



Dire de l'État sur le SRADDET



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
DYNAMIQUES RÉGIONALES.....	4
ENJEUX TRANSVERSAUX PRIORITAIRES.....	11
1. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE LA RÉGION POUR LES ENTREPRISES ET LES HABITANTS	12
A) S'appuyer sur la mise en valeur des atouts naturels, patrimoniaux et culturels de la région.....	13
B) Répondre aux besoins en mobilité et en logement de ses habitants	17
2. ACCENTUER LA COMPLÉMENTARITÉ ET LA SYNERGIE ENTRE LES TERRITOIRES	24
A) Le rayonnement de PACA au travers de ses métropoles et de ses pôles d'excellence	25
B) Solidarité et égalité des territoires	29
3. ENCOURAGER L'INNOVATION POUR LES TERRITOIRES RÉSILIENTS.....	34
A) Une économie de moindre impact : circulaire, sobre, de proximité et moins dépendante	34
B) Des territoires qui s'adaptent au changement climatique et qui anticipent l'augmentation des risques et la fragilisation des ressources	39
EXPRESSION TERRITORIALISÉE DES ENJEUX.....	41
MATRICE DES ENJEUX TERRITORIALISÉS.....	45
CONCLUSION.....	46

INTRODUCTION

La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015 (NOTRe) conforte l'échelle régionale en matière d'aménagement du territoire et de développement économique.

La région se voit ainsi dotée de deux documents socles pour la stratégie d'aménagement et de développement de la région : le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), document de planification prescriptif et intégrateur des principales politiques publiques sectorielles et le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII).

L'élaboration des SRADDET relève de la compétence exclusive des conseils régionaux.

A la différence du SRADDT actuel, **le SRADDET est prescriptif**, c'est-à-dire qu'il s'imposera aux documents de rang inférieur dans un rapport de prise en compte ou de compatibilité :

Les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, à défaut, les plans locaux d'urbanisme (PLU), les cartes communales (CC) ainsi que les plans de déplacements urbains (PDU), les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) et les chartes des parcs naturels régionaux (PNR) devront « prendre en compte » les objectifs du SRADDET et être « compatibles » avec les règles générales du fascicule de ce schéma.

La loi NOTRe précitée fixe les étapes obligatoires d'association de l'État à l'élaboration du SRADDET : participation à la conférence territoriale de l'action publique, production d'un « porter à connaissance » en continu, avis de l'autorité environnementale et approbation du document.

Le préfet de région est donc pleinement associé aux travaux d'élaboration du SRADDET : il porte à la connaissance de la Région la réglementation et sa vision des enjeux territoriaux, s'assure de la mise en œuvre du schéma approuvé par les documents de rang inférieur et, in fine, approuve le schéma adopté par la région.

Dans ce cadre, un porter à connaissance réglementaire a déjà fait l'objet d'une transmission au Président du conseil régional le 15 novembre 2016.

La présente note constitue le « Dire de l'État » et met l'accent sur les enjeux prioritaires pour l'État à l'échelle régionale, afin de construire la région de demain autour de valeurs de proximité, de solidarités territoriales et d'équilibre des territoires, dans une optique de développement durable.

Après avoir rappelé les dynamiques régionales en présence, seront développés les trois enjeux transversaux identifiés pour préparer l'avenir dans un contexte de mutations sociétales et de changement de paradigmes.

Ils seront accompagnés d'une expression territorialisée faisant ressortir les priorités spécifiques à cinq grands ensembles caractérisant le territoire régional :

- **La conurbation littorale, les métropoles et agglomérations majeures d'échelle régionale**
- **Les territoires ruraux et de montagne**
- **Les couloirs majeurs d'échanges**
- **Le golfe de Fos et l'étang de Berre**
- **La périurbanisation**

DYNAMIQUES RÉGIONALES

LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR (PACA) BÉNÉFICIE D'ATOUTS NATURELS CONSIDÉRABLES.

La grande diversité géologique et écologique de la région - constituée de mûles de roches dures qui accidentent le littoral (Maures, Estérel), d'une vaste zone humide protégée (Camargue) et de larges amphithéâtres montagneux (Préalpes, Alpes du sud) - fonde des identités paysagères remarquables.

Ces qualités, auxquelles s'ajoute l'atout climatique et le bon état des masses d'eau (69 %), sont des facteurs de croissance et d'emploi et les conserver représente un enjeu majeur pour le rayonnement du territoire régional.

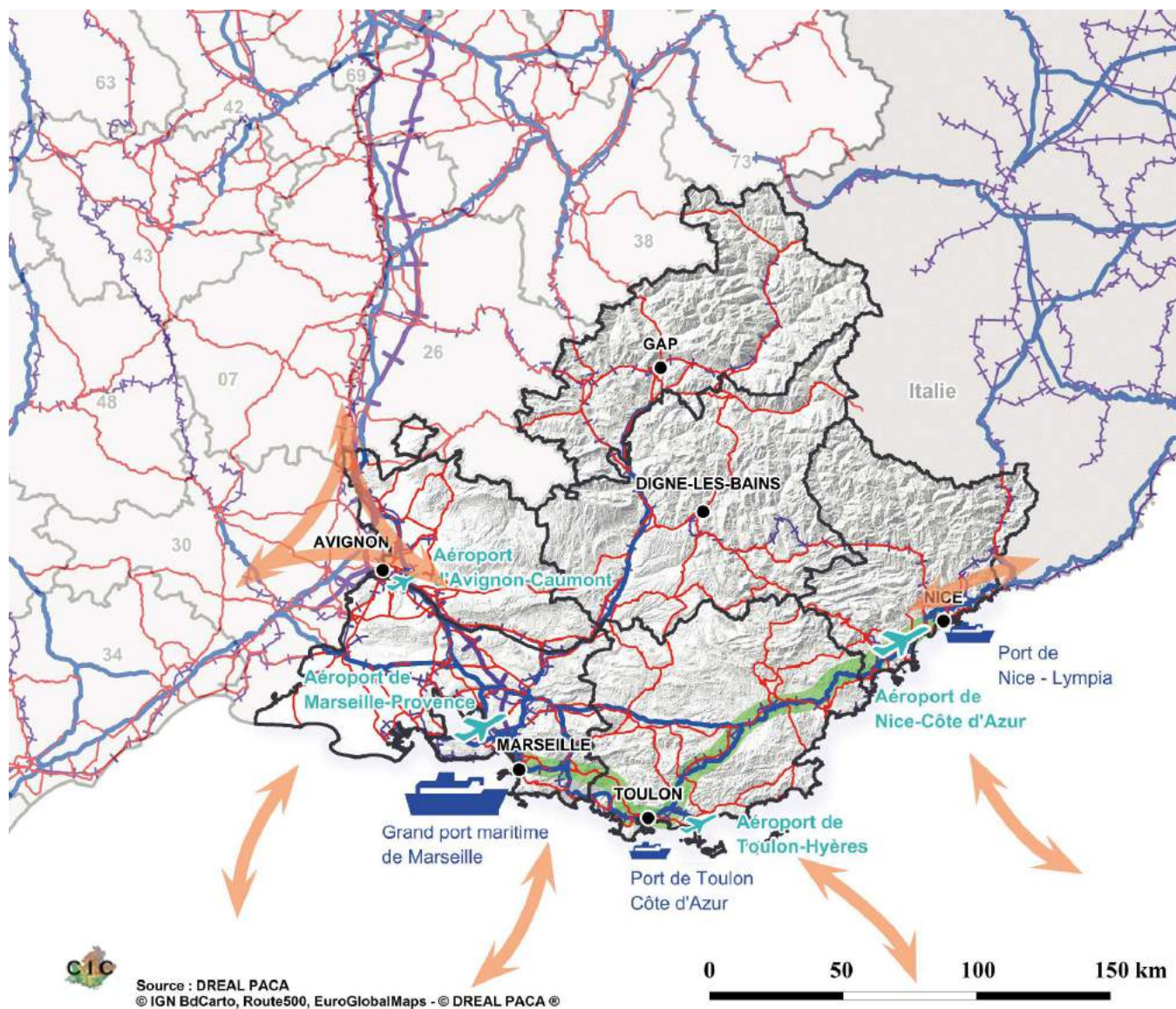
→ **CHIFFRES CLÉS** (Source : Profil Environnemental Régional, DREAL et Région PACA, 2015)

Avec un taux de **75%** d'espaces naturels en PACA, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur possède la plus grande étendue d'espaces naturels des régions françaises.

La région abrite près de **2/3** des espèces végétales françaises, **1/3** des espèces d'insectes, plus de **10** espèces de mammifères marins et de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs et nicheurs.

La mer Méditerranée est l'un des **10** hotspots de biodiversité de la planète : elle abrite environ **10%** des espèces répertoriées mondialement alors qu'elle ne représente qu'1% de la surface globale des océans.

La Région PACA possède **4** des **10** parcs Nationaux français, **18** réserves naturelles (nationales ou régionales) et **7** Parcs Naturels Régionaux.



LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR (PACA) BÉNÉFICIE D'UN POSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE AVANTAGEUX, AU CENTRE DE L'ARC MÉDITERRANÉEN (BARCELONE, MARSEILLE, GÈNES) ET ALPIN ET EN CONNEXION AVEC LE COULOIR RHODANIEN

Cette situation géographique lui permet d'être à la fois une porte d'entrée de l'Europe pour les pays méditerranéens au sud et à l'est, un axe reliant le sud au nord de l'Europe via le sillon rhodanien et un partenaire pour les autres pays de l'arc alpin et la principauté de Monaco, avec de nombreuses implications sur les flux de circulation, le logement et l'emploi.

MALGRÉ CES FORMIDABLES ATOUTS, L'ATTRACTIVITÉ DE LA RÉGION EST AUJOURD'HUI EN PERTE DE VITESSE

→ À la faveur d'une situation géographique favorable, à compter des années 1950, le développement du territoire régional s'est opéré rapidement et sur un mode d'urbanisation extensif et consommateur de foncier :

Dans les années 50, les populations nouvelles se sont principalement installées dans les franges littorales, cherchant des lieux de vie ou de villégiature de qualité.

Source d'activités, d'emplois, de recettes fiscales et de développement des territoires, le tourisme va représenter une part importante de la richesse régionale, initialement dans les espaces littoraux puis sur les massifs montagneux.

Aujourd'hui encore essentiel dans l'économie régionale, le tourisme souffre cependant d'une concurrence accrue avec d'autres territoires et d'un vieillissement de ses infrastructures, d'autant plus marquée que les communes littorales se sont anthropisées, engendrant souvent un phénomène de dégradation et de banalisation des paysages et des écosystèmes côtiers.

L'importance du secteur touristique explique en partie la prédominance de l'économie présentielle (plus de 60 % des emplois en PACA contre 56 % en France de province), qui a fortement progressé au cours des trente dernières années.

A la fin des années 60, l'implantation d'industries à l'Ouest de la région (création de la zone industrialo-portuaire de Fos), de sociétés de haute technologie à l'Est (création de Sophia-Antipolis), et la diversification des activités navales issues du pôle militaire de Toulon forment alors une

structure économique et industrielle concentrée sur la frange littorale de la région.

Cependant, ces développements n'ont pas fait de PACA une région fortement industrialisée. Les fonctions productives représentent en effet 13,2 % de l'emploi contre presque 18 % en moyenne en France de province. L'emploi public constitue également une composante essentielle de l'économie régionale, représentant 21,8 % de l'emploi, significativement plus que la moyenne nationale.

Le dynamisme de cette sphère présentielle comme celui des filières industrielles productives dépend étroitement des conditions d'accueil et de déplacement qui sont offertes aux acteurs économiques, particuliers et entreprises.

Ce développement du territoire a aussi été progressivement marqué par une forte urbanisation (9 habitants sur 10 résident dans l'une des 13 grandes aires urbaines), un étalement urbain au détriment des surfaces agricoles (-0,2 % par an, alors qu'elles ne représentent que 21 % du territoire régional), une déconnexion entre les lieux de résidence, d'emploi, de consommation, de services et d'équipements publics et un déficit de plus en plus marqué en transports en commun et en infrastructures de déplacements.

Ainsi, tout en continuant à travailler dans les pôles qui concentrent l'emploi, une part croissante de la population s'éloigne des grandes villes pour résider dans un espace périurbain en plein essor.

Ce mode de développement, associé à des politiques foncières publiques peu développées, se révèle préjudiciable à l'émergence de projets d'aménagement durable répondant aux défis auxquels la région est confrontée : offre de logements accessibles, limitation de la consommation d'espaces et articulation entre urbanisme et transports collectifs.

Ce mode de développement constaté depuis plusieurs dizaines d'années montre aujourd'hui ses limites.

→ Ce développement rapide du territoire a généré des nuisances et retards qui obèrent aujourd'hui l'attractivité et la capacité d'entreprendre de la région PACA :

La dynamique démographique est désormais plus lente que dans le reste du pays et repose surtout sur l'excédent naturel. Les difficultés de transport, la dépendance à la voiture et l'accès difficile au logement accentuent les difficultés d'accès à l'emploi et pénalisent le fonctionnement des entreprises.

L'organisation de la mobilité a, en effet, longtemps été fondée sur l'usage massif de la voiture individuelle et sans l'alternative réelle d'une offre performante de transports collectifs.

Depuis 15 ans, le réseau routier est fortement congestionné en particulier dans les espaces métropolitains et les problèmes de saturation sont récurrents pour les transports quotidiens comme pour les déplacements de longue distance.

Les distances moyennes parcourues entre le domicile et le travail s'allongent considérablement (36 km aujourd'hui contre 17,5 km en 2006), les temps de trajet quotidien entre le domicile et le travail (47 minutes) et l'usage de la voiture individuelle sont plus élevés que la moyenne française (35 minutes – 25 km).

Cette dépendance à la voiture individuelle est génératrice de nuisances environnementales fortes, telles que les émissions polluantes et de gaz à effet de serre, une fragmentation des milieux naturels ainsi que de perturbations sociales importantes comme la perte de temps, les risques d'accidents et la précarité des ménages.

La région PACA est soumise à une très forte tension du marché du logement, la deuxième après l'Île-de-France. La crise du logement n'a fait qu'accroître le décalage entre une offre inadaptée quantitativement et qualitativement et une demande de plus en plus sociale (70 % de la population de PACA est éligible au logement social alors que le logement social ne représente que 13 % du parc de logement).

Le déséquilibre entre l'offre et la demande de logements, la concurrence entre les différents usages du sol, entre la population résidente et la population touristique, ont conduit à une hausse des prix du foncier et de l'immobilier et accentué le phénomène de ségrégation par le logement en déconnectant les prix de vente des revenus des habitants.

En parallèle, la quasi-absence de politique volontariste de maîtrise de l'urbanisation et de régulation publique des marchés fonciers ont eu pour conséquence une dispersion urbaine sans précédent en dehors des agglomérations, entraînant un report de la construction dans le périurbain, sous forme d'un habitat diffus qui fragilise les espaces agricoles, détériore la qualité des espaces naturels et pénalise la mise en place des équipements et infrastructures.

→ Après avoir été la région au taux de croissance démographique record, la croissance de la population s'essouffle (elle est aujourd'hui inférieure à 0,3% par an) et pourrait encore diminuer d'ici 2030 :

La dynamique démographique est désormais plus lente que dans le reste du pays et repose surtout sur l'excédent naturel. La population vieillit et se paupérise, notamment dans les centres-villes. Néanmoins, l'attractivité résidentielle de certains territoires se maintient (départements alpins et du Var).

Cette perte globale d'attractivité démographique s'accompagne d'une dilatation des villes et d'une diffusion croissante de l'habitat dans l'arrière-pays générant une forte artificialisation des sols, sur les terres agricoles principalement, alors que, parallèlement, l'emploi se concentre dans un nombre restreint de zones et que le taux de chômage se maintient à un niveau élevé.

→ Aujourd'hui, la région doit relever un certain nombre de défis dans un contexte de mutations sociétales importantes :

- Organiser le développement économique dans un contexte de révolution technologique et numérique :

Les secteurs industriels structurants pour la région (pétrochimie, métallurgie, industries navales et aéronautiques, micro-électronique, logistique...) connaissent des évolutions permanentes au gré des phénomènes de concentration et d'internationalisation des productions et des échanges. Dans ce contexte, seule une politique volontariste permettra le maintien et le développement d'un tissu industriel fort.

Le SRADDET sera, en matière économique, le schéma de territorialisation et d'ancrage de la stratégie régionale de développement traduite dans le SRDEII, en particulier autour des 12 opérations d'intérêt régional (OIR) définies par la Région pour favoriser l'implantation d'entreprises et la structuration de filières majeures pour les territoires. Il sera l'occasion de traiter les problématiques liées à l'optimisation des grands équilibres commerciaux et du foncier économique en confortant les modalités d'accès aux zones d'activités, impulsant de bonnes pratiques d'aménagement, requalifiant des zones d'activités existantes et favorisant la production de logements pour les salariés.

PACA, en addition de la force de ses écosystèmes numériques (French Tech Aix-Marseille et Côte d'Azur notamment), se positionne aujourd'hui, de par sa situation géographique, comme la porte d'entrée numérique de l'Asie et du Moyen-Orient sur l'Europe, et le point privilégié d'accès à l'Afrique et à son fort potentiel de croissance.

Cette position privilégiée, pourvu qu'elle soit accompagnée d'une stratégie économique et d'aménagement, est un facteur d'attractivité pour la filière, notamment pour l'implantation de data-centers, et constitue également un atout pour le choix d'implantation des entreprises dans une majorité des secteurs économiques.

Au niveau régional, la stratégie de développement des réseaux numériques à très haut débit est également déterminante pour l'avenir des territoires ruraux et l'accès à l'emploi, la formation, la culture et les services.

- Développer des déplacements alternatifs, intelligents et connectés :

Si les transports collectifs restent au cœur d'un système de mobilité durable, ils n'apportent pas une réponse à tous les besoins de déplacements et ne doivent pas se concevoir isolément.

L'offre de déplacements doit être alternative, multimodale, innovante et connectée pour fournir aux usagers des conditions de transports de plus en plus personnalisées, intégrant des applications numériques liées à la mobilité (calculateur d'itinéraires, application d'opérateurs de transports publics ou de services de location de vélos, plate-formes de covoiturage ou d'autopartage...).

Il est nécessaire d'organiser les déplacements de demain en complémentarité de services adaptés aux besoins en constante évolution de la population. Ainsi, la construction d'un réseau de transports collectifs

à haut niveau de service en faveur d'une mobilité plus durable se fera en complément des investissements dans les grandes infrastructures de transport et du développement des services de mobilité innovants. Cette solution sera avantageuse pour tous : cadre de vie amélioré, image positive du territoire, solution économique pour les particuliers, moins de contraintes liées au stationnement.

- Rationaliser l'organisation du territoire pour limiter les coûts d'investissement et de fonctionnement pour les territoires et les habitants (consommations énergétiques, réseaux...) :

Les défis de la transition énergétique, de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à ces effets conduisent à une nécessaire évolution des modes de développement.

PACA est une des régions les plus consommatrices d'énergie en France, avec une dominante de consommation des énergies fossiles, alors même qu'elle dispose des ressources naturelles nécessaires pour produire des énergies renouvelables (EnR) au bénéfice du développement des territoires. Malgré ce, la production régionale d'énergies renouvelables (11%) reste en dessous de la production d'EnR au niveau national (15%) et bien en deçà de l'objectif national fixé à 23 % pour 2020. (20 % : objectif UE).

L'efficacité énergétique passe par un développement urbain plus sobre en énergie et moins générateur en déplacements individuels. La rénovation énergétique, la production de logements neufs plus sobres énergétiquement et la remise à niveau d'un parc important de logements privés indignes et de copropriétés dégradées occupent également une

place essentielle pour relever le défi de la transition énergétique, étant un secteur fortement consommateur d'énergie et émetteur en gaz à effet de serre.

L'effort doit aussi porter sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés pour développer les énergies renouvelables en fonction des atouts, des enjeux environnementaux et des contraintes des territoires (solaire, éolien, biomasse, hydroélectricité, géothermie, aérothermie, thalassothermie, récupération de l'énergie dégagée par les réseaux d'eaux usées ou potable, récupération de la chaleur fatale ou de l'énergie issue du traitement des déchets...).

Une attention tout particulière doit être portée sur la gestion et l'optimisation des flux énergétiques (smartgrids, stockage...).

La région est également particulièrement en retard dans la planification et la gestion des déchets, marquée par l'insuffisance du tri par les ménages, le manque de déchetteries professionnelles, la faiblesse des filières de valorisation, de fortes tensions capacitaires à l'aval sur les installations de stockage et des flux interdépartementaux et internationaux (Italie) considérables.

Une meilleure gestion des ressources implique également de favoriser un modèle d'économie circulaire, moins consommateur de ressources naturelles, moins émetteur de GES, moins dépendant des énergies fossiles et favorisant le développement économique local.

Pour répondre à ces défis consistant à gommer les inégalités, rattraper les retards accumulés et contribuer au développement novateur et équilibré de l'ensemble du territoire régional, trois enjeux transversaux prioritaires ont été identifiés :

1. Renforcer l'attractivité de la région pour les entreprises et les habitants
2. Accentuer la complémentarité et les synergies entre les territoires de la région
3. Encourager l'innovation pour des territoires résilients

ENJEUX TRANSVERSAUX PRIORITAIRES

A) S'APPUYER SUR LA MISE EN VALEUR DES ATOUTS NATURELS, PATRIMONIAUX ET CULTURELS DE LA RÉGION

La valeur du patrimoine naturel et culturel, agricole et paysager emblématique et ordinaire de la région doit être maintenue par une politique de préservation et de gestion volontariste (1 et 2) mais aussi par une consommation économe de l'espace (3) et une redynamisation des centres-villes (4).

1. Poursuivre la mise en valeur des atouts naturels de PACA et renforcer son identité

Les espaces naturels à préserver ou à reconquérir sont identifiés par la trame verte et bleue à hauteur de 63 % du territoire de PACA, dont 59 % en tant que réservoirs de biodiversité, témoignant ainsi de l'exceptionnelle richesse écologique de la région et dont 16 % arborent un objectif de remise en état, notamment le long du littoral et le long de la vallée du Rhône. Par ailleurs, 30 % du territoire est en site Natura 2000 et on compte quatre parcs nationaux, sept parcs naturels régionaux, douze réserves naturelles nationales et six régionales. 6,4 % du territoire bénéficie à ce jour d'une protection réglementaire (contre 1,3 % au niveau national). La Région est identifiée comme l'un des 34 Hot Spots mondiaux en matière de biodiversité terrestre.

Cette richesse biologique s'accompagne d'un patrimoine culturel et paysager remarquable, avec 13 % de la superficie du territoire régional identifié au titre des sites.

L'agriculture provençale participe aussi à l'identité de la région, avec ses vignes, ses oliviers, ses fruits et légumes, ses plantes à parfums, aromatiques et médicinales et l'élevage extensif qui demeure indispensable dans l'aménagement des départements alpins.

Dans ce contexte, le SRADDET aura pour rôle de :

- Protéger, promouvoir la restauration et mieux valoriser l'ensemble de ce patrimoine naturel et paysager régional, et notamment les espaces identifiés en trame verte et bleue. Une **démarche de déclinaison de la trame verte et bleue régionale dans les documents d'urbanisme**, et des objectifs du plan d'action du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), pourra utilement être définie par le SRADDET. Par ailleurs, afin de garantir concrètement la préservation, la remise en état ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques, le SRADDET identifiera **les secteurs dans lesquels une préservation ou une restauration écologique active doit être mise en place** : gestion écologique, aménagements, effacement des éléments de fragmentation.
- Favoriser la biodiversité ordinaire en dehors des espaces protégés, y compris en proximité ou au sein des zones urbaines. Le maintien de continuités naturelles comme la préservation ou la création d'espaces de nature en ville peut également contribuer au développement des modes de déplacement actifs et à la limitation des effets d'îlots de chaleur.
- Préserver en localisant les espaces forestiers à enjeux qu'ils soient écologiques (maintien d'îlots de vieux bois...) ou bien économiques (développement de la filière bois et mobilisation de la biomasse en respectant les bonnes pratiques sylvicoles).
- Préserver la qualité de l'eau en mer et les écosystèmes côtiers et marins, qui sont sous la pression d'une forte fréquentation, en se rapprochant des démarches de gestion intégrée mer et littoral (GIML) qui ont vocation à être déclinées dans les documents d'urbanisme, en favorisant une gestion durable des plages et du

trait de côte, ainsi que les démarches « ports propres » et le développement d'une aquaculture durable et d'une pêche à la fois respectueuse de l'environnement marin et garante des équilibres socio-économiques, en restaurant la qualité des eaux de baignade de qualité insuffisante, en renforçant l'action des collectivités relative à l'établissement et la réactualisation des profils de baignade en mer.

- Protéger les masses d'eau en bon état et prévenir leur altération en préconisant que les aménagements envisagés ne devront pas augmenter les pressions existantes sur les cours d'eau en termes de pollution comme de consommation de leur espace de bon fonctionnement.
- **Promouvoir une approche qualitative des sites classés ou inscrits et de leurs abords**, en exigeant des documents d'urbanisme une analyse paysagère de qualité et la maîtrise des impacts des aménagements ou développements urbains envisagés.
- **Organiser une accessibilité maîtrisée des espaces naturels touristiques et de loisirs** (sportifs ou dominicaux) afin de maintenir leur potentiel d'attractivité.

2. Permettre une identification forte de la région PACA en matière de tourisme culturel

Le riche patrimoine culturel de la région ainsi que son importante activité artistique est un facteur majeur d'attractivité touristique, y compris à l'international, pour de nombreux territoires de la région et plus particulièrement pour les villes qui accueillent les points d'intérêts, festivals ou manifestations les plus connus.

Le SRADDET pourra :

- Favoriser la diffusion de cette attractivité culturelle et sa répartition sur l'ensemble du territoire en mettant en relation les manifestations et festivals emblématiques d'envergure nationale voire internationale et en proposant des parcours culturels à partir des points d'entrée les plus attractifs
- Faciliter la mise en réseau des sites culturels et des équipements culturels locaux, en lien avec les acteurs du tourisme

3. Gérer un foncier limité de manière efficiente

La ressource foncière est limitée, et celle qui attire le plus les résidents, touristes, acteurs économiques et agriculteurs se concentre sur une mineure partie du territoire régional, le long des axes principaux de déplacement, dans la bande littorale et autour des principales agglomérations.

Ce sont aujourd'hui les vastes espaces péri-urbains qui posent un certain nombre de problèmes : mitage des espaces agricoles, déclin des centres urbains, développement d'immenses zones commerciales périphériques, usage systématique de l'automobile et difficulté particulière à développer un réseau de transports publics efficace dans ces espaces multipolaires.

Sur le long terme, le potentiel de développement des territoires de PACA dépend donc étroitement de leur capacité à maîtriser ce foncier et son utilisation.

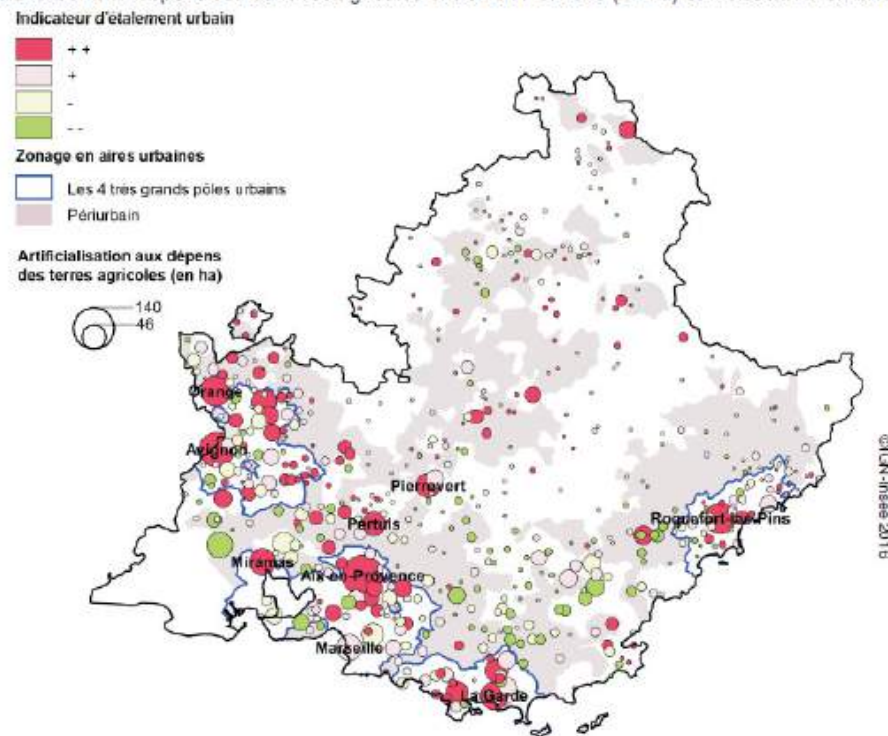
Dans ce contexte, le SRADDET aura pour rôle de :

- Préconiser une méthode d'analyse du phénomène de consommation d'espace partagée à l'échelle régionale, afin de mieux comprendre et comparer les dynamiques à l'œuvre dans les différents territoires.
- Définir des règles pour **limiter très fortement l'artificialisation des terres agricoles**, voire la stopper dans les secteurs où les terres sont les plus propices à l'agriculture et menacées, dans les sites les plus emblématiques pour valoriser l'image de la région (vignobles, patrimoine agraire et pastoral, floriculture, filières agricoles régionales, agriculture biologique et agroécologie...), ainsi que dans les secteurs à proximité directe des agglomérations pour développer les circuits courts.
- Fixer des **objectifs ambitieux en termes de réduction de la consommation d'espace**, que les documents d'urbanisme devront mettre en œuvre, en particulier dans les territoires dont le développement a été généré de manière particulièrement extensive.
- **Maintenir et encourager l'agro-pastoralisme** qui garantit le maintien de la biodiversité et des paysages ouverts, et participe à la mise en valeur du potentiel touristique.
- D'encadrer les documents d'urbanisme dans l'identification des **pertes en surface naturelles, agricoles et forestières (NAF) et la mise en œuvre de mesures de compensation** en cas d'impacts résiduels après les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre :

compensations environnementales et agricoles coordonnées selon la séquence « éviter, réduire, compenser ».

2 La moitié de l'artificialisation des sols a lieu dans les très grands pôles urbains

Artificialisation aux dépens des surfaces agricoles entre 2011 et 2015 (en ha) et indicateur d'étalement urbain



Note de lecture : la taille des ronds est proportionnelle à la croissance des surfaces artificialisées. Cette croissance peut être plus rapide (ronds rouges ou roses) ou moins rapide (ronds verts ou verts clairs) que celle de la population. A Aix-en-Provence, par exemple, les surfaces artificialisées ont gagné 140 ha sur les terres agricoles entre 2011 et 2015 ; cette consommation foncière a été beaucoup plus rapide que la croissance démographique.

4. Redynamiser et améliorer la qualité des centres

Le phénomène de dépérissement des centres, s'il n'est pas généralisé, concerne aujourd'hui de nombreuses communes, des plus urbaines aux plus rurales. Longtemps négligés, parfois considérés comme ne répondant plus aux attentes des ménages, les centres constituent pourtant un potentiel essentiel de maintien d'une identité urbaine ou villageoise. En attestent les opérations réussies de reconquête urbaine qui, en même temps qu'elles ont contribué à limiter la consommation d'espace, ont permis de satisfaire des besoins en logement particuliers pour les étudiants, jeunes actifs, personnes âgées...

Dans ce contexte, le SRADDET aura pour rôle de :

- Fixer des objectifs à destination des documents d'urbanisme en matière de **mixité fonctionnelle et d'aménagement urbains de qualité dans les centres urbains** pour les rendre plus dynamiques et plus attractifs
- **Guider les documents d'urbanisme dans la recherche d'un potentiel de renouvellement urbain** et de densification, à traiter en priorité par rapport à de nouveaux développements urbains extensifs
- **Inciter à la densification organisée des zones d'urbanisation diffuses ou pavillonnaires**, en particulier dans les espaces périurbains.
- **Favoriser l'intégration de la nature en ville** : choix architecturaux et urbains intégrant des éléments de biodiversité.
- Inciter les SCoT à porter une **vision stratégique en matière d'aménagement commercial** au travers des documents

d'aménagement artisanal et commercial (DAAC). Cette vision doit être déclinée par niveau d'armature urbaine dans le souci des équilibres territoriaux et en privilégiant avant tout la requalification des zones existantes et l'intégration du commerce dans la vie urbaine. Les objectifs suivants devront être étudiés : revitalisation des centres-villes, maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité, consommation économe de l'espace, desserte des équipements par les transports en commun, optimisation du stationnement, accessibilité aux piétons et aux cyclistes, qualité environnementale, architecturale et paysagère.

B) RÉPONDRE AUX BESOINS EN MOBILITÉ ET EN LOGEMENT DE SES HABITANTS

Les conditions d'accessibilité aux grandes échelles et de déplacements internes constituent un facteur déterminant et indispensable de l'attractivité régionale, aujourd'hui menacée par des phénomènes de congestion en progression. Si la présence d'équipements majeurs routiers, portuaires et aéroportuaires est un atout indéniable, ces derniers nécessitent d'être confortés par une capacité d'évolution et d'adaptation aux attentes du territoire. Leurs interconnexions, leurs mises à niveau pour permettre des transports collectifs en site propre ainsi que leurs connexions aux réseaux de proximité sont à améliorer dans le sens de plus d'efficacité et de fluidité.

L'amélioration des transports du quotidien est également un défi essentiel. La Région en est un acteur direct majeur, essentiel dans la structuration de l'offre développée localement par les autorités organisatrices de la mobilité.

Cette accessibilité est aujourd'hui également numérique, et le développement de réseaux de transmission performants est tout aussi essentiel pour les entreprises comme pour les ménages.

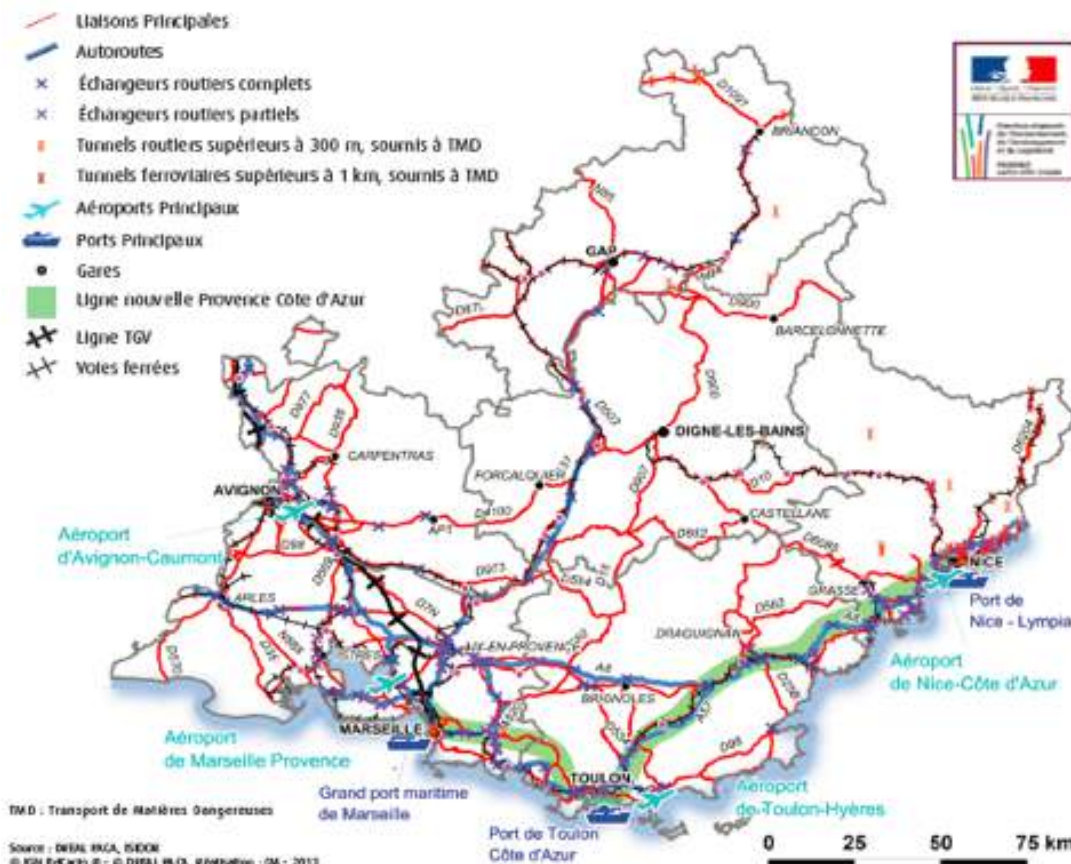
Avec un besoin évalué en 2013 à plus de 36 000 logements nouveaux par an, dont 16 000 logements sociaux pour répondre aux exigences de la loi SRU, et une production de logements inférieure à 25 000 par an, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur fait partie des territoires dont la situation est la plus critique, restant soumise à une très forte tension du marché du logement, la deuxième plus importante juste après l'Île-de-France.

La mobilité au quotidien, la desserte numérique et la réponse aux besoins en logements accessibles sont les sujets, avec le développement

économique, sur lesquels le SRADDET peut agir au service d'une plus grande cohésion sociale du territoire régional. Il peut ainsi contribuer largement à corriger ou prévenir les phénomènes d'exclusion sociale constatés dans les territoires ruraux comme urbains.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Données décembre 2013



1. Irriguer le territoire et le relier aux autres pour faciliter la mobilité des personnes, des biens et l'accès aux services numériques essentiels

Le rôle de la Région dans ces domaines est essentiel :

- Directement en tant qu'autorité organisatrice de transport ainsi que pour la définition d'un réseau routier d'intérêt régional,
- En collaboration avec les autres acteurs publics et les opérateurs privés intervenant dans le transport de personnes, de marchandises ou dans le développement de réseaux numériques.

Le SRADDET devra donc être porteur de cohérence dans le développement des réseaux et équipements dans les domaines du transport de personnes, de la logistique et du numérique.

Il aura pour rôle de :

- **Favoriser le développement de la connectivité à très haut débit** aux réseaux fixes et mobiles, qui est un élément déterminant dans le choix d'implantation des entreprises pour la majorité des secteurs économiques et conditionne leur capacité à opérer une transformation numérique. Ce développement est également nécessaire pour l'accès de tous à des services numériques essentiels dans des domaines tels que l'enseignement, la formation tout au long de la vie, la culture ou les soins.

Ainsi, la démarche d'intégration régionale des politiques et de mutualisation des projets de développement des réseaux THD est à poursuivre.

- **Tirer parti de la position singulière de PACA, et tout particulièrement de la métropole Aix-Marseille-Provence**, qui se positionne aujourd'hui, de par sa situation géographique, comme la porte d'entrée numérique de l'Asie et du Moyen-Orient sur

l'Europe, et le point privilégié d'accès à l'Afrique et à son fort potentiel de croissance.

Marseille est la seule ville de Méditerranée où « atterrissent » non moins de 14 câbles sous-marins connectant 3 continents. Cette position privilégiée est un facteur d'attractivité pour l'implantation de datacenters. Ces infrastructures de production de services numériques peuvent être une source de développement pour les écosystèmes d'innovation (métropoles French Tech) et de rayonnement international pour la région. Cependant, leur effet prédateur en espace et en énergie nécessite une optimisation de leur implantation au regard de leurs retombées limitées en termes d'emploi.

- Améliorer la **grande accessibilité de la région** (aéroports, gares LGV, ports et interconnexions...)

Il s'agit de préserver la capacité des grands axes de mobilité (axes durancien, rhodanien, axes Est - Ouest) ainsi que celle des équipements majeurs de la région en permettant leur développement ou le maintien de leurs fonctionnalités, ainsi que l'amélioration de leurs interconnexions (aérien, portuaire, ferré, routier) et de leurs connexions avec les réseaux régionaux et locaux de transport en commun.

- **Agir sur les transports de longue distance de voyageurs** : développer la desserte en TC des aéroports de Nice et Marseille et des gares TGV de la région, ainsi que des principaux ports de la région, améliorer les temps de déplacement en train entre les principales agglomérations de la région, en particulier en tirant parti au mieux du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) notamment en améliorant la desserte de Sophia Antipolis pour contribuer à lui donner un second souffle.
- **Identifier les itinéraires d'intérêt régional** : les définir, en lien avec les régions limitrophes et en cohérence avec les priorités identifiées au niveau national.

2. Améliorer les transports du quotidien : transports en commun, multi-modalité, nouvelles mobilités, numérique et innovations

Le mode de développement urbain régional s'est fondé sur une utilisation massive du véhicule individuel. L'expansion urbaine s'est en effet rarement produite de manière concentrique autour des principaux centres, mais de manière plus diffuse, par la croissance de pôles secondaires et l'implantation de zones d'activités ou d'urbanisation souvent connectés aux seuls axes routiers, ou desservis par un réseau de transport en commun peu performant. Ainsi, même dans les départements les plus urbanisés, la part de la voiture dans les déplacements reste supérieure à celle constatée dans des départements similaires.

L'utilisation massive de la voiture individuelle, outre qu'elle a conduit aujourd'hui à la saturation des principaux réseaux, est génératrice d'insécurité, de précarité pour les ménages, de perte d'efficacité pour les entreprises. Elle contribue également fortement à la dégradation de la qualité de l'air, avec un impact sur la santé publique. Le bilan 2015 de l'ORECA, tout en relevant la baisse continue des émissions d'oxyde d'azote et de particules (essentiellement due aux améliorations technologiques), souligne que 350 000 personnes vivent dans des zones dépassant les valeurs limites pour la protection de la santé, et que 80 % des habitants

sont exposés à des niveaux de particules (PM10) supérieurs aux recommandations de l'OMS.

Ces dernières années, la prise de conscience de la nécessité d'un rattrapage a conduit à des investissements importants qui ont permis par endroit une progression de la part des déplacements effectués en transport en commun. Mais, cela reste insuffisant au regard du retard accumulé de la région.

Le SRADDET peut influencer sur l'avenir par la promotion d'une forme de développement urbain favorisant l'utilisation des modes actifs de déplacement et des transports en commun. Encourager les mobilités douces (vélo, marche à pied) et favoriser l'intermodalité (parking relais, lignes à haut niveau de service) pour accompagner un report des modes de transport par véhicule individuel motorisé au profit des transports collectifs, devrait permettre en effet d'agir pour un urbanisme favorable à la santé, en intégrant le plus en amont possible les facteurs ayant une influence sur la santé.

	en voiture (%) 2013	en voiture (%) 2008	en transport en commun (%) 2013	en transport en commun (%) 2008
Alpes-Maritimes	64,8	65,5	13,0	11,3
Bouches-du-Rhône	70,1	71,0	14,2	12,8
Rhône	60,9	64,0	23,0	20,0

Le SRADDET devra confirmer cet engagement en agissant sur différents volets :

- La mise en synergie des actions et investissements des différentes autorités organisatrices de la mobilité pour la mise en place progressive d'une offre performante de transports collectifs combinant les différents modes ferrés et routiers autour de pôles d'échanges performants,
- L'incitation à des politiques de stationnement favorables au report sur les transports en commun et les modes doux,
- La prise en compte des déplacements en modes actifs dans les aménagements urbains et routiers,
- La réduction des besoins de déplacement et l'encouragement à de nouvelles pratiques de mobilité.

En intégrant à la fois les politiques d'aménagement du territoire et les planifications régionales en matière d'intermodalité et d'infrastructures de transport, le SRADDET regroupe les principaux moyens d'action. Le lancement par la Région, fin 2016, des assises des transports permettra de définir des priorités claires.

Le SRADDET pourra ainsi :

- **Orienter les développements urbains vers un urbanisme sobre en énergie** : forte réduction de l'étalement urbain, densification autour des secteurs bien desservis en transports en commun, mixité fonctionnelle, création de voies sécurisées et continues pour les modes de déplacement doux, rétablissement des traversées urbaines piétonnes, création de parkings relais...
- Confirmer **les priorités d'investissement sur les réseaux** afin de coordonner l'action des acteurs de la mobilité, notamment en faisant des gares des points de rabattement bien identifiés et desservis
- Préparer dans les meilleures conditions **l'arrivée du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur** : organiser les inter-connexions et

les rabattements, la complémentarité avec les services offerts sur la ligne littorale, favoriser les synergies entre Sophia-Antipolis et la Plaine du Var

- Favoriser l'utilisation optimale des nouvelles technologies (développer et promouvoir le télétravail, les visioconférences, faciliter le co-voiturage via internet, optimiser l'usage des transports collectifs par des applications smartphones, accéder en ligne aux services administratifs...)
- Identifier les gares et **pôles d'échanges multimodaux stratégiques**, et organiser l'amélioration de leur accessibilité et de leur interconnexion en transports en commun
- Améliorer la fiabilité des transports urbains et régionaux : TER et transports collectifs routiers (voies bus sur autoroute, BHNS)
- Encourager les **aménagements favorables aux modes actifs en ville** (voies piétonnes et cyclables) mais aussi le développement d'un réseau de voies vertes de plus longue distance en milieu rural ou péri-urbain
- Orienter fortement la politique de stationnement mise en œuvre dans les PDU et les documents d'urbanisme, conformément aux nouvelles orientations de la loi transition énergétique (limitation, éloignement des stationnements motorisés, stationnement facilité pour les véhicules « propres »)
- Utiliser les données issues des terminaux mobiles, sur la base du volontariat (« crowdsourcing ») ou en utilisant les données statistiques fournies par les opérateurs, pour bâtir des systèmes de prévision, d'anticipation et de gestion de la mobilité à différentes échelles de territoire.

3. Valoriser et organiser le potentiel régional en matière de transport de marchandises et de logistique

La situation géographique de PACA et la présence d'équipements majeurs, en particulier portuaires et aéroportuaires, offrent un potentiel certain pour le développement de la filière logistique. Le cluster PACA Logistique a estimé que 9 % de l'emploi salarié privé de PACA était issu en 2012 des activités de transport et de logistique (source DADS). A cette même date, bien qu'étant 8ème région de France au niveau des surfaces bâties, PACA était la région dans laquelle ce secteur contribuait le plus à la valeur ajoutée totale.

Le report modal est un enjeu essentiel pour la logistique, la quasi-totalité des flux internes à la région s'opérant aujourd'hui par la route.

Le SRADDET contribuera à valoriser ce secteur d'activité, qui intègre les réflexions conduites dans le cadre des assises des transports, en particulier en poursuivant les objectifs suivants :

- Favoriser le report modal (ferré, fluvial, maritime avec le développement des autoroutes de la mer) pour le transport de marchandises avec les régions limitrophes (notamment l'axe Rhône-Saône, mais également les voies de communication vers le Languedoc, l'Espagne, le sud-ouest de la France et l'Italie, le bassin méditerranéen)
- Organiser les équipements logistiques intermodaux structurants sur la région : penser la logistique autour des projets d'infrastructures de transports et de mobilité, localiser les implantations logistiques là où elles s'avèrent les plus pertinentes (par ex bassins est et ouest du port de Marseille-Fos, projet trimodal de Courtine...)
- Organiser la coordination entre les plate-formes logistiques à l'échelle des bassins de vie et par un réseau de centres de distributions locaux

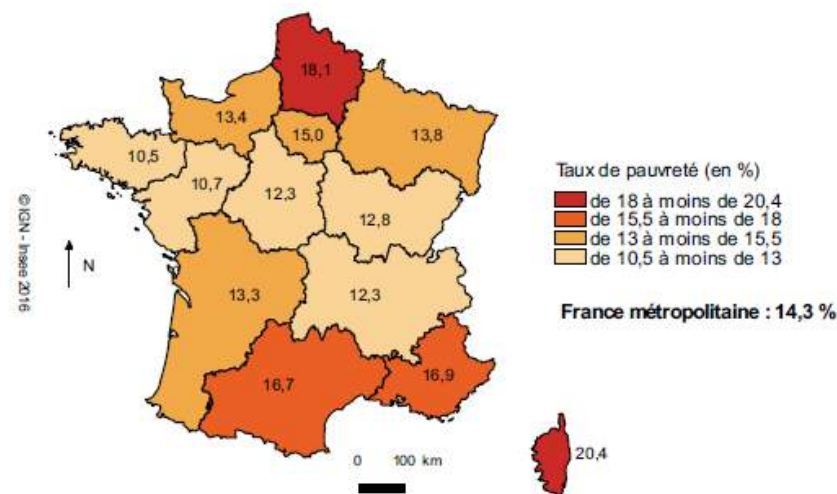
- Optimiser l'organisation de la logistique urbaine : modes partagés ou innovants de livraison, intégration urbaine des équipements logistiques...

4. Créer de nouveaux logements en priorité par la rénovation urbaine et renforcer la mixité sociale

Permettre l'accès à un logement abordable et adapté est un défi majeur sur le territoire régional, encore accentué dans les zones tendues du littoral et dans les principales agglomérations, mais aussi présent de manière diffuse dans les territoires ruraux.

1 En Provence-Alpes-Côte d'Azur, 830 000 habitants vivent sous le seuil de pauvreté

Taux de pauvreté selon les régions de France métropolitaine en 2012



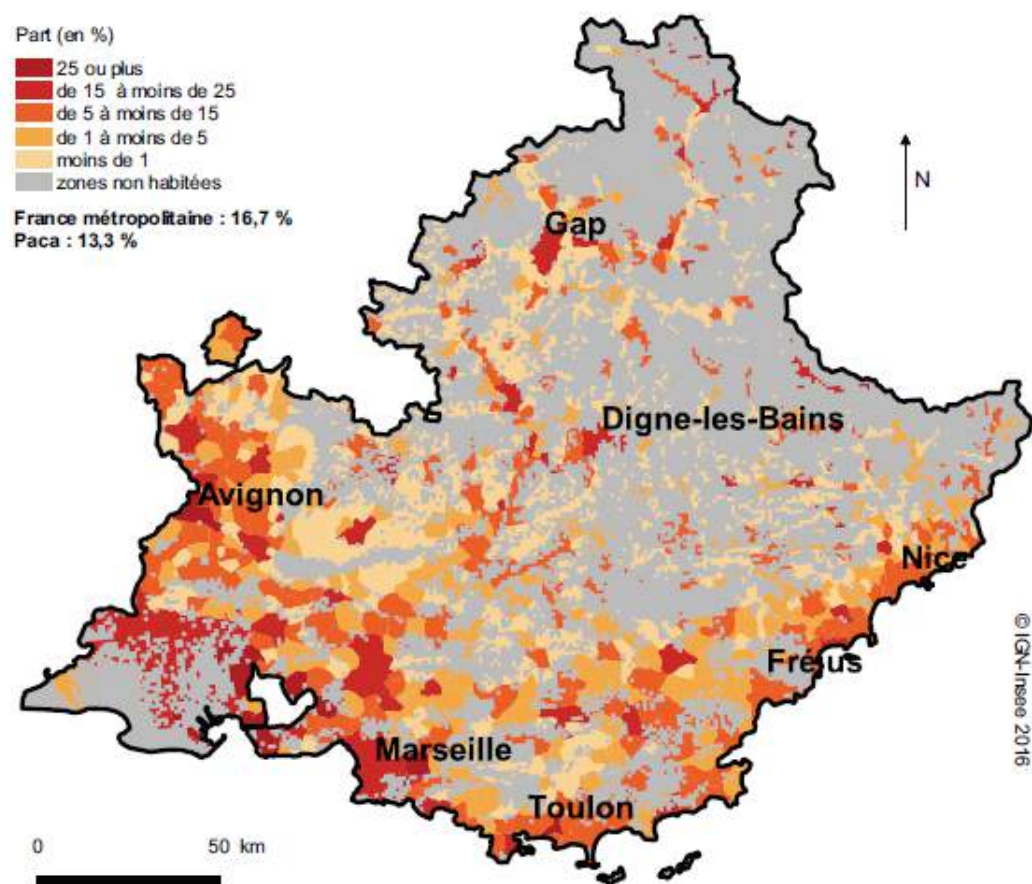
Note : périmètre des nouvelles régions au 1^{er} janvier 2016.

Sources : Insee ; DGFiP ; Cnaf ; Cnav ; CCMSA ; Fichier localisé social et fiscal 2012

En effet, alors que PACA est la troisième région touchée par la pauvreté, elle n'offre que peu de logements sociaux comparativement à la moyenne nationale. Ainsi, 146 communes n'atteignent pas les objectifs de 25 % de logements sociaux sur les 183 concernées par l'article 55 de la loi SRU.

4 Peu de logements sociaux, notamment sur la Côte d'Azur

Part du parc social dans les résidences principales en Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2013



Note : l'indicateur représenté ici n'est pas infra-communal ; il est calculé à l'échelle des communes. Les carreaux gris sont inhabités et permettent de retirer de la représentation les zones où l'analyse est sans objet.

Sources : Insee, Recensement de la population 2011 ; SOeS, parc locatif social 2013

Le niveau de prix élevé du foncier conjugué aux effets de concurrence avec le marché des résidences secondaires et à un taux de pauvreté élevé accentue l'écart entre le niveau de revenu des ménages et le coût du logement. Cette situation génère des effets d'exclusion, de cohabitation forcée, des situations de mal-logement et la persistance d'un parc privé dégradé compensant l'insuffisance de logements sociaux dans des conditions de sécurité et de salubrité déplorables.

La mobilisation de la plupart des acteurs du logement autour de la charte régionale d'engagement pour le logement et de mobilisation du foncier signée le 3 juillet 2014 a permis une progression de la production ces dernières années. Celle-ci s'établit cependant encore à un niveau insuffisant, environ 24 000 logements étant produits par an pour un besoin estimé entre 31 000 et 36 000 pour répondre favorablement à l'évolution démographique régionale.

Le SRADDET devra donc confirmer et accentuer la nécessaire mobilisation de tous, et en particulier celle des communes et des EPCI, en définissant les objectifs et orientations qui seront à prendre en compte par les programmes locaux de l'habitat et les documents d'urbanisme :

- **Mieux identifier les besoins locaux.** Les services de l'État pourront accompagner la Région pour une estimation plus précise et territorialisée des besoins en logement, sur la base d'une méthode élaborée au niveau national. Ces estimations serviront de base à la définition des objectifs que devront intégrer les territoires dans leurs démarches de planification et de programmation.
- **Identifier le foncier mobilisable et optimiser son utilisation pour la production de logements adaptés notamment sociaux :** outre la nécessaire mobilisation du foncier public disponible, l'atteinte de cet objectif passe par la mise en œuvre de stratégies foncières dynamiques au niveau intercommunal comme communal et intégratrices des enjeux environnementaux et des risques naturels. L'élaboration de telles stratégies est soutenue de manière partenariale par l'État et la Région, qui soutiennent en outre le développement d'outils de repérage du foncier mobilisable (projet « Urbansimul » développé par l'INRA et le Cerema) d'ores et déjà mis à disposition de plusieurs collectivités en phase d'expérimentation.

- **Poursuivre et accentuer le développement de l'offre de logements sociaux,** en particulier dans les communes déficitaires. Le SRADDET appuiera auprès des communes et de leurs groupements l'engagement dans des contrats de mixité sociale (CMS) et la mobilisation des outils mis à disposition des documents d'urbanisme au service de la production de logements sociaux (emplacements réservés, servitudes de mixité sociale...).
- **Promouvoir les démarches intégrées de programmation de l'habitat et de planification de l'urbanisme :** la compétence de droit commun de l'échelle intercommunale en matière de PLU permet une meilleure adéquation entre la définition des objectifs de production de logements et les outils mis en œuvre dans le PLU pour y parvenir. Ainsi, les démarches de « PLUiH » (PLU valant programme local de l'habitat) seront encouragées et soutenues.
- **Résorber l'habitat ancien dégradé dans les territoires ruraux** par une politique de rénovation urbaine, de lutte contre l'habitat indigne et de rénovation énergétique des logements.

2. ACCENTUER LA COMPLÉMENTARITÉ ET LA SYNERGIE ENTRE LES TERRITOIRES

DÉFIS A RELEVER

Le territoire régional est divers, contrasté. La bande côtière et les territoires ruraux et de montagne présentent notamment de fortes disparités spatiales, démographiques et socio-économiques. Cette diversité oblige le SRADDET à définir des modes de développement différenciés, s'appuyant sur les atouts de chacun et leur permettant de mieux surmonter leurs difficultés spécifiques. L'ambition d'un traitement équitable des territoires, dimension essentielle du futur schéma, permettra à chacun de faire valoir ses atouts, tentera d'éviter les effets de report incontrôlés, recherchera l'amélioration des complémentarités, des solidarités et des synergies entre territoires.

La mise en œuvre des politiques publiques dans de nombreux domaines nécessite de structurer de nouvelles échelles d'approche ou de gouvernance : gestion de l'eau, des déchets, équipement numérique, ossature commerciale et de services à la personne...

Le SRADDET pourra également porter et relayer les politiques spécifiques à certaines parties du territoire (massif alpin, territoires ruraux, littoral, couloirs majeurs rhodanien et durancien, métropoles) pour accroître leur efficacité.

Ainsi, le SRADDET devra conforter les métropoles régionales et les pôles d'excellence (A) tout en encourageant l'émergence d'une solidarité territoriale permettant de mettre en œuvre les politiques à l'échelle géographique qui correspond à leurs finalités (B).

A) LE RAYONNEMENT DE PACA AU TRAVERS DE SES MÉTROPOLES ET DE SES PÔLES D'EXCELLENCE

La visibilité économique de Provence-Alpes-Côte d'Azur au niveau national et international repose largement sur ses métropoles et sur l'identification de filières économiques présentant un potentiel d'innovation et de développement en associant acteurs économiques majeurs, entreprises en développement, structures de formation et de recherche.

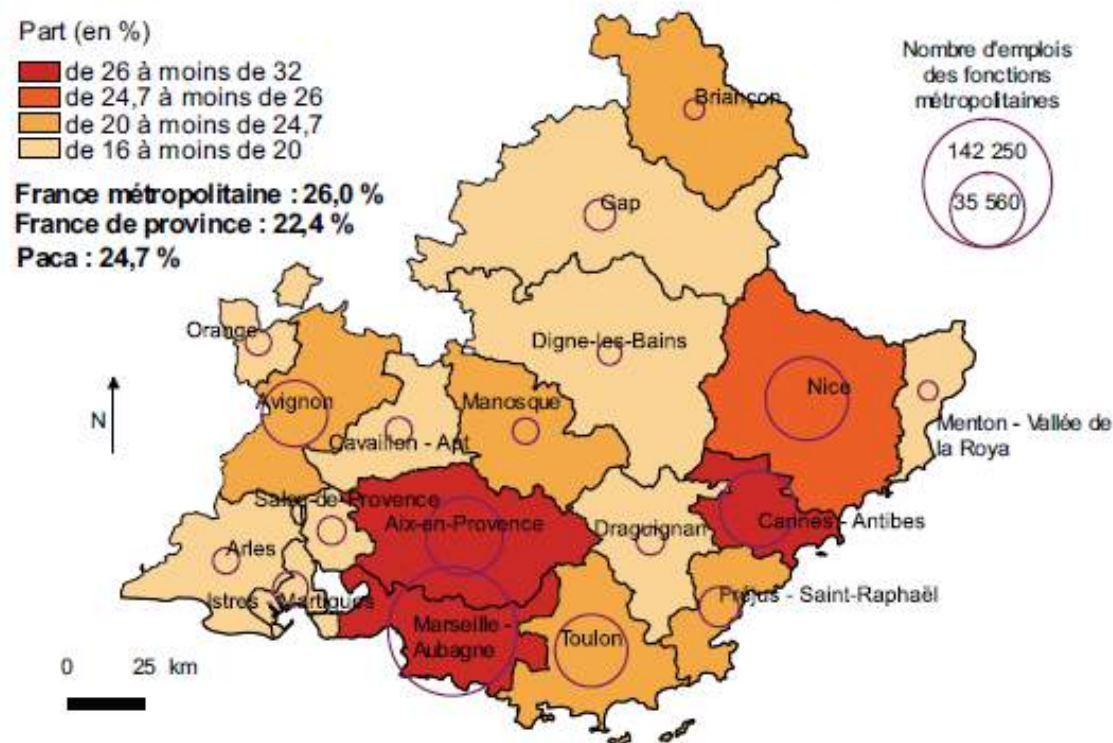
Selon la définition retenue par l'INSEE, les fonctions métropolitaines rassemblent près d'un quart des emplois de la région, soit un taux plus élevé qu'en France de province (22,4%).

Ces emplois sont concentrés dans et à proximité des métropoles régionales, dont le SRADDET devra favoriser le rayonnement.

Cette visibilité repose également sur des projets ou opérations majeures, d'intérêt national ou international, qui mobilisent un investissement important de la part de l'État comme des collectivités. Le SRADDET, en réaffirmant cette priorité, pourra contribuer à leur réussite.

Le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'industrialisation (SRDEII), en cours d'élaboration, sera la feuille de route de la Région en matière économique, et permettra la bonne articulation de l'intervention des acteurs publics, et notamment des métropoles dont la compétence dans ce domaine est aujourd'hui affirmée. Le SRADDET permettra d'exprimer le volet territorial du SRDEII, ainsi que l'atterrissage spatial des outils de promotion et de relance des filières

1 Les fonctions métropolitaines rassemblent près d'un quart des emplois en Provence-Alpes-Côte d'Azur Nombre d'emplois des fonctions métropolitaines et part dans l'emploi total par zone d'emploi de Paca en 2012



Source : Insee, Recensement de la population 2012

industrielles majeures pour la région que constituent les 12 opérations d'intérêt régional et les 12 pôles de compétitivité présents sur le territoire régional, renforcés par les 16 pôles régionaux d'innovation et de développement économique solidaires labellisés par la Région.

1. Renforcer la complémentarité des métropoles et le rayonnement de la région à l'international

Les métropoles doivent s'inscrire dans le concert des territoires d'innovation au niveau national et international. Elles ont vocation à accueillir l'essentiel des fonctions métropolitaines supérieures en particulier dans les domaines où elles présentent aujourd'hui un potentiel avéré. La visibilité de la région à l'international dépend également de l'émergence et du confortement de filières économiques d'avenir et d'un système d'enseignement ouvert sur le monde.

Le SRADDET devra donc :

- **Favoriser la complémentarité des métropoles en ciblant leurs points forts respectifs** : atouts de la métropole AMP dans le domaine portuaire, logistique, énergétique, atouts de la métropole niçoise et de Sophia - Antipolis dans les technologies de l'information, les sciences du vivant et de l'environnement, atouts de la métropole toulonnaise dans le domaine des activités navales et liées à la mer, atouts de l'agglomération d'Avignon dans les domaines de l'agronomie et de par son positionnement stratégique à l'interface avec les régions voisines ...

La construction de la métropole Aix-Marseille-Provence est un enjeu majeur. Le SRADDET contribuera à définir le cadre du projet métropolitain qui est en train d'émerger, au service de l'attractivité et du rayonnement de la capitale régionale.

Le renforcement de la coopération avec les grandes métropoles voisines de PACA doit également être au cœur de la vision stratégique du développement régional. Il semble à cet égard important que l'élaboration du SRADDET soit l'occasion de travailler avec les grandes régions voisines

Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes, en recherchant une cohérence « inter-SRADDET ».

- **Favoriser le développement et le rapprochement des activités de production, d'enseignement et de formation, de recherche et développement** : la réussite des pôles de compétitivité= et OIR suppose l'identification et le renforcement d'écosystèmes économiques réunissant sur un territoire identifié acteurs économiques (grandes et petites entreprises) et acteurs de la formation, de l'enseignement ainsi que de la recherche et du développement. Le SRADDET devra structurer spatialement ces écosystèmes, et ainsi permettre la mobilisation et la réservation des espaces d'activités nécessaires au développement de ces filières, afin de leur éviter d'être confrontés à la concurrence d'autres usages, en particulier résidentiel ou commerciaux.
- **Favoriser la visibilité internationale des établissements et pôles d'enseignement** : la présence d'équipements de notoriété internationale est un facteur de rayonnement et d'attractivité pour nos territoires. Le SRADDET pourra ainsi appuyer les stratégies de développement mises en œuvre par les universités, et favoriser l'implantation d'écoles internationales, essentielles pour l'accueil des catégories supérieures d'actifs et de leur famille.
- **Coordonner les activités portuaires et spécifiques au littoral et à la mer, en lien avec le document stratégique de façade** en cours d'élaboration : la situation littorale et les développements industriels, touristiques et portuaires qu'elle a engendrés constituent un potentiel à exploiter. L'organisation des filières liées à la mer justifie 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 écosystèmes ou à remettre en cause leur potentiel de développement.

2. Soutenir les projets d'intérêt national dans leur recherche d'excellence économique et environnementale

Ces opérations ou projets sont vecteurs de visibilité, porteurs d'une image d'excellence y compris à l'international. Ils mobilisent tous les financements publics de l'État et des différents niveaux de collectivité au service d'un projet commun. Le SRADDET pourra contribuer à leur affirmation et leur stabilisation dans le respect des orientations stratégiques partenariales dont la plupart sont dotés.

➤ Les Opérations d'Intérêt National Euroméditerranée et Plaine du Var :

Ces deux OIN constituent des laboratoires de la ville méditerranéenne de demain, chacune dans un contexte différent.

Euroméditerranée est l'une des plus grandes opérations de renouvellement urbain d'Europe. Engagée en 1995, puis étendue en 2007, elle a comme objectif de favoriser le rayonnement de la capitale régionale grâce à la réhabilitation de 450 hectares au cœur de Marseille. Le SRADDET devra réaffirmer sa vocation de site d'accueil privilégié, mais non exclusif, des fonctions métropolitaines supérieures sur le territoire d'Aix-Marseille-Provence.

L'Ecovallée Plaine du Var se développe sur un territoire beaucoup plus vaste (15 communes et 10 000 hectares) et peu urbanisé dans sa partie Nord. Il s'agit du dernier espace d'accueil mobilisable de taille significative sur le littoral azuréen. Les enjeux de restauration, d'organisation et de valorisation d'un territoire à la situation stratégique, mais altéré et désordonné nécessitent de trouver le bon équilibre entre le

développement d'opérations majeures, la relance d'une activité agricole peu structurée et la préservation de milieux naturels remarquables subsistants et sous grande tension. Créée en 2008, l'Ecovallée Plaine du Var est entrée plus récemment en phase opérationnelle. Elle a vocation à constituer dans la partie sud de son périmètre un nouveau centre de vie pour la métropole Niçoise qui renforcera significativement son dynamisme économique avec la réalisation d'un parc des expositions international sur le Grand Arénas, d'un pôle d'échanges multimodal de premier rang et d'une technopole urbaine à Nice Méridia, s'appuyant notamment sur la constitution d'un pôle universitaire.

➤ **Le Grand Port Maritime de Marseille - Fos** : les bassins Est et Ouest du GPMM constituent un espace stratégique pour le développement régional et national. Le SRADDET devra venir en appui du projet stratégique 2014 – 2018 qui s'organise autour de quatre axes :

- La mise en place de solutions logistiques et industrielles compétitives et adaptées,
- La reconquête de la clientèle pour toutes les filières marchandises et passagers,
- L'inscription du port dans les dynamiques économiques du territoire métropolitain,
- L'implication dans la diversification et la transition énergétique.

Pour les bassins Est, le SRADDET pourra réaffirmer les enjeux de réorganisation des fonctions liées aux trafics logistiques et de passagers, et de renforcement des liens avec la ville, du J4 à l'Estaque (ouvertures d'espace et accueil de fonctions urbaines dans des conditions compatibles avec le fonctionnement portuaire, fourniture de services, notamment énergétiques, réorganisation des accès...). Ces enjeux sont traités de manière partenariale dans le cadre de la mise en œuvre de la charte ville-port.

Pour les bassins Ouest, le SRADDET pourra confirmer la nécessité de mobiliser l'espace industrio-portuaire au service du développement des fonctions industrielles et logistiques. La ZIP de Fos est en effet le principal site permettant d'accueillir des équipements industriels lourds et générateurs de risque. Elle est également un lieu privilégié de développement de l'intermodalité mer – fleuve – fer et route. Cette zone se prête en outre à la structuration d'écosystèmes industriels territoriaux grâce à l'émergence de projets tels PIICTO (plate-forme industrielle d'innovation Caban – Tonkin), VASCO 2 (captage de CO2 à des fins de production de biomasse algale) ou l'éolien flottant, tant dans sa phase de développement industriel (projet site pilote Provence Grand Large porté par EDF EN, que dans sa phase de commercialisation (fermes commerciales).

Le SRADDET pourra contribuer à la définition du bon équilibre entre le développement des filières industrielles et logistique et la prise en compte de milieux uniques et riches biologiquement, afin de stabiliser sur le moyen et long terme le schéma d'aménagement de la ZIP.

➤ **ITER et le centre de recherche du CEA de Cadarache :**

La décision prise en 2005 d'implanter le projet de recherche international sur la fusion nucléaire sur le site de Cadarache, qui accueille le CEA depuis 1959 a abouti à la création de la plus grosse concentration de cadres scientifiques et de chercheurs intervenant dans le domaine des énergies.

Outre la confirmation des aménagements nécessaires au bon accueil du projet et au développement du site de Cadarache (accès et desserte, logement des salariés et accueil des entreprises intervenant sur le site en phase de chantier comme en phase de fonctionnement), le SRADDET devra exploiter le potentiel que représente ce pôle majeur pour le val de Durance, dans la continuité du dire de l'État et de l'étude de définition de paysage, d'urbanisme et de développement durable à grande échelle pilotée par la

Région sur ce même territoire. Il constituera ainsi un cadre de référence pour ce territoire qui est aujourd'hui dépourvu d'une réelle gouvernance à l'échelle de la vallée.

B) SOLIDARITÉ ET ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

Les notions de solidarité et d'égalité des territoires renvoient à la capacité des acteurs publics d'adapter leurs interventions aux besoins spécifiques à chaque territoire, dans le but de compenser certains handicaps naturels, urbains et économiques dont ils souffrent et qui peuvent être générateurs de déclin démographique et économique.

Elles renvoient également aux mesures qui peuvent être mises en œuvre pour maîtriser, ou du moins pour amoindrir, les effets subis résultant de dynamiques extérieures naturelles ou anthropiques. Cette notion doit aussi s'entendre comme la capacité à maintenir des territoires bastions de ressources naturelles (eau, matériaux et espèces floristiques et faunistiques...) dans les secteurs dégradés et à agir pour réduire les inégalités territoriales de santé.

La solidarité implique également de traiter à la bonne échelle, grâce à l'implication de tous les territoires, des sujets stratégiques pour la région, tels que la gestion des déchets, des risques et de l'énergie, et d'être en capacité de mettre en œuvre un ensemble de mesures concourant à prévenir les exclusions et lutter contre la pauvreté.

1. Maintenir dans les territoires ruraux un niveau de services à la personne satisfaisant

La disparition des services et d'une offre commerciale de proximité est une problématique majeure pour le devenir du monde rural, en particulier en zone de montagne. Le SRADDET peut contribuer à définir un niveau d'équipement à maintenir ou à mettre en place en fonction des niveaux de polarité et des conditions d'accessibilité.

Les politiques de soutien des bourgs-centres et centres-bourgs sont ainsi à confirmer et à poursuivre, dans l'optique de leur permettre de jouer un rôle

de centralité à l'échelle du monde rural. Elles doivent conjuguer au mieux, et de manière adaptée à chaque territoire, une gestion mutualisée des services publics, la valorisation et la diversification des activités touristiques et agricoles, la revitalisation du commerce et la rénovation de l'habitat et de l'espace publics dans les centres anciens.

2. Poursuivre et accompagner les interventions liées à la politique de la ville

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) font l'objet d'une mobilisation spécifique destinée à coordonner l'intervention des pouvoirs publics dans les champs économiques, sociaux et urbains, afin de corriger les difficultés qu'accumulent ces quartiers qui accueillent plus de 500 000 habitants en PACA.

Le SRADDET veillera à accompagner ces interventions particulières, en particulier sur le volet urbain de leur intervention, en veillant à ce que les documents d'urbanisme locaux favorisent une plus grande mixité sociale par la diversification de l'offre de logements, et améliorent l'intégration de ces quartiers au sein de la ville par l'amélioration de leur desserte, par l'implantation d'équipements attractifs et par une plus grande mixité des fonctions.

3. Améliorer la structuration et diversifier l'offre touristique

Provence – Alpes – Côte d'Azur est la deuxième région touristique de France métropolitaine, et cette activité génère des dépenses par les visiteurs estimées à plus de 15 milliards d'euros par an, générant ainsi 93 000 emplois en équivalent temps plein (source : Atlas Régional INSEE PACA, juin 2016).

Cette ressource est importante pour de nombreux territoires, mais elle est essentielle pour ceux qui ne bénéficient pas d'un tissu économique dense. Ainsi, près de 30 % des emplois de la zone de Briançon sont touristiques, et autour de 15 % pour Fréjus – Saint Raphaël et Menton.

Le SRADDET pourra contribuer à l'amélioration de l'offre touristique régionale par :

- Des mesures favorables à la diversification de l'offre en montagne et sur le littoral, pour sortir d'une saisonnalité trop marquée et favoriser le développement d'un tourisme durable, varié et authentique dans les territoires ruraux
- La promotion d'une offre touristique plus structurée, tirant parti des facteurs majeurs d'attractivité, pour irriguer un territoire plus vaste et permettre une identification forte de la région, davantage portée sur la diversité et la complémentarité des circuits culturels.
- L'organisation d'un réseau complet de vélo-routes – voies vertes capable d'attirer un nouveau public au sein d'espaces moins fréquentés.

4. Maîtriser l'évolution de l'offre commerciale

L'explosion de la création de surfaces commerciales sous forme de zones dédiées, positionnées le long des axes de circulation, entre les pôles

urbains résulte en grande partie d'une dynamique de concurrence entre territoires institutionnels (villes et EPCI), soucieux de contrer l'évasion commerciale et de capter le pouvoir d'achat des résidents sur des zones de chalandises de plus en plus vaste.

Outre la consommation d'espace générée, les dysfonctionnements apportés sur les réseaux routiers, cette dynamique, constante depuis plusieurs années, aboutit aujourd'hui à des effets de report de l'activité commerciale, au détriment des centres-villes, plus qu'à un réel développement économique. Le constat est fait aux abords des principales agglomérations d'une dégradation globale des entrées de villes et de villages : accumulation d'enseignes publicitaires, apparition de friches dans les zones commerciales et difficulté de maintenir des rues commerçantes attractives dans les centres urbains.

Le SRADDET est donc l'occasion de définir un mode de régulation de cette concurrence entre territoires, notamment en appelant les SCoTs à se doter de documents d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) réellement prescriptifs, et affirmant la priorité à donner à l'activité commerciale en zone urbaine et limitant fortement, voire mettant un point d'arrêt, aux créations et extensions de zones dédiées hors la ville.

5. Assurer la desserte et le développement des territoires isolés (couverture numérique, nouveaux modes de travail et d'accès aux services en zones rurales ou isolées)

Fondamentale pour l'attractivité de la région dans son ensemble, une bonne desserte s'avère vitale pour le maintien des populations et de l'activité dans les territoires les plus isolés ou enclavés de la région.

Le maintien de ce lien avec l'espace urbain régional, nécessaire à l'emploi, à la formation, à la santé et à la culture, nécessite une intervention publique adaptée.

Le SRADDET pourra ainsi contribuer à :

- Désenclaver les territoires ruraux par **une couverture numérique complète** dans le cadre de la stratégie de cohérence régionale d'aménagement numérique (ScoRAN), lorsque l'initiative privée s'avère insuffisante
- Structurer et organiser **l'offre de transports collectifs et les parkings relais**, ainsi qu'encourager **les pratiques de partage** bien adaptées au monde rural (covoiturage, véhicules partagés ou en libre service...)
- Soutenir **la structuration d'une ingénierie publique ou semi-publique** en mesure de porter les projets de développement des territoires ruraux : la mutualisation des ressources entre communes ou intercommunalités, le cas échéant en lien avec un territoire urbain proche, est une condition essentielle pour l'émergence des projets qui nécessitent la mobilisation d'une certaine technicité (documents d'urbanisme intercommunaux, portage de projets d'aménagement...).

6. Relayer les politiques spécifiques mises en œuvre à l'échelle de certains territoires

Des politiques de développement adaptées sont à l'œuvre à l'échelle de territoires spécifiques, impliquant les différentes régions, l'Europe et les États concernés. Le SRADDET devra s'inscrire en cohérence avec les axes identifiés par ces différents plans et programmes afin de faciliter leur mobilisation :

- Pour les territoires de montagne, dans le cadre des objectifs visés par la convention interrégionale du massif alpin (CIMA 2015-2020) et le programme opérationnel interrégional du massif des alpes (POIA FEDER 2014-2020)
- Pour la vallée du Rhône, les thématiques prioritaires identifiées dans la stratégie exprimée par le Plan Rhône
- Pour l'axe Durance-Verdon, la feuille de route Durance 2016-2018
- Pour les zones soumises spécifiquement à un risque sismique
- Pour les zones soumises spécifiquement à un risque technologique, dont celles couvertes par un plan de prévention des risques technologiques, par un aménagement du territoire visant à la réduction des vulnérabilités et des pollutions.

7. Rattraper le retard en matière de gestion des déchets

Le SRADDET, qui intégrera le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD), devra prendre en compte les éléments transmis par l'État dans le cadre de son élaboration (contribution à l'état des lieux et Dire de l'État), afin de rattraper le retard de la région dans ce domaine qui impacte à la fois l'environnement et le cadre de vie des habitants. Cet objectif suppose d'organiser la mise en place d'équipements permettant de limiter l'impact du transport des déchets et des matières dangereuses, en privilégiant une gestion de proximité par rapport à l'origine de la production et de favoriser la valorisation des déchets.

Le SRADDET pourra ainsi contribuer à ce rattrapage en organisant :

- **L'extension et la création de nouvelles installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND)**, en particulier dans les Alpes Maritimes, pour mettre un terme au transport interdépartemental de déchets et prendre en compte la saisonnalité de la production de ces déchets
- La création de casiers de stockage dédiés aux déchets d'amiante au sein des ISDND existantes et à venir
- La création d'unités de **valorisation énergétique** des combustibles solides de récupération pour la production de chaleur et des déchets d'activités de soins à risques infectieux (DASRI)
- La temporisation dans la gestion des déchets de haute saison touristique ou des déchets exceptionnels (déchets liés à des catastrophes naturelles).

8. Accentuer la solidarité entre les territoires en matière de gestion des risques et de partage des ressources en eau

Les politiques de gestion de l'eau font par essence appel à la solidarité entre territoires, à l'échelle de bassins versants qui s'affranchissent des limites institutionnelles, les actions amont et aval interagissant en permanence, influant l'évolution des aléas comme les tensions qui peuvent apparaître entre les divers usages de l'eau.

Dans un contexte d'adaptation des échelles de gouvernance aux enjeux réels, à travers la structuration de la compétence GEMAPI, le SRADDET pourra définir des principes d'intervention communs aux territoires dans ce domaine, qui fait traditionnellement l'objet d'interventions fortes en PACA :

- Relayer **les stratégies locales de gestion du risque inondation (SLGRI)** en cours de définition pour les territoires à risque important d'inondation (TRI)
- Impulser la **prise en compte des risques naturels de toute nature dans les documents d'urbanisme**: plans de prévention multi-risques, plans de prévention et stratégies locales de gestion des risques naturels, programmes d'actions de préventions des inondations, plans de submersion rapide, études de danger pour les espaces endigués
- Veiller à la maîtrise ou à la compensation par les documents d'urbanisme des phénomènes d'**imperméabilisation des sols**, facteur d'aggravation des risques
- Organiser la réponse des documents d'urbanisme au service **d'une préservation à long terme des ressources stratégiques en eau** pour les territoires, par la limitation des usages susceptibles de mettre en cause la pérennité de la ressource

- Favoriser les coopérations dans le domaine de l'eau potable à un niveau intercommunal en accord avec les orientations de la loi NOTRe (transfert de compétences « eau potable » et « assainissement » à des EPCI à l'horizon 2020)
- Finaliser la protection du canal de provenance afin d'assurer **la pérennité du système Durance – Verdon**, essentiel pour l'alimentation en eau et en énergie de la région. Les évolutions climatiques, socio-économiques et la nécessité de sécuriser l'alimentation en eau des territoires invite à poursuivre partout les efforts d'économie d'eau, notamment pour les usages urbains et agricoles, et à faire évoluer la gouvernance de la ressource afin de concilier les différents usages dans la durée. La bonne gestion nécessaire de cette ressource majeure a justifié l'élaboration d'une feuille de route spécifique et partagée pour les années 2016 à 2018.

9. Assurer la solidarité écologique entre les territoires

Le SRADDET, par l'intégration du SRCE, assurera le maintien des continuités écologique et notamment une solidarité entre les espaces de piémonts, les massifs montagnards, les vallées et plaines agricoles. Les grandes vallées durancienne, rhôdaniennne et du Var assurant les grands transits écologiques depuis les montagnes vers la mer.

3. ENCOURAGER L'INNOVATION POUR LES TERRITOIRES RÉSILIENTS

DÉFIS A RELEVER

Les déséquilibres énergétiques mondiaux, les effets toujours plus importants du changement climatique, les questions de sécurité de l'approvisionnement alimentaire sont parmi les défis auxquels les territoires devront s'adapter et répondre.

La dimension stratégique du SRADDET réside également dans sa capacité à faire évoluer la région Provence-Alpes-Côte d'Azur vers une capacité de résilience renforcée face à ces évolutions avérées, mais en partie incertaines dans l'ampleur de leurs conséquences.

La réponse est à rechercher sous deux angles :

- Celui de l'atténuation, en recherchant des modèles économiques et d'organisation des territoires à moindre impact négatif sur l'environnement (A),
- Celui de l'adaptation, en initiant dès aujourd'hui des changements dans les modes d'habiter et d'utiliser les ressources du territoire (B).

Cette évolution est d'autant plus nécessaire que les moyens d'action qui peuvent être mis en œuvre seront également au service d'une meilleure qualité de l'air, enjeu majeur pour PACA qui rassemble 4 des 10 agglomérations les plus polluées de France, mais aussi de la transition énergétique dont l'intérêt est renforcé par la situation de péninsule électrique de la région.

A) UNE ÉCONOMIE DE MOINDRE IMPACT : CIRCULAIRE, SOBRE, DE PROXIMITÉ ET MOINS DÉPENDANTE

Le choix d'une économie circulaire, basée sur la réutilisation et la proximité, permet de réduire le gaspillage de ressources non renouvelables et, en conséquence, de limiter les consommations énergétiques nécessaires à la production économique dans les différents secteurs industriels et agricoles. Elle entraîne en outre une moindre dépendance des entreprises et des habitants de la région à l'approvisionnement extérieur, favorisant ainsi sa capacité de résilience.

1. Favoriser la proximité en matière alimentaire (agriculture locale, circuits courts...)

La valeur de la production agricole de la région est estimée à 3 milliards d'euros par an, principalement portée par les vins, les fruits, les légumes frais et les fleurs (source : Atlas régional INSEE PACA / juin 2016). L'agriculture contribue ainsi, à travers des productions d'excellence, à la renommée nationale et internationale de PACA.

Avec 18 % de la surface agricole utile cultivée en bio, la région est celle qui y consacre la plus forte proportion de surface agricole, et se situe au 6ème rang des régions françaises avec 87 000 hectares (source Agence Bio et Agreste).

Mais le secteur agricole et ses prolongements agroalimentaires ont également un rôle essentiel à jouer dans la mise en œuvre d'une économie

de proximité, portés par la prise de conscience des enjeux liés à la souveraineté alimentaire aux différentes échelles, nationale et locales.

Ainsi, les initiatives pour la mise en place de circuits courts, ou de manière plus élaborée de systèmes alimentaires territoriaux, se développent, permettant à la fois de consolider les filières territorialisées, améliorer la traçabilité des produits utilisés, limiter les émissions et consommations énergétiques, favoriser l'emploi local et renforcer les liens entre les villes et les espaces agricoles, particulièrement dans les zones périurbaines des grandes agglomérations. Les projets alimentaires territoriaux visent aussi à renforcer la prise de conscience par les consommateurs des effets positifs de leurs actes d'achat et de leurs choix alimentaires sur l'économie locale et l'environnement.

Le SRADDET favorisera l'émergence de ces pratiques innovantes, en particulier :

- En encadrant les documents d'urbanisme afin d'enrayer la perte de terres agricoles
- En prônant la mise en place de dispositifs fonciers adaptés (zones agricoles protégées, périmètres de protection des espaces agricoles et naturels)
- En soutenant les initiatives locales pour faire émerger des projets alimentaires territoriaux et les valoriser
- En appuyant la mutation de l'agriculture vers la triple performance économique, sociale et environnementale.

2. Favoriser le développement de l'économie circulaire (économie de la fonctionnalité, écologie industrielle territoriale) et l'utilisation des ressources locales

Les initiatives en matière d'économie circulaire favorisent le développement économique local. La mise en place de tels systèmes territorialisés résultera d'une analyse spécifique du potentiel offert par chaque territoire, mais le SRADDET peut inciter fortement à leur développement, notamment à travers le rôle qu'il joue en matière de prévention et de gestion des déchets et les orientations qu'il peut fixer aux espaces d'activités.

Ainsi, le SRADDET pourra :

- Inciter au recyclage et à la valorisation des déchets en substitution des matières premières, à partir des expérimentations dans les territoires lauréats « zéro déchets, zéro gaspillage » ou ceux engagés dans un programme local de prévention
- Favoriser la réutilisation des déchets en matière première : réutilisation des biodéchets, déchets inertes, du BTP, combustibles solides de récupération, déchets de bois, mâchefers, laitiers sidérurgiques, boues de stations d'épuration, sédiments de dragage des ports... Le schéma régional des carrières comportera notamment un volet sur le recyclage des matériaux pour limiter les besoins d'extraction nouveaux qui impactent l'environnement et les paysages
- Mieux exploiter et mobiliser la ressource en bois pour des usages diversifiés et locaux : bois d'œuvre (scieries locales, construction bois...), industrie, bois-énergie, par l'amélioration de la desserte forestière et en veillant à la protection du patrimoine forestier et au

partage équitable entre les divers usages régionaux et l'approvisionnement des deux gros projets de centrales biomasse

- Poursuivre et amplifier les expériences en termes d'écologie industrielle territoriale dans les principales zones industrielles de la région, à l'image des projets qui se développent dans la zone industrialo-portuaire de Fos (favoriser par exemple l'emploi de combustibles de substitution comme les huiles alimentaires usagées ou les combustibles solides de récupération produits en proximité)
- Inciter les gestionnaires de zone d'activité à s'engager dans des démarches de développement durable favorisant la mise en place de systèmes circulaires locaux et de limitation des externalités négatives
- Favoriser l'utilisation de matériaux locaux et bio-sourcés dans la construction pour économiser l'énergie et les ressources.

3. S'engager dans la voie d'une société post-carbone

La promotion d'un nouveau modèle de société moins consommatrice, moins émettrice de GES, moins dépendante des énergies fossiles permettra seul d'atteindre le « facteur 4 » (division par 4 du niveau d'émission de gaz à effet de serre de 1990 en 2050) et ainsi d'éviter une aggravation des dérèglements climatiques jusqu'à un niveau insupportable pour la société, l'environnement et l'économie.

Le SRADDET prendra la suite du SRCAE pour la définition des objectifs relatifs au climat, à l'air et à l'énergie. Son élaboration permettra d'actualiser les objectifs du SRCAE par rapport aux résultats régionaux constatés, notamment en matière d'éolien terrestre, de pompes à chaleur aérothermiques, de photovoltaïque, de réduction des émissions de GES) et de prendre en compte les nouveaux objectifs fixés par filières au niveau

national au travers de la PPE 2016 (programmation pluriannuelle de l'énergie d'octobre 2016). Il servira de cadre de référence pour les plans d'actions établis à l'échelle locale, principalement les plans climat air énergie territoriaux (PCAET) qui définiront les actions concrètes permettant l'atteinte des objectifs régionaux.

A cette fin, il est fortement souhaitable que le SRADDET :

- Indique des objectifs quantitatifs de manière territorialisée, en matière :
 - De limitation des besoins énergétiques (énergie non consommée est la moins polluante)
 - De réduction des consommations énergétiques notamment dans les domaines industriels et tertiaires (audits énergétiques...)
 - De réduction des émissions de GES (efficacité énergétique et emploi des EnRR)
 - De réduction des émissions polluantes (avec une expérimentation dans les collectivités lauréates « villes respirables en 5 ans »).
- Définisse des mesures pour **intensifier la rénovation énergétique des logements** pour faire baisser les factures énergétiques des ménages. L'objectif de 500 000 rénovations de logements par an en France, pour les logements les plus énergivores et les ménages modestes, place PACA en responsabilité forte (le SRCAE a fixé un objectif de 50 000 logements totalement rénovés par an). L'obligation d'isolation lors des travaux importants de rénovation et la promotion de constructions à haute performance énergétique qui permet de se préparer au standard Bâtiment Basse

Consommation (qui sera obligatoire en 2050) offre en outre un gisement d'emplois de proximité considérable. Dans ce domaine, le SRADDET fixera les objectifs du programme régional pour l'efficacité énergétique (PR2E) en cours d'élaboration, et destiné à l'accompagnement des propriétaires, bailleurs et occupants pour la réalisation des travaux de rénovation énergétique et le déploiement des plates-formes de rénovation énergétique sur toute la région. Ces travaux de rénovation énergétique des logements devront être réalisés conformément à la réglementation sans générer de risques sanitaires pour la population que ce soit pendant la phase travaux (pas d'exposition à des poussières de plomb ou à des fibres d'amiante notamment) ou après réoccupation (la rénovation énergétique ne doit pas conduire à une dégradation de la qualité de l'air intérieur)

- Porte des mesures pérennes pour **poursuivre la lutte contre la pollution de l'air** que mettront en œuvre les Plans de Protection de l'Atmosphère : restriction du stationnement, de la circulation dans les zones sensibles, d'éloignement des constructions des axes générateurs de pollution... ainsi que par la promotion de démarches exemplaires à l'image des territoires engagés dans la démarche « villes respirables en 5 ans »
- **Définisse, à l'instar de ce qui a été réalisé dans le cadre du SRCAE, des objectifs quantitatifs territorialisés pour le développement des énergies renouvelables et de récupération** en fonction des potentiels, enjeux environnementaux et contraintes des territoires, et notamment :
 - L'éolien, en mettant en avant la nécessité d'une réflexion globale dès l'amont sur la localisation pour respecter les enjeux paysagers et de biodiversité

- La biomasse, avec une attention particulière sur l'utilisation des meilleurs systèmes de combustion du bois pour préserver la qualité de l'air et sur la mise en place des bonnes pratiques sylvicole afin d'assurer la régénérescence des boisements et des systèmes écologiques
- La géothermie et la thalassothermie, pour alimenter les réseaux de chaleur ou de froid (alimentation à partir des EnR et localisation des réseaux doivent être étudiés conjointement dans les documents de planification)
- L'optimisation de la production hydroélectrique dans le respect des objectifs de maintien et de restauration des continuités écologiques (fonctionnalité des cours d'eau, poissons migrateurs, transit des sédiments...).

- **Définisse les orientations prises dans la gestion et l'optimisation des flux d'énergie**, en portant une attention toute particulière sur le déploiement des smartgrids, le développement des formes de stockage d'énergie ...
- **Mette l'accent sur l'implication des collectivités et des citoyens dans les projets EnR**, notamment au travers du financement participatif ...

4. Encourager et soutenir les expérimentations et les initiatives d'aménagement durable de l'échelle de l'îlot à l'échelle des métropoles

Les démarches de territoire durable sont adaptables à différentes échelles et aux contextes variés qui caractérisent la région. Elles concernent tout

autant les territoires ruraux, les intercommunalités petites ou grandes que les métropoles.

Le SRADDET pourra :

- Inciter les territoires à s'inscrire dans les dispositifs d'appel à projets visant à un aménagement plus durable : EcoQuartiers, territoires à énergie positive pour une croissance verte... L'inscription dans ces démarches permet en effet de bénéficier d'une assistance technique ou financière et du soutien d'un réseau structuré de collectivités et d'acteurs de l'aménagement
- Soutenir les démarches innovantes, à l'image des projets accompagnés dans le cadre des différents volets du programme investissement d'avenir (PIA). Les métropoles de la région ont vocation à s'y inscrire en tant que territoires d'innovation.

5. Contribuer au développement d'innovations dans les pratiques de mobilités

Au-delà du nécessaire développement de l'offre de transports collectifs, certaines innovations permettent de diminuer la contribution des déplacements au changement climatique en limitant les émissions de GES. Le SRADDET incitera les plans de déplacement urbain à mettre en œuvre les possibilités offertes aujourd'hui par les technologies de l'information, afin :

- D'optimiser l'usage des transports collectifs, le covoiturage ou le partage de véhicules grâce aux applications, notamment sur smartphones
- D'organiser le stationnement et la rotation des véhicules pour minimiser l'occupation de l'espace public
- D'orienter les usagers et les transports de marchandises pour utiliser les axes les moins congestionnés ou optimiser les tournées de livraison
- De réduire les déplacements professionnels en favorisant et en promouvant le télétravail ou les visioconférences, l'émergence d'espaces de coworking, télé centre, tiers-lieux de travail...

B) DES TERRITOIRES QUI S'ADAPTENT AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET QUI ANTICIPENT L'AUGMENTATION DES RISQUES ET LA FRAGILISATION DES RESSOURCES

Les efforts qui pourront être faits pour limiter les effets du changement climatique ne dispensent pas d'un nécessaire accompagnement des territoires pour s'adapter à des effets qui restent inéluctables.

Le SRADDET peut en effet jouer un rôle important de sensibilisation, pour améliorer l'anticipation des effets dans les politiques d'aménagement et dans les documents d'urbanisme.

1. Anticiper les effets du changement climatique

L'augmentation du niveau de la mer va accentuer les risques de submersion marine sur une partie du littoral de la région. Ce phénomène pose à terme des questions de sécurité publique, mais également des questions sociales et économiques majeures, qui seront d'autant plus délicates à l'avenir qu'elles n'auront pas été traitées de manière anticipée.

Le changement climatique questionne également, à terme, le caractère durable des activités balnéaires et de montagne si elles ne parviennent pas à se diversifier et à s'adapter.

Ainsi, le SRADDET définira des mesures d'accompagnement des territoires dans la mise en œuvre de démarches exemplaires pour :

- **S'adapter à l'augmentation prévisible des risques naturels et des épisodes de grande sécheresse** dans les choix d'aménagement du territoire, en particulier dans les territoires exposés au risque incendie, au risque de mouvement de terrain, au risque de submersion marine ou de recul du trait de côte

- Renforcer la **gestion globale et intégrée du risque inondation de l'amont à l'aval** des bassins versants ainsi que la réduction des risques naturels à la source : renaturation, rétablissement des zones d'expansion des crues, constructions résistantes aux risques...
- Diversifier les **activités touristiques et de loisirs** respectueuses de l'environnement et anticipant les conséquences du changement climatique sur le littoral et en montagne
- De même, le SRADDET encouragera **les économies d'eau et la lutte contre les gaspillages, les stratégies de partage et d'optimisation**. Il préconisera cette approche comme **préalable à tout projet de transfert** de nouvelle ressource
- Le SRADDET incitera à la vigilance dans la **prise en compte des risques de mal-adaptation** des projets, au sens de prévenir de situations où la vulnérabilité aux aléas climatiques se trouverait paradoxalement accrue à plus ou moins long terme par les projets.

2. Anticiper la fragilisation des milieux naturels et préserver leurs fonctions

Les milieux naturels jouent notamment un rôle régulateur du changement climatique, notamment en limitant les effets d'îlots de chaleur en ville. Ils pourront donc contribuer à ce que les territoires s'adaptent mieux au réchauffement en le rendant plus supportable pour les populations.

Pour ce faire, il faut permettre à la nature elle-même de s'adapter au changement climatique, cette adaptation résidant essentiellement dans la capacité des espèces à se déplacer au gré des évolutions subies par les milieux qui les abritent aux différentes étapes de leur parcours de vie, à court et à long termes.

Ainsi, le SRADDET veillera à :

- **Préserver les capacités d'adaptation de la biodiversité** (possibilités de déplacement des espèces terrestres et aquatiques) grâce au maintien ou à la restauration des continuités écologiques terrestres et aquatiques
- **Promouvoir le développement de la nature en ville** : parcs, traitement des places et des îlots, renaturation de friches et de cours d'eau...
- Rechercher activement **le bon état écologique des masses d'eaux, la non dégradation des milieux aquatiques** et la lutte contre les pollutions des cours d'eau dans le respect des orientations du SDAGE
- Maintenir les fonctions de régulation climatique des milieux (fonction puits de carbone, épuration et stockage de l'eau, régulation des îlots de chaleur en espace urbain...).

EXPRESSION TERRITORIALISÉE DES ENJEUX

UN TERRITOIRE VASTE ET CONTRASTÉ



Les orientations transversales qui précèdent, si elles expriment des questions qui sont posées et peuvent en partie être traitées à l'échelle régionale, devront trouver une traduction adaptée à la variété des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La matrice qui suit identifie des niveaux d'intensité des enjeux et propositions d'actions transversales variables selon cinq grands types de territoires, représentés par le schéma ci-dessus.

LA CONURBATION LITTORALE, LES MÉTROPOLES ET AGGLOMÉRATIONS MAJEURES D'ÉCHELLE RÉGIONALE

La conurbation concerne la majeure partie du littoral, à l'exception de la Camargue et des massifs littoraux protégés, et s'étend au rétro-littoral. Elle rassemble les métropoles régionales et agglomérations majeures autour de Marseille – Aix, Nice et Toulon, remontant à l'Ouest jusqu'à l'agglomération avignonnaise.

Ce territoire concentre 80 % de la population et des emplois de la région. Il est le lieu de concentration de la grande majorité des enjeux, regroupant la plus forte capacité de rayonnement et d'innovation, mais nécessitant aussi les efforts les plus importants en matière de structuration du territoire.

LES TERRITOIRES RURAUX ET DE MONTAGNE

Ce territoire comprend le périmètre du massif des Alpes et les zones rurales qui parfois jouxtent ou interpénètrent les espaces urbains ou périurbains.

Les centralités y sont de moindre niveau et moins nombreuses que dans l'espace métropolisé, ce qui accroît les enjeux d'accessibilité et d'accès au numérique, nécessaire pour pouvoir y maintenir un dynamisme.

L'économie de ces espaces dépend largement du tourisme et de l'agriculture, dont il faut accompagner l'évolution et la diversification pour les pérenniser.

LES COULOIRS MAJEURS D'ÉCHANGES

Le couloir Rhodanien est historiquement un axe majeur d'échanges entre la Méditerranée, la région lyonnaise et au-delà. Il est connecté à l'axe Est-Ouest qui relie l'Italie à l'Espagne en traversant PACA.

La question majeure est le maintien et l'amélioration des infrastructures et équipements garantissant la grande accessibilité vers et depuis PACA, et en conséquence le développement de la fonction logistique de grande échelle, sans impacter le maintien des zones agricoles.

L'axe durancien n'est ni de même nature ni de même ampleur, mais assure néanmoins une fonction de lien intra-régional ainsi que vers l'Italie du Nord et la région grenobloise. Il est en outre un fournisseur majeur au plan énergétique et pour la ressource en eau. Outre l'accessibilité, les enjeux majeurs consistent à protéger les terres agricoles, à valoriser un tourisme rural et durable et à prévenir toute dégradation dans l'équilibre des usages, dans le contexte du changement climatique.

LE GOLFE DE FOS ET L'ÉTANG DE BERRE

Ce territoire constitue le cœur industriel de la région, qui s'est développé au sein de milieux naturels rares, voire uniques en Europe. Sur le plan économique, les enjeux principaux résident en la réussite de la valorisation des espaces industriels, en partie en mutation ou en reconversion, à l'intégration des fonctions logistiques, portuaires et industrielles. Cet objectif ne pourra être atteint qu'en garantissant durablement la compatibilité des développements avec la préservation ou la réhabilitation des milieux naturels uniques.

LA PÉRIURBANISATION

Au-delà de la définition de l'INSEE qui permet d'en dresser une cartographie précise, la périurbanisation désigne un processus d'extension spatiale de la ville, générateur de typologies urbaines variées sur un espace sans cesse mouvant. En Provence-Alpes-Côte d'azur, la forte progression des zones périurbaines s'est essentiellement fondée sur le développement de l'habitat individuel, entraînant la diminution des espaces agricoles le long des axes routiers de communication, avec en corollaire le dépérissement et la paupérisation des villes.

Les principaux enjeux résident donc dans la maîtrise de ce phénomène qui gagne des zones de plus en plus éloignées des centres urbains, et dans le rattrapage des dysfonctionnements générés par le passé, par la reconquête des centres, l'organisation des transports collectifs, l'apport d'une plus grande mixité fonctionnelle et sociale.

MATRICE DES ENJEUX TERRITORIALISÉS

			Conurbation littorale, métropoles et pôles urbains majeurs	Rural et montagne	Axes majeur : Rhône, Est-Ouest, Durance	Golfe de Fos et étang de Berre	Périurbanisation
1. Renforcer l'attractivité de la région pour les entreprises et les habitants	<u>A. S'appuyer sur la mise en valeur des atouts naturels et patrimoniaux de la région</u>	1 - Poursuivre la mise en valeur des atouts naturels de PACA et renforcer son identité	+++	+	+++	+++	+++
		2 - Permettre une identification forte de la région PACA en matière de tourisme culturel	+++	++	++	++	++
		3 - Gérer un foncier limité de manière efficiente	+++	+	++	+++	+++
		4 - Redynamiser et améliorer la qualité des centres	+++	+++		+	+++
	<u>B. Répondre aux besoins en mobilité et en logement de ses habitants</u>	1 - Irriguer le territoire et le relier aux autres pour faciliter la mobilité des personnes, des biens et l'accès aux services numériques essentiels	+++	+	+++	+++	+
		2.- Améliorer les transports du quotidien : transports en commun, multi-modalité, nouvelles mobilités, numérique et innovations	+++	++	+	++	+++
		3. - Valoriser et organiser le potentiel régional en matière de transport de marchandises et de logistique	++	+	+++	+++	+
		4 - Créer de nouveaux logements en priorité par la rénovation urbaine et renforcer la mixité sociale	+++	++	+	++	+++
2. Accentuer la complémentarité et la synergie entre les territoires	<u>A. Le rayonnement de PACA au travers de ses métropoles et de ses pôles d'excellence</u>	1 - Renforcer la complémentarité des métropoles et le rayonnement de la région à l'international	+++	+	++	+++	+
		2 - Soutenir les projets d'intérêt national dans leur recherche d'excellence économique et environnementale	+++	+	++	+++	+
	<u>B. Solidarité et égalité des territoires</u>	1 - Maintenir dans les territoires ruraux un niveau de services à la personne satisfaisant		+++			+
		2 - Poursuivre et accompagner les interventions liées à la politique de la ville	+++	+		++	++
		3 - Améliorer et diversifier l'offre touristique	+++	+++	++		+
		4 - Maîtriser l'évolution de l'offre commerciale	+++	++			+++
		5 - Assurer la desserte et le développement des territoires isolés		+++			++
		6 - Relayer les politiques spécifiques mises en œuvre à l'échelle de certains territoires	+++	+++	+++		
		7 - Rattraper le retard en matière de gestion des déchets	+++	++		+++	+++
		8 - Accentuer la solidarité entre les territoires en matière de gestion des risques et de partage des ressources	+++	++	+++	++	++
		9. Assurer la solidarité écologique entre les territoires	+++	++	+++	++	+++
3. Encourager l'innovation pour des territoires résilients	<u>A. Une économie de moindre impact : circulaire, sobre, de proximité et moins dépendante</u>	1 - Favoriser la proximité en matière alimentaire (agriculture locale, circuits courts...)	+++	+	++	+	+++
		2 - Favoriser le développement de l'économie circulaire (économie de la fonctionnalité, écologie industrielle territoriale) et l'utilisation des ressources locales	+++	+++	+	+++	++
		3 - S'engager dans la voie d'une société post-carbone	+++	++	+++	+++	++
		4 - Encourager et soutenir les expérimentations et les initiatives d'aménagement durable	+++	++	+	++	++
		5 - Contribuer au développement d'innovations dans les pratiques de mobilité	+++	+++	++	++	+++
	<u>B. Des territoires qui s'adaptent au changement climatique</u>	1 - Anticiper les effets du changement climatique	+++	+++	+++	++	++
		2 - Anticiper la fragilisation des milieux naturels et préserver leurs fonctions	+++	+	++	++	+++

CONCLUSION

Le SRADDET en cours d'élaboration sera le premier document d'aménagement d'échelle régionale à orienter les démarches de planification et de programmation conduites par les territoires de PACA dans de nombreux domaines. Il devra s'inscrire en cohérence avec les stratégies régionales développées par les régions voisines et tirer parti du positionnement géographique avantageux de PACA.

À ce titre, il est essentiel que les objectifs et les règles qu'il exprimera orientent clairement et précisément les politiques locales dans le sens du développement durable et d'une plus grande égalité entre les territoires de la région, afin que les collectivités et leurs groupements soient en mesure de les mettre en œuvre en prenant en compte leur entière signification et portée.

Au-delà de la rédaction et de la représentation graphique issue de son élaboration, il convient donc de préfigurer, dès le courant de l'élaboration, un dispositif d'accompagnement à l'attention des territoires, afin de leur permettre :

- De traduire les objectifs et les règles du SRADDET dans leurs documents de la meilleure des manières
- D'intégrer également les politiques d'accompagnement qui, sans obéir aux rapports de compatibilité ou de prise en compte, pourront être précisées dans le document lui-même lorsqu'elles s'avèrent essentielles pour atteindre les objectifs fixés à l'échelle régionale.

Un dispositif de suivi et d'évaluation est à concevoir également. Il permettra de capitaliser et d'utiliser au mieux les retours d'expérience et les résultats obtenus, source indispensable d'information pour la préparation des évolutions à venir du SRADDET.

Les services de l'État sont à votre disposition pour travailler à ces fins avec la Région.