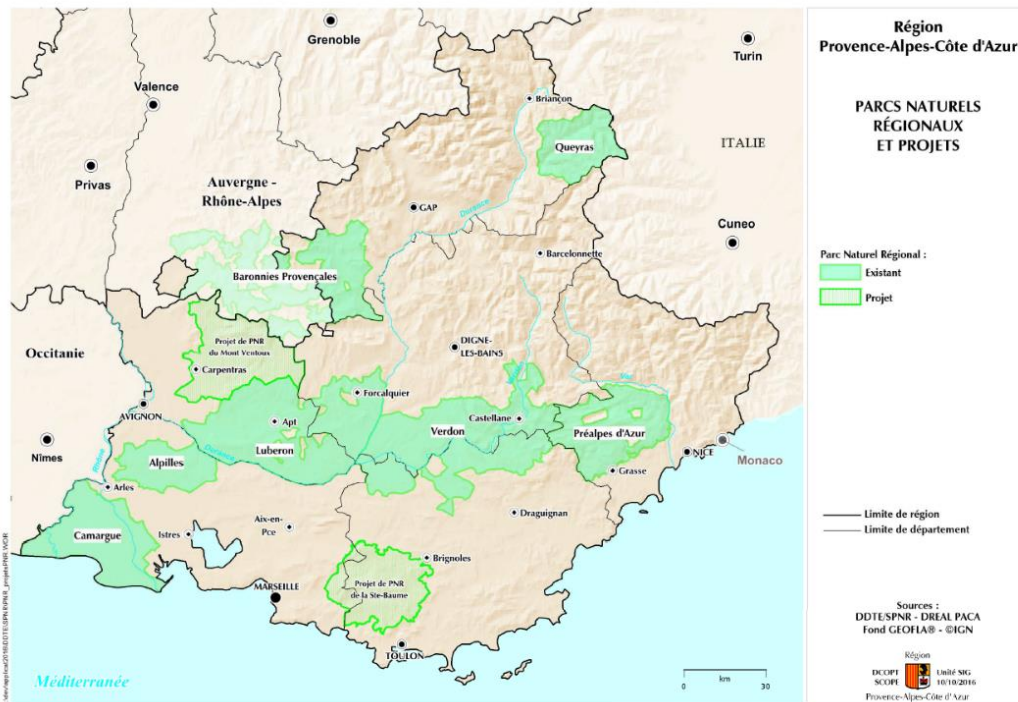
La réalité du monde rural aujourd'hui est totalement différente de celle du siècle dernier, et toujours en profonde évolution. De façon schématique, le monde rural ancien était étroitement lié au monde agricole. Après une époque de déprise, il s'est diversifié et renouvelé à travers l'évolution du monde agricole lui-même, et l'évolution plus générale de la sociologie des campagnes. Celles-ci sont en effet de plus en plus investies par d'anciens « urbains », en quête d'une plus forte relation avec la nature, ou y développant de nouveaux usages (pratiques sportives, activités de pleine nature). D'autres habitants, s'y installent de façon plus subie, du fait de la cherté de la vie en ville.

Par ailleurs, les aspirations liées au développement des nouvelles technologies, ainsi que l'aspiration à se déplacer (malgré les temps de parcours, voire l'absence d'alternative à la voiture individuelle), s'expriment comme ailleurs dans le monde rural : celui-ci n'est pas un monde « reculé » mais doit également bénéficier de la modernité.

Le développement de nouvelles formes de travail, la dématérialisation possible et potentielle de nombreuses activités et l'investissement par l'Economie Sociale et Solidaire de champs économiques nouveaux adaptables au milieu rural, permettent d'imaginer un mode de développement économique et social différent, voire alternatif, adapté aux particularités des territoires ruraux de la région. L'émergence de ce modèle de développement rural endogène, articulant protection et développement constitue l'un des atouts à conforter du territoire régional, à travers les Parcs Nationaux et les Parcs Naturels Régionaux qui expérimentent et promeuvent cet équilibre au service de la qualité de vie.

Les parcs naturels régionaux (PNR) et les Parcs nationaux (PN), une colonne vertébrale rurale pour l'équilibre régional

Les PNR et les aires d'adhésion des PN constituent une trame, une colonne vertébrale, à l'échelle régionale, pour un développement équilibré basé sur l'attractivité par la qualité de vie et d'environnement dans une recherche permanente d'équilibre et de protection/préservation. L'aménagement de leur espace doit d'abord être basés sur leurs atouts/ressources pour leurs habitants permanents/bi-résidents/pratiquants réguliers, excursionnistes ou touristes voire de passage et non comme une ceinture verte/récréative sur laquelle viendrait buter le développement urbain/périurbain.



L'accessibilité aux services publics, préalable indispensable

L'exemplarité du modèle rural ne sera complète que si **l'accessibilité aux services, notamment publics, est assurée pour les habitants** de ces espaces, qu'ils soient permanents ou régulièrement présents. Elle en constitue un aspect essentiel à la vie et au maintien de populations sur ces territoires. **Les réponses en termes d'accès aux services publics doivent être définies dans les Schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public.** Les préconisations portées dans ces documents à l'échelle départementale doivent particulièrement être suivies dans le cadre de projets d'équipements, d'infrastructures d'accès ou encore, d'innovation dans les services publics. Ils doivent répondre aux stratégies et chartes de territoires ruraux (PNR, GAL...).

Le fort lien en PACA entre les territoires ruraux, notamment montagneux, et la bande urbanisée peut être une opportunité de développer des réponses nouvelles aux besoins (exemple des services assurés par des résidents non permanents dans des maisons de services)

Valorisation des atouts naturels et patrimoniaux

La **labellisation des filières locales** doit être recherchée, non seulement dans un souci de qualité et de durabilité mais aussi dans une logique porteuse pour la marque du territoire régional, et pour l'ancrage d'un développement endogène.

La **préservation du patrimoine vernaculaire, qu'il soit architectural ou paysager**, en lien avec les objectifs du plan patrimoine portée par la Région, est un élément constitutif de la valorisation du modèle rural régional. Celui-ci répond au double but de conforter l'attractivité régionale, tant pour le tourisme que pour les autres activités économiques, et de viser à une appropriation par les habitants pour développer leur territoire.

Dans cette logique, le **SRADDET encourage la mise en œuvre de plans de paysage et plans de patrimoine** dans le cadre de l'élaboration/révision des SCOT ruraux.

Conjugués au développement d'une offre orientée sur les loisirs de nature, et le soutien à l'agro tourisme, la labellisation des produits locaux et la préservation patrimoniale sont les trois composantes d'une offre touristique différenciante et complémentaire, à côté des hot spots touristiques régionaux et de l'industrie touristique classique de la région.



Le développement coordonné de ces initiatives contribue directement à renouveler non seulement la ruralité dans l'espace régional mais aussi à enrichir et diversifier la destination « Provence-Alpes Côte d'Azur ».

Télétravail, et relocalisation d'activités : vers une ruralité réinventée

L'émergence de nouvelles formes de travail (co-working, télé-travail, innovations sociales...), la dématérialisation possible et potentielle de nombreuses activités et l'investissement par l'ESS de champs économiques nouveaux adaptables au milieu rural, permettent d'imaginer un mode de développement économique et social différent, voire alternatif, spécifique au monde rural et adapté aux particularités des territoires ruraux de la région.

Le développement d'espaces d'innovation et de partage (co-working, tiers lieux, plateformes de télétravail, fab-lab...) peut constituer un levier de redynamisation des territoires : toutefois, il apparaît nécessaire d'analyser en amont l'opportunité de ce type de projet, et de privilégier pour ceux-ci des implantations au sein des centralités (notamment locales et de proximité), en intégrant la problématique de l'accessibilité.

Des modes de gouvernance à développer

Dans l'affirmation d'un nouveau modèle de développement en milieu rural qui concerne également les espaces péri-urbains, le SRADDET incite fortement les porteurs de projet à s'inspirer et à amplifier les initiatives déjà expérimentées et développées par les Parc Naturels Régionaux (PNR). Pour ces derniers, les dynamiques d'Interparcs constituent un axe fort de coopération à développer.

Ces différentes démarches s'inscrivent dans plusieurs registres qui, en se conjuguant, sont à même de révéler une ruralité différente, alternative, harmonieuse et résolument ancrée dans la modernité.

Le SRADDET encourage également les développements d'une gouvernance renouvelée et en œuvre sur les PNR, adossés à des méthodes de concertation, de chartes multi-partenaires et des programmes d'actions.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Soutenir la mise en œuvre des chartes des Parcs naturels régionaux : Préalpes d'Azur, Verdon, Lubéron, Alpilles, Camargue, Queyras, Baronnies Provençales, Sainte-Baume, et projet de PNR du Ventoux et contribuer à leur révision pour un développement rural respectueux de l'environnement

Objectif 51 – Promouvoir la mise en tourisme des territoires

Le tourisme est un secteur stratégique de l'économie régionale, et constitue même le moteur central de l'activité économique de nombre de ses territoires. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur occupe le second rang des régions touristiques françaises après l'Île-de-France en enregistrant 215 millions de nuitées et en accueillant plus de 30 millions de visiteurs annuellement. Le développement touristique régional doit toutefois relever les défis de l'attractivité et de la compétitivité de ses destinations, de l'accessibilité et de l'adaptation de l'ensemble de ses territoires.

La **mise en tourisme des territoires** correspond à la volonté promue par le SRADDET de donner à chaque **territoire**, en fonction de son identité, ses singularités, ses atouts, son potentiel – naturel, architectural, historique, humain, scientifique, culturel, événementiel- **sa place dans la grande mosaïque de l'offre touristique régionale**. Cette volonté fait écho à la stratégie de développement touristique traduite par le Plan de croissance de l'économie touristique qui vise à favoriser un tourisme renouvelé, attractif, innovant, durable pour faire de « Provence-Alpes Côte d'Azur » une destination de référence internationale et nationale.

Pour accompagner la mise en tourisme des territoires, 3 familles de leviers sont identifiés.



Promouvoir la mise en tourisme à travers des stratégies filières et destinations

La mise en tourisme des territoires vise à soutenir et faciliter l'étalement de la fréquentation dans le temps et l'espace par le **développement d'une offre touristique (produits, services) innovante et adaptée qui puisse satisfaire les nouvelles attentes de la clientèle mais aussi susciter la demande sur les quatre saisons**. De par leur pouvoir de différenciation, d'attractivité et de développement économique pour les destinations, des **filières touristiques d'intérêt régional sont jugées prioritaires** :

- le tourisme d'affaire et de congrès, la croisière maritime qui génèrent la fréquentation des territoires littoraux en-dehors de la haute saison touristique ;
- l'écotourisme et le tourisme de nature (se fondant notamment sur les 12 Parcs naturels régionaux et nationaux), le vélotourisme (s'appuyant sur la réalisation du Schéma régional des véloroutes et un maillage du territoire régional autour de boucles locales favorisant l'itinérance), et l'œnotourisme (exploitant les nombreux domaines et coopératives viticoles ouverts à la visite), trois filières qui irriguent les territoires ruraux et alpins en toute saison et fédèrent des entreprises dont l'établissement ou le service sont reconnus par une qualification (marques Esprit Parc national et Valeurs Parc naturel région, Ecolabel Européen, Accueil Vélo...) ;
- la croisière fluviale qui s'articule avec la croisière maritime et les filières prioritaires propices au développement touristique en ruralité ;
- le vol à voile, l'aviation légère, la parachutisme... pour lesquels la région occupe une position leader (leader mondial pour le vol libre) et favorisant l'utilisation des aérodromes régionaux ; le tourisme ferroviaire et industriel reposant sur des lignes ferroviaires au caractère patrimonial affirmé.

En particulier, le développement de la croisière fluviale est conditionné par l'aménagement d'appontements adaptés à la taille des paquebots fluviaux. L'accès à la wifi à quai pour les deux types de croisière s'avère indispensable tout comme la diminution des zones blanches numériques dans les territoires en haut et moyen pays, l'installation de réseaux bas débit en comparant les données fournies par les opérateurs concernés avec la réalité du terrain.

L'accès à internet au-delà de répondre aux besoins des clientèles est aussi un enjeu de visibilité des professionnels du tourisme et de gestion de leurs relations clients.

La mise en tourisme des territoires impose également la **modernisation des hébergements marchands générateurs d'emplois** (hôtels, campings, villages de vacances, centres de vacances, gîtes collectifs) ou **exceptionnellement la création d'hébergements dans des zones carencées**, afin d'ancrer la fréquentation localement et capter des retombées économiques (bénéfices directs et indirects pour les entreprises, recettes fiscales pour les collectivités). **Elle requiert l'excellence par la montée en gamme et l'exemplarité par une démarche qualité ou une certification** reconnues nationalement ou internationalement (écolabels, etc.).

Le Plan de croissance de l'économie touristique prévoit aussi de **tendre vers des destinations touristiques exemplaires** par l'engagement collectif des acteurs publics et privés du territoire dans des pratiques de tourisme responsable (management environnemental notamment des ressources naturelles, déchets, écolabellisation, écodéplacements...).

L'offre **de montagne est particulièrement concernée par ces enjeux**. Sa modernisation mais aussi sa conversion et la diversification de ses activités passent notamment par le lancement d'opérations d'aménagement pilotes inscrites dans l'OIR Smart Mountain.

La mise en tourisme des territoires requiert aussi de renouveler leur attractivité et d'encourager la structuration de leur gouvernance touristique ainsi que leur regroupement afin de favoriser des destinations infrarégionales dotées d'une stratégie marketing et numérique. Ces destinations infrarégionales sont appelées à s'adosser aux trois marques de destination mondes « Provence », « Alpes » et « Côte d'Azur France ».



Concilier mise en tourisme des territoires, vie quotidienne des habitants, activité des entreprises, et fiscalité locale

Une seconde famille de leviers relève de la conciliation de l'offre et de la demande touristiques avec la vie quotidienne des habitants, l'activité de ses entreprises, la fiscalité locale. Si le tourisme constitue un secteur économique, source de redistribution de richesses pour un territoire, de création d'emplois et de maintien d'une population active, son développement ne doit pas se faire au dépend de la qualité de vie des résidents à l'année, que ce soit en termes d'accès au logement ou aux services et de conditions de déplacement.

L'attractivité des territoires est conditionnée également par leur capacité d'investissement assurée par leurs recettes fiscales. Afin d'optimiser la collecte de la taxe de séjour, parer la concurrence déloyale entre les hébergeurs touristiques menaçante pour l'emploi, **les collectivités locales et leur EPCI se doivent d'être volontaristes sur l'enregistrement des meublés loués à la nuitée par l'intermédiation des plateformes de réservation.** C'est également un gage de maîtrise par les territoires de leur offre de logements à vocation touristique ou résidentielle principale mais aussi, notamment en zone urbaine, de contrôle des loueurs favorisant les visiteurs aux dépens des travailleurs saisonniers.

Autre enjeu pour l'emploi local, **les stations balnéaires et de montagne devront être attentives à limiter les lits froids touristiques suscitées par l'apparition de résidences secondaires** de type résidences de tourisme en substitution de la reconversion de grands hôtels ou même de campings. **Le SRADDET engage les territoires, à travers leurs documents d'urbanisme, à définir précisément le type de vocation touristique affecté à un équipement en reconversion.**

La mise en tourisme des territoires suppose également de considérer pendant la saison touristique **l'accueil des personnels saisonniers par l'offre d'hébergements décentes à des conditions abordables afin de garantir une qualité de service aux visiteurs.** L'aménagement ou la création de logements dédiés au sein des établissements touristiques, la reconversion de bâtiments inoccupés ou de friches est à considérer par les documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

Accessibilité raisonnée aux sites

La troisième famille de leviers concerne l'**accessibilité raisonnée aux sites.** Des infrastructures de transport de qualité étant indispensables, le Plan de croissance de l'économie touristique prévoit une adaptation de l'offre de transport aux besoins spécifiques du secteur touristique. **La facilité d'accessibilité et les potentiels de connexion sont considérés comme des facteurs d'attractivité tant pour les clientèles internationales que nationales.** La mobilité infrarégionale constitue donc un facteur de performance qui permet de démultiplier l'expérience des clientèles entre les destinations Provence, Alpes et Côte d'Azur France ou entre les infradestinations, et in fine, de diffuser la fréquentation touristique dans l'espace.

Le SRADDET entend **structurer et coordonner l'offre de transport par la mobilisation des Autorités organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD).** Les plans de déplacements urbains (PDU) et les schémas de cohérence territoriale (SCOT) **devront proposer des cartes d'intention** explicitant les modalités d'accès aux sites à vocation touristique et le maillage des infrastructures de mobilité associées. Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité durable de territoires à fort enjeu souffrant d'une sur-fréquentation routière en haute saison qu'il s'agisse de sites sensibles dans des espaces naturels protégés (parcs nationaux, parcs naturels régionaux...) ou dans les espaces littoraux renommés. Des modèles de transport collectif ou doux en connexion avec des axes de fixation sont à prévoir au-delà des Pôles d'Echange multimodaux (PEM). L'élaboration d'un modèle régional de capacité de charge et de régulation des flux touristiques des territoires à enjeux est à entreprendre.

Au-delà des documents de planification, la **mise en place d'un dialogue et la définition de contrats d'objectifs** doivent être engagés pour une meilleure adaptation aux besoins spécifiques du tourisme entre les AOMD, les principaux acteurs économiques présents sur le champ des transports routiers, ferroviaires, maritimes, aériens et touristiques. Les horaires atypiques des actifs du tourisme résidant notamment dans les territoires non urbains doivent aussi être considérés.



La **politique de développement des trains régionaux** doit tenir compte des usages et attentes des clientèles touristiques (horaires, fréquence, lieux de desserte, information en gare, WIFI en gare, accueil et embarquement des vélos, etc.). Une attention particulière doit être portée à la **connexion des PEM et des gares aux principaux itinéraires doux, vélo routes et voie vertes**. Un maillage multimode autour de ces PEM doit être facilité. De même, est devenu incontournable le traitement de la question des aménagements urbains et offres de services (élémentaires a minima) à destination des usagers des nouvelles mobilités telles que le covoiturage ou le transport par des lignes de bus interrégionales.

Les **infrastructures ferrées, supports au développement des mobilités touristiques, sont à valoriser en particulier le train des Pignes et le train des Merveilles** pour leur caractère patrimonial et leur fonctions structurantes (axe de développement de boucles thématiques vélotouristiques ou pédestres). Les destinations appelées à porter la Smart Région doivent ainsi être exemplaires en matière d'accessibilité et de mobilité touristique.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

- Faire émerger, structurer et promouvoir les Smart Destinations touristiques connectées, performantes et exemplaires telles que Verdon, Luberon, Ventoux, Mercantour, Camargue, Serre-Ponçon
- Aménager des appontements adaptés à la taille des paquebots de croisière fluviale notamment au port d'Arles
- Réduire la fracture numérique par l'augmentation du nombre de hot spots wifi (Grand Port maritime de Marseille...)
- Réguler les flux touristiques routiers et pédestres dans les territoires sur-fréquentés à enjeux (Golfe de Saint-Tropez et littoral varois, Gorges du Verdon, Mont Ventoux, Porquerolle, Calanques de Marseille...)
- Développer et valoriser les lignes au caractère patrimonial tels que le train des Pignes ou le train des Merveilles.
- Adapter l'offre de montagne et renouveler l'attractivité de la Destination Alpes de Provence-Alpes-Côte d'azur



Orientation 2 : Pour la réalisation du potentiel économique et humain de tous les territoires

Cette orientation vise à créer les conditions pour un développement du potentiel économique et humain de tous les territoires. Certains indicateurs alertent sur un risque de décrochage social et territorial : isolement croissant des personnes âgées, décrochage scolaire, précarisation ; fragmentation entre la ville et ses quartiers défavorisés, entre les métropoles et les espaces ruraux reculés. Chaque territoire qui compose la région est marqué, de manière plus ou moins forte par ces tendances, et parallèlement chaque territoire présente un potentiel ou des singularités à même de contribuer au développement régional.

L'assise d'un développement homogène passe par la prise en compte de ces spécificités et des ressources différentes dont dispose chaque territoire. Le SRADDET doit accompagner chaque territoire dans la mise en exergue de ses singularités. En s'appuyant sur les ressources propres à chaque territoire, et en misant sur son capital humain, chaque territoire doit tirer judicieusement parti de ses forces, de ses faiblesses, à des fins de développement, de renouvellement, de révélation d'un positionnement ou d'une vocation différenciante.

La réalisation du potentiel des territoires passe par l'identification des inégalités dont peut souffrir les territoires et en y apportant les réponses nécessaires. Une partie de ces inégalités peut être prise en charge par le développement des infrastructures et des usages du numérique sur tout le territoire. Formidable levier de développement local et de développement économique, le numérique constitue à plus d'un titre, une ressource pour les territoires ruraux les plus reculés et les territoires alpins. Cette assise passe également par une meilleure cohésion sociale au travers d'une intervention renforcée sur les poches de pauvreté des principales villes et aussi des campagnes, au travers d'actions ciblées sur la formation dans l'enseignement général pour limiter les situations de décrochage scolaire.

Objectif 52 – Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires

L'enclavement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur recouvre des réalités distinctes et ne concerne pas l'ensemble du territoire de la même manière. Les natures du désenclavement sont multiples. Certains territoires sont enclavés physiquement faute d'accès performants ou insuffisamment diversifiés, d'autres le sont davantage du fait de leur éloignement physique aux grandes centralités et pôles de services (par exemple hôpital), d'autres souffrent d'un enclavement lié à la géomorphologie (fonds de vallée, ou à l'inverse altitude avec des cols difficiles à passer). L'enclavement peut être également lié à un accès déficitaire aux services numériques, qui reposent sur la présence de réseaux performants de communications électroniques fixes et mobiles. Or tout déficit de connectivité induit une limitation des usages possibles des technologies de l'information et de la communication et peut limiter l'attractivité du territoire.

Une couverture la plus large possible par les services à très haut débit

Au regard des enjeux d'attractivité mais aussi d'égalité dans l'accès aux services, **l'objectif d'une couverture la plus large possible de la population et des entreprises par des services très haut débit est une priorité pour les acteurs publics.**

Ils s'engagent en conséquence, en complément des actions engagées par les opérateurs privés sur les zones sur lesquelles ils ont déclaré leur intention d'investir, en faveur du **déploiement du très haut débit sur les zones moins denses de Provence-Alpes-Côte d'Azur.**

Les besoins sont particulièrement importants dans les zones de massif, sur lesquelles la volonté d'investissement des opérateurs privés est limitée voire très limitée.

Les acteurs publics assurent également **des opérations ciblées de montée en débit afin de ne laisser aucun territoire aux lisières de la société de l'information** ; ces opérations ne peuvent rester toutefois que transitoires car les caractéristiques de la technologie fibre lui assurent une évolutivité et une pérennité dont les autres technologies fixes ou hertziennes ne disposent pas.



Une couverture hertzienne homogène et de qualité

Par ailleurs, face au développement continu de services basés sur les réseaux mobiles, il est nécessaire de **disposer d'une couverture hertzienne homogène et de qualité** pour ne pas freiner les usages des visiteurs comme des habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cela implique que les opérateurs, en lien avec l'Etat qui attribue les licences permettant l'utilisation des fréquences, pour résorber les zones blanches déploient des sites et pour limiter les zones grises de couverture s'orientent vers des démarches de mutualisation (points hauts et *ran sharing*).

Ces actions pourront le cas échéant, en fonction du cadre défini au niveau national, être accompagnées par les collectivités qui peuvent également **assurer le déploiement complémentaire de réseaux WIFI sur des sites d'intérêt touristique ou plus globalement considérés comme porteurs d'enjeux** (administrations, commerces, centres-bourgs, ports, etc.).

Désenclavement par les transports

Des grands projets d'infrastructures complémentaires sont aussi nécessaires pour offrir une réponse complète à la problématique de l'enclavement. Les territoires sont à relier de manière plus efficace et sont d'ores et déjà ciblés prioritairement **la connexion des secteurs routiers interrégionaux avec Italie, Auvergne Rhône Alpes, Occitanie.**

Voir aussi

- Sur le schéma des itinéraires routiers d'intérêt régional, l'objectif 43

Objectif 53 Conforter la cohésion sociale

En Provence-Alpes-Côte-D'azur, près d'un cinquième des habitants vit sous le seuil de pauvreté. La pauvreté est très prégnante dans certains départements comme le Vaucluse et les Bouches du Rhône. L'intensification de la pauvreté concerne en particulier certains quartiers des grandes villes soumis à de fortes problématiques d'insécurité : ils témoignent d'une fracture socio-spatiale qui s'aggrave et compromet la cohésion territoriale. La politique de la ville vise à résorber cette fracture et constitue un défi majeur en termes d'égalité des territoires.

Si Provence-Alpes-Côte d'Azur se place au 3e rang des régions les plus touchées par la pauvreté, elle se situe au 2e rang des régions marquées par les inégalités : en effet, le niveau de vie des 10% des personnes les plus aisées représente 3,7 fois celui des 10% des plus modestes. La réduction des inégalités sociales dans les années à venir est une priorité, non seulement pour les habitants eux-mêmes, mais pour le risque que ces inégalités ne manqueront pas de produire vis-à-vis de l'attractivité du territoire.

Repères : En Région Provence-Alpes Côte d'Azur, 10% des habitants habitent dans des Quartiers Politique de la Ville QPV. 128 quartiers sont identifiés; ils représentent plus de 500 000 habitants, dont près de la moitié réside dans les QPV de Marseille.

Plusieurs priorités sont identifiées :

- Une offre de formation professionnelle qualifiante et adaptée à l'évolution de l'économie s'adressant aux personnes les moins qualifiées permettant de disposer d'une main d'œuvre compétente et performante,
- Le développement d'une offre d'emplois destinées aux personnes les plus démunies relevant de l'économie solidaire, de l'économie circulaire, des emplois d'insertion,
- Les mesures d'accompagnement qui permettent d'agir sur le logement, le développement social et culturel, la lutte contre la prévention des discriminations, la citoyenneté et la prévention de la délinquance, à travers le service public et le tissu associatif.
- Des mesures qui contribuent à la sécurité et à la paix sociale.



Intégration urbaine des quartiers prioritaires

Le SRADDET affirme la **nécessité de penser l'espace intercommunal comme l'espace des solutions aux problématiques d'un quartier**. Cela nécessite de retisser le lien entre la ville et ses quartiers, d'en faciliter leur intégration urbaine et sociale par des réflexions à porter en matière d'habitat et de peuplement, de transport et de mobilité, de schémas d'équipements et de services, repositionnant le quartier dans l'agenda des politiques publiques de la collectivité concernée.

La politique de la ville sera l'une des interventions à mobiliser pour encourager le lien social, et favoriser l'accès aux services et aux emplois.

Re conquête et rénovation urbaine

Il s'agit d'amplifier le désenclavement des quartiers et de les ré-ouvrir sur la ville en réhabilitant les logements et en améliorant le cadre de vie des habitants, notamment par la mise en œuvre des programmes de renouvellement urbain.

Au niveau régional, l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine a retenu 39 des QPV pour faire l'objet du nouveau programme de renouvellement urbain :

- Seize d'entre eux sont dits quartiers d'intérêt national (PRIN) et sont localisés à Nice, Marseille, Toulon, Miramas, Port de Bouc et Avignon.
- Les 23 restants sont qualifiés d'intérêt régional (PRIR). Ils feront aussi l'objet d'un programme de renouvellement urbain mais de moindre ampleur.

Un des axes d'action est la réhabilitation des logements et l'amélioration du cadre de vie des habitants, en encourageant les démarches d'amélioration de la performance énergétique.

Ces quartiers **disposent généralement d'un potentiel foncier important**, existant ou permis par la démolition d'un parc social obsolète et souvent majoritaire. **Ils constituent dès lors des espaces de reconquête urbaine, nécessaires à la recomposition urbaine** souhaitée par le SRADDET, avec une véritable réflexion qui conjugue plusieurs formes et types d'habitat, support à la mixité sociale et générationnelle.

Voir aussi

- Sur le réinvestissement des centres villes et centres bourgs, l'objectif 34
- Sur le logement, les objectifs 54 et 55
- Sur la mixité sociale et intergénérationnelle, l'objectif 56

La reconstitution hors site d'une partie de l'offre locative sociale, l'introduction d'une offre en accession sur ces quartiers, la création d'équipements au service du public, la requalification des copropriétés dégradées, notamment au sein des métropoles, sont autant d'orientations à promouvoir dans l'élaboration des projets de renouvellement urbain et de programmes d'action ambitieux à engager avec l'ensemble des partenaires.

OBJECTIFS SPECIFIQUES

Politique de la Ville

- 128 Quartiers prioritaires

Rénovation urbaine des 16 Quartiers d'Intérêt National (PRIN)

- Nice (L'Ariane, Les Moulins),
- Port de Bouc (Les Aygues),
- Marseille (Centre Nord/ Saint-Mauront, Air Bel, Saint-Paul/ Malpassé/ Oliviers/ Lilas/ Lauriers, Frais Vallon/ La Rose, Flamants/ Saint-Barthelemy/ Font Vert, Saint-Antoine/ Bricarde/ Castellane, Solidarité/ Kallisté, La Savine, La Cabucelle/ Les Crottes),
- Miramas (La Maille),
- Toulon (Saine-Musse),
- Avignon (Rocade Sud, Quartier Saint-Chamand).



Rénovation urbaine des 23 opérations PRIR d'Intérêt Régional

- Manosque Arc serrets plantiers alysées (Commune de Manosque)
- Haut Gap (Commune de Gap)
- La Frayere (Commune de Cannes)
- Centre-ville Gare (Commune de Grasse)
- Les Liserons (Commune de Nice)
- Les Pins (Commune de Vitrolles)
- Encagnane, (Commune d'Aix en Provence)
- Barjol, (Commune d'Arles)
- Centre et Ferrages Commune de Tarascon
- Les Comtes Tassy (Commune de Port de Bouc)
- Mas de Pouane (Commune de Martigues)
- Les Canourgues (Commune de Salon de Provence)
- Consulat Ruisseau Mirabeau (Commune de Marseille)
- Campagne Lévêque (Commune de Marseille)
- Résidence Les Aygalades (Commune de Marseille)
- La Maurelette (Commune de Marseille)
- Bassens Les Arnavaux (Commune de Marseille)
- Centre ancien (Commune de La Seyne sur Mer)
- Centre ancien, (Commune de Toulon)
- Lagoubran Pontcarral, (Commune de Toulon)
- Fourchevieilles Comtadines l'Aygues, (Commune d'Orange)
- Dr Ayme Condamines Saint Martin, (Commune de Cavaillon)
- Quartiers Nord-Est (Commune d'Avignon)

Objectif 54 Déployer les potentialités des établissements de formation en optimisant l'ouverture et les conditions d'accès aux établissements scolaires

De l'école à l'enseignement supérieur, les établissements de formation sont au cœur des territoires, acteurs d'un maillage territorial ancré dans le quotidien des habitants. Les collectivités territoriales, et leurs nombreux partenaires (Rectorat, Education Nationale), s'investissent pour assurer à travers ces établissements des conditions d'étude de qualité pour plusieurs générations d'élève, et une offre de formation diversifiée et adaptée aux besoins économiques.

Lieu de vie et d'apprentissage, ces établissements sont également symboles de l'action publique, au défi d'incarner de façon exemplaire la fonction pédagogique et son intégration dans son environnement.

Programmation des équipements de formation

La programmation des équipements de formation constitue l'une des traductions directes des principes d'aménagement du territoire exprimés par le SRADDET, en premier lieu pour les lycées, établissements de compétence régionale. **Il est essentiel que la programmation des équipements de formation s'appuie sur une analyse solide des évolutions démographiques et sociales des territoires.** Les choix de programmation s'apprécient à la lumière de scénari démographiques prospectifs, qui peuvent faire apparaître des besoins nouveaux ; ils s'apprécient également à une échelle territoriale permettant d'appréhender l'impact qu'un nouvel établissement, ou une extension, peut engendrer sur les effectifs et les publics des établissements voisins.

Il s'agit en effet de rechercher les meilleures conditions d'étude pour les jeunes du territoire régional, tout en contribuant au développement économique et humain des territoires, en articulant l'offre bâtiminaire à une offre pédagogique et de formation adaptée aux besoins des filières économiques repérées sur le ou les territoires.

Cela doit se traduire par un partenariat renforcé avec l'Education Nationale et les syndicats et organismes professionnels dans une logique de gestion territoriale de l'emploi et des compétences.
Version 3 - 22 février 2018 - version provisoire



Des établissements exemplaires, acteurs de leur environnement

Parce qu'ils voient converger tous les jours des centaines d'élèves et de personnel pédagogique, les équipements de formation sont à la croisée de nombreuses problématiques abordées par le SRADDET : flux de déplacements, exemplarité des bâtiments, gestion économe de l'espace et revitalisation des centres-villes.

Le SRADDET identifie les établissements de formation comme devant prioritairement rechercher l'exemplarité en termes d'écoconception, de consommation énergétique, d'intégration urbaine, et de prise en compte des déplacements. Cette démarche déjà largement engagée par les collectivités compétentes, doit se poursuivre et s'amplifier. La mobilisation des élèves et des personnels à travers des démarches de type Agenda 21 est l'une des clés de cette exemplarité.

Il s'agit en particulier d'assurer une meilleure prise en compte des modes de transport dans les choix d'implantation, en privilégiant les implantations offrant des solutions de transport collectif ou d'accès par les mobilités actives, ainsi que d'interroger systématiquement l'opportunité que peut constituer un équipement de formation pour la revitalisation de certains centres-villes et centre-bourgs.

Des conditions d'accès à optimiser

Les établissements scolaires sont également des lieux à moderniser dans leurs « usages ». Longtemps dévolus au cadre strict de l'enseignement porté par l'Education Nationale, et donc non utilisés une partie de l'année, ils sont amenés aujourd'hui à s'ouvrir davantage sur d'autres publics et d'autres usages, en développant des fonctions plus résolument inscrites dans leur environnement et ses problématiques spécifiques. Le SRADDET accompagne ainsi l'optimisation des établissements de formation, par le développement de différentes fonctions et services (internats, dispositifs d'école ouverte), ainsi que par leur mise à disposition en dehors des temps scolaires pour des publics et des usages divers : associations, séminaires d'affaires, événements, organismes de formation continue et professionnelle...

Les équipements de formation, au cœur de la transition numérique

Par ailleurs, l'essor du numérique et ses impacts profonds sur la société nécessitent une prise en compte par des processus d'accompagnement à l'appropriation des dispositifs numériques et par des formations adaptées.

Il s'agit de faire de la médiation numérique une priorité de l'action publique, au même titre que les investissements réalisés sur les infrastructures et les services. Cet accompagnement des usagers dans leur découverte et leur utilisation des outils numériques est nécessaire pour ne laisser personne au bord du chemin de la société de l'information.

D'autre part le numérique, la robotisation et le développement de l'intelligence artificielle vont transformer en quelques années un nombre important de métiers, qu'ils soient exercés par des agents publics, des salariés ou des indépendants. Ces changements doivent être anticipés et les problématiques liées au numérique, à sa culture, à ses processus, à ses opportunités, doivent figurer au cœur des priorités d'action des acteurs publics et privés de la formation.



Axe 2 : Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie

Rappel de la stratégie régionale

Améliorer les connexions, faciliter l'accessibilité aux services, à la formation, à la santé, conforter les conditions du développement économique, sont des exemples des traductions opérationnelles recherchées pour améliorer la qualité de vie des habitants. L'offre de logements, de services, d'équipements, s'inscrit dans la même perspective.

Orientation 1 : une stratégie d'accès au logement et la réduction des inégalités

Objectif 55 Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et réaliser un parcours résidentiel conforme à leur souhait

La Région Provence Alpes Côte d'Azur connaît une tension forte de son marché immobilier sur l'ensemble du littoral et des grandes agglomérations, du fait d'un niveau de prix élevé du foncier et de la concurrence du parc des résidences secondaires. Seconde zone tendue après l'Île de France, c'est seulement la 9^{ème} région française par le nombre de logements sociaux par habitant.

Dans une région qui connaît de fortes disparités de revenus et de nombreuses situations de pauvreté, l'insuffisance et l'inadéquation de l'offre de logements est un facteur de fragilisation sociale. De plus, dans certains territoires, le manque de logements abordables est un frein au développement économique.

En dépit des efforts croissants de production de logement réalisés par les territoires, la production régionale demeure insuffisante pour accompagner l'évolution des besoins, portés par des phénomènes de décohabitation, un mal logement, et un affaiblissement de l'attractivité démographique. **L'enjeu d'une production de logements en quantité et en qualité est donc central, pour permettre aux habitants de Provence-Alpes Côte d'Azur d'accéder à un logement adapté à leurs ressources, et de réaliser en région un parcours résidentiel conforme à leurs souhaits.**

- Repères : Près de 3 millions de logements
- 75,2 % de résidences principales (83 % au niveau national)
 - 16,7 % résidences secondaires (9 % au niveau national) (en progression dans les centres urbains)

Un objectif régional de production de 30 600 à 36 400 logements neufs par an à l'horizon 2030

Pour répondre aux besoins des habitants et des actifs, compenser la disparition d'une partie du parc de logements devenus obsolètes, et diversifier l'offre de logements, la Région fixe un objectif de production de 30 600 à 36 400 logements neufs par an à l'horizon 2030, en intégrant la demande de résidences secondaires (données février 2014. Sources : INSEE, Omphale 2010, DGFIP, Filocom, DREAL) et réaffirme la nécessaire mobilisation de tous les acteurs de la chaîne de production. Cet objectif de production régionale est décliné dans les SCOT, PLUI, PLU et PLH.

Vers une production de logements diversifiée et adaptée aux problématiques locales

Les PLH identifient les besoins en logements à l'échelle intercommunale. **Pour cela, le SRADDET promeut l'utilisation d'une méthode partagée d'estimation des besoins**, permettant d'harmoniser, consolider et comparer les données des PLH à l'échelle régionale.

Les PLH prévoient selon l'estimation de leurs besoins une production adaptée à chaque segment du marché de l'habitat, afin d'accompagner par l'offre les parcours résidentiels.



A une échelle territoriale à déterminer, l'ensemble des produits logement doit être mobilisé pour pouvoir permettre à chacun de trouver le logement qui lui convient aux différentes étapes de sa vie : pour cela, l'offre de logements doit pouvoir combiner :

- De l'hébergement pour les personnes les plus vulnérables,
- Du logement pour les jeunes,
- Du logement social dans toutes ses composantes (PLUS, PLAI, PLS, logements conventionnés avec l'Anah),
- Du logement intermédiaire pour les actifs
- Du logement locatif libre dans un parc existant de bonne qualité
- De l'accession sociale
- De l'accession libre.

Voir aussi

- Sur la rénovation énergétique du parc de logements, objectif 56
- Sur la mixité sociale et intergénérationnelle, objectif 57
- Sur la cohésion sociale, objectif 53

La priorité régionale est de soutenir la production de logements abordables à la location et en accession pour permettre aux ménages de bénéficier d'un logement adapté à leurs ressources (taux d'effort maîtrisé). Cette ambition régionale doit être déclinée de façon qualitative en fonction des problématiques locales, notamment :

Dans les territoires littoraux denses et grandes métropoles:

- Problématiques du logement des actifs dans les zones à forte concentration de résidences secondaires
- Problématique de la production de logements sociaux notamment dans les communes ciblées par l'objectif de 25% de la loi SRU
- Problématique du parc insalubre et énergivore dans les centres anciens
- Problématiques du logement des employés saisonniers du tourisme
- Problématique des copropriétés dégradées

Dans les territoires de l'arrière-pays, et territoires ruraux

- Habitat ancien dégradé dans certains territoires ruraux
- Lutte contre la vacance
- Problématiques de logement des employés saisonniers de l'agriculture

Le SRADDET appelle également à poursuivre l'engagement en matière de production de logements sociaux, dans le respect de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain. L'élaboration de stratégies anticipatrices, afin de repérer et mobiliser le foncier nécessaire, ou la contractualisation autour de Contrats de Mixité Sociale, peuvent permettre aux territoires les plus carencés de créer des conditions favorables à l'atteinte de l'objectif légal, de même que la généralisation des servitudes de mixité sociale et des emplacements réservés pour du logement social dans les documents d'urbanisme.

Vers une prise en compte globale des coûts du logement : la réduction des coûts d'usage

La qualité énergétique du logement, la proximité du logement aux lieux d'emplois possibles sont déterminants pour maintenir un pouvoir d'achat des ménages dans le temps. Aussi **la programmation des logements doit prendre en compte les performances énergétiques des logements (neufs ou réhabilités) et estimer le coût des trajets domicile-travail.**

Principes d'urbanisation

Le SRADDET encourage les collectivités à privilégier dans les documents de planification et politiques locales de l'habitat les actions :

- favorisant le renouvellement urbain, la densification de l'habitat, et la réduction de la consommation d'espaces naturels et agricoles
- articulant urbanisme et mobilité, en conditionnant l'urbanisation à l'existence d'une desserte en transports en commun.

Voir aussi

- Sur la gestion économe du foncier objectif 42
- Sur le confortement des centralités, l'objectif 31



OBJECTIFS SPECIFIQUES

La Région fixe un objectif de production de 30 600 à 36 400 logements neufs par an à l'horizon 2030, en intégrant la demande de résidences secondaires.

A DECLINER DE FACON QUALITATIVE LORS DES ATELIERS DE MARS

Cette ambition régionale doit être déclinée de façon qualitative en fonction des problématiques locales, notamment :

Dans les territoires littoraux denses et grandes métropoles:

- Enjeu de production de logements sociaux
- Promouvoir la production de logements accessibles à tous, notamment dans les zones tendues de l'espace azuréen et provençal
- Problématique du parc insalubre et énergivore dans les centres anciens
- Problématiques du logement des employés saisonniers du tourisme
- Copropriétés dégradées

Dans les territoires de l'arrière-pays, et territoires ruraux

- Habitat ancien dégradé dans certains territoires ruraux
- Problématiques de logement des employés saisonniers de l'agriculture

Objectif 56 Rénover le parc de logement existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés

En Provence-Alpes-Côte-D'azur, près de 31% du parc de logements est qualifié d'énergivore. Or une large proportion des bâtiments existants aujourd'hui seront encore là demain : on estime ainsi qu'en 2050, les bâtiments existants en 2006 représenteront encore 70% du parc. L'enjeu de la rénovation énergétique de ce parc existant est donc primordial en particulier pour limiter l'impact du changement climatique.

Repères : Les logements construits avant 1975, datant donc d'avant la première réglementation thermique, représentent plus de 50% du parc régional.

La rénovation énergétique est également essentielle pour améliorer les conditions de vie de nombreux ménages, confrontés à la précarité ou la vulnérabilité énergétique. Dans les logements énergivores, la facture de chauffage grève une part non négligeable des revenus des ménages, en particulier dans les secteurs de montagne, plus particulièrement touchés par ce phénomène en Provence-Alpes-Côte d'Azur, notamment dans les secteurs de montagne, les plus froids. La vulnérabilité énergétique est ainsi forte au sein d'un parc qui demeure majoritairement à rénover.

*La résolution de la problématique du logement et de l'accès aux logements, passe, non seulement par la production d'une offre nouvelle et diversifiée, mais aussi par des **actions offensives sur le parc de logements existants privés et publics** dont une partie s'avère obsolète, donc peu attractive, et potentiellement vacante. Des quartiers entiers souffrent d'une dégradation généralisée, liée à la précarisation des ménages, à « l'abandon » des centres villes, ou espaces urbanisés déqualifiés par les ménages au profit des espaces péri-urbains ou territoires plus lointains. Lutte contre le mal logement, le saturnisme, résorption de l'insalubrité, actions vis-à-vis des marchands de sommeil, ... sont autant de problématiques rencontrées dans le parc existant.*

Les principaux enjeux de la rénovation sont ainsi:

- La réduction de la vulnérabilité des ménages à la hausse attendue des coûts de l'énergie
- Le financement de l'investissement nécessaire à la réhabilitation thermique des logements (voir orientation transversale)
- La prise en compte du confort d'été et de l'évolution projetée du climat (en particulier des températures) lors des rénovations



- *L'amélioration globale du confort des bâtiments, à travers des rénovations performantes visant le niveau BBC Rénovation, et par là même l'amélioration de la qualité de vie des habitants*

La rénovation du parc de logement et la revitalisation des quartiers dégradés constituent ainsi des réponses à la confluence de plusieurs problématiques auxquelles est confrontée la région et auxquelles le SRADDET souhaite apporter des réponses : la lutte contre l'étalement urbain, la nécessité de consolider une offre diversifiée, la revitalisation de certains centres bourgs.

Objectif de rénovation thermique et énergétique de 50% du parc ancien

La rénovation thermique et énergétique du parc ancien constitue un champ d'intervention à privilégier en matière d'adaptation au changement climatique, mais également de solidarité avec les habitants pour améliorer leur cadre de vie et lutter contre la précarité énergétique.

Voir aussi

- Sur la diminution de la consommation d'énergie par secteurs, voir aussi l'objectif 12

Le SRADDET fixe ainsi pour objectif de tendre vers la rénovation thermique et énergétique de 50 % du parc ancien à l'horizon 2050. La rénovation du parc de logement constitue un important chantier qui engage des projets multi partenariaux dans lesquels la Région doit être un interlocuteur clé à côté des collectivités territoriales, de l'Etat, les bailleurs sociaux, des sociétés d'aménagement et des associations de quartiers (ou comité citoyens dans le cadre des Quartiers Politique de la Ville).

Priorité à la rénovation de l'habitat dans les centres

Le SRADDET encourage ainsi les collectivités à prioriser la résorption de la vacance et la rénovation de l'habitat dans les centres anciens, ainsi que les réhabilitations énergétiques des ensembles d'habitation collectives, qui auraient des étiquettes énergétiques inférieures ou égales à D. Le traitement de copropriétés dégradées, la prévention de la dégradation des ensembles collectifs fragilisés, le soutien à des programmes de renouvellement urbain et à des politiques de réhabilitation, sont aussi des objectifs de reconquête de la qualité de l'offre de logements.

Le SRADDET invite les collectivités à adresser ces enjeux à travers leurs Plans Climat Air Energie Territoriaux.

Objectif 57 Promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle, la prise en compte des jeunes et des nouveaux besoins liés au vieillissement de la population

La cherté des logements en région Provence-Alpes Côte d'Azur, associé au déficit de logements sociaux peut freiner l'installation de nouveaux habitants ou le maintien d'une population plus vulnérable dans son territoire de vie. Ce sont les jeunes actifs, parfois avec enfants, parfois étudiants ou apprentis, parfois en emploi saisonnier, qui rencontrent le plus de difficultés à se loger et à entrer dans un premier logement. A l'autre bout, le vieillissement de la population, qui est une tendance nationale plus accentuée en Provence-Alpes Côte d'Azur, rend parfois difficile le maintien dans un logement et un quartier souhaité.

A à la croisée des enjeux démographiques et sociaux, et en prise directe avec les besoins des habitants, l'action sur le logement et la mixité est également l'un des leviers pour accompagner l'ambition régionale en matière de développement économique et d'emplois. Il s'agit notamment de relancer l'attractivité régionale, en déployant les conditions d'accueil et de logement des actifs présents et futurs, tout en favorisant l'adaptation des villes et villages à la révolution silencieuse opérée par le vieillissement de la population. Celle-ci s'accompagne en effet de besoins spécifiques des seniors, et constitue une opportunité pour repenser le rôle des centres villes et centre bourgs, l'adaptation des logements et des aménagements urbains.



Une offre en logements adaptée aux publics spécifiques

Les ménages dont le taux d'effort est le plus important (actifs en situation précaire, saisonniers, personnes en situation de handicap, personnes âgées précaires, jeunes, et apprentis) nécessitent une attention particulière dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques locales de l'habitat.

- Logement des jeunes (salariés, apprentis, stagiaires, étudiants)

Le logement des jeunes constitue un enjeu majeur pour créer les conditions de réussite en matière d'accès à la formation, à l'emploi, et demain répondre aux besoins des entreprises. Or le morcellement qui caractérise souvent leurs parcours peut engendrer des difficultés et des besoins spécifiques en matière d'accès au logement.

En lien avec les ambitions régionales en matière de formation et de développement de l'apprentissage, portées par le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et le Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et d'Orientation Professionnelles (CPRDFOP), **il s'agit donc de favoriser l'hébergement de jeunes au statut professionnel fragile tels les apprentis, stagiaires et jeunes démarrant dans la vie active sur des contrats temporaires.**

Le développement d'une offre en direction des étudiants est une autre cible importante du SRADDET pour répondre à la demande **en logement locatif à loyer modéré à proximité des secteurs universitaires et dans les centres urbains**. Le développement de cette offre dédiée avec le CROUS et les bailleurs constituera un atout pour le développement d'écosystèmes de formation et d'enseignement supérieur attractifs sur le territoire régional.

- Logement des saisonniers

Dans les territoires touristiques, il est nécessaire de veiller à ce qu'existe dans le parc privé une offre de logements pour les saisonniers.

- Logement des seniors

La question du logement doit également être interrogée au regard du vieillissement de la population, tendance de long terme qui s'exprime aujourd'hui plus particulièrement dans certains territoires comme les Alpes-Maritimes, et demain de façon plus prégnante encore dans les territoires alpins. **L'adaptation des conditions d'habitat au vieillissement de la population et à son maintien sur place doit être dès lors recherchée sur les territoires les plus concernés par cette tendance démographique.**

D'une part l'adaptation des logements en direction de la population senior est nécessaire pour offrir les conditions d'un bon vieillissement à nos aînés. Les seniors qui représentent une part croissante de la population forment très majoritairement le vœu de vieillir chez eux : l'adaptation du parc de logement existant et les solutions d'accompagnement au maintien à domicile sont des chantiers à mener et des champs d'innovation à investir dans le cadre de l'OIR Silver Economie. Cela concerne l'aménagement intérieur des logements en favorisant le recours à la domotique et la télésurveillance, l'aménagement des parties communes pour faciliter l'accès, l'adaptabilité des espaces publics et le développement de services adaptés : services de repas à domicile, services médicaux mutualisés.

D'autre part, la production d'une offre de logement neuve adaptée et la diversification des produits d'habitat doit offrir des réponses aux seniors qui envisagent un logement plus petit, doivent s'adapter à une baisse de revenus, ou bénéficier d'une offre de soins et de services adaptés.

Adaptation des villes et des espaces urbains à une population vieillissante

Au regard des caractéristiques des logements occupés par les seniors d'une part, et de l'ambition du SRADDET en matière de confortement des centralités, l'enjeu de l'adaptation de l'habitat au vieillissement se situe en priorité au sein de l'habitat existant au cœur des villes, et villages. Au-delà du seul logement,



l'adaptation aux besoins d'une population vieillissante appelle à **prendre en compte le territoire de vie dans les aménagements urbains, et la nécessaire proximité à développer entre habitat, commerce, services.**

L'adaptation des villes et des espaces urbains à une population vieillissante fait l'objet de recommandations de la part de l'Organisation Mondiale de la Santé, et le SRADDET encourage les territoires les plus concernés en Provence-Alpes Côte d'Azur à s'engager dans cette dynamique qui peut aboutir à des labellisations de type « Villes Amies des Aînés ».

Mixité sociale et intergénérationnelle

Le développement équilibré du territoire régional requiert une recherche de mixité sociale et intergénérationnelle aux différentes échelles, des territoires, du quartier et de la ville. **Les collectivités veillent à ce que la planification en matière d'habitat et le développement des Programmes Locaux de l'Habitat prenne bien en compte la mixité sociale et générationnelle, par une répartition adéquate des typologies de logements.**

La question de la mixité générationnelle appelle à prendre en compte la notion de territoire de vie dans les aménagements urbains, et la nécessaire proximité à développer entre habitat et services.

Le SRADDET appelle également à poursuivre l'engagement en matière de production de logements sociaux, dans le respect de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain. L'élaboration de stratégies anticipatrices, afin de repérer et mobiliser le foncier nécessaire, ou la contractualisation autour de Contrat de Mixité Sociale, peuvent permettre aux territoires les plus carencés de créer des conditions favorables à l'atteinte de l'objectif légal.



Orientation 2 : Une échelle resserrée de la vie quotidienne pour une meilleure qualité de vie

L'égalité des territoires se jouent beaucoup au travers d'un maillage performant des équipements et services. Il convient dans ce maillage de s'appuyer sur les centralités identifiées par la stratégie urbaine régionale (LD2) et de prendre en compte les spécificités des quatre espaces régionaux. Il convient aussi de porter attention aux territoires les plus reculés et de promouvoir des solutions adaptées à leur situation géographique et sociale. Sur ces territoires, l'organisation des équipements et services indispensables à la qualité de vie, doit se faire sur une échelle resserrée, au travers de solutions adaptées, et tenant compte des initiatives locales de solidarité.

Objectif 58 - Faciliter l'accès aux services et l'accompagner par une offre de transports adaptée

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est globalement bien desservie en équipements, du fait de sa forte urbanisation et de la vocation touristique. Néanmoins certaines communes enclavées des Hautes-Alpes, des Alpes-de-Haute-Provence et des Alpes-Maritimes restent très éloignées des services les plus fréquemment utilisés par la population.

Le SRADDET vise à ainsi à favoriser la bonne desserte des équipements existants avant de concevoir la construction de nouvelles infrastructures de services, ainsi que la mobilisation du potentiel numérique pour favoriser les mises en réseau d'équipements et de services.

Le SRADDET encourage les territoires dans le cadre de l'élaboration de leur SCoT et démarche InterSCoT, à consolider leur armature territoriale, à structurer l'organisation des équipements et des services de façon concertée de telle manière que les habitants et usagers y accèdent facilement et surtout, que cette organisation soit optimisée pour éviter toute redondance ou doublon au sein d'une même échelle de vie. La mutualisation des équipements est à développer.

Objectif 59 – Promouvoir les mobilités actives articulées aux autres réseaux de transport collectif

Le SRADDET entend améliorer la qualité de vie des habitants de la région, ce qui passe particulièrement pour Provence-Alpes Côte d'Azur par des solutions en matière de mobilité. La volonté est d'aller dans le sens de **villes apaisées** en favorisant notamment le recours aux modes de déplacement actifs dans les déplacements quotidiens notamment (cf. LD2, axe 1, orientation 3, objectif 3). Les modes actifs concourent également à l'activité physique et s'inscrivent de fait dans des enjeux de santé publique.

Le SRADDET encourage les collectivités compétentes à la réalisation de schémas de mobilités actives en capacité de structurer une armature de déplacements qui facilite ces mobilités dans l'hyper urbain mais aussi de structurer les nœuds de report modal nécessaire aux déplacements de plus longues distances.

Le SRADDET incite à la hiérarchisation du réseau routier afin de structurer la place de chaque mode dans le but général de valoriser les modes alternatifs à la voiture.

Les modes actifs doivent être attractifs et compétitifs, il convient de développer les nouvelles technologies associées à ces pratiques de mobilité pour les rendre plus accessibles, ludiques et usuelles.

Le SRADDET encourage la mise en place des PDE (plan de déplacements des entreprises), PDIE (plan de déplacements inter-entreprises), PDA (plan de déplacements des administrations). Ces démarches permettent de mieux connaître les pratiques des personnes ciblées, mais visent aussi à déclencher « l'envie » d'essayer les offres alternatives par la valorisation des modes actifs et doux.

OBJECTIFS TERRITORIALISÉS

- Mettre en place les plans d'action des schémas départementaux d'accessibilité des services aux publics
- Mettre en place les Plans Mobilité des AOMD et PDU

Objectif 60 Soutenir une économie locale et de proximité, notamment dans les zones rurales et de montagne



L'économie de proximité se définit d'abord comme un mode d'organisation de l'économie autour de la relation directe : relation des entreprises avec les consommateurs, relations entre entreprises, ancrage dans la vie locale. Son objectif est d'augmenter le bien-être en valorisant le territoire par les acteurs qui l'habitent et pour eux. Elle se définit ensuite par son rapport au développement local. Elle est également source d'emplois induits et renforce la vitalité du territoire. Le Conseil économique, social et environnemental (CESE) observe que l'économie de proximité occupe une place importante dans l'économie. Face aux préoccupations environnementales, elle correspond de plus en plus aux attentes de la société. Ses entreprises ont mieux résisté que d'autres pendant la crise de 2009.

Repères : Des études ont montré que les retombées économiques locales étaient de 56% pour les achats dans les commerces et entreprises indépendantes et de 33% pour les achats dans les grandes surfaces nationales

L'économie de proximité peut s'appuyer sur les nouvelles habitudes de consommation qui se développent, le développement des activités de l'attention, une vision plus endogène du développement local, en particulier à partir des ressources naturelles et humaines présentes sur le territoire.

Créer les conditions d'un dynamisme entrepreneurial, en particulier au sein des espaces ruraux et de montagne

Le SRADDET entend consolider une politique concertée avec les EPCI et les communes de redéploiement du tissu économique de proximité qui peut prendre appui sur différentes initiatives :

- Maintenant les activités existantes : pastoralisme, agriculture, commerces, artisans
- Favorisant l'installation d'entrepreneurs,
- Soutenant la mise en place des associations de l'économie présente
- Participant à la création d'équipements structurants : soutien à une offre de tiers-lieux permettant de proposer de nouveaux services aux habitants,
- Encourageant les collaborations et synergies entre les différents publics de ces lieux (associations, entrepreneurs,), ou artisans/agriculteurs/commerçants/hôteliers...
- Développant des services aux entreprises itinérants
- Permettant l'accompagnement du développement des compétences des professionnels qui font vivre ces espaces et le soutien à la montée en compétence des gérants de commerces et de services existants sur l'utilisation d'outils numériques leur permettant de développer leur attractivité et augmenter leur activité (e-marketing, vitrines connectées, etc.)
- Structurant une offre de formation adaptée aux besoins des entreprises locales
- Incitant à consommer local par une véritable démarche d'animation collective intégrant habitants, acteurs économiques et pouvoirs publics.

Il s'agit également et surtout de **maintenir et développer les commerces en centre-ville et dans les villages.**

La structuration et la promotion d'une économie de proximité en milieu urbain contribue aussi directement à la qualité du cadre de vie de nos centres villes, de nos quartiers, en diversifiant leurs fonctions et en offrant aux habitants une offre de services facilement accessible en temps et en confort résidentiel. Le SRADDET défend particulièrement le développement, voire le retour dans certains cas, des commerces et des services en centre-ville par une politique concertée avec les aménageurs publics et privés. Il prône également le développement d'une offre en immobilier d'entreprise et de locaux d'activités adaptée aux besoins des artisans et des autoentrepreneurs, de plus en plus nombreux. La fragmentation spatiale des fonctions, à grande échelle, nuit à l'urbanité de nos espaces et sont à l'origine de nombreuses problématiques de mobilité.



Eviter le départ des forces vives

Les services existants en milieu rural et de montagne permettent de lutter contre une perte de vitalité, généralement liée à un éloignement croissant des principaux bassins de vie et d'emploi, induisant une diminution de la population.

- le maintien d'une enveloppe minimale de services (y compris les transports) constitue un gage de survie pour de nombreuses localités de la région.
- Celle-ci doit prendre en compte l'ensemble familial (conjoint, enfants, ainés...) et des domaines divers tels que la santé, la petite enfance, l'école...
- Rechercher des approches innovantes telles les EBE (entreprises à but d'emploi) :



Axe 3 : Développer échanges et réciprocity entre territoires

Rappel de la stratégie régionale

La cohésion régionale passe par une subtile équation entre la mise en exergue des singularités territoriales, de vocations différenciées des espaces, et de leur nécessaire mise en relation dans un cadre cohérent d'aménagement.

Les différents espaces régionaux participent, chacun selon leur capital et leurs potentiels, à la richesse régionale et à son caractère unique. Mais chacun peut aussi subir les externalités négatives générées par les territoires voisins : le passage important de flux de voitures dans les vallées et villages pour accéder aux stations de montagne, la concentration sur certains points du territoire des installations de traitement des déchets des territoires voisins, l'usage des urbains de la campagne, etc.

Le SRADDET doit révéler ses interdépendances et inscrire les territoires dans des logiques de réciprocité vertueuse et promouvoir les espaces et les projets de coopérations dans une logique « gagnant-gagnant ». Des solidarités territoriales notamment en matière de partage de l'eau, de solidarité écologique, de gestion des déchets, mais également d'accès aux aménités touristiques sont à instaurer afin de permettre à chaque territoire de valoriser ses ressources propres. Elles passent notamment par une stratégie de la connaissance, en jouant sur tous les ressorts offerts par le numérique.

Orientation 1 : Des atouts diversifiés, des interdépendances, des coopérations

Cette orientation vise à promouvoir les atouts et spécificités des territoires et à structurer à partir de là, des coopérations plus fortes entre territoires en jouant des synergies et complémentarités. Les leviers de coopération prépondérants se situent au niveau de la culture, de l'eau, et des mobilités. Les dynamiques d'inter territorialité sont des cadres d'action pertinents.

Dans ces différents domaines, **le SRADDET promeut toute initiative qui vise à renforcer les dynamiques d'inter territorialités**. A l'instar des pratiques qui se développent dans le domaine de l'innovation sociale et sociétale, la notion **d'éco territorial** a ici toute sa place pour porter ces logiques de coopération, de façon agile par rapport à la complexité institutionnelle et suffisamment élastique aux problématiques subtiles à traiter

Objectif général 61 – Favoriser l'offre et la diffusion culturelle pour tous les territoires

EN ATTENTE D'UNE REDACTION ACTUALISEE

La Région Provence Alpes côtes d'Azur foisonne d'initiatives et d'événements culturels. De haut vol, ces productions sont largement concentrées dans les métropoles et grandes agglomérations. On citera notamment les festivals de Cannes et d'Avignon, les rencontres d'Arles, le festival international d'at lyrique à Aix en Provence, pour ne citer que les plus emblématiques. Marseille-Provence, capitale de la culture en 2013 a également constitué un formidable levier de de réinvestissement et de développement culturels autour de la cité phocéenne. Toutes ces productions constituent une économie à part entière à laquelle les territoires hors métropole doivent participer, en plus de leurs initiatives culturelles propre. L'enjeu est de diffuser la culture, amener la culture au plus près des habitants.

La diffusion culturelle est déjà un principe acquis. Bon nombre de festivals sont diffusés en dehors des villes qui les ont vu naître. **L'objectif est maintenant de favoriser en amont, le montage de projets partenariaux entre EPCI et métropoles/agglomérations d'influence, de manière à favoriser les mutualisations dans le cadre de projets culturels**, les échanges et partage d'expériences entre collectivité, la programmation d'activités culturelles variées et de bonne facture dans tous les territoires, et plus particulièrement dans les polarités régionales de chacun des 4 espaces régionaux (alpin, azuréen, provençal et rhodanien).



Dans le cadre de sa compétence, l'institution régionale incite agglomérations et métropoles à développer dans leur projet culturel, des synergies avec les territoires voisins par la mise en commun de certaines programmations, la mutualisation de plateformes de coproduction

En appui de cette diffusion, le SRADDET veille à coordonner l'aménagement culturel du territoire régional dans un principe d'équité.

OBJECTIFS TERRITORIALISES

Coproductions plateforme régionale avec les métropoles

Objectif 62 - Refonder le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque territoire les capacités de son développement

Les phénomènes naturels ne connaissent pas de limites administratives et illustrent la nécessaire solidarité entre territoires. Les exemples sont nombreux en matière de d'interactions interterritoriales, notamment dès lors qu'il s'agit d'enjeux liés à l'eau à l'échelle de bassins versants (ressources aquifères, inondations, gestion des cours d'eau...) ou d'enjeux de gestion de la forêt à l'échelle des massifs (lutte contre les incendies, accueil du public ...).

A titre d'exemple, des pollutions diffusées en amont de ressources en eau peuvent avoir des conséquences extrêmement graves pour les zones urbanisées situées en aval. Même chose pour la gestion des phénomènes catastrophiques, dont on peut attendre une récurrence plus fréquente avec le réchauffement climatique : la suppression de zones tampon ou la création de grands secteurs urbanisés imperméables en amont peuvent augmenter la rapidité de la réponse des crues et ainsi favoriser les inondations en aval. Sur le littoral, la création de digues ou d'épi à vocation touristique sur une commune peut de même augmenter l'érosion sur la plage des communes avoisinantes. Autre risque indirectement favorisé : l'incendie de forêt, s'il est mal anticipé par une commune (dispositif coupe-feux, citernes, ...), peut s'étendre aux communes voisines.

Le SRADDET et le SOURCE promeuvent les solidarités entre territoires pour l'accès durable à la ressource en eau, pour la gestion de l'eau, de l'énergie et pour la prévention des inondations.

Si le SDAGE et les contrats de rivière agissent déjà dans le sens d'une solidarité amont / aval pour la gestion de l'eau, le SRADDET entend conforter cet aspect en matière de qualité et de quantité. Le SRADDET s'inscrit également dans la logique des PPR (inondation ou incendie) qui permettent aussi de répondre à ce besoin de solidarité entre les territoires impactés.

Améliorer l'accès à l'eau des secteurs non sécurisés ou mal desservis s'inscrit bien dans une orientation visant à soutenir les territoires dans leur développement économique. Cet objectif doit se décliner en synergie avec d'autres objectifs comme le développement des énergies renouvelables par exemple dans le cadre de véritables projets de territoire.

Les conséquences spatiales relatives aux rapports entre territoires amont et aval, et entre territoires « producteurs » et « consommateurs » en eau posent la question des liaisons et de l'interdépendance entre les territoires. Des échanges doivent s'établir entre ces territoires pour définir des projets non concurrentiels de développement.

En matière énergétique, la solidarité inter-territoires se manifeste par les politiques de mobilités inter-AOMD et avec une desserte énergétique planifiée aux bonnes échelles.

La solidarité liée à la déprise agricole doit aussi être appréhendée en cherchant à concilier l'intérêt écologique, paysager et touristique des alpages avec l'intérêt agricole des filières d'élevage (ovin et bovin) pour des productions d'alpage.

Enfin, une solidarité économique entre communes touristiques et communes non touristiques doit aussi être étudiée : ces dernières, même si elles bénéficient quelquefois de retombées indirectes, subissent des nuisances comme le transit des véhicules (vers les stations du littoral, vers les stations de ski) avec leurs conséquences sur la qualité de l'air, le bruit et le risque sécuritaire.



OBJECTIFS SPECIQUES

- ▶ Territoires à enjeux eau
- ▶ Smart GRIDS...

Objectif 63 S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOMD et définir les modalités de l'action

La mobilité est un fil rouge de la stratégie régionale d'aménagement portée par le SRADDET. Diminuer le recours à la voiture individuelle, fluidifier les axes de transport, rendre plus performante l'accessibilité interne et externe du territoire composent les conditions de réussite de la mise en œuvre du SRADDET.

Pour y parvenir, la coordination des stratégies des autorités organisatrices de mobilité durable (AOMD) des territoires est un objectif à part entière, qui relève certes de la gouvernance globale du SRADDET mais qui est nécessaire pour que l'ensemble des objectifs cités précédemment puissent être engagés et réalisés.

L'accès facilité aux zones d'emploi est un enjeu particulièrement prégnant de la stratégie de mobilité. Le SRADDET incite les acteurs économiques, consulaires, organisations professionnelles à être associées à cette réflexion d'ensemble.

Le SRADDET encourage les partenariats pour :

- Rechercher la cohérence entre les politiques de mobilité des différentes AOMD ;
- Mettre en commun des arguments et optimiser les recherches de financement.

Plusieurs espaces ou outils permettent déjà de coordonner une stratégie collective en positionnant la Région comme architecte : les conventions territoriales d'exercice concerté de la compétence, la contractualisation... Mais la nécessité d'aller plus avant en créant une structure de dialogue permanent entre la Région, dans son plein rôle de chef de file de l'intermodalité, et la trentaine d'AOMD agissant sur le territoire a été mise en évidence lors des rencontres organisées dans le cadre de l'élaboration du SRADDET comme lors des conclusions des Assises Régionales des Transports qui se sont tenues en 2017.

Il est en effet unanimement admis que les questions de mobilité ont plus que jamais un caractère prioritaire pour les partenaires, quel que soit le périmètre et les moyens de leur intervention. Ils sont de même convaincus de l'utilité d'un travail régulier d'échange d'expérience et de coordination technique continu.

Il est proposé en ce sens que la Région prenne l'initiative de la création d'une Conférence permanente des Autorités Organisatrices de la Mobilité. L'élaboration, à courte échéance, d'une Charte régionale de l'intermodalité définissant les grands principes d'une coordination des politiques publiques en matière de transport et de mobilité pourrait constituer l'acte fondateur de cette mobilisation commune.

OBJECTIFS SPECIQUES

- Rédiger ensemble une Charte régionale de l'intermodalité définissant collectivement les grands principes d'actions en matière de politiques publiques
- Partager, en amont de leur élaboration, les enjeux des PDE et PDIE avec les AOM et les structures professionnelles pour une meilleure coordination et plus forte cohérence des dessertes des zones d'activités
- Instituer une Conférence permanente des AOM afin de coordonner les politiques de transport et de mobilité



Orientation 2 : Connaissance, solidarités et dialogue comme leviers de la coopération

Mieux connaître, et apprendre à connaître son territoire voisin, ses problématiques et ses singularités, sont, en matière d'aménagement du territoire, un premier levier pour travailler à des solutions partagées et contribuent directement à la cohésion régionale, qu'elle soit territoriale et institutionnelle. Un problème ou un dysfonctionnement rencontré par un territoire l'a souvent déjà été par un autre territoire. Un problème ou un dysfonctionnement sur un territoire s'avère souvent lié à des dynamiques qui dépassent son périmètre. L'espace régional devient dès lors un espace, une source de capitalisation de la connaissance et des bonnes pratiques et un espace de résolution des problèmes compte tenu de l'interdépendance des dynamiques territoriales.

Objectif 64 – Développer la connaissance et la mise en capacité des territoires

L'observation, l'analyse et la prospective sont indispensables pour fonder l'action publique. A travers elles, il s'agit d'accroître la capacité des acteurs à appréhender les enjeux de leurs territoires, de construire collectivement la connaissance, et d'assurer une mise à disposition et un partage des ressources stratégiques. Or aujourd'hui le développement de la connaissance fait face à plusieurs défis :

- *Une offre fragmentée et complexe à appréhender : le nombre d'acteurs dans le champ de la connaissance du territoire (producteurs de données, producteurs d'études, ...) et le nombre de média (sites institutionnels, observatoires thématiques, ...) augmentent la dispersion de la connaissance et en rendent la visibilité et le partage difficiles.*
- *Des territoires inégaux devant l'ingénierie de la connaissance : les moyens d'ingénierie mobilisables varient considérablement d'un territoire à l'autre (agences d'urbanisme, Syndicats Mixtes de gestion des Parcs naturels régionaux, ingénierie propre des EPCL...), le manque d'ingénierie dans les territoires ruraux contrastant avec la technicisation de la connaissance dans les espaces métropolitains.*
- *Un fonctionnement territorial en réseau à consolider : plusieurs réseaux professionnels et thématiques se sont organisés pour être force de proposition auprès des territoires afin de les accompagner, de les former et d'être si possible en « amont » de l'expression des besoins.*
-

Promouvoir une dynamique collective au service d'une connaissance territoriale partagée

Cinq principes doivent guider les différents acteurs de la connaissance :

- L'accessibilité : la connaissance territoriale n'a de sens que si elle est accessible et partagée. Face à la fragmentation des informations et des données, Le SRADDET promeut l'ouverture des données, la diffusion et la mise en visibilité des informations ;
- Le partenariat : le SRADDET incite à privilégier le partenariat avec les différents acteurs régionaux de la connaissance territoriale, dans le respect des compétences de chacun. Elle contribue ainsi à la construction d'une communauté régionale d'expertise sur les études et les données ;
- La mutualisation : le SRADDET soutient la mutualisation, tant dans le développement et l'usage des outils que dans la production ou l'acquisition des données. Elle contribue ainsi, grâce aux économies d'échelle et dans un contexte de contrainte financière, à une action régionale plus efficiente ;
- La transversalité : le cadre d'action partenarial et mutualisé contribue à faire vivre un principe de transversalité désectorisant l'action publique régionale, les dispositifs partenariaux et mutualisés permettant l'accès à une commande d'études transversale aux différentes directions et services opérationnels de la Région ;



- L'opérationnalité : le souci d'opérationnalité enfin, guide l'ensemble des actions menées, il ne s'agit pas de produire une connaissance savante mais appliquée aux politiques territoriales, le recours au diagnostic s'étant désormais banalisé comme instrument d'action publique partenarial.

Faire de l'ingénierie de la connaissance territoriale un catalyseur de dynamiques et de projets locaux, dans une ambition d'aménagement et d'égalité des territoires.

La consolidation de l'ingénierie de la connaissance territoriale apparaît indispensable, pour la mise en capacité des territoires et l'appui aux choix opérationnels de planification et d'aménagement.

Le SRADDET recommande ainsi d'agir collectivement pour :

- 1) Impulser une intelligence territoriale qui permette une meilleure prise en compte des priorités régionales, articulées avec celles de l'État, des Départements et des EPCI,
- 2) Augmenter les capacités des territoires pour la réalisation de leurs projets territoriaux grâce à une mutualisation des ressources de l'ingénierie de la connaissance,
- 3) Partager l'ingénierie territoriale de la connaissance au service d'une efficacité accrue, du stratégique à l'opérationnel, de l'échelle régionale à l'échelle locale.

La Région propose de structurer avec ses partenaires un véritable service public régional de la connaissance accessible à tous, au travers d'une stratégie régionale pour la connaissance du territoire en appui aux acteurs locaux et remplissant les trois fonctions suivantes :

- une fonction « ressources et connaissances » coproduites avec les partenaires régionaux
- une fonction « d'appui technique » aux territoires,
- une fonction « de diffusion et d'animation » à destination des citoyens à travers le portail de la connaissance.

Objectif 65 - Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs (actions de report modal, amélioration des infrastructures)

Le SRADDET porte de nombreuses ambitions en matière de mobilité et de transports telles que présentées dans les différents objectifs afférents.

La réalisation complète des opérations envisagées reste à ce jour encore conditionnée à la mobilisation des sources de financements suffisantes, dans un horizon budgétaire qui reste fragile pour les collectivités.

Là encore, **l'innovation doit être un leitmotiv qui doit animer la Région et ses partenaires pour identifier de nouveaux systèmes de recettes et de financements.**

Dans le cadre de la mise en œuvre du SRADDET, **seront explorées plusieurs pistes** déjà évoquées dans différents objectifs et reprises ici tels **le sur-péage autoroutier, la redevance d'usage routier/taxe carbone, la taxe de stationnement (révision du régime) et les péages urbains.**



Objectif 66 – Promouvoir les gouvernances partenariales et les espaces d'échanges

Parallèlement au développement d'un réseau de connaissance, le SRADDET encourage **le développement de réseaux de coopérations entre collectivités appartenant à différents périmètres institutionnels et espaces territoriaux**. Ainsi des réseaux inter-métropoles, inter-Scot, inter-EPCI sur des thématiques à enjeux nécessitant des réponses multidimensionnelles doivent être soutenus.

La mise en œuvre du SRADDET doit être une opportunité pour actualiser les gouvernances territoriales en place et dépasser les cloisonnements thématiques et institutionnels. Compte tenu des enjeux importants relatifs en matière de la ressource en eau, il convient d'associer les gouvernances de l'eau aux gouvernances de l'aménagement du territoire.

Le SRADDET doit vivre au-delà de sa dimension écrite à travers la déclinaison de la conférence territoriale tout au long de la vie du SRADDET. La Région doit viser l'organisation une rencontre annuelle prospective sur l'avenir du SRADDET.



5. Gouvernance du SRADDET et mise en capacité des territoires

La Région exprime dans le SRADDET les fonctions qu'en entend mettre en œuvre pour assurer la gouvernance et la mise en capacité des territoires

- Une fonction régulatrice
- Une fonction d'animation territoriale
- Une fonction d'ingénierie et d'observation/veille permanente, notamment sur les signaux faibles

Pour s'assurer de la bonne réalisation du SRADDET, outre le fascicule des règles qui définira de manière précise les conditions prescriptives à respecter par les acteurs, un dispositif de mise en œuvre sera proposé reposant sur un principe de conventionnement et de contractualisation, une boîte à outils pédagogique, mais également d'accompagnement des projets, un dispositif d'évaluation et de veille prospective en continu

Enfin un dispositif de coordination de pilotage et de suivi sera défini, pour assurer une mise en œuvre collégiale et partenariale, voire partagée du SRADDET.

Ces différents éléments restent encore à travailler et stabiliser. Ils seront proposés à la consultation courant 2018, en même temps que le fascicule des règles dont l'élaboration est programmée sur le second semestre 2017.

5.1. Le rôle de la Région et ses engagements

5.1.1. Une fonction régulatrice

5.1.2. Une fonction d'animation territoriale

5.1.3. Une fonction d'ingénierie et d'observation permanente

5.2. Le dispositif d'accompagnement et la contractualisation

5.2.1. Les conventions territoriales

5.2.2. Le mandat régional pour le CPER

5.2.3. Une boîte à outils

5.3. Le dispositif de coordination, de pilotage et de suivi du SRADDET

5.3.1. Le comité partenarial de suivi

5.3.2. La Conférence territoriale de l'action publique et les Conventions Territoriales d'Exercices Concertées

5.4. Le dispositif d'évaluation



6. Annexes

