



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

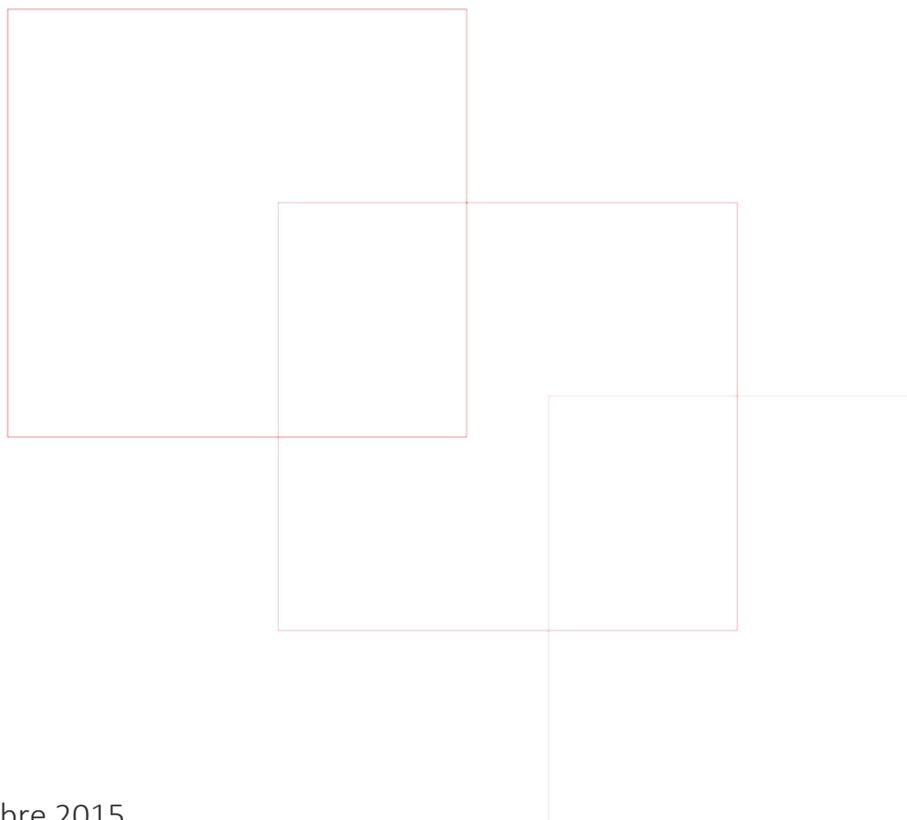


## Action R.6

SRADDT : Méthode et interface pour une prise en compte des enjeux territoriaux

## Approfondissement des conditions de territorialisation des orientations du SRADDT – Etape 2

### Livrable final





# SOMMAIRE

PREAMBULE page 4

## FICHES

### **Autour du Pari 1**

Fiche « Intensifier la production de logements » page 9  
Fiche « Elargir les politiques de solidarité à tous les territoires en risque de décrochage » page 15  
Fiche « Accompagner les territoires face au changement climatique et à l'exposition aux risques » page 21  
Fiche « Consolider l'armature du territoire : donner la priorité aux centralités existantes » page 27  
Fiche « Faciliter la vie quotidienne : inciter au dévt. des bassins de vie de proximité à « 20-30 min. » page 37  
Fiche « Prendre appui sur les systèmes métropolitains polycentriques » page 45

### **Autour du Pari 2**

Fiche « Démultiplier les capacités de production d'énergies renouvelables » page 53  
Fiche « Développer l'écologie territoriale » page 61  
Fiche « Développer des solutions de mobilité durable » page 65

### **Autour du Pari 3**

Fiche « Intégrer les enjeux de conditions de vie étudiante » page 73  
Fiche « Structurer l'offre d'espaces économiques et faire émerger des espaces d'intérêt régional » page 79  
Fiche « Développer une stratégie d'enseignement supérieur au service du territoire régional et contribuer à l'amélioration des qualifications et des carrières professionnelles par une approche territoriale » page 87

### **Autour du Pari 4**

Fiche « Valoriser les atouts maritimes et fluviaux » page 91



# PREAMBULE

## 1/ RAPPEL DES ETAPES PRECEDENTES

### Première étape – rendu du 22 avril 2015

- Rapport d'analyse de l'ensemble des orientations de la Charte (générales et spatialisées) destiné à mettre en évidence les orientations de la Charte dont la territorialisation semble la plus intéressante,
- Objectivation de l'analyse autour de critères communs liés à l'intérêt de la territorialisation, aux conditions préalables nécessaires, au niveau d'opportunité,
- Elaboration d'une classification en trois catégories,
- Production d'une note de commentaires générale sur les notions d'objectifs/orientations/spatialisation.

### Deuxième étape – rendu du 9 juillet 2015

- Approfondissement des conditions de territorialisation autour de 7 orientations « tests ».

### Réunion du 28 août 2015

- Validation de l'objectif de poursuivre le travail d'approfondissement des conditions de territorialisation autour d'une sélection de 14 orientations pour engager la troisième étape de travail.

## 2/ OBJET DU PRESENT RAPPORT (3EME ETAPE DE TRAVAIL)

**13 orientations sont traitées de manière détaillée pour approfondir les conditions de territorialisation.**

### Pari 1

- Intensifier la production de logements (page 14 de la Charte)
- Elargir les politiques de solidarité à tous les territoires en risque de décrochage (page 18)
- Accompagner les territoires face au changement climatique et à l'exposition aux risques (page 19)
- Consolider l'armature du territoire : donner une priorité aux centralités existantes (page 20)
- Faciliter la vie quotidienne : inciter au développement des bassins de vie de proximité à « 20-30 minutes » (page 22)
- Prendre appui sur les systèmes métropolitains polycentriques (page 24)

### Pari 2

- Un chantier de l'économie verte : démultiplier les capacités de production d'énergies renouvelables (page 37)
- Développer l'écologie territoriale (page 41)
- Développer des solutions de mobilité durable (page 43)

### Pari 3

- Intégrer les enjeux de conditions de vie étudiante, de logements, d'accessibilité, de mobilités de cursus et de réussite des étudiants (page 61)
- Structurer l'offre d'espaces économiques et faire émerger des espaces d'intérêt régional (page 65)
- Développer une stratégie d'enseignement supérieur au service du territoire régional et contribuer à l'amélioration des qualifications et des carrières professionnelles par une approche territoriale (page 69)

### Pari 4

- Valoriser les atouts maritimes [et fluviaux] de la Région Méditerranée et le monde et améliorer les plateformes aéroportuaires (page 84)



### 3/ ORGANISATION DES FICHES - CRITERES D'ANALYSE RETENUS

Chaque fiche est organisée de la même manière autour de 7 paragraphes :

1/ Rappel du contenu de l'orientation

2/ Enjeux de la territorialisation

**Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?**

3/ Territorialiser : points d'appui dans le SRADDT

**Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour décliner à l'échelle infra-régionale l'objectif d'intensification de la production de logements ?**

**Sont-ils suffisants ?**

4/ Territorialiser : rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

**Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?**

**Quelle est la bonne échelle pour organiser un travail d'échange entre Région territoires de projet ?**

**Quelles approches de travail organiser ?**

5/ Type d'expression possible pour une territorialisation

**Quelle forme peut prendre l'expression d'un objectif territorialisé ?**

6/ Mise en œuvre des objectifs territorialisés

**Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale**

7/ Croisement avec la question environnementale

### 4 / RAPPEL SUR LA NOTION DE TERRITORIALISATION

Les différents échanges avec les services de la Région nous ont permis de travailler autour d'une définition partagée de la notion de territorialisation.

Territorialiser c'est :

**A// Décliner et différencier à un échelon infra-régional, à une échelle locale, un objectif régional.** Dans le cadre des objectifs de niveau régional, déterminer des objectifs spécifiques et différenciés (qualitatifs et/ou quantitatifs) à un échelon infra-régional pertinent.

et/ou

**B// Traduire et mettre en œuvre un objectif de niveau régional (qualitatif et/ou quantitatif) dans les territoires,** en intégrant les spécificités et les initiatives issues des territoires, dans un dialogue Région-Territoires. Les objectifs peuvent être partagés et leur mise en œuvre peut se faire selon plusieurs modes (planification, conventions...)

**Dans le travail réalisé dans ce rapport, on a plutôt analysé la question de la déclinaison à l'échelle infra-régionale.**

**Néanmoins la partie 6 de chaque fiche aborde les questions de mise en œuvre.**



## Orientation : intensifier la production de logements

(PARI 1/ Pari de l'égalité et des solidarités territoriales -page 14 de la Charte)

# 1 - Rappel du contenu principal de l'orientation (en bref)

---

Cette orientation énonce que « la production de logements, et surtout de résidences principales, doit impérativement répondre aux besoins nouveaux et assurer le rattrapage nécessaire, en particulier en logements sociaux et en logements accessibles aux moyens des ménages, en cohérence avec les objectifs de transition énergétique et écologique.

Le besoin en logements est évalué par le SRADDT à 40 000 résidences principales / an dont 16 000 de logements sociaux.

Outre la nécessaire accélération de la production de logements globalement trop faible, l'ambition est affichée d'un renforcement de la production de logements dans les pôles urbains bien desservis par les TC, notamment le train, de la production de logements collectifs et de logement accessibles aux populations les plus fragiles.

## 2 – Enjeux de la territorialisation

---

### Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?

- Faire converger les choix (politiques) des territoires de projet (SCoT) et la vision régionale autour de l'effort à consentir en termes de production de logements.  
Pour rappel, selon le scénario démographique choisi par les territoires de SCoT, les SCOT évaluent le besoin en logements correspondant, besoin avec lequel le ou les PLH des EPCI présents dans le périmètre du SCOT devront être compatibles.
- Anticiper les besoins en logements par grand territoire (et en lien avec d'autres objectifs d'accueil du développement).
- Définir une expression du besoin en logements nuancée en fonction des types de territoire.
- Négocier à l'échelle infra-régionale des principes de répartition de l'effort de construction et de réhabilitation en fonction des capacités d'accueil des différents territoires.

### 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT

Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour décliner à l'échelle infra-régionale l'objectif d'intensification de la production de logements ?

Sont-ils suffisants ?

3 points principaux d'appui ont été repérés :

#### L'expression d'un scénario démographique

- Exprimé en début de Charte et dans le Diagnostic (p.44) : Accueil de 500 000 à 600 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 (+24 000 hab. par an) ;

#### L'expression d'un besoin en logements

- Charte p.14 : 26000 résidences principales par an dont 8 logements sociaux et même 16 000 en intégrant la Loi Duflot ;
- La clé de lecture de passage du scénario démographique à l'expression du besoin en logements n'apparaît pas dans les documents du SRADDT.

#### Une armature urbaine en 4 niveaux qui sert de répartition de la croissance de population : « prioriser les rythmes de développement en fonction du degré de centralité » (p.27 de la Charte)

Le SRADDT identifie déjà une armature urbaine en 4 niveaux :

- ✓ Les espaces métropolitains et les grandes agglomérations
- ✓ Les villes centre de niveau régional
- ✓ Les petites villes, centre locaux
- ✓ Les petites centralités

<b>Les espaces métropolitains et les grandes agglomérations</b>	<b>Aix-Marseille</b> <b>Nice</b> <b>Toulon</b> <b>Avignon</b>
<b>Les villes centre de niveau régional</b>	Antibes, Arles, Aubagne, Briançon, Brignoles, Cannes, Carpentras, Cavaillon, Digne, Draguignan, Fréjus, Gap, Grasse, Hyères, Istres, La Seyne-sur-Mer, Manosque, Martigues, Miramas, Orange, Salon, etc....
<b>Les petites villes, centres locaux (22 centres)</b>	Villes de plus de 5000 habitants, situées sur des axes structurants de TC, bénéficiant d'une <u>bonne accessibilité et d'un bon niveau d'équipement et de services publics</u>
<b>Les petites centralités (qui couvrent l'ensemble du territoire) : villages, ou centres de service pour les espaces alpins et ruraux</b>	Villages, ou centres de service pour les espaces alpins et ruraux

LISTE NOMINATIVE STRICTE

LISTE NOMINATIVE « ETENDUE »  
(le « etc » laisse sous-entendre que d'autres villes sont potentiellement concernées)

☞ Critères !

Comment s'entendre sur le « bon » niveau ?

Tableau illustratif page 28 de la Charte : scénario de répartition de la croissance démographique par type de centralité

	Population 2010	Scénario tendanciel 2030	Scénario maîtrisé
Les espaces métropolitains et les grandes agglomérations	57%	54%	58%
Les villes centre de niveau régional	11%	11%	12%
Les petites villes, centres locaux (22 centres)	4%	4%	4%
Les petites centralités (qui couvrent l'ensemble du territoire) : villages, ou centres de service pour les espaces alpins et ruraux	29%	31%	26%

Ce tableau montre l'ambition du SRADDT de répartir différemment l'intensité de la croissance en fonction du degré de centralité avec un objectif de voir les espaces métropolitains et les villes-centres de niveau régional capter une part plus importante de la croissance démographique régionale, et, en creux, de la production de logements.

Le document du SRADDT n'exprime pas d'objectifs différenciés de production de logement à l'échelle des différentes mailles territoriales.

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?

Quelle est la bonne échelle pour organiser un travail d'échange entre Région et territoires de projet ?

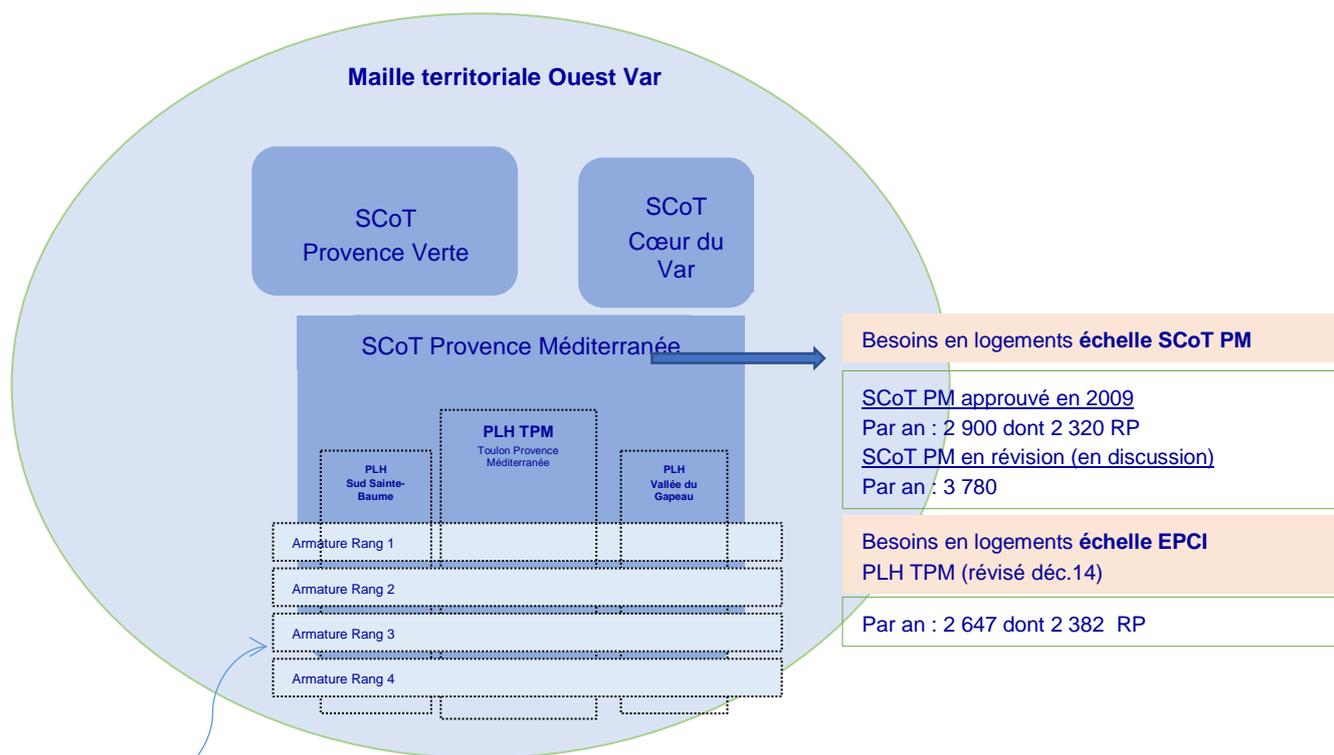
Quelles approches de travail organiser ?

Les SCOT et les PLH expriment des objectifs quantifiés et qualifiés de production en logements traduisant des objectifs politiques plus ou moins contraints.

Si on prend l'exemple de la maille territoriale Ouest Var qui regroupe 3 SCoT, l'expression des besoins en logements par les 3 SCoT est la suivante :

- SCoT Provence Méditerranée : 2900 logements par/an dont 2320 de logements sociaux (SCoT approuvé en révision)  
Ce territoire regroupe 4 EPCI dont 3 disposent d'un PLH qui exprime un besoin en logements compatible avec le SCoT.
- SCoT Cœur du Var : 430 logements /an (SCoT en cours d'approbation)
- SCoT Provence verte : 1000 résidences principales /an (SCoT approuvé en révision).

Exemple 1 : l'expression locale des besoins en logements à l'échelle de la maille territoriale Ouest Var, espace de convergence de l'action publique à l'échelle régionale



Les niveaux d'armature définis dans le SRADDT viennent croiser les périmètres de SCoT et de PLH.

Les niveaux d'armature exprimés par le SRADDT (cf. point 3) viennent croiser les périmètres de SCoT et de PLH.

Il est très rare que les SCoT expriment des objectifs différenciés de production de logements à des niveaux d'armature urbaine. Ces niveaux d'armature existent cependant ; ils sont exprimés par les SCOT et sont spécifiques à chaque SCoT (cf. fiche produite par les agences spécifiquement sur ce thème autour de l'orientation « consolider l'armature urbaine régionale »).

Ils peuvent être différents de ceux évoqués par le SRADDT.

Il apparaît donc assez clairement que :

- ✓ l'échelle des SCoT peut être une bonne échelle pour organiser un échange entre Région et territoires sur des objectifs généraux relatifs à la nécessaire accélération de l'effort de production de logements,
- ✓ l'échelle de la maille est plus appropriée pour territorialiser des objectifs d'accueil de la production de logements selon les 4 niveaux d'armature mis en avant dans le SRADDT (les espaces métropolitains et les grandes agglomérations, les villes centre de niveau régional, les petites villes et centre locaux, les petites centralités).

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

---

### Quelle forme peut prendre l'expression d'un objectif territorialisé ?

Décliner à un échelon infra-régional un objectif régional d'intensification de la production de logements peut correspondre à l'expression d'objectifs quantitatifs ou qualitatifs.

#### Un/ des objectifs quantitatifs

##### Exemples :

- Nombre de logements à produire,
- Un rythme de croissance annuel du parc de logements ou de résidences principales,
- Part de captation de la production de logements (exprimée en %) par un échelon infra-régional dans la production totale selon une maille typologique
- ...

##### Echelle territoriale possible

- Maille SRADDT - En faveur notamment de la consolidation d'échanges inter-SCoT sur une répartition équilibrée de l'effort de construction neuve et une réflexion commune sur le rapport habitat-emploi : il s'agit d'inciter à un chapô commun des PADD de SCoT ou la formalisation de chartes inter-SCoT sur des objectifs de production de logements ;
- InterSCoT dans une autre définition que la maille du SRADDT actuel ;
- Différents niveaux de l'armature régionale (selon une typologie à préciser) ;
- Typologies de territoire (espaces urbains, périurbains...) – Cette typologie serait intéressante mais très difficile à rendre opérante ;
- Espaces à enjeu régional : la typologie est à construire car celle actuelle n'apparaît pas complètement pertinente sur un objectif de territorialisation de la production de logements (compte tenu de la diversité des formes de périmètres des espaces à enjeu régional).

Le niveau SCoT ou EPCI est à exclure (principe de subsidiarité à respecter).

## Une/des orientations qualitatives

Territorialiser correspondrait au fait d'avoir des objectifs qualitatifs spécifiés, différenciés selon une typologie territoriale choisie.

### Exemples

- ex 1/ Le SRADDT énonce le fait de privilégier les pôles urbains les mieux desservis par les TC notamment le train.  
Il conviendrait d'identifier des grands secteurs urbains privilégiés (secteurs bien desservis par les TC par exemple) et d'avoir une orientation qui énonce l'objectif d'intensification de la production de logements dans tel et tel secteur (liste).
- ex 2 / le SRADDT énonce le fait de faire progresser les SCOT vers un principe d'un nouveau logement pour un nouvel emploi.  
Territorialiser pourrait correspondre au fait de préciser/spécifier cet objectif selon une typologie de territoires construire à partir des rythmes de croissance de l'emploi par exemple (en nuanciant ainsi les efforts rattrapage du rapport habitat-emploi selon les caractéristiques des territoires – base d'appui possible : travail fait par les agences en 2015 sur la question du péri-urbain).

Qu'il s'agisse d'objectifs ou qualitatifs, la Région a besoin de construire un Référentiel régional spatialisé.

Ce référentiel permettrait :

- D'identifier les territoires où intensifier la production de logements (ils ne sont pas tous concernés).  
Il convient de construire une typologie territoriale en prenant garde au fait que la Région ne stigmatise pas sa lecture des territoires...
- De partager des critères communs entre Région et territoires de projet.

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale

La mise en œuvre peut passer par plusieurs voies. On peut en citer quelques-unes :

- Conditionnalité des aides à la production de logement à des critères quantifiés ou qualitatifs (part de LS...), spécifiés ou pas selon une typologie territoriale,
- Conditionnalité des aides à la production de logements à des démarches / échanges de niveau Inter-SCOT,
- Dispositifs de contractualisation territorialisés de la Région (Contrat d'axe /contrat gare par exemple) pour soutenir des opérations d'aménagement urbain intégrant des actions en faveur de la production de logements dans les secteurs bien desservis par les transports en commun,
- Appui à la définition et à la mise en œuvre de dispositifs fonciers territorialisés,
- Appui à la définition de stratégies foncières opérationnelles en faveur du logement (Appel à manifestation d'intérêt).

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

L'intensification de la production de logements « au bon endroit » est stratégique dans un objectif de cohérence de limitation de génération des GES, des polluants et d'amélioration du bilan-carbone des territoires.

Intensifier la production de logements en respectant une typologie d'armature urbaine, en privilégiant les centralités urbaines en luttant contre la périurbanisation, en assurant une production suffisante de logements sociaux contribuant à la fluidité des parcours résidentiels doit permettre :

- de limiter les déplacements en voiture au sein des aires urbaines et des bassins de vie ;
- de limiter les déplacements entre grands territoires littoraux urbains et zones péri-urbaines rétro-littorales.

## Orientation : Elargir les politiques de solidarité à tous les territoires en risque de décrochage

(PARI 1/ Pari de l'égalité et des solidarités territoriales -page 18 de la Charte)

### 1 - Rappel du contenu principal de l'orientation

#### EXPOSE DE L'ORIENTATION

Cette orientation vise à accompagner les territoires vulnérables, qu'ils soient situés dans l'urbain, le périurbain ou le rural, en parallèle du resserrement de la géographie prioritaire de la politique de la ville.

Dans les territoires les plus urbanisées, l'écart se creuse entre les quartiers en difficulté (qui concentrent des populations en grande précarité, quartiers souvent concernés par la politique de la ville) et le reste de l'agglomération. Mais si ces secteurs sont bien identifiés, plusieurs autres types de territoires en difficulté font l'objet d'une attention particulière dans cette orientation :

- Les communes périurbaines qui ont grandi trop vite et ne disposent ni des équipements, ni des moyens de transports (et encore moins des moyens financiers) pour assurer à leurs habitants **de bonnes conditions de vie** ;
- Les petites villes et les villages, qui voient leur **cœur se vider (et perdre aussi leurs commerces)** par desserrement des ménages, notamment du fait de l'inadaptation de l'offre de logements.

#### DES NOTIONS LARGES ET TRANSVERSES

##### « Solidarité »

La « solidarité » est une notion transverse qui peut trouver de nombreuses déclinaisons thématiques (équipements, transports, services, enseignement, habitat...), territoriales (quartiers sensibles, secteurs en politique de la ville, centres anciens...) et humaines (personnes défavorisées, isolées, hébergées, faiblesse de revenus, difficultés d'accès au logement...).

Les politiques de solidarité couvrent de fait plusieurs domaines et se déclinent dans de nombreuses politiques menées à l'échelle communale, intercommunale, départementale ou régionale. L'objectif commun vise en général à réduire les inégalités sociales et spatiales et/ou à lutter contre la pauvreté.

##### « Risque de décrochage »

De quoi parle-t-on ? On évoque dans l'orientation trois aspects :

- La détérioration des conditions de vie dans les communes péri-urbaines,
- La décroissance démographique,
- La perte de vitalité économique des centralités villageoises (fermeture commerces et services).

Les leviers identifiés pour lutter contre ces 3 phénomènes et identifiés dans l'orientation sont essentiellement :

- Les politiques de renouvellement urbain dans les centralités,
- La remise à niveau de l'offre de services publics dans les quartiers en difficulté, dans les grandes villes et les centres de proximité des espaces alpins et ruraux,
- La mise en œuvre de programmes de revitalisation des petites centralités.

Le terme de risque de FRAGILISATION nous semble plus approprié que celui de décrochage.

##### « Territoires vulnérables »

Comme évoqué dans le rendu du 22 avril 2015, la notion de « territoires vulnérables » mérite d'être clarifiée et objectivée.

### Choix méthodologique fait dans cette fiche de travailler sur l'interface de l'orientation Charte avec les PLH

Le parti est pris dans cette fiche d'aborder la question de la territorialisation de l'orientation sous le prisme de la politique de l'habitat et de sa déclinaison opérationnelle, le Programme Local de l'Habitat (PLH). En effet, les PLH sont plus adaptés que les SCOT pour traiter des problématiques de politique de solidarité.

*Pour rappel, selon le scénario démographique choisi par les territoires, les SCOT évaluent globalement les besoins en logements correspondant, besoins avec lesquels les PLH des EPCI présents dans le périmètre des SCOT devront être compatibles. Ces PLH viennent qualifier la réponse aux besoins en logements :*

- *Quelle offre projetée pour assurer la réponse aux besoins en logements et assurer LA MIXITE SOCIALE : nombre de logements, type de logements et répartition fine de la production (notamment sociale) à l'échelle de la commune.*
- *Quelles stratégies et actions en faveur du renouvellement urbain.*

Le champ de la politique de la ville est volontairement laissé de côté ici. La question de la territorialisation est de facto traitée au travers de la géographie prioritaire des quartiers politique de la ville (OIN et OIR) et la mise en œuvre de programmes de renouvellement urbain dans ces quartiers.

A noter que cette fiche rentre en résonance avec les travaux engagés sur les dynamiques périurbaines et les centres anciens dans le cadre du partenariat Région-Agences 2015. Elle prend appui sur les nombreux PLH réalisés par les agences d'urbanisme dans la région.

## 2 – Enjeux de la territorialisation

---

### Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?

- Porter une attention particulière à des territoires fragilisés (communes sous-équipées dans le péri-urbain, petites centralités villageoises, centres de proximité,...) – les identifier, les reconnaître,
- Partager avec les territoires de projet une géographie des territoires dits vulnérables, fragilisés ou en voie de fragilisation,
- Anticiper et objectiver le risque de fragilisation par des critères objectifs et partagés,
- Négocier à l'échelle infra-régionale des stratégies de renouvellement urbain, de soutien à la vitalité des centralités, de soutien à la pérennité de l'offre de services adaptée en fonction des spécificités des territoires,
- Anticiper les besoins en logements par grand territoire (et d'autres objectifs d'accueil du développement),
- Faciliter les négociations à l'échelle infra-régionale des principes de répartition de l'effort de construction et de réhabilitation en fonction des capacités d'accueil des différents territoires,
- Appréhender l'égalité et les solidarités territoriales à une échelle opérationnelle dans le temps et dans l'espace en faisant converger les choix (politiques) des territoires de projet (PLH) et la vision régionale,
- Lier les problématiques habitat et d'égalité territoriale (au sens égalité d'accès à des services et des équipements) dans les communes périurbaines notamment, pour favoriser la mise en place de stratégies de renouvellement urbain adaptée à ces espaces.

## 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT

**Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour décliner à l'échelle infra-régionale l'objectif d'élargir les politiques de solidarité à tous les territoires en risque de décrochage ?**

### 1. Une armature urbaine en 4 niveaux

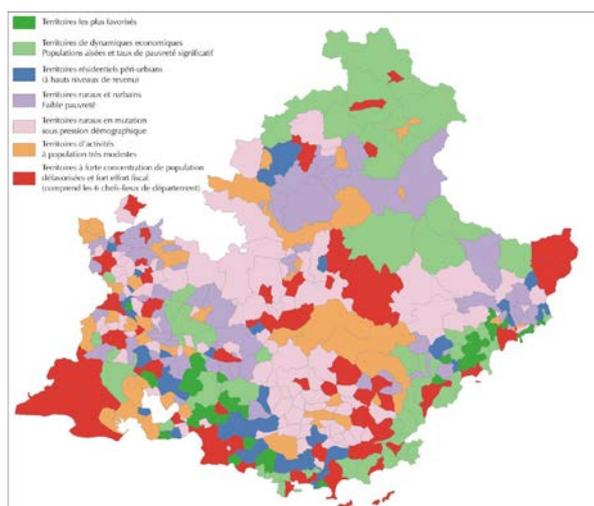
. Le SRADDT identifie une armature urbaine en 4 niveaux (espaces métropolitains et grandes agglomérations, villes centre de niveau régional, petites villes, centre locaux et petites centralités) qui sert de répartition de la croissance de population (charte page 27).

. Cette armature montre une volonté de répartir différemment l'intensité de la croissance en fonction du degré de centralité et pourrait servir de base à une approche solidaire des territoires. Sur ce dernier aspect, le SRADDT n'exprime pas d'objectifs d'intervention à l'échelle des différentes mailles territoriales qu'il identifie.

### 2. L'identification de tensions sur la cohésion sociale

. Exprimée dans le diagnostic (p.46, p.49, carte 22 p.49), la région est marquée par de fortes disparités socio-territoriales. Elle est située à la fois en haut du palmarès des régions françaises les plus pauvres et de celui des régions françaises les plus riches. Elle se caractérise également par un accroissement des inégalités sociales et spatiales.

*Carte des disparités socio-spatiales en 2008 en région (diagnostic p49)*



### 3. Le repérage de l'existence de territoires fragilisés ailleurs que dans les grands espaces métropolitains

. La problématique de l'égalité et de la solidarité territoriale fait l'objet du 1er pari du SRADDT et se décline pour les territoires fragilisés mais également pour ceux en voie de fragilisation (charte p 18).

. Cette stratégie s'étend au-delà des quartiers et secteurs paupérisés des centres métropolitains, identifiés par ailleurs dans de nombreuses politiques d'intervention publiques (copropriétés fragilisées...).

. La charte identifie plusieurs degrés d'intervention sur des territoires de niveau et de typologie différents : renouvellement urbain (notamment dans les centres de proximité des espaces alpins et ruraux, dans les espaces péri urbains – charte p18), petites centralités (programme de revitalisation – charte p18)...

### 4. L'énonciation d'un objectif d'amélioration de l'accès aux études, aux emplois, et aux services pour les populations et les territoires les plus fragiles (orientation page 17 de la Charte)

. La Charte énonce ici des objectifs proches de ceux couverts par l'orientation traitée en mêlant conjointement notion de populations et territoires sensibles : développer accessibilité des territoires sensibles, améliorer l'accès par les transports collectifs, égalité d'accès aux ressources et services....

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

---

**Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?**

**Quelle est la bonne échelle pour organiser un travail d'échange entre Région et territoires de projet ?**

**Quelles approches de travail organiser ?**

### **Partager un référentiel territorial de qualification des territoires fragilisés (ou en risque de décrochage)**

L'identification de territoires fragilisés doit être définie à partir de critères clairs et objectifs afin de la partager avec les territoires de projet et s'entendre sur une géographie prioritaire de soutien à des territoires vulnérables : indicateurs démographique, socio-économiques, indicateurs liés au niveau d'équipements et de services, à la diversité de l'offre de logements, à la croissance de l'emploi...

Concernant les espaces périurbains et les centralités, le travail en cours entre agences et Région est un bon point de départ.

### **Clarifier les leviers d'accompagnement et d'actions régionales en faveur du soutien aux territoires « vulnérables »**

Plusieurs types de politiques sont évoqués dans la Charte : soutien à des stratégies de renouvellement urbain, soutien au maintien de l'offre de services et d'équipements...

Dans les échanges de la Région avec les territoires de projet et dans une optique d'avoir des objectifs adaptés au référentiel territorial, il conviendra de clarifier les champs d'accompagnement de la Région.

### **L'interface Programme local de l'habitat**

Documents de planification multithématiques, les SCOT expriment des objectifs de développement équilibré des territoires (plus que de solidarité territoriale), que ce soit d'un point de vue économique, social, urbain.

Les PLH, opérationnels à plus court terme, prennent systématiquement en compte cette dimension de solidarité et d'égalité des territoires, essentiellement sous le prisme du logement (accès, maintien, amélioration, social...).

A titre d'exemple, le PLH de la communauté d'agglomération "Durance Luberon Verdon Agglomération" (DLVA), adopté en septembre 2014, s'inscrit pleinement dans les orientations du pari 1 du SRADDT. Ce territoire, qui regroupe 26 communes connaît depuis plusieurs décennies une croissance importante de sa population et doit répondre à une demande locale diversifiée et à une pression résidentielle sans cesse plus importante provenant de la région.

Si le parc de logements est majoritairement pavillonnaire et ne rencontre pas de difficultés, une fraction du parc privé est cependant fragilisée et joue le rôle de "parc social de fait" permettant à des ménages modestes ou en situation de précarité de se loger. La plupart des noyaux villageois se dégradent et se paupérisent, la vacance y est en progression et des poches d'habitat insalubres sont identifiées. Enfin, les indicateurs de précarité montrent des signes inquiétants, avec notamment un taux de chômage de la zone d'emploi de Manosque supérieur à la moyenne nationale.

Il apparaît donc que le PLH de la DLVA, qui s'inscrit ici dans le même périmètre que celui du SCOT, peut être considéré comme pertinent pour prendre en compte les problématiques de solidarité et d'égalité des territoires, sous le prisme de l'habitat.

Pour autant, l'échelle de temps plus courte (6 ans pour le PLH) peut nécessiter une lecture plus opérationnelle des objectifs du SRADDT. Il est également important de préciser que les périmètres de PLH ne sont pas nécessairement identiques à ceux des SCOT, ce qui peut amener une approche à considérer conjointement plusieurs PLH dans un périmètre de SCOT.

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

### Quelle forme peut prendre l'expression d'un objectif territorialisé ?

En matière d'habitat, décliner à un échelon infra régional un objectif d'égalité et de solidarité peut correspondre à l'expression d'objectifs quantitatifs, qualitatifs ou territorialisés au sein des PLH. A titre d'exemple, le PLH de DLVA permet de répondre à ces trois types d'objectifs de façon opérationnelle :

#### **Objectifs quantitatifs** (exemples issus du PLH de DLVA)

- . Produire un minimum de 30% de la production neuve en logements locatifs sociaux, soit 150 logements locatifs neufs
- . Favoriser la diversification de l'offre en logement et répondre aux orientations du Plan Départemental d'Accueil d'Hébergement et d'Insertion (PDAHI)
- . Produire des logements très sociaux type PLAi

#### **Objectifs qualitatifs** (exemple issu du PLH de DLVA)

- . Assurer des conditions d'habitabilité décentes dans ces logements
- . Favoriser la réhabilitation thermique des logements pour lutter contre la précarité énergétique
- . Mobiliser une offre de logements dans le parc des centres anciens et réduire la vacance
- . Réinsérer les copropriétés fragilisées dans le fonctionnement urbain
- . Favoriser les initiatives innovantes en matière de projets d'aménagements participatifs d'autopromotion, d'auto-réhabilitation (amélioration des performances énergétiques...)

#### **Objectifs territorialisés** (exemple issu du PLH de DLVA)

- . Identifier des périmètres d'interventions significatifs à enjeux intercommunaux et mobiliser des gisements fonciers pour réguler les prix et produire des logements diversifiés
- . Favoriser la création de logements, notamment sociaux, autour de pôles multimodaux

#### **Echelles territoriales de territorialisation en matière d'habitat**

- . L'échelle de territorialisation doit prendre en compte les bassins d'habitat, qui peuvent dépasser les périmètres de PLH ou de SCoT ; il faudra vérifier la cohérence avec les mailles territoriales.
- . Il est important de bien définir l'échelle minimale d'accompagnement pour la Région.
- . A l'échelle régionale, une typologie d'espaces d'intervention et de thématiques prioritaires pourrait être élaborée ; elle sera complexe à construire au regard des différentes problématiques de solidarité territoriale dans le champ de l'habitat.
- . En tout état de cause et en matière d'habitat, la territorialisation d'objectifs de solidarité ne pourra pas être déconnectée d'objectifs plus globaux de production de logements à l'échelle de l'espace régional (cf. fiche « intensifier la production de logements » et « consolider l'armature territoriale »). Un partage de critères communs entre la Région et les territoires de projet s'avèrera également indispensable pour une mise en œuvre efficace et opérationnelle.

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale

Dans un souci d'efficacité et afin de rendre la stratégie régionale opérationnelle, il est nécessaire de s'appuyer sur des dispositifs de contractualisation ou de conventionnement telle que prévue par la loi Notre avec les territoires infrarégionaux. C'est également une opportunité pour mailler le territoire et assurer la cohérence de la solidarité territoriale.

- . Mettre en œuvre des programmes de revitalisation des petites centralités,
- . Négocier à l'échelle des SCoT la prise en compte d'objectifs de solidarité territoriale (logements, services, équipements) et de mise en œuvre de stratégies de renouvellement urbain,
- . Conditionner les aides au logement à des critères d'égalité et de solidarité territoriale en tenant compte des politiques locales engagées par les territoires,
- . Élaborer le volet "habitat, solidarité des territoires" du SRADDET en partenariat étroit avec les différents acteurs du territoire (publics et privés) pour garantir une mise en œuvre opérationnelle à échéance des PLH,
- . Participer à l'élaboration des documents de planification thématiques en matière d'habitat, d'hébergement, de politique de la ville... (PLH, ANRU, PDALPD, PDH...).

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

En matière de politiques de l'habitat, la question environnementale fait partie intégrante des PLH, principalement sous deux aspects :

### Les centres anciens et les copropriétés fragilisées

- . Améliorer la qualité du parc locatif existant (résoudre des situations d'insalubrité, de dégradation et améliorer les performances thermiques)
- . Favoriser la réhabilitation thermique des logements pour lutter contre la précarité énergétique

### La limitation de l'étalement urbain

- . Inscrire l'action foncière comme un outil des politiques de l'habitat
- . Eviter l'étalement urbain, en limitant la production de logements dans le diffus, en développant une offre d'habitat individuel groupé inséré au tissu existant
- . Aménager un territoire durable autour des pôles multimodaux notamment (gares ou axes bien desservis par les TC)

**Orientation : Accompagner les territoires face au changement climatique et à l'exposition aux risques : réduire la vulnérabilité des territoires et des personnes**  
(PARI 1/ Pari de l'égalité et des solidarités territoriales -page 19 de la Charte)

## 1 - Rappel du contenu principal de l'orientation

---

### EXPOSE DE L'ORIENTATION

Cette orientation vise à prendre en compte les changements prévisibles au niveau territorial et sociétal des dynamiques liées au changement climatique. Cette prise en compte est d'autant plus importante qu'une part significative de la population est déjà aujourd'hui vulnérable aux risques naturels et que la région connaît une forte attractivité.

Par ailleurs, la région est identifiée comme un hot spot pour le changement climatique signifiant que son territoire est particulièrement vulnérable aux changements attendus et plus particulièrement sur le littoral et la zone alpine.

L'orientation indique qu'il s'agit de limiter l'augmentation de la vulnérabilité en veillant à ne meilleure prise en compte des risques dans l'aménagement du territoire.

## 2 – Enjeux de la territorialisation

---

### Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?

- Anticiper et objectiver le risque de fragilisation par des critères partagés sur la base d'analyses scientifiques / Améliorer la connaissance
- Partager avec les territoires de projet une géographie du risque des territoires dits vulnérables, déjà fragilisés ou en voie de fragilisation,
- Objectiver les capacités d'accueil régionales et infra régionales au regard des évolutions attendues (ressources, risques etc...)
- Négocier à l'échelle infra-régionale des stratégies de redéploiement du développement en plusieurs temps : ne pas aggraver la vulnérabilité pour le développement / développer une politique coordonnée de relocalisation, ouvrir un champ des possibles pour réduire les espaces à risques (ex : recul stratégique par rapport au littoral / à des zones inondables ?).
- Définir des critères supplémentaires liés à la prise en compte du risque dans les stratégies d'investissement de long terme (infrastructures de déplacements, équipements publics, installations touristiques...)

### 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT

**Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour décliner à l'échelle infra-régionale l'objectif d'élargir les politiques de solidarité à tous les territoires en risque de décrochage ?**

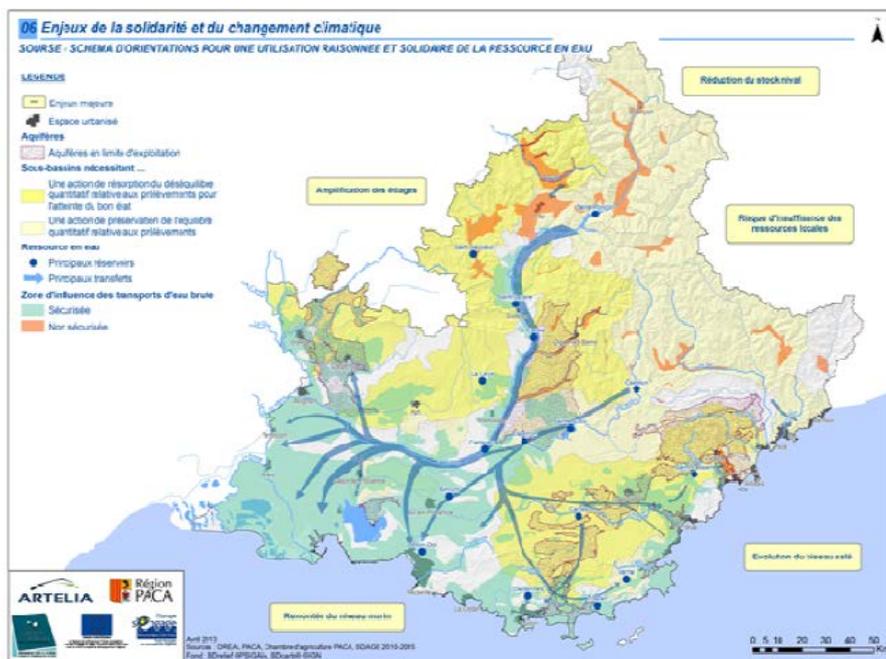
Si la charte développe un propos assez générique sur la question de l'adaptation du territoire aux changements climatiques, le diagnostic développe davantage une logique territoriale avec une approche dans le texte par grand territoire des grands enjeux environnementaux et socio-économiques.

**Une identification de grands secteurs particulièrement vulnérables au changement climatique :**

- Le littoral et la vallée du Rhône pour le risque canicule
- Le delta du Rhône pour la sécheresse
- Les alpes du sud par une diminution de l'enneigement, augmentation des crues d'hiver / éboulement /
- La Camargue sur les échanges aquatiques
- Les espaces agricoles
- Les zones urbanisées avec les îlots de chaleur urbains
- Le littoral et la zone provençale pour la pollution
- Est PACA avec une tension accrue sur le réseau énergétique
- Le littoral pour le risque submersion

Des cartes de synthèse font apparaître des éléments de connaissances et d'enjeux dans diverses parties du diagnostic notamment en p 34 du diagnostic sur la question de la disponibilité de la ressource en eau et en p33 sur la localisation des arrêtés de catastrophe naturels croisée.

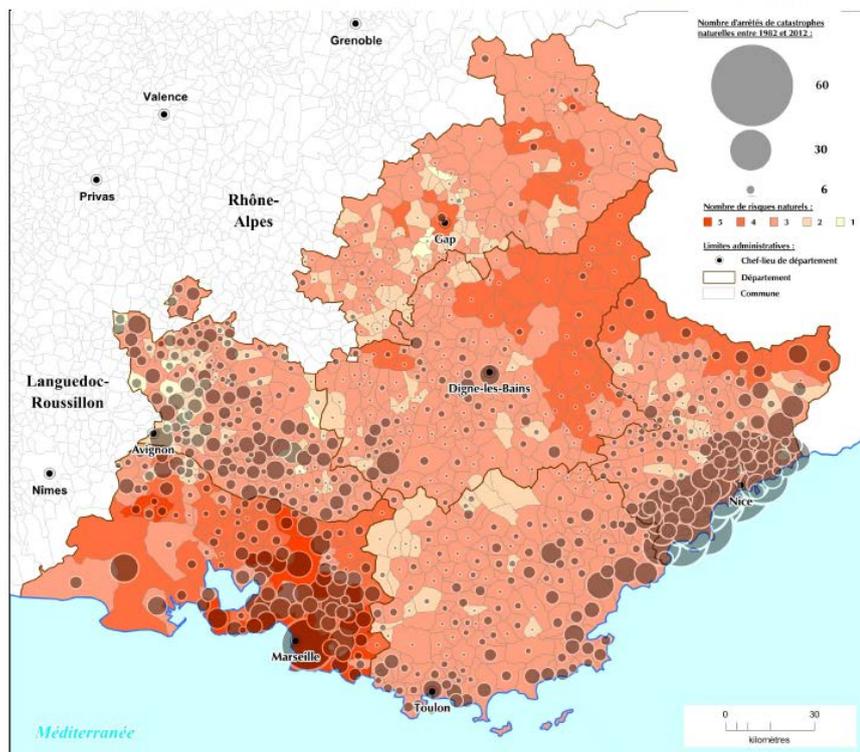
*p.34 du diagnostic : carte des enjeux de solidarité et changements climatiques sur la ressource en eau*



Source : SOURCE 2013, DREAL PACA, CAPACA, SDAGE 2010-2015 / Fonds : BDrelief ©PSIGALA - BDcartho © IGN

p33 du diagnostic : carte des risques naturels et arrêtés de catastrophes naturelles par commune

Figure 11 : carte des risques naturels et arrêtés de catastrophes naturelles par commune



Source : Région PACA / Réalisation : Région PACA/DPDP/SAS / Fonds : GEOFLA® - ©IGN PFAR 2000

Ces cartes de diagnostic posent des constats de base mais ne contribuent pas directement à l'émergence d'un discours sur la vulnérabilité du territoire au regard d'enjeux spécifiques sur la population, les activités économiques, l'environnement.

Le SRADDT ne mentionne pas directement le SRCAE sur cette thématique de l'adaptation au changement climatique. L'intégration du SRCAE au futur SRADDET fera le lien sur cette thématique

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

**Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?**

**Quelle est la bonne échelle pour organiser un travail d'échange entre Région et territoires de projet ?**

**Quelles approches de travail organiser ?**

Le rapprochement de la vision de la Région avec les territoires de projet s'articule notamment autour de la question de la prise en compte des risques en amont des documents d'urbanisme et des projets.

Sur cette orientation la question de la territorialisation ne s'inscrit dans une logique de visions potentiellement différentes à accorder mais plutôt comme un élément d'éclairage pour aider les territoires à appréhender la thématique de l'adaptation dans sa globalité.

La définition des éléments de connaissance globale à l'échelle du territoire régional permettrait d'objectiver définitivement la problématique sur des territoires infra régionaux. En effet, les approches sont le plus souvent très théoriques en se basant sur des grandes tendances issues des analyses au niveau national et international sans réelle confrontation au local.



## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

---

### Quelle forme peut prendre l'expression d'un objectif territorialisé ?

La plupart des territoires de projet exprime un manque de connaissances locales sur cette question du changement climatique et de l'augmentation prévisible des risques naturels. Si le risque actuel est plutôt connu, la vision prospective fait aujourd'hui le plus souvent défaut.

#### Constitution de bases de données de connaissances territorialisées

Objectiver la vulnérabilité par données géographiques. Bases de données SIG sur des thématiques à déterminer.

Ex :

- Base de données SIG de l'Atlas des zones inondables mis à disposition du public. Base de données existante
- Tissus urbains les plus vulnérables aux effets d'îlot de chaleur urbain
- Déplacements des espèces végétales...

Intégrer à ces bases de données des éléments prospectifs sur l'évolution prévisible des risques.

Ex :

- Evolution du trait de côte
- Evolution des alpages ...

#### Identification et caractérisation des territoires les plus vulnérables / définition d'indicateurs de vulnérabilité / définition d'indicateur de capacité d'adaptation

L'enjeu est de définir des indicateurs sur une base d'approche plus ciblée sur la vulnérabilité que sur un diagnostic à plat en croisant des données morphologiques, socio démographiques et géographiques. Cette typologie pourrait permettre de catégoriser les communes sur leurs capacités d'adaptation en reportant leur développement sur des secteurs exonérés de risques naturels.

*Format de la territorialisation à déterminer : indicateur, cartographie... sur des échelles à préciser : Grands secteurs identifié dans le diagnostic, approche par bassin versants, approche par massif...*

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale

#### Développer ou soutenir des démarches innovantes

Le développement d'approche expérimentale sur certains territoires spécifiques déjà aujourd'hui fortement soumis aux risques naturels peut constituer un premier niveau de territorialisation :

Ex : Projet en cours sur la basse vallée de l'Argens porté par la Communauté d'agglomération Var Est Méditerranée.

#### Développer des outils et des financements d'aide à l'ingénierie

Dans un souci d'efficacité et afin de rendre la stratégie régionale opérationnelle, il est nécessaire de s'appuyer sur des dispositifs d'aide à l'ingénierie pour développer la connaissance sur des approches prospectives sur l'évolution des risques naturels et de la vulnérabilité des territoires dans le cadre de l'élaboration des projets de territoire etc...

#### Engager le dialogue sur une nouvelle solidarité territoriale dans le cadre de conférences locales, de dispositifs de cofinancement Etat/ Région, de la mise en œuvre du CPER sur des grands investissements et travaux de protection...

Ce dialogue peut par exemple concerner des réflexions sur les besoins en réduction de vulnérabilité, relocalisation, remplacement, abandon des infrastructures d'aménagement des infrastructures les plus vulnérables (ex réseau routier en

bordure littorale / équipements publics en zone inondable...) ou en cas d'impossibilité définir les conditions de la mise en protection adéquate de ces équipements (priorisation des investissements..).

Ce dialogue peut également aboutir à des stratégies d'adaptation à l'échelle régionale et des priorisations d'investissement public en fonction de la vulnérabilité des territoires.

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

La question de l'adaptation au changement climatique notamment pour la prise en compte de la vulnérabilité croissante des territoires et des personnes aux risques naturels constitue le cœur des dispositifs inscrits dans les textes de lois relatifs à l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification (SCoT / PLUi / PLU) ainsi que des documents de planification énergétique (SRCAE / PCAET).

## Orientation : Consolider l'armature urbaine du territoire – donner une priorité aux centralités existantes

(PARI 1/ Pari de l'égalité et des solidarités territoriales -page 20 de la Charte)

### 1 - Rappel du contenu principal de l'orientation (en bref)

Cette orientation définit un principe de recentrage du développement pour limiter les déplacements et la consommation d'espace. Elle évoque largement les objectifs de recentrage de la production de logements (et de densification) dans les centralités existantes par la reconquête de la ville sur la ville, la réhabilitation d'anciens quartiers de friches urbaines et par l'émergence de nouvelles formes urbaines favorisant la mixité des fonctions et un réseau d'espaces publics de qualité.

La consolidation de l'armature urbaine est également un facteur essentiel pour rationaliser les investissements publics et limiter les demandes en équipements publics induits par l'extension de l'urbanisation diffuse.

Une volonté de recentrage implique nécessairement une maîtrise du coût du foncier et la mise au point de nouvelles logiques de production urbaine.

### 2 – Enjeux de la territorialisation

#### Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?

[L'armature urbaine] est **un outil qui va permettre de décliner toute une série d'orientations du SRADDT qui préconisent une logique de spatialisation du développement** : production de logements, organisation du système de report modal, transition énergétique, développement économique...

Il s'agit d'énoncer des orientations différenciées selon le rôle urbain et/ou économique des polarités ou des espaces composant le territoire régional.

[L'armature urbaine] doit en ce sens exprimer l'organisation projetée du territoire régional à échéance de 15 ans et non la situation actuelle.

#### Deux grands enjeux de la territorialisation sont identifiés :

1/ le partage d'une vision : l'expression par la Région de sa vision de l'armature régionale doit être partagée, au moins comprise, par les territoires de projets;

2/ la mise en cohérence et la spatialisation des politiques publiques en fonction du rôle actuel et futur des territoires dans l'armature urbaine du territoire régional :

- Favoriser le développement de projets et de stratégies concertés entre la Région et les territoires tenant compte de l'armature urbaine régionale ;
- Anticiper les besoins en logements et d'autres objectifs d'accueil du développement par grand territoire et typologie de territoires ;
- Négocier à l'échelle régionale des principes de répartition de l'effort de construction et de réhabilitation tenant compte du rôle différencié des territoires dans l'armature urbaine.

### 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT

Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour :

- définir l'armature urbaine régionale,
  - la partager avec les territoires de projet,
  - s'appuyer dessus pour spatialiser l'accueil du développement ?
- Sont-ils suffisants ?

Le principe de définition de l'armature urbaine régionale repose sur une typologie des polarités basée sur la taille des villes, leurs niveaux d'équipements et de desserte.

Cette armature est reprise dans la quasi intégralité des documents cartographiques du SRADDT.

Le SRADDT identifie une armature urbaine régionale en quatre niveaux (p.27 de la Charte) :

- Les espaces métropolitains et les grandes agglomérations
- Les villes « centre » de niveau régional
- Les petites villes, centres locaux
- Les petites centralités

Cette définition manque aujourd'hui de précisions quant aux critères objectifs identifiés pour définir cette typologie. Par ailleurs, on relève des incohérences entre le texte et les cartes.

#### L'ARMATURE URBAINE DECRITE

Tableau de synthèse à partir de la typologie proposée (p27 Charte)

*commentaire d'analyse*

<p><b>Les espaces métropolitains et les grandes agglomérations</b></p>	<p><b>Aix-Marseille</b> <b>Nice</b> <b>Toulon</b> <b>Avignon</b></p>	<p>LISTE NOMINATIVE EXHAUSTIVE / INCOHERENCE AVEC LA CARTE QUI IDENTIFIE</p>
<p><b>Les villes centre de niveau régional</b></p>	<p>Antibes, Arles, Aubagne, Briançon, Brignoles , Cannes, Carpentras, Cavaillon, Digne, Draguignan, Fréjus, Gap, Grasse, Hyères, Istres, La Seyne-sur-Mer, Manosque, Martigues, Miramas, Orange, Salon, etc....</p>	<p>LISTE NOMINATIVE NON EXHAUSTIVE</p> <p>QUELS CRITERES ?</p>
<p><b>Les petites villes, centres locaux (22 centres)</b></p>	<p>Villes de plus de 5000 habitants, situées <u>sur des axes structurants de TC</u>, bénéficiant d'une <u>bonne accessibilité et d'un bon niveau d'équipement et de services publics</u></p>	<p>PRINCIPES DE DEFINITION DE CRITERES MAIS INCOHERENCE AVEC LES CARTES DU SRADDT</p>
<p><b>Les centres de proximité (qui couvrent l'ensemble du territoire) : villages, ou centres de service pour les espaces alpins et ruraux</b></p>	<p>Villages, ou centres de service pour les espaces alpins et ruraux</p>	<p>RESTE DE LA HIERARCHIE URBAINE ?</p>

## L'ARMATURE URBAINE EN CARTE

Schéma de synthèse : une organisation structurée du territoire régional (page 26 de la Charte)



Cette carte fait apparaître des niveaux de centralités urbaines, légèrement différents de ceux exprimés page 27 de la Charte :

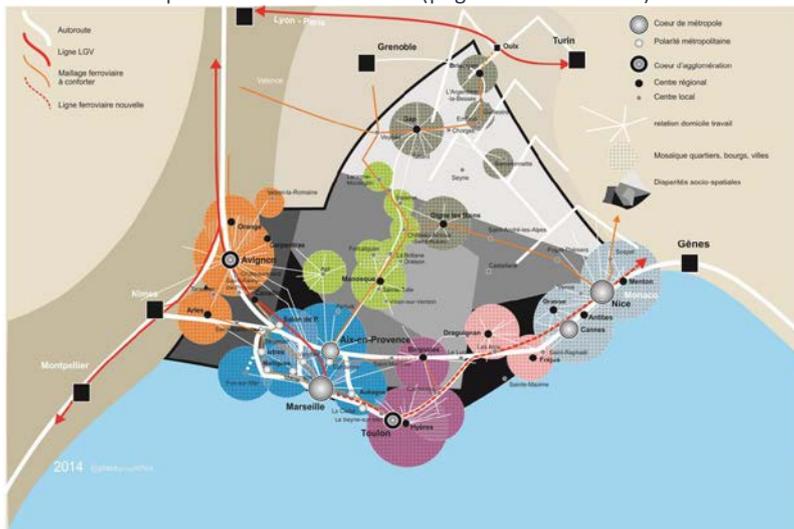
- Cœur de métropole
- Polarité métropolitaine
- Cœur d'agglomération
- Centre régional
- Centre local

Par ailleurs, la cartographie met en avant **une notion de système urbain et de réseau** dont les critères ne sont pas objectivés dans la Charte.

- les systèmes urbains
- les systèmes TC à 20-30 minutes.

Concernant cette notion de réseau, une autre carte du diagnostic (page 18) met elle en évidence le concept de réseau de villes. La carte ne s'appuie pas non plus sur des critères objectifs et le lien avec la carte ci-dessus n'est pas établi.

Carte schématique des réseaux de ville (page 18 de la Charte)



## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

Comment faire converger la vision « Région » de l'armature urbaine avec la vision des territoires de projet ?

Quelle est la bonne échelle pour organiser un travail d'échange entre Région territoires de projet ?

Quelles approches de travail développer ?

**Partager une lecture de l'armature régionale et construire un référentiel commun : 3 échelles à mettre en cohérence (échelle régionale, échelle maille, échelle SCOT)**

Le partage d'une armature urbaine implique une hiérarchisation des différentes centralités sur la base de critères objectifs. Cependant, l'approche hiérarchisée d'une armature urbaine implique d'avoir un positionnement spécifique et relatif au regard des différents périmètres de territoire analysés (Région / Département / Maille territoriale SRADDT / SCOT / EPCI). Forcément, selon qu'on se situe à une échelle régionale ou de SCOT, les centralités n'ont pas toutes le même rôle.

**L'objectif d'une territorialisation par La Région serait de construire un référentiel commun** en accord avec les différents territoires pour s'entendre sur une logique de hiérarchie et un positionnement relatif qui ne seraient pas remis en question en fonction des échelles d'analyse.

Exemple d'appréciations divergentes sur un positionnement relatif / Cas de la maille territoriale Ouest Var :

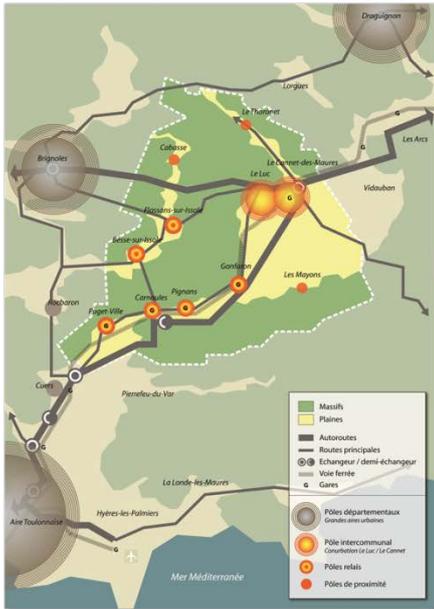
Pour rappel, la maille Ouest Var comporte 3 SCOT : Provence Méditerranée, Provence Verte et Cœur du Var.

Exemple de villes comprises dans la maille territoriale Var Ouest	Echelle SRADDT Rang des villes dans l'armature régionale	Echelle SCOT Rang des villes dans l'armature des SCOT	Echelle maille territoriale DIALOGUE INTERSCOT pour construire un référentiel commun Rang des villes dans une armature à l'échelle maille
Toulon	1	1	1
La Seyne sur Mer	2	1 (fusion au sein du cœur d'agglomération)	1
Hyères	2	2	2
La Garde	2	3	3
Brignoles	2	1	2
Saint Maximin	3	1	2
Le Luc / Le Cannet	4	1	2
Carnoules	3	2	3
Flassans	4	2	3
Garréoult	4	2	3
Barjols	4	2	3

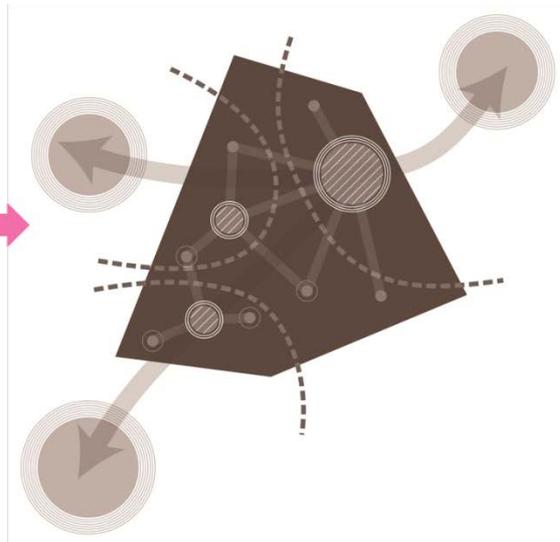
L'élaboration des SCoT pourrait sembler le bon moment pour bâtir ce référentiel commun mais la Région n'y est associée que comme PPA et les plupart des SCoT sont déjà approuvés aujourd'hui avec même des premières phases de révision engagées.

Un **espace de travail à une échelle InterSCoT apparaît plus approprié** obligeant à une prise en compte des enjeux à l'échelle de la maille et de bassins de vie élargis. Un premier travail sur l'armature avait d'ailleurs été proposé lors des ateliers territoriaux organisés par la Région.

**Exemple de représentation cartographique et schématique de l'armature urbaine : SCoT Cœur du Var (arrêt juin 2015)**



**Diagnostic**



**Armature de projet**

**Points de vigilance :**

- La définition d'une armature urbaine et une association d'objectifs chiffrés ne sont pas toujours réalisés dans le cadre de l'élaboration des SCoT.
- L'armature urbaine n'est pas un outil stable dans le temps. Elle peut recouvrir un aspect prospectif pour prendre en compte les évolutions territoriales (ex : grandes infrastructures de transport, grandes infrastructures énergétiques, évolutions de la disponibilité des ressources sur un territoire etc...)

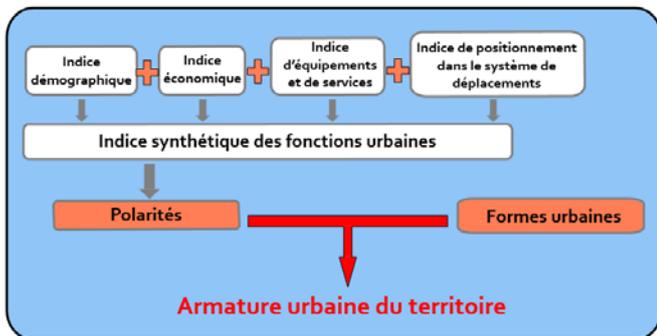
## 5 - Type d'expression possible pour une territorialisation

### Quelle forme peut prendre l'expression d'un objectif territorialisé ?

#### 1/ Une grille d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs

Construire le référentiel commun implique de définir précisément des critères objectifs consistant en une combinaison d'indicateurs.

Il s'agit d'indicateurs **quantitatifs et qualitatifs** ayant trait à la population, à l'emploi, au niveau d'équipements, aux fonctions urbaines et économiques caractérisant les polarités urbaines.



source : AURAV

Le renseignement de ces indicateurs permet de donner un rang à ces différentes centralités selon qu'on se situe à l'échelle régionale, des SCoT ou de la maille territoriale.

Il convient ensuite de faire le choix entre expression de l'armature urbaine existante ou d'une armature urbaine future, projetée (vision d'avenir).

**Ex : Une grille de hiérarchisation sur la base d'indicateurs communs (extrait du travail réalisé dans le cadre du SCoT du bassin de vie d'Avignon et de la fiche R7 sur la transition énergétique (AURAV))**

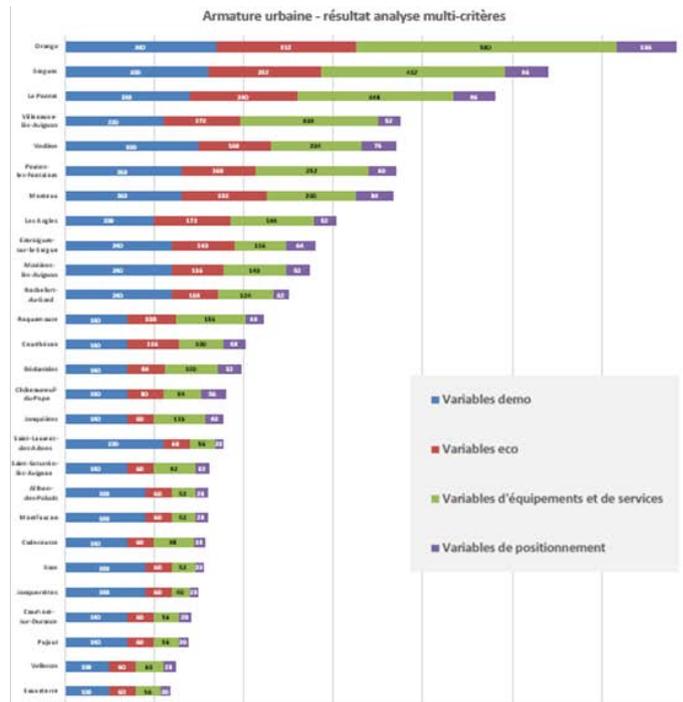
Il s'agit, à partir d'une méthode d'analyse des données, d'aboutir à une représentation spatiale de l'organisation urbaine du Bassin de vie d'Avignon.

La méthodologie proposée pour appréhender les niveaux de polarisation des communes est fondée sur le croisement d'un indice synthétique de concentration des fonctions urbaines, lui-même issu de l'addition :

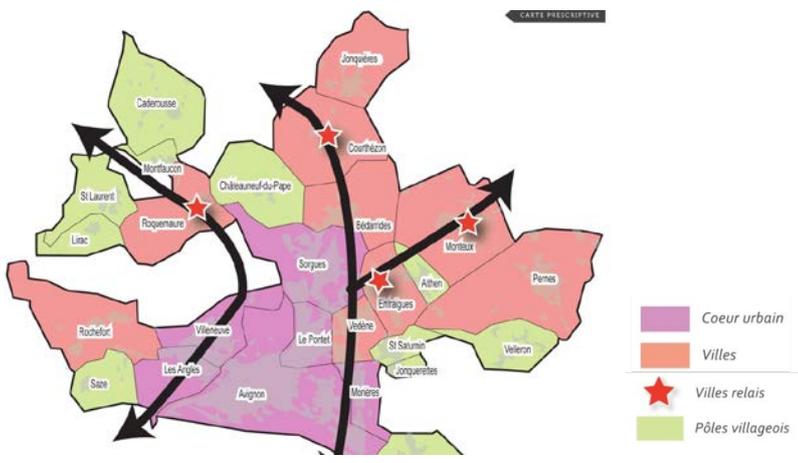
- De variables démographiques,
- De variables économiques,
- De variables d'équipement et de services,
- De variables de positionnement dans le système de déplacements.

Fiche R.6 : "Enjeu et méthode de territorialisation du SRADDT » / Livrable final – Novembre 2015

Catégorie de variables	Variables	Sources	Nature de l'indicateur	Coefficient
Variables démographiques (2 variables) Poids dans l'indice global : 15 %	Population municipale 2013	INSEE 2013	nombre d'habitants	15
	Taux d'évolution démo 2004-2013	ADURP 2013		10
<b>TOTAL</b>				
Variables économiques (4 variables) Poids dans l'indice global : 15 %	Nombre total d'établissements	INSEE 2013	Trajectoires d'effectifs	5
	Taille des établissements	INSEE 2013	nb d'établissements x gr emplois	3
	Établissements avec 3 seul dirigeant et aucun salarié	INSEE 2013	nb d'établissements qui n'ont eu un salarié	1
	Nombre d'emplois	INSEE 2013	Trajectoires d'effectifs	5
<b>TOTAL</b>				
Variables d'équipements et de services (12 variables) Poids dans l'indice global : 50 %	Services publics (5%)			
	Conformité au statut de commune de police	BPE Insee 2013	nb d'établissements	3
	Police	BPE Insee 2013	nb d'établissements	3
	Mairie de poste	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1
	Place Emile Zola	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1
	Supermarché	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1
	Hypermarché	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1
	Services et commerces non permanents (5%)			
	Surface des commerces de plus de 3000 m²	Données LIA 2007-13	nb d'établissements	1
	Nombre de commerces de proximité de niveau 1 (1)	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1
	Nombre de commerces de proximité de niveau 2 (1)	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1
	Nombre de services de proximité (1)	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1
	Enseignement (8%)			
	École maternelle en primaire	Rectorat 2013	nb d'établissements	1
	Collège (public/privé)	CRDP 2013	nb d'établissements	4
	Cycle (public/privé)	Rectorat 2013	nb d'établissements	3
	Services et de services (3) variables Poids dans l'indice global : 50 %			
	Établissement de santé pluriprofessionnel (Médecin, Chiropraxie, naturopathe)	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1
	Médecin généraliste	BPE Insee 2013	Prévalence / Absence	1
	Professions de santé (3)	BPE Insee 2013	Prévalence / Absence	1
Médecin spécialiste (4)	BPE Insee 2013	Prévalence / Absence	1	
Laboratoire d'analyses	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1	
Pharmacie	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1	
Actes sociaux (4%)				
Hébergement pour personnes âgées (ex. EHPAD, maison de retraite, résidences spécialisées, etc.)	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1	
Hébergement adultes et enfants handicapés (ex. ADAPÉ)	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1	
Accueil petite enfance (ex. crèches, halte-garderie, jardins d'enfants, etc.)	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1	
Sport, Culture, Loisirs (5%)				
Bassin de natation	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1	
Terrain et salle de sport spécialisés (3)	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1	
Cinéma	CNC 2013	nb d'établissements	1	
Bibliothèque/Médiathèque	CNC 2013	nb d'établissements	1	
Salle de spectacles avec location	DRAC	nb d'établissements	1	
Salle des fêtes	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1	
Salle des congrès	BPE Insee 2013	nb d'établissements	1	
Site de base (3)	BPE Insee 2013	Nombre de sites	1	
<b>TOTAL</b>				
Variables de positionnement dans le système de déplacements (2 variables) Poids dans l'indice global : 10 %	Présence d'une gare fonctionnelle dans le pôle urbain, à proximité du bourg ou commune à moins de 1000 m	Etude gare ADURP	Gare fréquentée élevée / faible dans le bourg proximités au moins	3
	Nombre des actifs venant travailler sur la commune	INSEE 2013	Trajectoires d'effectifs	3
	Indice de concentration de l'emploi	INSEE 2013		3
<b>TOTAL</b>				



L'analyse de la distribution des indices des communes permet de déterminer les différents niveaux de polarisation urbaine. Les communes sont regroupées en différentes strates grâce à une méthode statistique de classification ascendante hiérarchique qui regroupe ensemble des communes qui présentent les mêmes caractéristiques.



Ex : bassin de vie d'Avignon / une approche par commune qui permet d'avoir une vision claire des systèmes intercommunaux (cœurs urbains élargis)

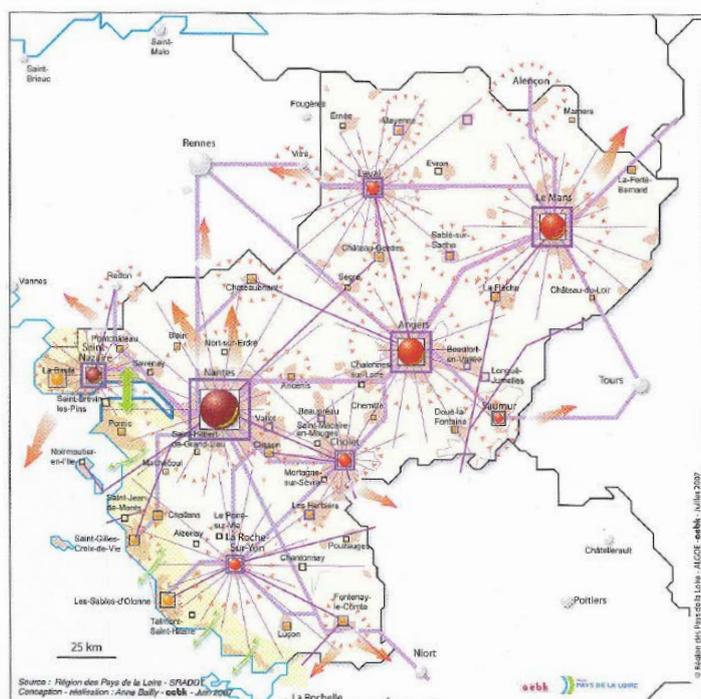
## 2/ Des représentations de l'armature urbaine cartographiques et schématiques

### A l'échelle régionale

La cartographie régionale doit notamment soigner les aspects suivants :

- Un niveau d'information simple en limitant les superpositions d'information,
- Une vision hiérarchisée par des choix graphiques adaptés (entre les différentes strates de pôles, dans la représentation des aires d'influences etc...),
- Une identification simple des interrelations entre les échelons urbains.

### Conforter l'organisation urbaine et les échanges dans un environnement préservé



#### Organiser les hiérarchies pour irriguer l'ensemble du territoire

- Renforcer les agglomérations dans leur fonction de pôle
  - Métropole Nantes-Saint-Nazaire
  - Agglomérations Angers, Le Mans
- Conforter le réseau urbain dans son maillage territorial
  - Ville-relais : Le Mans agglomération, La Roche-sur-Yon, Cholet agglomération, Saumur agglomération
  - Ville intermédiaire
  - Autre ville de plus de 5 000 habitants
  - Ville porte : Interfonction privilégiée avec les régions voisines
- Contenir la pression périurbaine et l'étalement urbain en confortant les formes denses
  - Linéaire des communes périurbaines
  - Zone de forte densité

#### Faciliter les échanges et soutenir les démarches d'organisation stratégique

- Développer les plateformes multimodales d'échanges
  - Centres multimodaux (autoroute et fer)
  - Plateformes d'échanges
- Participer au développement de la logistique info-régionale
  - Logistique info-régionale
- Organiser les transports collectifs périurbains et soutenir les TCSP urbains
  - Extension des réseaux de TC interurbains
  - Liaison régionale
  - Limites des réseaux de TC urbains
- Participer aux réflexions sur les grands territoires stratégiques
  - Espace littoral
  - Etatatse

#### Agir sur la qualité et la viabilité de la vie urbaine

- Conseiller les grandes coupures vertes (dans et hors agglomération)
  - Couper verte de l'urbain
  - Couper verte littoral
  - Couper verte et zones agricoles en tissu aggloméré et périurbain

Extrait du

SRADDT Pays de la Loire / un mode de représentation se rapprochant de la carte du SRADDT PACA mais qui exprime davantage une vision dynamique

### A l'échelle des mailles territoriales

A l'échelle des mailles, la cartographie de l'armature urbaine doit soigner les aspects suivants :

- Une précision de la carte régionale en identifiant les systèmes locaux notamment dans leurs relations InterSCoT. Il s'agit d'éviter les effets de frontières dans l'analyse du rôle des polarités ;
- Identifier les polarités qui nécessitent le développement d'une approche intercommunale pour prendre en compte l'intégralité des fonctions métropolitaines et urbaines et la « cohérence » physique et fonctionnelle des cœurs de système urbain.

Exemple : Cœur du Var avec la polarité du Luc/Le Cannet, Cœur d'agglomération de l'Aire toulonnaise (Toulon / La Seyne / La Valette / La Garde...), Cannes / Le Cannet / Mandelieu.

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale

**La mise en œuvre d'une armature urbaine régionale doit pouvoir être réalisée en 4 étapes :**

- La définition des critères/ indicateurs communs à retenir
- Définition d'une armature urbaine de diagnostic / Etat actuel du territoire
- Croisement avec les données des territoires porteurs de SCoT pour ajuster l'armature urbaine aux évolutions projetées / développer une approche plus prospective sur les grands équilibres territoriaux portés par les territoires
- Harmonisation à l'échelle régionale et transposition dans une dynamique de projets :
  - niveau hiérarchique (catégories du SRADDT actuelles éventuellement)
  - caractérisation sur le confortement, le renforcement, l'émergence de polarités dans un objectif d'équilibre territorial régional (atteinte des objectifs du développement durable tout en prenant en compte les difficultés géographiques du territoire et la notions d'optimisation des investissements publics).

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

La constitution d'une armature urbaine associée à des objectifs chiffrés cohérents de répartition en matière d'habitat, d'organisation des transports, d'accueil d'activités économiques permet notamment de :

- Lutter contre l'étalement urbain en favorisant un recentrage du développement et permettre une optimisation du foncier consommé ;
- Réduire la pression sur les espaces périurbains et ruraux pour favoriser le développement de systèmes agricoles plus performants et la préservation des grandes continuités écologiques du territoire ;
- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre notamment dans les déplacements en constituant un socle permettant de diminuer les obligations de mobilité longues distance, favoriser le report modal vers des systèmes de transports collectifs plus performants, et d'optimiser le recours aux modes actifs ;
- Développer les énergies renouvelables et les énergies de substitution par la mutualisation d'installations énergétiques, de valorisation des systèmes de récupération de chaleur à travers un recentrage du développement, des formes urbaines plus collectives et une limitation des investissements en réseau.



## **Orientation : Faciliter la vie quotidienne : inciter au développement des bassins de vie de proximité à « 20-30 minutes »**

**(PARI 1/ Pari de l'égalité et des solidarités territoriales -page 22 de la Charte)**

### **1 - Rappel du contenu principal de l'orientation (en bref)**

Cette orientation poursuit l'objectif de structurer des territoires de proximité et des réseaux de ville, sur la base d'une notion de distance-temps (20 à 30 mn) entre des centralités principales et des centralités secondaires

Elle vise à :

- articuler les espaces de proximité et les dessertes de transports collectifs pour conforter ou reconstruire des bassins de vie,
- relier par des offres de TC performantes, adaptées aux échelles de déplacements, les bassins de vie quotidienne et les villes principales,
- Réduire à la source les déplacements.

Elle rejoint :

- les orientations du SRADDT visant à développer les transports collectifs et les modes doux pour les déplacements quotidiens,
- les orientations concernant la localisation des équipements, structurants ou de proximité,
- les objectifs des SCoT et PDU.

### **2 – Enjeux de la territorialisation**

**Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?**

- Assurer une cohérence entre d'une part les périmètres des SCoT, de PDU et les territoires de projet du SRADDT et d'autre part, les bassins de vie de 20 à 30 mn ; faire converger les territoires de projet (SCoT, PDU...) et la vision régionale de l'organisation du territoire,
- Articuler les politiques des AOT sur la base des bassins de vie de proximité, notamment pour coordonner maillage régional et local,
- Orienter les actions des AOT et guider les besoins de rapprochement des AOM pour renforcer la qualité de l'offre de service proposé sur les bassins de vie,
- Guider la Région dans un plan de développement des TER et des lignes interurbaines ainsi que dans un rôle de chef de file des AOT par bassin de vie,
- Organiser et coordonner les politiques d'aménagement et de développement (localisation des logements, des activités, des services...) à l'échelle des bassins de vie de proximité,
- Faire converger les politiques de déplacements et les pratiques quotidiennes de mobilité.

### 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT

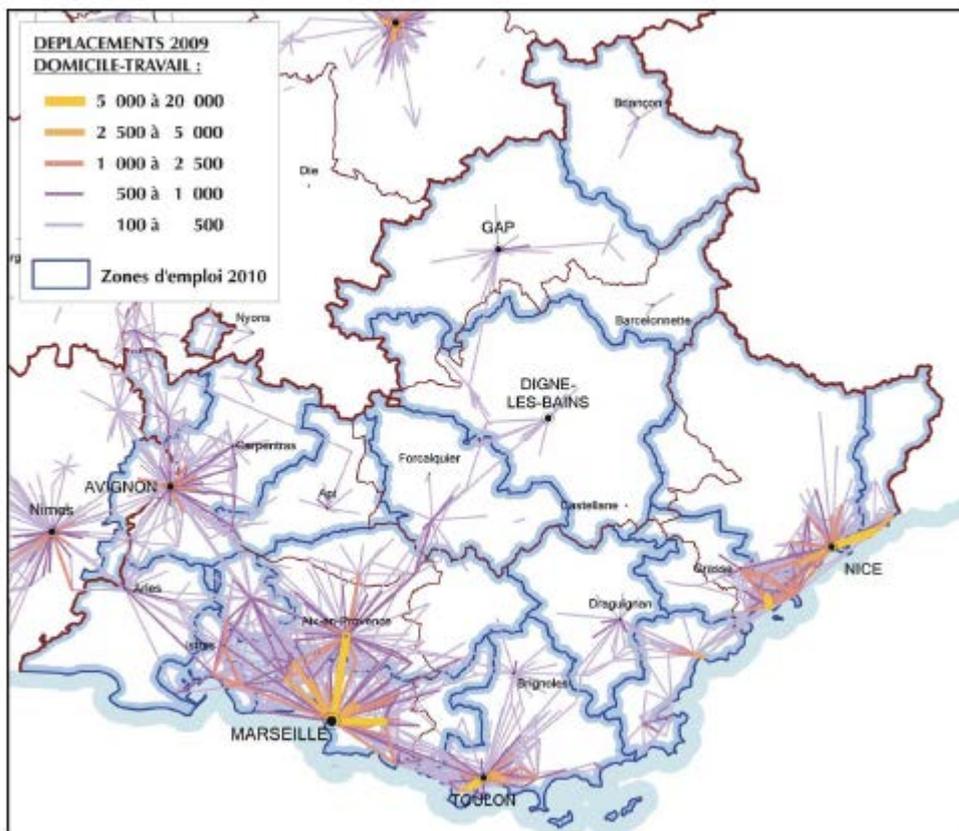
Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour décliner à l'échelle infra-régionale l'objectif d'intensification de la production de logements ? Sont-ils suffisants ?

#### Points d'appui dans le SRADDT

Dans le diagnostic, le SRADDT aborde la question des déplacements domicile-travail et de la structuration du territoire à travers des bassins de vie, mais n'en définit pas précisément le contenu.

Il propose une illustration des bassins d'accessibilité.

Figure 22 : carte des déplacements domicile-travail



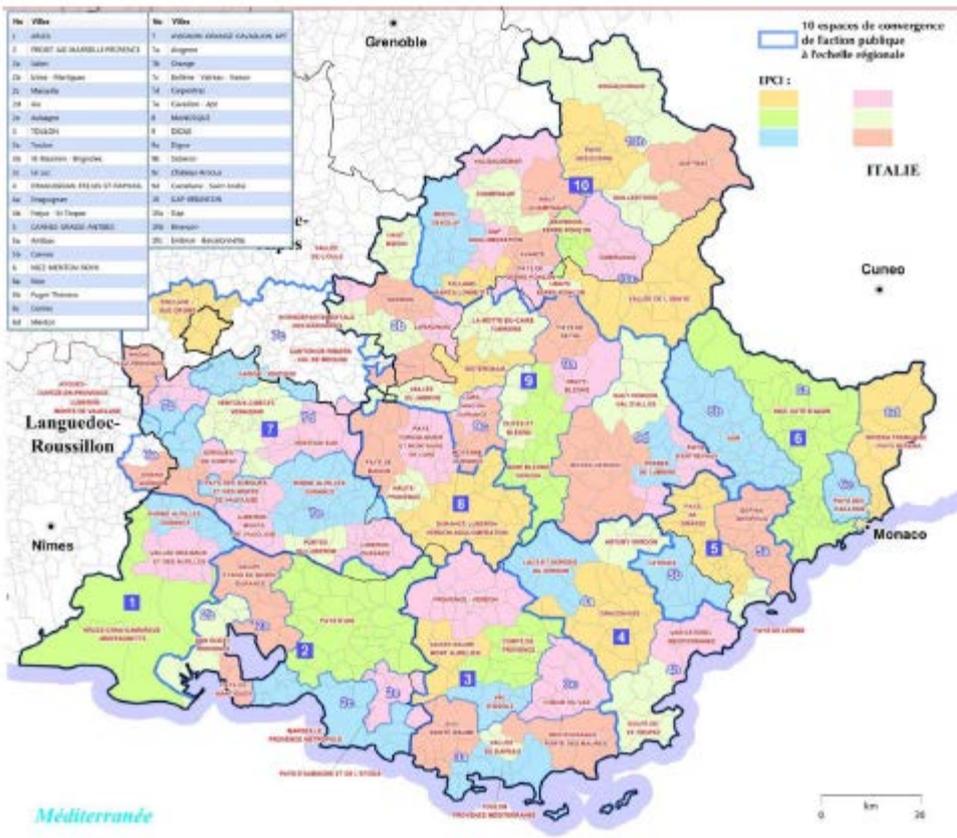
Source : INSEE, Recensement de la population 2006 / Région PACA/DPDP/SAS / Fonds : ROUTE 500 © - © IGN PFAR 2000

Figure 23 : carte des bassins d'accessibilité



Sources : BPE 2008, RP2006, INRA, Distantier Odometrix / Région PACA/DPDP/SAS / Fonds : GEOFLA® - © IGN PFAR 2000

Le SRADDT définit aussi 10 territoires de déclinaison des orientations stratégiques, à partir des périmètres des EPCI et des SCOT.



**Le SRADDT identifie par ailleurs une armature urbaine en 4 niveaux :**

- Les espaces métropolitains et les grandes agglomérations,
- Les villes centres de niveau régional
- Les petites villes, centre locaux
- Les petites centralités

Pour inciter à la constitution de bassins de vie de proximité, le SRADDT mentionne les centralités principales et secondaires comme éléments à partir desquels les territoires doivent s'organiser (page 21).

**Dans les orientations spatialisées (page 94), il définit une série de villes moyennes, avec trois sous-catégories :**

- centre principal,
- polarités d'une aire métropolitaine ou d'une grande agglomération?
- centre d'équilibre et de services.

Certaines des petites villes ou centres-locaux de l'armature urbaine (villes de plus de 5 000 habitants, situées sur des axes structurants de TC, bénéficiant d'une bonne accessibilité et d'un bon niveau d'équipement et de services) peuvent également jouer le rôle de centralités principales structurantes pour un bassin de vie de proximité.

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

---

**Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?**

**Quelle est la bonne échelle pour organiser un travail d'échange entre Région territoires de projet ?**

**Quelles approches de travail organiser ?**

Le SRADDT indique que la distance en temps (20mn / 30mn) entre la centralité principale et les centralités secondaires, constitue le critère de définition d'un bassin de vie. S'agit-il d'un trajet en train ou en voiture, car les deux modes sont évoqués pour caractériser la distance-temps ? Or, les distances parcourues, pour une même durée, avec les deux modes ne sont pas équivalentes : 40 à 50 km en voiture ; pour les trains, la distance parcourue dépend de l'offre et du rabattement vers les gares.

Le diagnostic du SRADDT aborde la question des mailles territoriales (page 111) : ce point pourrait être complété par une analyse régionale des distances temps (isochrones) à partir des centralités principales, en train et en voiture, pour établir une cartographie indicative des bassins de vie de proximité.

**Selon les territoires et l'offre de TC, l'étendue des bassins de vie de proximité va alors fortement varier : les bassins d'Apt, de Manosque, de Brignoles ou de Gap différeront largement de ceux de Martigues ou de Cavaillon.**

Les SCoT et les périmètres d'AOTU ou d'EPCI apparaissent comme les territoires privilégiés de mise en œuvre de cette orientation du SRADDT. Les SCOT constituent bien, en tant que territoires de projet reconnus, les « bassins de vie » dans lesquels doivent être articulés les politiques de déplacements, d'équipements et de services, d'emplois et d'habitat...

En ce sens, afin de gagner en efficacité et en lisibilité, les bassins de vie de proximité doivent correspondre, soit :

- de l'infra-SCoT (si le périmètre du SCoT est étendu),
- au périmètre du SCoT lui-même,
- à plusieurs périmètres de SCOT, dans ce cas une démarche Inter-SCoT est nécessaire.

La notion de distance-temps doit rester indicative dans le SRADDT pour éviter l'enchevêtrement sans correspondance des périmètres de SCoT et des bassins de vie. Cette correspondance avec les périmètres de SCOT doit permettre, en cascade, de s'appuyer sur les périmètres d'AOTU et d'EPCI pour poursuivre les objectifs suivants, identifiés dans le SRADDT :

- concevoir un système de mobilité complet : du transport collectif structurant à la marche à pied,
- inciter à la régulation des vitesses,
- exploiter le potentiel des technologies numériques pour réduire les déplacements subis.

Les politiques de déplacements des AOT (programmation) et les projets de territoire contenus dans les SCOT (planification) sont bien de nature à conforter/structurer des bassins de vie de proximité, notamment en partant du principe qu'en matière de transports collectifs, c'est bien l'offre qui fait la pratique et qu'en termes de d'organisation territoriale, la localisation pertinente de l'habitat, de l'emploi, des services... est de nature à renforcer les centralités et donc à limiter les trajets.

La territorialisation de cette orientation implique au préalable d'identifier les périmètres de SCoT et d'AOTU qui sont peu (ni aujourd'hui ni demain) en correspondance avec la logique de bassin de vie.

Une cartographie des distances temps (isochrones avec TC et voiture), depuis les centralités principales, pourrait être croisée avec les périmètres d'EPCI et de SCoT. Les centralités principales peuvent être identifiées à partir des bassins d'accessibilité proposés dans le diagnostic (page 111).

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

---

### Quelle forme peut prendre l'expression d'un objectif territorialisé ?

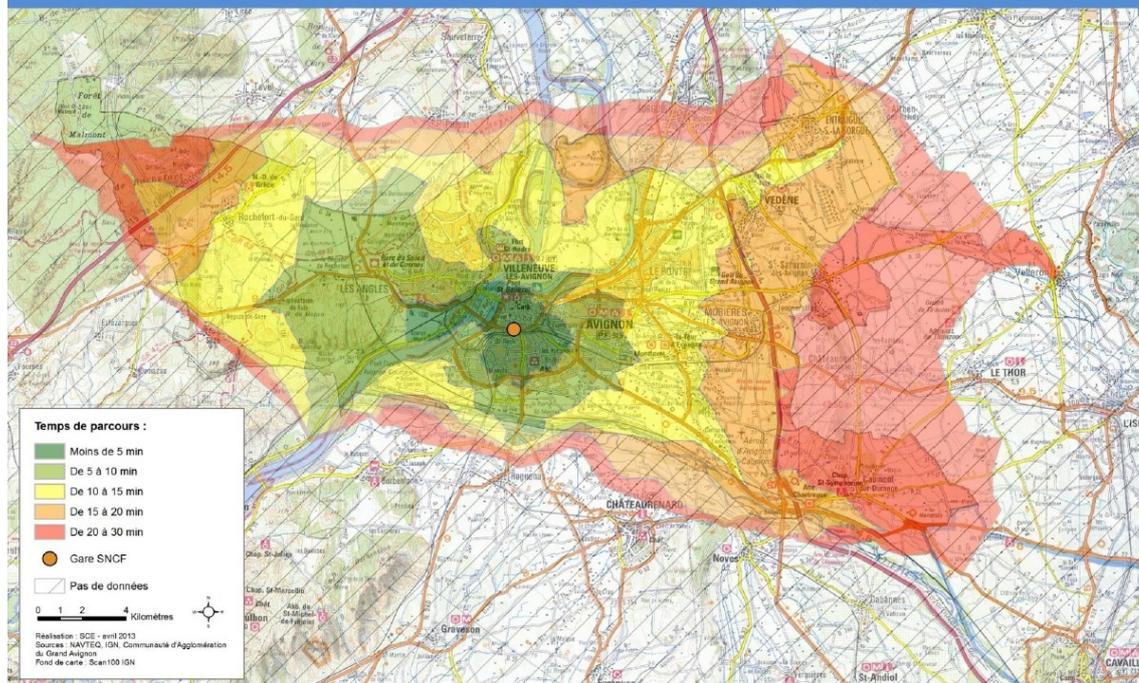
L'expression d'objectifs territorialisés demande de définir les bassins de vie de 20 à 30 mn à partir de centralités, et de les représenter sous forme cartographique à partir d'isochrones. Cela implique surtout de définir le moyen de déplacements en question pour un temps de 20 mn à 30 mn.

Il s'agira également de définir les centralités : polarités urbaines ? Gares ?...

Exemple d'expressions possible :

**Distance-temps en voiture à partir de la gare d'Avignon :**

**Accessibilité automobile de la gare SNCF "Avignon Centre" en heure de pointe**

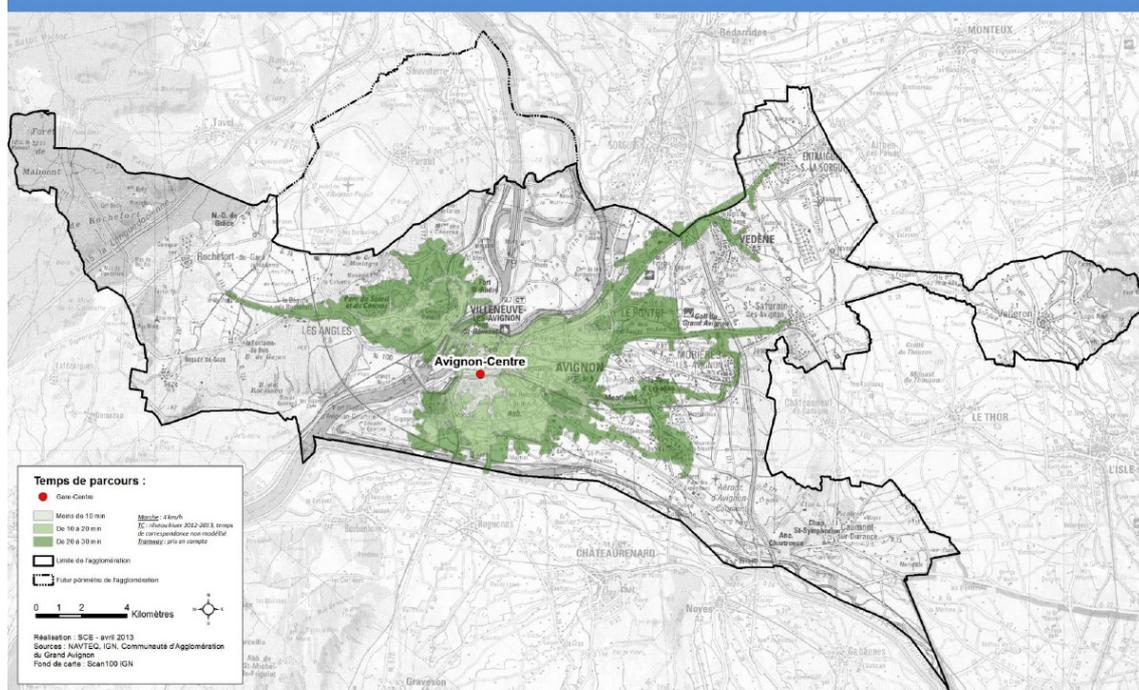


Grand Avignon | Plan de Déplacements Urbains du Grand Avignon | Phase Diagnostic | Rapport Diagnostic | SCE TTK | naomis

Extrait du PDU du Grand Avignon

**Distance-temps en transports collectifs à partir de la gare d'Avignon :**

**Accessibilité de la gare Avignon-Centre en transport en commun et à pied**

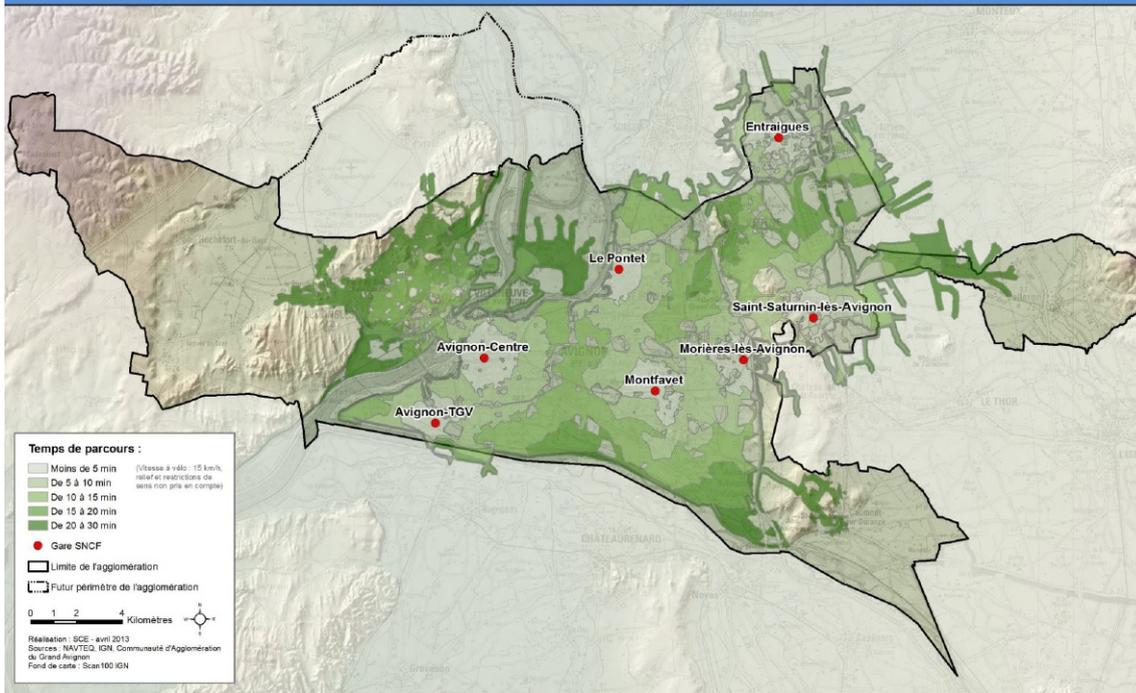


Grand Avignon | Plan de Déplacements Urbains du Grand Avignon | Phase Diagnostic | Rapport Diagnostic | SCE TTK | naomis

Extrait du PDU du Grand Avignon

**Distance-temps en transports collectifs à partir de la gare d'Avignon :**

**Accessibilité à vélo des gares SNCF situées dans la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon**



Plan de Déplacements Urbains du Grand Avignon

Phase  
Diagnostic

Rapport  
Diagnostic

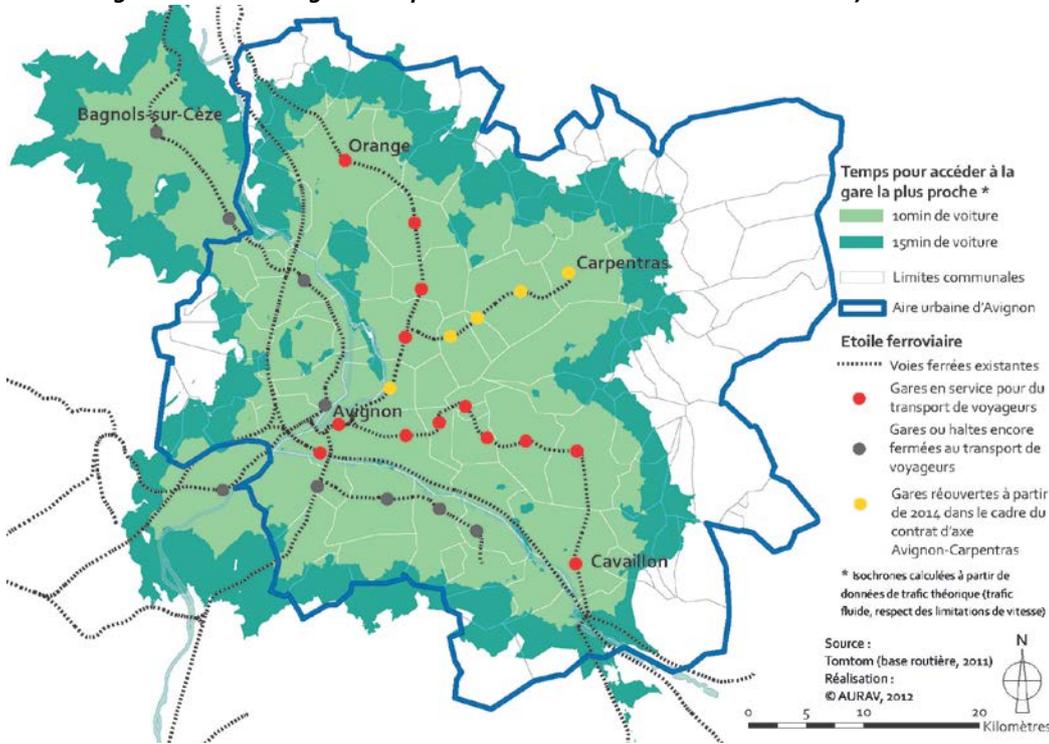


Extrait du PDU du Grand Avignon

### Distante-temps dans l'aire urbaine d'Avignon :

Si la distance en temps est considérée à travers un trajet automobile, l'aire urbaine d'Avignon peut constituer un bassin de vie de proximité car les distances jusqu'aux franges à partir de la ville-centre correspondent à 20 mn ou 30 mn.

**A l'intérieur de l'aire urbaine, 92 % de la population habite à moins de 10 mn d'une gare existante ou potentielle (attention : certaines gares de l'axe Avignon-Carpentras ont été réouvertes en avril 2015) :**



## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale

- Appui aux démarches de SCOT et incitation aux démarches inter-SCoT,
- Appui aux démarches Inter-AOT,
- Intégration d'objectifs partagés dans les PDU quand ils existent,
- Contractualisation sur les questions de transports collectifs : contrat d'axe ou contrat de gare ?
- Développement de l'offre ferrée.

## 7 – Croisement avec la question environnementale

La question de l'émergence de bassins de vie de proximité rejoint celle de l'alternative à la voiture et de la limitation des déplacements à la source.

## Orientation : Prendre appui sur les systèmes métropolitains polycentriques

(PARI 1/ Pari de l'égalité et des solidarités territoriales -page 24 de la Charte)

### 1 - Rappel du contenu principal de l'orientation (en bref)

Cette orientation part du constat que la Région PACA connaît plusieurs aires urbaines à vocation métropolitaine, dont deux affirmées autour de d'Aix-Marseille et de Nice et deux majeures, aux fonctions métropolitaines en émergence autour de Toulon et d'Avignon, elles-mêmes fortement articulées au réseau d'Aix-Marseille.

#### Cette orientation vise à :

- conforter les centralités et les polarités du système métropolitain régional,
- garantir entre elles des dessertes fiables et plus rapides en transport collectif qu'en voiture,
- structurer leur mise en réseau,
- assurer un meilleur accès aux services, aux emplois et aux logements pour renforcer la cohésion sociale et territoriale ainsi que la qualité de vie.

Il s'agit de mieux organiser le développement urbain et économique, de tirer parti des grandes infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires et de renforcer les équipements de recherche, de formation, de culture...

Cette orientation est définie de façon « générique » dans le pari 1. Elle est développée de manière territorialisée dans les orientations spatialisées de la Charte.

A travers ces orientations, le SRADDT reconnaît et renforce les dynamiques et les fonctions métropolitaines de la Région, leviers de son attractivité et de son développement.

Il acte également le caractère multipolaire du processus métropolitain de la Région PACA, en le considérant comme un véritable atout. Il met en avant la diversité des systèmes métropolitains régionaux et leur proximité.

#### L'orientation du pari 1 cible en particulier l'amélioration des liaisons et des dessertes en TC entre espaces métropolitains, en identifiant les leviers suivants :

- Développer l'offre de transports collectifs, en capacité, en fiabilité et en vitesse, entre les polarités des systèmes métropolitains, en améliorant la coordination des réseaux ;
- Améliorer en fiabilité et en vitesse l'accessibilité aux métropoles en transports collectifs.

En complément du volet transport collectif, l'orientation du pari 1 aborde la **question de la complémentarité économique** entre les espaces métropolitains en identifiant comme moyen l'élaboration d'un schéma d'aménagement économique concerté.

Enfin, dans les orientations spatialisées, le SRADDT définit quatre types de territoires de projet et espaces de convergence de l'action publique, constituant le système régional :

- les deux systèmes métropolitains d'Aix-Marseille-Etang de Berre et de la Côte d'Azur,
- Les aires urbaines de Toulon (métropole littorale) et d'Avignon (porte régionale),
- Les villes moyennes,
- les centralités de proximité de l'espace rural et périurbain.

## 2 – Enjeux de la territorialisation

### Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?

- Proposer une armature métropolitaine régionale ; reconnaître le « fait » métropolitain en Région PACA et ainsi mieux l'accompagner et le renforcer,
- Identifier les différents types d'espaces régionaux pour favoriser l'articulation des politiques territoriales locales,
- Proposer des objectifs différenciés et mieux appropriés aux contextes locaux en matière d'aménagement et de développement,
- Prioriser certains investissements publics en matière de transports collectifs, d'équipements, de développement économique,
- Renforcer la mise en réseau des différents territoires métropolitains et périurbains.

## 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT

### Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquelles s'appuyer pour décliner à l'échelle infra-régionale les objectifs ?

#### Dans le diagnostic, le SRADDT :

- propose une carte schématique des systèmes métropolitains et polarités,



- Définit huit espaces à enjeux d'intérêt régional (page 23), emblématiques des défis régionaux justifiant prioritairement d'une intervention publique coordonnée et qui ont en commun d'avoir une place particulière dans la transformation et la structuration du système métropolitain polycentrique :

- Euroméditerranée,
- Le pourtour de l'étang de Berre-Fos,  
Ces deux territoires à enjeux sont compris dans le système métropolitain Aix-Marseille.
  
- Eco Vallée Plaine du Var,
- La technopole de Sophia-Antipolis.  
Ces deux pôles sont inscrits dans le SRADDT comme éléments essentiels au développement métropolitain de l'ensemble Nice Côte d'Azur
  
- L'aire urbaine d'Avignon,
- L'aire urbaine de Toulon,  
Il s'agit des aires urbaines de plus de 500 000 habitants qui doivent s'organiser et affirmer leurs fonctions métropolitaines
  
- Le Centre-Var
- Le Val de Durance  
Ces deux derniers territoires s'inscrivent dans une stratégie de liaisons entre les grands projets et les espaces de proximité

**Dans les orientations spatialisées, le SRADDT identifie quatre types d'échelles (territoires de projet) et affiche des objectifs différenciés pour chacun d'elles :**

- Structurer les deux systèmes métropolitains d'Aix-Marseille-Etang de Berre et de la Côte d'Azur,
- Renforcer les fonctions métropolitaines et les fonctions d'excellence des agglomérations de Toulon (métropole littorale) et d'Avignon (porte régionale),

Le SRADDT liste les fonctions d'excellence qu'il reconnaît pour ces deux agglomérations: domaines maritimes et navals et agro-alimentaire pour Toulon ; domaine culturel et agroalimentaire pour Avignon.

- Conforter les fonctions des villes moyennes,
- Structurer les centralités de proximité de l'espace rural et périurbain.

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?

Quelle est la bonne échelle pour organiser un travail d'échange entre Région et territoires de projet ?

Quelles approches de travail organiser ?

La convergence entre objectif régional et territoire de projet se pose différemment dans les quatre types de territoires constituant le système métropolitain régional :

### 1- En ce qui concerne les deux systèmes métropolitains d'Aix-Marseille-Etang de Berre et de la Côte d'Azur, les travaux d'échanges avec la Région n'auront pas le même contour :

- le périmètre et les compétences de la Métropole Aix-Marseille constitueront le cadre de référence. Son périmètre correspond à la maille proposée dans le SRADDT,
- l'espace azuréen comprend plusieurs intercommunalités et plusieurs SCoT ainsi que plusieurs espaces de convergence, ce qui implique d'initier de nouvelles formes de coopération interterritoriale, autour d'une Métropole et de plusieurs Communauté d'agglomération constituées.

### 2- Les aires urbaines d'Avignon et de Toulon connaissent des contextes différents des deux premiers systèmes métropolitains.

Exemple de l'aire urbaine d'Avignon : sa structuration et le renforcement de son rôle de porte régionale passent principalement par la mise en place d'une forme de coopération inédite entre les EPCI et les territoires de SCoT, les trois départements concernés (Gard, Bouches du Rhône et Vaucluse) et les deux Régions (PACA et Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon).

Le SRADDT met notamment l'accent sur la structuration d'un système multimodal performant et la gestion des services urbains, dans un contexte de forte expansion urbaine, et identifie les objectifs suivants :

- Recentrer la production de logement en centre-ville, en relation avec les équipements, commerces et services,
- Articuler la grande accessibilité avec les modes de transports urbains et inter-urbains,
- S'engager dans la transition énergétique,
- Développer l'industrie agroalimentaire notamment en limitant l'étalement urbain.

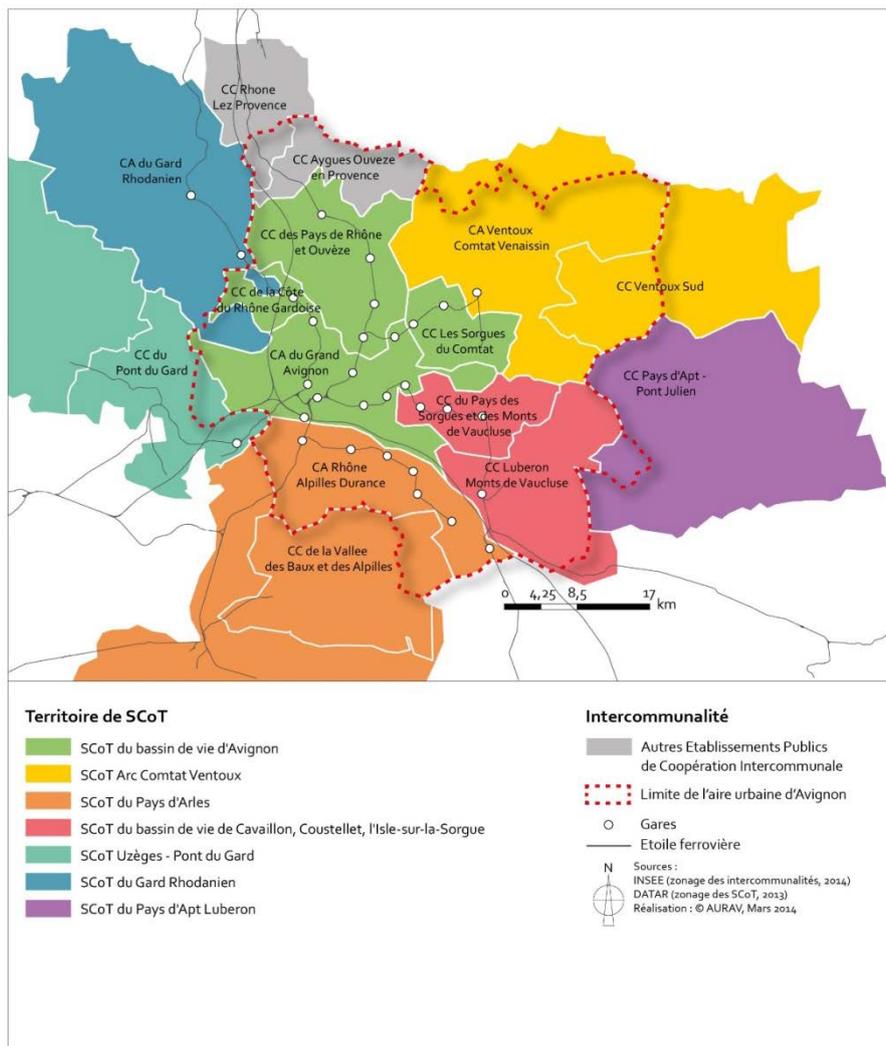
Pour rappel, l'aire urbaine d'Avignon, c'est (au 1<sup>er</sup> novembre 2015) :

- 2 régions,
- 3 départements,
- 9 EPCI
- 11 AOT (2 Régions, 3 départements, 3 communes, 3 EPCI)
- 6 SCOT
- 97 communes.

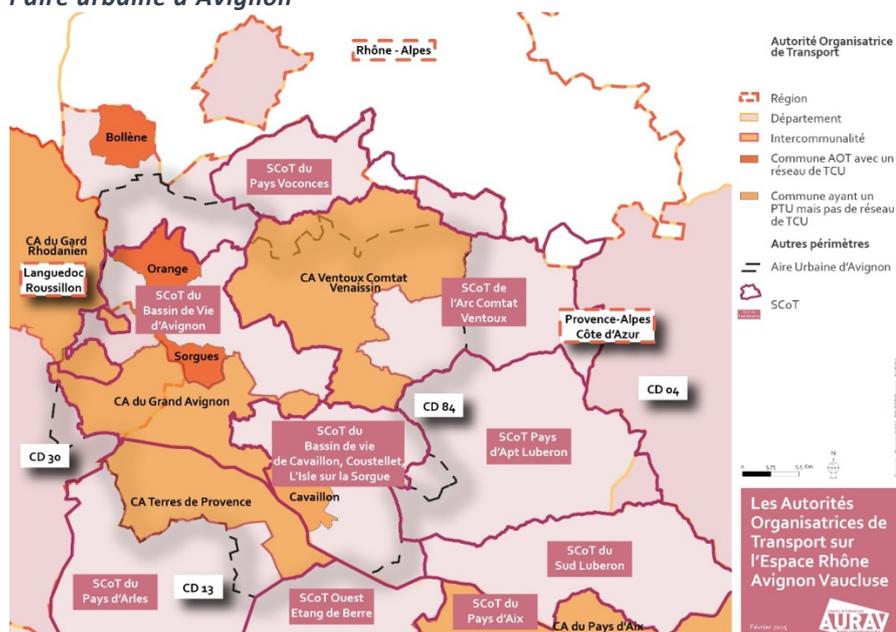
La question du recentrage de la production de logements dans les centres-villes et le cœur urbain de l'agglomération avignonnaise, doit se poser à l'échelle de l'inter-SCoT. Depuis 2006, le cœur urbain du SCoT du Bassin de vie d'Avignon perd des habitants au profit des communes périurbaines situées dans les SCoT limitrophes.

De la même manière, l'aire urbaine reflétant une réalité économique quotidienne, la réponse aux enjeux de mobilités ne peut se résoudre sans dispositifs de coopération des 11 AOT actuelles. Pour exemple, la ligne Avignon-Carpentras réouverte en 2015, concerne directement 2 SCoT et trois AOT. Une logique d'inter-AOT est donc nécessaire à l'échelle de l'aire urbaine.

**L'aire urbaine d'Avignon : une coopération interterritoriale nécessaire pour décliner les orientations du SRADDT**



**La mise en œuvre de l'objectif d'amélioration des transports collectifs passe par une coopération entre les 11 AOT de l'aire urbaine d'Avignon**



**3- Le SRADDT inclut les villes moyennes comme partie constituante du système métropolitain polycentrique et pouvant jouer des rôles différents.**

Leur identification dans le SRADDT est complète et se répartit en trois catégories qui apparaissent pertinente pour représenter la diversité des situations métropolitaines, qu'elles soient urbaines ou périurbaines :

- Les centres principaux correspondent aux deux grandes polarités alpines (Gap et Digne) et à Arles,
- Les polarités incluses dans une aire métropolitaine ou une grande agglomération constituent des pôles d'appui pour conforter les fonctions de rayonnement: la plupart des polarités jouent déjà le rôle de pôles majeurs au sein des SCOT ou d'EPCI,
- Les centres d'équilibre, sorte de pôles relais situés dans des territoires interfaces, intermédiaires, intermétropolitains : tous constituent une centralité d'un SCOT.

Les objectifs du SRADDT concernant les villes moyennes sont également poursuivis par les SCOT : renforcer les fonctions de centralité, organiser les systèmes de mobilité à partir des gares et modes doux, rechercher des formes urbaines denses, préserver les espace agricoles et naturels et les mettre en valeur, encourager l'innovation dans les pratiques durables, mettre en valeur les activités économiques et touristiques,

**4- Les centralités de proximité doivent permettre de valoriser les espaces ruraux et périurbains. L'enjeu est de maîtriser les dynamiques d'extension périurbaines liées aux processus métropolitains et de consommation de l'espace.**

Les objectifs du SRADDT sont également reconnus et traités dans les SCOT et dans les politiques des communes ou EPCI : revalorisation des centres anciens et urbanisation en continuité des tissus urbanisés existants, renouvellement de l'accueil touristique, développement d'une économie locale de production, préservation des paysages, constitution des trames vertes et bleues.

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

---

### Quelle forme peut prendre l'expression d'un objectif territorialisé ?

En prenant l'exemple du confortement des polarités par l'atteinte d'un « bon niveau » d'équipements ou de services, le SRADDT pourrait, pour certaines polarités, définir ce qu'est un « bon niveau » par territoire de projet en proposant des localisations préférentielles au sein des polarités, qui pourraient être déclinées dans les SCOT.

De la même manière, le SRADDT pourrait identifier des objectifs de production de logements dans les quatre territoires de projet, ce qui implique de trouver les sous-échelles géographiques les plus pertinentes pour traduire ces objectifs dans les politiques locales (cf. partie sur la production de logements).

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale

La plupart des SCoT aborde les questions métropolitaines ou périurbaines mais sans démarche Inter-SCoT pour élargir leurs réflexions aux échelles pertinentes.

- Appui aux démarches Inter-SCoT ou aux démarches de prospective et de mobilisation sur les grands territoires,
- Initier des démarches Inter-AOT, dans les territoires de projet et entre les systèmes métropolitains,
- Dispositifs de contractualisation territorialisés de la Région pour soutenir des opérations d'aménagement urbain et économique,
- Mise en œuvre des compétences Transports et Economie de la Région,
- Développement des partenariats avec les Métropoles et les grandes agglomérations.

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

En termes environnementaux, la question de la structuration des systèmes métropolitains est stratégique pour :

- Limiter le trafic automobile à l'intérieur de chaque espace et entre chaque espace du système métropolitain, ce qui participera à la limitation de la génération de GES ou de polluants et à l'amélioration du bilan-carbone des territoires, en lien avec les objectifs du SRCAE,
- En dégagant des synergies métropolitaines, faciliter la transition vers un modèle de ville méditerranéenne durable qui prend en compte les territoires périurbains,
- Assurer à la bonne échelle la préservation des espaces naturels et agricoles,
- Favoriser le renouveau urbain et promouvoir le bio climatisme,
- Favoriser les innovations en matière environnementales.



## **Orientation : Un chantier de l'économie verte : démultiplier les capacités de production nouvelles d'énergies renouvelables**

**(PARI 2/ Pari de la transition écologique et énergétique -page 37 de la Charte)**

### **1 - Rappel du contenu principal de l'orientation (en bref)**

---

Cette orientation énonce que le potentiel d'énergies renouvelables en PACA est à la fois important et sous-exploité, et que la Région dans son ensemble est déficitaire en matière de production énergétique. Elle réaffirme que la Région PACA poursuit son soutien à la limitation de la consommation énergétique et au développement des énergies renouvelables (ENR).

Le SRADDT aborde cette thématique dans le Pari 2 (page 37) ainsi que dans les orientations spatialisées (page 111) où sont reprises les principales orientations du SRCAE (adopté en 2013).

Le contenu du SRADDT sur les ENR trouve ses traductions territorialisées dans le SRCAE dans lequel des fiches par territoire (cf. plus loin) ont été réalisées par la Région et la DREAL.

### **2 – Enjeux de la territorialisation**

---

#### **Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?**

- Assurer la mise en œuvre des objectifs du SRADDT et du SRCAE en matière d'ENR et de maîtrise de la consommation énergétique (MDE) dont une grande partie repose sur la mobilisation des territoires et leurs actions locales,
- Définir le rôle de chaque territoire dans l'atteinte des objectifs régionaux,
- Garantir la mobilisation des ressources et des potentialités des territoires,
- Assurer la cohérence et l'articulation entre les objectifs du SRADDT et du SRCAE et renforcer les orientations du SRCAE par les politiques d'aménagement du territoire.

### 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT

Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour décliner à l'échelle infra-régionale l'objectif d'intensification de la production de logements ? Sont-ils suffisants ?

#### Points d'appui dans le SRADDT

Le SRADDT ne contient pas à proprement parler d'éléments de diagnostic en matière énergétique, qu'ils soient d'échelle régionale ou infra-régionale. Il rappelle dans son diagnostic prospectif des éléments d'enjeux liés au climat, aux risques, aux vulnérabilités environnementales et sociales.

Il aborde la valorisation du capital-ressource en matière de risque, de reconquête de la biodiversité et des aménagements hydroélectriques. Ce dernier point est le seul qui rejoint précisément la question de la production d'énergies renouvelables.

Le SRADDT définit les leviers suivants en matière d'ENR :

- Territorialiser les objectifs de production d'énergies renouvelables du Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE), afin de planifier et de programmer l'implantation des équipements de production d'énergies renouvelables (éoliennes, solaires sur les bâtiments existants) avec les acteurs territoriaux.
- Appuyer les syndicats d'électrification pour les aider à évoluer vers une fonction de « syndicat d'énergie » intégrant la production d'ENR et la modération de la consommation.
- Définir, avec les entreprises assurant le transport et la distribution d'électricité, un programme de moyen terme d'évolution des réseaux pour développer les systèmes localisés et augmenter la capacité de collecte d'énergies issues de différentes sources.

Le SRADDT propose une carte schématique de la transition énergétique identifiant les espaces de consommation et ceux où est présent le potentiel d'ENR (page 48 de la Charte) :

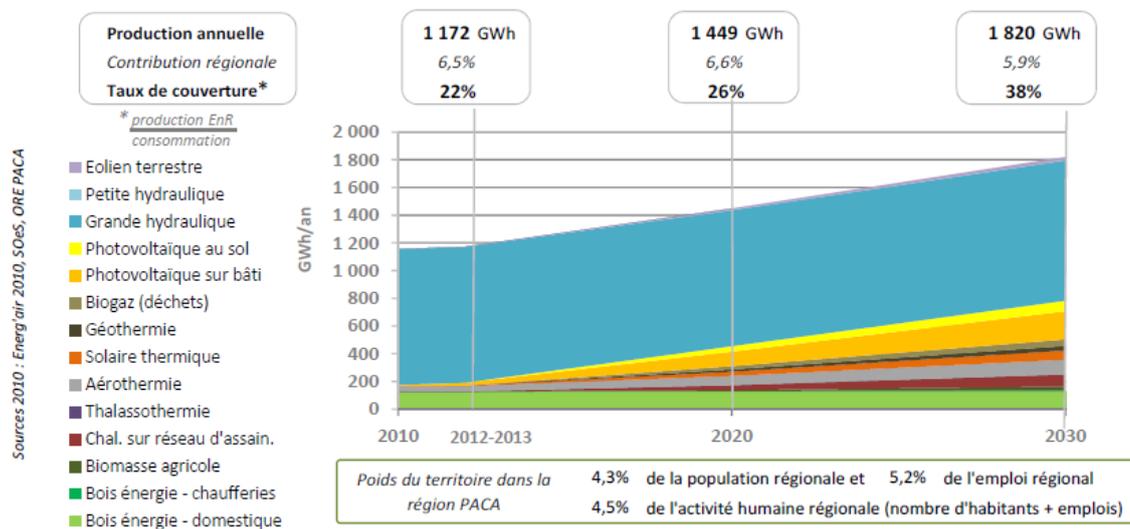


**Le SRCAE est bien le cadre et l'outil de définition et de territorialisation des objectifs régionaux en matière d'énergie renouvelable.**

**Le contenu du SRCAE :**

- un état des lieux énergétique du territoire régional (bilan de production, de consommation et des potentiels énergétiques de la région),
- un ensemble de scénarios permettant de définir les objectifs et plans d'actions à mettre en place pour atteindre les différents objectifs énergétiques (Grenelle, "3x20",...),
- un Schéma Régional Eolien (SRE) qui va définir les zones favorables au développement de cette énergie sur le territoire régional.

**Eléments de diagnostic du SRCAE : la production d'ENR dans le SCoT du Bassin de vie d'Avignon**



*La production renouvelable du territoire est aujourd'hui en grande majorité assurée par l'hydroélectricité. Une diversification de la production est à assurer sur le territoire.*

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

**Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?**

**Quelle est la bonne échelle pour organiser un travail d'échange entre Région territoires de projet ?**

**Quelles approches de travail organiser ?**

La question de la territorialisation de la politique régionale en matière d'énergie renouvelable se pose à travers le SRCAE.

### **Qu'est-ce que la territorialisation du SRCAE ?**

« La démarche de territorialisation du SRCAE vise à accompagner les collectivités à se fixer leurs propres objectifs de maîtrise de la demande d'énergie et de production d'énergies renouvelables.

La Région a lancé en juillet 2012 une étude confiée au bureau d'études Energies Demain pour mettre à disposition des collectivités les résultats d'un exercice de répartition des objectifs du SRCAE entre les territoires (EPCI, Conseils Généraux, PNR, Pays, Métropole, mailles du SRADDT, SCOT). Cette répartition prend en compte autant que possible les caractéristiques et les différences de potentiel de chaque territoire (données INSEE, etc...). Plus d'une quinzaine de sources différentes ont été utilisées pour réaliser cet exercice de répartition.

Les résultats sont disponibles pour toutes les échelles de collectivités concernées. Les résultats de cette répartition des objectifs régionaux sont présentés sous forme de fiches-outils (cf ci-dessous). Plus de 65 fiches ont ainsi été constituées et peuvent être mises à la disposition des collectivités.

La territorialisation du SRCAE vise ainsi à outiller les collectivités locales. Ces fiches sont un outil de dialogue avec les collectivités qui ont déjà engagé des démarches de planification énergétique (type plan climat). Elles ont vocation également à servir de "porter-à-connaissance" pour les services de l'Etat, dans leurs avis sur les documents d'urbanisme notamment ».

### **Une déclinaison territoriale à travers des Fiches-outil de déclinaison des objectifs du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de la Région PACA**

Elles contiennent:

- des données socio-démographiques générales sur le territoire : population, taille, composition...
- le profil énergétique du territoire : bilans énergétiques globaux, par secteur, par usage, par énergie, facture énergétique du territoire,...
- la déclinaison locale des objectifs régionaux matérialisés par des indicateurs.

Les fiches-outil synthétisent les principaux éléments de bilan énergétique et de production d'énergie renouvelable sur chaque territoire et présentent une répartition des objectifs régionaux entre territoires, tenant compte autant que possible de leurs caractéristiques et de leurs différences de potentiel. Il s'agit d'éléments de référence dont les collectivités peuvent se saisir pour faire converger leur stratégie énergétique avec celle de la région.

Elles concernent les périmètres et échelles suivants :

- Départements,
- SCOT,
- EPCI,
- Maille du SRADDT,
- PNR,
- Pays.

Les fiches-outils définissent, de la même manière, les objectifs pour chacun des types de territoire, à l'horizon 2020-2030. Les objectifs sont quantifiés et sont exprimés clairement en matière de :

- production d'énergie renouvelable,
- rénovation du bâti (exprimé en nombre de logements) résidentiel et tertiaire,
- renouvellement des systèmes de chauffage (remplacement des systèmes de fioul),
- urbanisation (densification des pôles urbains),
- transports (objectifs de véhicules électriques),
- qualité de l'air.

La multiplicité des domaines en matière d'énergie renouvelable implique l'intervention de différentes compétences. Ainsi, les SCOT, PLU, PLUi, PCET et surtout les communes et EPCI constituent tous, à divers degrés, des échelles et outils pertinents pour faire converger objectifs régionaux et territoires de projet.

L'enjeu majeur reste la question du chaînage des actions et de l'articulation des compétences car aucun des acteurs ne peut à lui seul répondre à l'ensemble de ces objectifs.

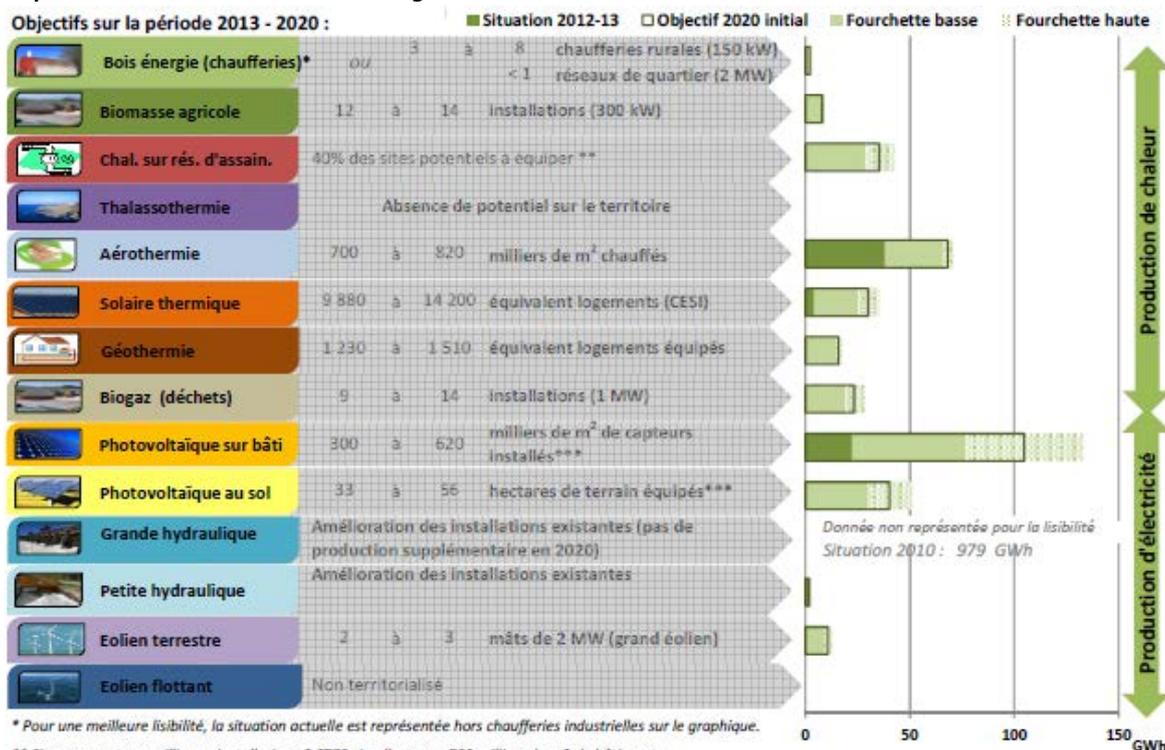
La territorialisation de l'action régionale en matière d'ENR se pose en termes d'impulsion et d'appui aux acteurs dans la mise en œuvre des objectifs du SRCAE.

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

### Quelle forme peut prendre l'expression d'un objectif territorialisé ?

Le SRCAE a territorialisé de façon quantifiée les objectifs de chaque territoire en matière de production d'ENR.

#### Exemple du SCOT du Bassin de Vie d'Avignon :



\* Pour une meilleure lisibilité, la situation actuelle est représentée hors chaufferies industrielles sur le graphique.

\*\* Sites pouvant accueillir une installation : 3 STEP, 1 collecteurs, 700 milliers de m<sup>2</sup> de bâtiments.

\*\*\* Il est possible que l'objectif de 2020 soit atteint en 2012 pour la filière solaire photovoltaïque.

A partir de ces objectifs, les SCOT doivent afficher leurs propres objectifs en matière d'ENR, qui peuvent s'établir sur une estimation précise de certains potentiels.

### Traduction dans le SCoT du Bassin de vie d'Avignon d'un objectif de production d'énergie renouvelable : exemple du photovoltaïque sur le bâti

#### Etude du potentiel photovoltaïque sur le territoire du SCoT BVA (pour une implantation sur toitures commerciales)

Sur le territoire du SCoT, la démarche de tirer parti des surfaces de toitures commerciales et des espaces de stationnement dans les zones commerciales pour exploiter l'énergie solaire a déjà été initiée, comme le montre le tableau suivant :

Puissance installée	Superficie de l'installation	Technologie	Commune	Date de mise en service
6 400 KWc	35 000 m <sup>2</sup>		Avignon (centre commercial Cap Sud)	Novembre 2014
400 KWc			Le Pontet	Octobre 2011
898 KWc			Avignon	Juillet 2011
535 KWc			Avignon	Juillet 2011
1400 KWc			Avignon	Juillet 2011
1 400 KWc	14 000 m <sup>2</sup>	Polycristallin en toiture industrielle	Le Pontet	Avril 2011
2 200 KWc	20 000 m <sup>2</sup>	Monocristallin intégré en toiture	Orange (centre commercial Orange les vignes)	Mai 2010

Cependant, la superficie disponible pouvant accueillir des installations photovoltaïques est loin d'être suffisamment exploitée. Les nombreuses zones commerciales présentes sur le territoire pourraient être équipées de panneaux solaires, leur permettant de réduire leur consommation électrique venant du réseau, ou même de devenir autosuffisant, comme cela est le cas du centre commercial Cap Sud à Avignon.

En croisant le bâti avec les espaces commerciaux référencés dans la base de données Ocsol, on obtient l'ensemble du bâti commercial présent sur le territoire du SCoT. On ne retient ensuite que les bâtiments dont la toiture a une superficie de plus de 900 m<sup>2</sup>, superficie minimale requise pour l'installation de grandes toitures photovoltaïques. On obtient alors un total de 71 hectares de toitures commerciales.

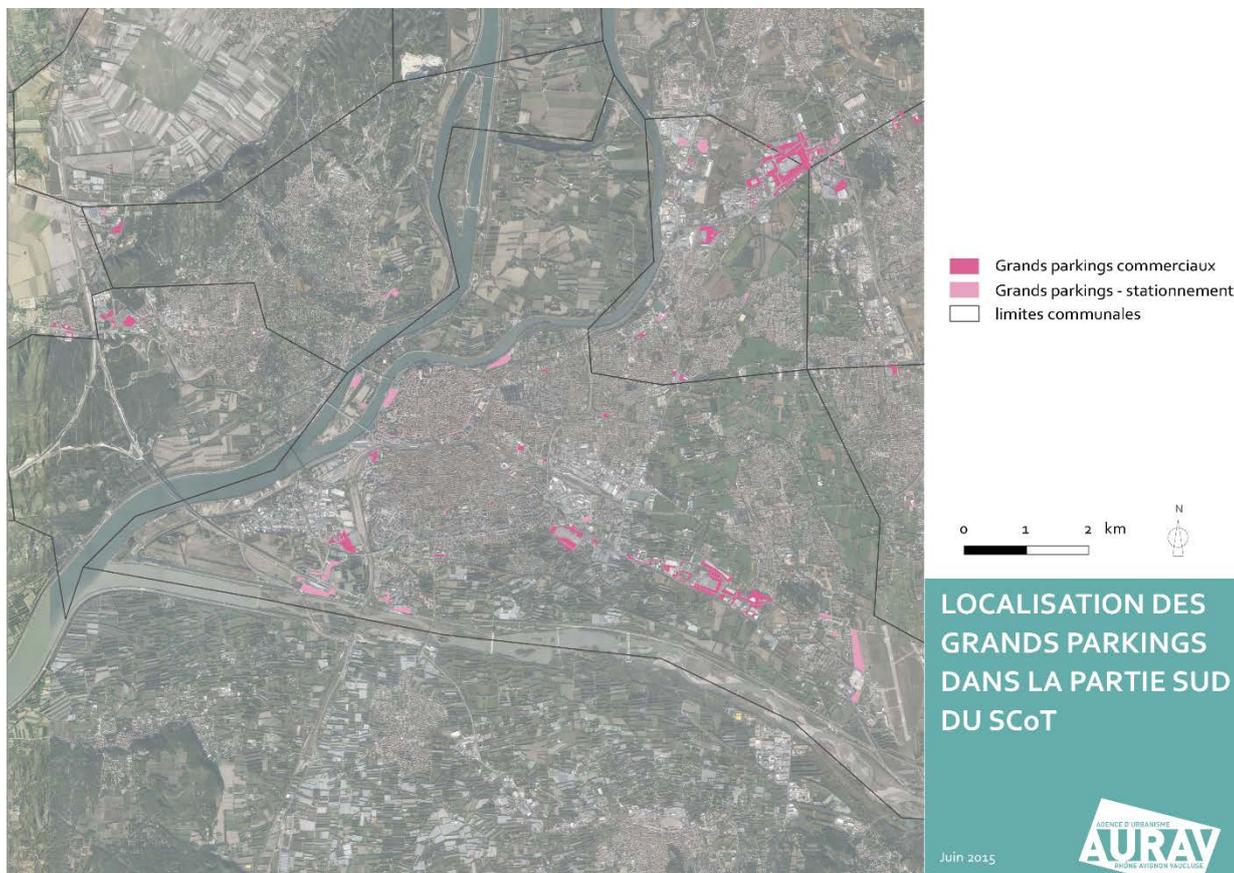
Sur le SCOT BVA, les disponibilités sont les suivantes :

- 71 ha de surfaces disponibles sur les toitures commerciales, réparties principalement à Avignon, au Pontet, Sorgues, Vedène, Orange et Les Angles, **dont 17 hectares utilisables**,

Cela représenterait alors une **production annuelle de 30 600 MWh** (soit 25,5 MWc) soit **4 500 foyers** potentiellement alimentés.

- **177 hectares de grands parkings** (catégorie ocsol) dont 116 hectares de grands parkings commerciaux. Si la moitié de ces espaces étaient couverts par un système d'ombrières photovoltaïque, le territoire disposerait de **88,5 ha de panneaux solaires**, permettant de produire **159 300 MWh** (soit 132,7 MWc), ce qui correspond à la consommation annuelle d'environ **28 400 foyers**.

Les objectifs du SRCAE en matière de photovoltaïque au sol à l'horizon 2020, qui s'élèvent à 56 hectares équipés, seraient largement dépassés de même que ceux exprimés en termes de production puisque les objectifs pour 2030 sont de 96 000 MWh.



	 Photovoltaïque sur bâti	 Photovoltaïque au sol	Total
Situation en 2010	5 MWc		
Objectifs SRCAE à l'horizon 2020 sur le SCoT BVA	- 64 à 111 MWc - 39 à 70 hectares de capteurs installés	- 25 à 42 MWc - 33 à 56 hectares de terrain équipés	- 89 à 153 MWc - 72 à 126 hectares équipés
Potentiel sur le territoire du SCoT	- 25,5 MWc (30 600 MWh) - 17 hectares de surface disponible	- 132 MWc (159 300 MWh) - 88,5 hectares de parkings à équiper	- 157,5 MCw - 105,5 hectares de superficie disponible

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale

- Dispositifs d'incitation et/ou de contractualisation pour favoriser la synergie des acteurs énergétiques,
- Suivi de l'inscription dans les documents d'urbanisme (SCoT, PLU, PLUi) d'objectifs en matière de production et d'implantation d'énergie renouvelable,
- Conditionnalité des appuis de la Région à l'inscription de ces objectifs dans les politiques locales et aux démarches de mise en œuvre du SRCAE,
- Dispositifs de contractualisation territorialisé de la Région : vers des Contrats énergétiques pour notamment soutenir des opérations d'aménagement urbain exemplaires en matière énergétique ou des projets d'ENR,
- Soutien de la Région aux démarches visant l'innovation énergétique.
- Appuyer les syndicats d'électrification pour les aider à évoluer vers une fonction de « syndicat d'énergie » intégrant la production d'ENR et la modération de la consommation.
- Appuyer les démarches d'évolution des réseaux pour développer les systèmes localisés et augmenter la capacité de collecte d'énergies issues de différentes sources.

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

L'ensemble des objectifs poursuivis par le SRCAE ont une portée environnementale.

## Orientation : Développer l'écologie territoriale

(PARI 2/ Le pari de la transition écologique et énergétique - page 41 de la Charte)

# 1 - Rappel du contenu principal de l'orientation

L'orientation recouvre deux propositions du SRADDT :

- **Concevoir et développer des stratégies innovantes, globales et intégrées d'écologie territoriale**, et accompagner les acteurs territoriaux – volontaires ou déjà engagés dans des démarches d'écologie circulaire ;
- **Intégrer les risques en amont des politiques d'aménagement et de développement.**

La première proposition vise à développer une approche systémique d'un territoire, en travaillant sur le métabolisme de ce territoire (ressources, flux, déchets) et en associant la dimension acteurs pour identifier les actions à engager.

Les leviers ciblés par le SRADDT sont :

- La mise en œuvre d'un principe général de recyclage urbain (passer d'une urbanisation extensive à une urbanisation intensive) ;
- Stopper l'expansion urbaine : préserver et se donner les moyens de développer les espaces agricoles ;
- Soutenir les initiatives collectives pour la production de nouvelles formes d'habitat ;
- Ouvrir les territoires à l'expérimentation de solutions collectives pour la gestion des réseaux urbains ;
- Soutenir les projets collectifs d'écologie industrielle ;
- Favoriser les expérimentations d'entreprises en faveur de l'économie circulaire.

L'approche sur les risques propose de passer progressivement d'une approche défensive et curative sur les risques naturels à une approche d'adaptation au risque. Le principal levier identifié par le SRADDT est notamment la diffusion de techniques constructives adaptées.

Il est également fait état d'un objectif de formation des acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme sur les enjeux « eau » (préservation de la ressource en eau).

# 2 – Enjeux de la territorialisation

## Quels sont les intérêts de décliner cette orientation à un échelon infra-régional ?

Dans une perspective d'interface avec les SCOT, tous les éléments de l'orientation ne présentent pas le même intérêt au regard de la territorialisation :

- Les objectifs de « recyclage » -ou de renouvellement- urbain et d'arrêt de l'expansion urbaine présente un intérêt fort, pour orienter les documents vers l'atteinte de ces objectifs.
- Les autres leviers identifiés sur l'écologie territoriale sont plus génériques : il s'agit dans ce cas :
  - D'Identifier des thématiques prioritaires d'accompagnement des territoires de projets ou de réseaux d'acteurs en faveur du développement de "l'écologie territoriale" ;
  - De mettre en évidence les complémentarités infra-régionales existantes en matière d'économie circulaire (territoires ressources, territoires bénéficiaires, ...) et le rôle différencié des territoires dans les circuits en place ;

- D'anticiper en lien avec les territoires les problématiques spécifiques à la Région PACA dans le champ de l'écologie industrielle et territoriale, de l'économie circulaire, de gestion de la ressource en eau, etc.

Au regard des difficultés des territoires de la Région face aux risques naturels, l'approche du SRADDT sur l'adaptation au risque est particulièrement intéressante et pourrait faire l'objet de quelques expérimentations ciblées en lien avec les territoires et l'Etat.

## 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT et les autres documents régionaux

---

**Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour territorialiser l'orientation ?**

### **Des points d'appui dans le SRADDT**

#### **Le diagnostic prospectif du SRADDT,**

- dans sa partie 1B pointent les enjeux de l'expansion de l'urbain à l'échelle régionale
- dans sa partie B2 sur le défi de la transition écologique et énergétique, met en évidence les enjeux du développement de l'écologie territoriale, au travers des vulnérabilités environnementales et sociales, et l'importance de faire fructifier le capital ressources.

**Au niveau de la charte,** le SRADDT identifie en lien avec l'orientation de développement de l'écologie territoriale les leviers (repris ci-dessus) qui peuvent servir d'appui à la territorialisation.

**Le document principes et méthodologie de mise en œuvre** formule déjà des pistes de territorialisation au travers des outils suivants :

- Une DRA « maîtrise de l'urbanisation au regard des enjeux de la transition écologique et énergétique »
- Une DRA « ressource en eau et aménagement du territoire »

### **Que disent les autres documents régionaux ?**

Le SRCAE n'emploie pas le terme d'écologie territoriale mais définit des orientations très proches des leviers repérés au titre de cette orientation, notamment :

- l'engagement dans un objectif zéro déchet et vers une économie de la sobriété
- l'intégration des enjeux climat-air-énergie dans les documents d'urbanisme :
  - développement d'une urbanisation cohérente avec la desserte en transport en commun ;
  - développement de l'urbanisation subordonné à des performances énergétiques renforcées
  - identification des secteurs prioritaires et préconisations en termes de réhabilitation et de performances énergétiques sur la construction neuve.
  - limitation de l'étalement urbain et de densité minimale du bâti
  - (...)

Par ailleurs, le SRCAE met particulièrement l'accent sur l'écologie industrielle : écoconception et valorisation des sous-produits dans une logique d'économie circulaire, développement d'une économie de la fonctionnalité.

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

### Comment partager la définition d'objectifs de développement de l'écologie territoriale entre les territoires et la Région ?

#### Objectifs de renouvellement urbain et d'arrêt de l'expansion urbaine

Tous des SCOTs de la Région fixent des objectifs plus ou moins contraignant de renouvellement urbain, de densification de la zone urbaine existante en lien avec le niveau de desserte en transport collectifs, de limitation de l'étalement urbain,...

La recherche d'objectifs partagés entre les territoires et la Région pourrait passer par :

- un recensement systématique des objectifs et orientations des SCOTs sur ces problématiques en évaluant leur efficience par rapport aux ambitions (fortes) portées par le SRADDT, notamment l'arrêt de l'expansion urbaine
- une analyse
  - des dynamiques de développement urbain et de consommation d'espace à l'œuvre sur les territoires (étude requise dans les SCOT), en les rapportant aux dynamiques de développement démographique et économique
  - des potentiels de renouvellement urbain et de densification (étude requise pour les PLU)

Cela permettrait de moduler par type de territoire (urbain, périurbain, rural... littoral, montagne,...) des objectifs de densification et de limitation de la consommation d'espace.

Par ailleurs, le niveau de protection des espaces naturels et surtout agricole est un déterminant fort de la limitation de la consommation d'espace. Hors, ce niveau est très variable en fonction des SCOTs : de la sanctuarisation par délimitation d'espace à la parcelle (SCOT du pays d'Aubagne par exemple) à un principe générique de protection de l'espace agricole.

Un bilan partagé entre les territoires et la Région des niveaux de protection des espaces agricoles dans les SCOT pourrait être réalisé à l'échelle régionale pour permettre ensuite au SRADDT de définir des règles de « régulation » de la protection de ces espaces.

#### Autres objectifs de développement de l'écologie territoriale

S'agissant d'un champ émergent, il paraît intéressant de repérer et de valoriser les démarches d'écologie territoriale et industrielle à l'échelle de PACA pour favoriser leur développement. Ressortent notamment des expériences les principes de coopération entre entreprises, de gestion mutualisée des flux de déchets et d'énergie, d'innovation sur les dispositifs de valorisation des ressources. Les expériences suivantes ont été repérées en PACA :

##### Écologie industrielle en Plaine du Var (EPA plaine du Var)

Le projet s'est déroulé sur deux échelles différentes : la Plaine du var dans sa globalité (environ 116 000 habitants) et la Zone Industrielle de Carros-Le Broc (environ 500 entreprises). Basée sur les attentes des acteurs locaux, cette démarche "bottom-up" a eu pour finalité de concilier l'amélioration de l'efficacité économique et la prise en compte de l'environnement. Elle a permis d'identifier des opportunités économiques dans une logique de coopérations entre acteurs, afin d'optimiser l'utilisation des ressources. De nombreuses opportunités de projets ont émergé dont une coordination départementale sur les déchets inertes et du BTP ; la création d'un cluster autour de la valorisation du bois local dans la construction locale ; la gestion des flux de déchets et d'échange d'énergie (chaud/froid).

##### Démarche d'écologie industrielle du Pays d'Aubagne et de l'Etoile

La Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'étoile a porté cette démarche sur trois zones d'activités, avec la réalisation d'un diagnostic auprès d'un panel d'entreprises mobilisées et un accompagnement de ces entreprises à la mise en œuvre de synergies en particulier sur les déchets.

##### Démarche d'écologie industrielle du Grand Port Maritime de Marseille-Fos

Le GPMF est engagé depuis 2004 dans une réflexion autour de l'écologie industrielle. Aujourd'hui, le Port a intégré l'écologie industrielle dans son projet stratégique 2014-2018, et porte avec une association d'une quinzaine d'entreprises de la zone de Caban-Tonkin le projet innovant PIICTO d'écologie industrielle soutenu par la Région sur une zone d'intérêt économique et écologique (procédure là aussi expérimentale).

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

---

### Pistes d'objectifs territorialisés qui pourraient être retenus par le SRADDT pour cette orientation

Les objectifs de renouvellement urbain et d'arrêt de l'expansion urbaine du SRADDT pourraient être modulés en fonction des potentiels (et dynamiques économiques et démographiques) par « type » de territoire à l'échelle régionale (urbain, périurbain, rural... littoral, montagne,...) : part des objectifs de logements/d'emplois en renouvellement par rapport à l'extension, densités minimales en fonction des contextes urbains...

Le SRADDT pourrait par exemple demander aux SCOTs de définir :

- des conditions d'ouverture à l'urbanisation en fonction des niveaux de desserte des transports en commun et/ou de valorisation préalable des dents creuses en milieu urbain
- des limites à l'urbanisation
- un niveau de protection minimal (à définir) des espaces agricoles

Pour l'adaptation au risque inondation, le SRADDT pourrait proposer un repérage de territoires expérimentaux. De même pour des projets d'écologie territoriale.

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale

- Production d'une boîte à outils pour chacun des leviers de l'écologie territoriale en prenant appui sur les retours d'expérience des démarches existantes (cf. point 4 de la fiche) ;
- Dispositif d'animation et de suivi des territoires expérimentaux pour les démarches d'écologie territoriale et industrielle, et l'adaptation au risque inondation ;
- Aides à la mise en place de démarches correspondantes.

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

La nature de l'orientation concourt au pari de la transition énergétique et écologique du SRADDT.

## Orientation : Développer les solutions de mobilité durable

(PARI 2/ Une région qui anticipe : le pari de la transition écologique et énergétique - page 43 de la Charte)

# 1 - Rappel du contenu principal de l'orientation (en bref)

Cette orientation vise à « permettre un report modal important sur les modes alternatifs à la voiture individuelle et limiter les kilomètres parcourus en automobile en développant des offres coordonnées de transports collectifs et en favorisant les mobilités actives pour les déplacements de courtes distances. »

Dans le Pari 2, l'accent est mis sur l'aspect écologique en cherchant à limiter l'usage de la voiture dans les déplacements du quotidien au profit de modes moins polluants et plus économes en énergie. Cela passe donc par l'amélioration de l'offre de transport existante, avec une facilitation dans son usage : billettique unique ou combinée, accessibilité sécurisée en modes doux avec aménagement de l'espace public, création de parkings relais...

L'orientation correspond ainsi à un des aspects de la problématique des déplacements.

La politique des solutions de mobilité durable doit être imaginée de concert avec celle de la mobilité dans sa globalité. Elle doit donc être associée au Pari 1 (Le pari de l'égalité et des solidarités territoriales) avec ses orientations :

- « Réduire les inégalités sociales et spatiales en matière d'habitat et d'accès aux ressources, aux services et à l'emploi,
- « Renforcer l'armature du territoire régional»,
- « Limiter les mobilités subies et la hausse des flux logistiques : l'articulation du transport, de l'habitat, des activités et des services ».

Les objectifs qui en découlent doivent intégrer la notion de mobilité durable.

Enfin, il est à noter le contenu de l'annexe 2 « Ambitions pour les Transports et les Déplacements ». Elle décrit 6 orientations pour améliorer l'efficacité des transports collectifs.

## 2 – Enjeux de la territorialisation

### Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?

- Construire un maillage régional de TC plus performant en développant l'intermodalité (connexions entre les différents réseaux de TC),
- Partager les connaissances et objectifs entre la Région et les territoires sur les problématiques de mobilité durable,
- Faire converger les choix des territoires de projet (SCOT et PDU et/ou les projets de territoire notamment dans les territoires ruraux quand ils existent) et la vision régionale autour des déplacements,
- Mieux faire le lien entre planification et programmation, notamment en termes de priorités financières et opérationnelles.

## 2 – Territorialiser – points d'appui dans le SRADDT

**Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour décliner à l'échelle infra-régionale l'objectif de développer les solutions de mobilité durable ? Sont-ils suffisants ?**

Les éléments exposés par le SRADDT, qui peuvent servir de matière à territorialiser l'objectif de développer les solutions de mobilité durable, se retrouvent dans la Charte mais également dans l'annexe 2 « Ambitions pour les Transports et les Déplacements ».

Se pose alors la question de la « valeur » de cette annexe : de même niveau que la Charte ? ou simple outil de précision des enjeux liés aux déplacements ?

Il est à noter que page 21 de la Charte il est fait mention d'un futur Schéma régional de l'intermodalité (SRI).

### **L'affichage d'objectifs de croissance et d'une armature urbaine régionale**

L'accueil de 600 000 habitants d'ici 2030 se fera en « *priorisant les rythmes de développement en fonction du degré de centralité* » (p.27 de la Charte). Le degré de centralité s'apprécie sur une typologie « basée sur la taille des villes, leurs niveaux d'équipements et de desserte » :

- Les espaces métropolitains et des grandes agglomérations
- Les villes moyennes, et de niveau régional,
- Les petites villes, centres locaux,
- Les centres de proximité.

Les enjeux liés à la mobilité seront plus prégnants dans les deux premiers niveaux, car ce sont eux qui devraient accueillir le plus de populations nouvelles. Une attention particulière devra donc y être apportée.

### **Les objectifs de réduction de l'empreinte écologique des transports**

Le Plan Climat Régional fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les transports régionaux : -19% à l'horizon 2020 et -56% à l'horizon 2050 : ce sont les seuls objectifs quantitatifs évoqués dans le SRADDT (annexe 2, page 11). Cela permet tout de même de mettre l'accent sur le développement de solutions de transports moins polluantes.

Il est dommage qu'aucune référence ne soit faite (directement au sein de l'orientation) au SRCAE qui, au-delà de l'objectif général d'atteindre le « facteur 4 » en 2050, expose 7 orientations sectorielles spécialement sur le Transport et l'Urbanisme.

On trouve néanmoins page 111 de la Charte, dans la chapitre orientations spatialisées, un exposé des grandes orientations du SRCAE.

### **L'ANNEXE 2 DU SRADDT : Ambitions pour les transports et des déplacements en PACA**

L'annexe 2 « Ambitions pour les Transports et les Déplacements » de la Charte évoque plusieurs orientations et enjeux relatifs à l'éco-mobilité.

Dans l'orientation 1, l'annexe fait référence aux questions de mobilité durable par l'expression de l'orientation suivante : « améliorer l'empreinte écologique des transports régionaux ». Il y est fait référence aux objectifs du Plan climat régional pour diminuer les émissions de GES.

Dans l'orientation 3, l'annexe énonce plusieurs objectifs en faveur d'une mobilité écologique et durable :

- Inciter à l'émergence de politiques d'aménagement économes en transports et en flux logistiques
- Inciter à la réduction des déplacements subis...

Dans l'orientation 5, on souligne le problème grandissant de la précarité énergétique des ménages.

## LES TERRITOIRES DE DECLINAISON

### L'armature urbaine en 4 niveaux

Le SRADDT identifie déjà une armature urbaine en 4 niveaux : les espaces métropolitains et les grandes agglomérations, les villes centre de niveau régional, les petites villes, centre locaux, les petites centralités.

Cette armature ne correspond pas toujours aux logiques définies localement dans les projets de territoire, notamment en termes d'espaces de décision (EPCI, syndicats mixtes...)

### Les bassins de proximité à 20-30 minutes dans les SCOT et projets de territoires

Le SRADDT souhaite structurer le territoire en « bassins de vie » de proximité et avoir une approche infra (modes actifs sur courtes distances, développements modes alternatifs à la voiture...). NB : une carte a été réalisée p51 du diagnostic : bassins d'accessibilité supérieur, intermédiaire, de proximité : est-ce une base de travail ? Ou bien la maille de déclinaison territoriale définie page 118 de la charte ? (cf. cartes page suivante)

- cette armature ne correspond pas toujours aux logiques définies localement dans les projets de territoire : cette approche « infra » est difficilement territorialisable au regard de l'échelle de réflexion.
- une identification des bassins de vie et de leur « ville-centre » constituerait une première base de territorialisation. Un croisement entre la définition régionale et la définition des EPCI sera ensuite nécessaire.
- cette démarche permettrait d'adosser les différentes politiques de déplacement durable engagées par les EPCI et par la Région, et de fixer des priorités en termes de contractualisation.

Figure 23 : carte des bassins d'accessibilité

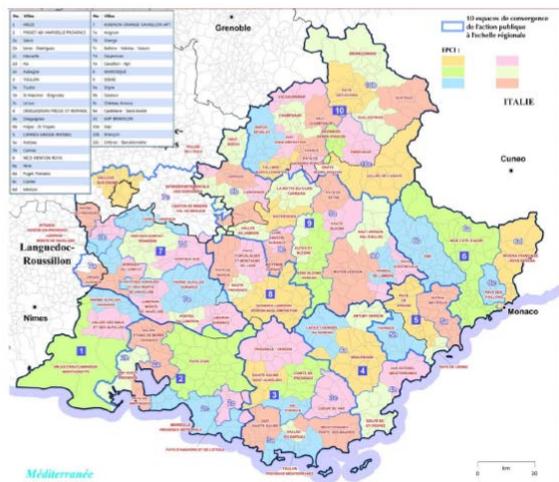


Sources : BPE 2008, RP2006, INRA, Distancier Odomatrix / Région PACA/DPDP/SAS / Fonds : GEOFLA® - © IGN PFAR 2000

### Les mailles territoriales

Les 10 territoires de déclinaison identifiés (p. 118 de la charte) constituent des regroupements d'EPCI. Les enjeux liés à la mobilité durable peuvent donc être partagés concernant les échanges de grande accessibilité (TER, CFP, LER, réseaux départementaux...). A une échelle plus fine (échanges d'agglomération ou de proximité) les mailles sont plus ou moins bien adaptées suivant les territoires. Elles trouvent pleinement leurs valeurs sur des territoires élargis où la notion d'inter-SCOT pourrait être un atout (ex : Ouest Var).

Déclinaison territoriale du SRADDT : Carte des intercommunalités au 1<sup>er</sup> janvier 2014, selon les 10 territoires de déclinaison des orientations stratégiques



## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?

Quelle est la bonne échelle pour organiser un travail d'échange entre Région et territoires de projet ?

Quelles approches de travail organiser ?

L'orientation du SRADDT est tout à fait en rapport avec les objectifs des SCoT et des PDU qui promeuvent aussi le développement de solutions de mobilité durable. Elle est donc appropriable facilement par les territoires de projet.

**C'est plutôt sur la question des échelles de travail à mettre en place pour faire converger objectifs régionaux et objectifs des territoires de projet qu'il convient de réfléchir.**

La politique des déplacements pourrait s'appuyer sur différentes échelles d'intervention, que l'on pourrait imaginer différenciées selon :

- La grande accessibilité
- L'accessibilité à l'échelle inter-territoriale
- L'accessibilité à l'échelle des bassins de vie

### La grande accessibilité : travailler à l'échelle d'axes ou de corridors

Elle concerne les déplacements sur longue distance intra-régionaux ou vers l'extérieur de la Région. Ils s'appuient sur le réseau ferré mais également sur le réseau des Lignes Express Régionales. La bonne échelle d'intervention pourrait être celle de « l'axe », comme cela l'a été expérimenté entre Avignon et Carpentras. La réflexion sur un corridor de déplacement, ou sur la maille territoriale, permet de s'affranchir des limites administratives des collectivités. L'inconvénient peut résider dans la multiplication des acteurs et des décideurs du territoire (les AOT) qui sont concernés par l'axe.

### **L'accessibilité interterritoriale**

#### **→ faut-il travailler à l'échelle inter-territoriale / inter-SCoT ?**

L'exercice pourrait se limiter à l'identification de sites à enjeu interterritorial en vue de faciliter et organiser le report modal sur les infras TC des navetteurs domicile-travail.

- Exemple : lien SCOT Cœur du Var/ SCOT Aire toulonnaise

La gare de la Pauline est identifiée comme un PEM en devenir, stratégique, pour organiser le rabattement des navetteurs domicile-travail depuis le sillon permien (SCoT Cœur du Var) vers l'agglomération toulonnaise (SCoT Provence Méditerranée).

Dans certains cas, l'échelle de la maille est une échelle appropriée.

#### **→ Faut-il travailler à l'échelle des bassins de vie 20/30 min ?**

Enjeu : Partager un diagnostic et des objectifs communs pour optimiser/favoriser l'intermodalité :

- Définir une typologie et une hiérarchisation de PEM (gares ferroviaires ou routières)
- S'entendre sur le rôle actuel et projeté de ces PEM à la fois dans leur rôle au sein du bassin de vie et leur rôle inter territorial
- Région et territoires pourraient identifier tous les PEM à l'interface entre deux ou plusieurs grands territoires, jouant ce rôle de porte d'entrée.

### **L'accessibilité d'agglomération**

Il s'agit de l'organisation des déplacements au sein des agglomérations. Cela concerne principalement les Métropoles et agglomérations qui, de par leur compétence Transports urbains, ont développé des réseaux de transport répondant aux besoins de leurs habitants et entreprises. Lorsque l'Agglomération fait plus de 100 000 habitants, le PDU devient obligatoire : il représente le document de référence pour intégrer les enjeux de mobilité durable. Certaines Agglomérations de moins de 100 000 habitants se sont lancées dans la réalisation de Plan Globaux des Déplacements, mais ils n'ont aucune valeur prescriptive. La bonne échelle d'intervention est donc le SCOT, qui est devenu intégrateur.

En résumé, trois échelles de travail : SCOT, PDU ou Agglomération si AOT.

### **L'accessibilité de proximité**

Le bassin de vie de proximité concerne l'échelle communale, ou intercommunale lorsque la taille démographique est faible (on le retrouve beaucoup dans le rural). Il s'agit principalement d'un traitement de l'espace public favorisant l'usage des modes actifs. L'existence d'un document de planification ou d'intention communautaire (SCOT/PDU ou PGD) permet de tenir compte de ces enjeux locaux. Mais en cas d'absence, seule l'approche communale et donc à travers le PLU pourrait permettre une intégration prescriptive des enjeux de la mobilité durable. La réflexion générale peut tout de même se réaliser à travers les EPCI voire les Pôles d'équilibre territorial et rural (anciens Pays).

En résumé, deux ou trois échelles de travail : SCOT ou PDU, sinon commune en dernier ressort.

→ D'une manière générale, il en ressort que la territorialisation pourrait s'appuyer sur des territoires d'intervention variés.

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

---

### Quelle forme peut prendre l'expression d'un objectif territorialisé ?

Les objectifs territorialisés peuvent se décliner de manière qualitative ou quantitative.

#### **Des objectifs qualitatifs**

Chaque territoire de projet possède ses propres enjeux en matière de mobilité. Mais ceux de la mobilité durable peuvent s'appliquer sur l'ensemble de la Région d'un point de vue qualitatif. La distinction par territoire permettra de mettre l'accent sur des enjeux spécifiques : par exemple, l'accès au réseau des TER est plus prégnant dans le Val de Durance qu'au Nord-Ouest du Vaucluse.

Exemples d'application des objectifs qualitatifs de mobilité durable dans les territoires de projet :

- Prise en compte des modes actifs dans les projets de territoire (SCOT, PDU, PLU),
- Amélioration de l'accessibilité des gares TER et LER,
- Promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle,
- Achat de véhicules peu polluants dans les flottes des administrations,
- Politique de stationnements en faveur des TC,
- ....

#### **Des objectifs quantitatifs**

D'un point de vue quantitatif, de nombreux objectifs peuvent être assignés aux territoires. Là aussi, la distinction depuis les espaces métropolitains vers les zones rurales permettra de moduler les attentes.

Exemples d'application des objectifs quantitatifs de mobilité durable dans les territoires de projet :

- Taux de correspondances entre les différents réseaux de TC,
- Part modale des TC (pour les territoires pouvant l'identifier),
- Part des stationnements dédiés au covoiturage,
- Bornes électriques pour voitures ou vélos,
- Linéaires de pistes cyclables,
- Part des habitants/logements desservis par un réseau de TC,
- ...

#### **Les échelles territoriales**

Les enjeux des objectifs qualitatifs et quantitatifs peuvent être plus ou moins importants selon le type de territoires. La maille territoriale du SRADDT est souvent pertinente (ex : Ouest Var) mais englobe parfois des Métropoles avec des communes rurales ou montagnardes (ex : territoire Nice-Menton). Il est donc difficile d'assigner tous les objectifs (surtout quantitatifs) à de tels périmètres.

Comme dans la partie précédente, la bonne échelle de territorialisation devrait peut-être s'appuyer sur les échelles de travail de la grande accessibilité au bassin de vie, ou bien s'appuyer sur les « territoires à enjeux d'intérêt régional » (page 24 Principes et méthodologie de mise en œuvre) : il s'agit d'espaces en pleine mutation (développement ou restructuration) qui croisent de nombreux enjeux et concernent de multiples acteurs. Ils pourraient aboutir à une expérimentation autour d'Opérations d'intérêt Régional.

Une approche innovante pourrait s'articuler autour de sites ou lieux repérés comme d'intérêt régional (ex : un axe routier, un Pôle d'Echanges Multimodal...) et faire l'objet d'une attention particulière. Cela nécessite d'avoir une vision claire de la politique d'intermodalité régionale et la territorialisation pourrait alors se faire par des partenariats basés sur le même principe que le « contrat d'axe ».

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale

La Région voit son rôle renforcé par la loi Notre en devenant chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transport.

De par ses compétences, la Région dispose ainsi de différents moyens pour s'assurer de la mise en œuvre des objectifs :

- Avis sur les documents d'urbanisme
- Dispositifs contractuels d'aménagement (ex : AMI Quartiers de Gare, participations aux aménagements cyclables EV8, participation à la réalisation de sites propres TC, d'aires de co-voiturage...)
- Contrats d'axe
- Réseaux TER et LER (et futur réseaux interurbains dont elle aura la charge) pouvant être développés selon l'implication des territoires
- Aide à la construction de logements selon des critères de proximité d'un pôle d'échanges multimodal
- ...

Par ailleurs, le SRADDT identifie au travers du CPER plusieurs actions et financements qui peuvent faire l'objet d'une territorialisation :

- une liste d'investissements routiers et ferroviaires
  - amélioration des connexions aux grands axes de transport internationaux pour valoriser les atouts géographiques et socio-économiques de la région
  - modernisation des transports dans les grandes aires urbaines
  - désenclavement et accessibilité des territoires
  - Opération ferrées interdépartementales et régionales
  - Aménagement et mise en accessibilité de pôles multimodaux
- une ligne «Mobilité durable véloroutes et voies vertes» au titre des mobilités douces
  - l'objectif est de soutenir la réalisation des grands itinéraires cyclables sécurisés inscrits au schéma régional des véloroutes et voies vertes.

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

Cette orientation vise à limiter l'usage de la voiture dans les déplacements du quotidien au profit de modes moins polluants et plus économes en énergie. Elle est donc au cœur de la question environnementale.



## Orientation : Intégrer les enjeux de vie étudiante

(PARI 3/ le pari de nouvelles voies économiques – page 61 de la charte)

# 1 - Rappel du contenu principal de l'orientation

Les universités et structures d'enseignement supérieur doivent répondre à des enjeux de rayonnement international et d'attractivité, mais également contribuer à des enjeux d'aménagement du territoire et répondre en cela aux attentes des étudiants.

3 principaux axes structurent cette orientation :

- L'enjeu est de coller au plus près des besoins de formation et de qualification des jeunes pour un meilleur accès à l'emploi, même si c'est à l'échelle régionale que l'on peut le mieux valoriser le potentiel académique et scientifique, dans un contexte de mondialisation qui place l'offre régionale dans une concurrence croissante.
- Il est aussi d'être en capacité d'offrir des conditions de vie aux étudiants qui intègrent des aspects nouveaux. Si le logement étudiant est un enjeu majeur, les transports, la culture, les loisirs, mais également la santé et l'accompagnement à l'emploi y compris pendant les études élargissent les domaines de la « vie étudiante » et mobilisent de nouveaux acteurs.
- En termes d'aménagement c'est à l'échelle des bassins de vie et d'emplois que l'on peut le mieux prendre en compte les besoins des étudiants.

La vie étudiante est ainsi un domaine transversal rattaché aux politiques du logement et à celles de l'enseignement supérieur à travers les orientations du SRDE-II qui englobe le SRESRI.

# 2 – Enjeux de la territorialisation

## Quel intérêt de décliner cette orientation à un échelon infra-régional ?

- Anticiper les besoins en logements étudiants qui augmentent fortement avec l'allongement de la durée des études et l'élargissement de l'offre de cursus dans le supérieur, avec des modalités diversifiées (formation tout au long de la vie, alternance...);
- Equilibrer l'expression de ces besoins sur l'espace régional, sachant que l'enseignement supérieur est réparti sur 2 Académies (Aix-Marseille et Nice), et que l'offre d'enseignement supérieur est polarisée essentiellement dans les villes universitaires (métropoles, cœur des agglomérations,) mais également dans des villes moyennes qui accueillent des antennes universitaires ou des formations spécialisées adaptées au tissu économique local ;
- Rapprocher au plus près les lieux de résidence des étudiants de leurs lieux d'études, améliorer les conditions de leurs déplacements et leur offrir localement les services les plus adaptés à leurs besoins ;
- Prendre en compte dans les projets de territoire les fonctions d'accueil d'étudiants, en veillant aux équilibres entre les différents segments du parc de logement, pour éviter les spécialisations qui sont vecteur d'exclusion.
- Promouvoir des logiques de « campus » dans les projets urbains où la vie étudiante est un vecteur d'attractivité, de cohésion sociale et territoriale, et d'image.

## 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT

---

### Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour décliner l'objectif de vie étudiante à l'échelle infra-régionale?

Cette orientation centrée sur les « conditions de vie étudiante » n'est pas en tant que telle très développée dans la Charte du SRADDT.

Elle fait référence à deux « paris » : le Pari 3 des « nouvelles voies économiques », par une mise en perspective de la stratégie d'enseignement supérieur régional « au service du territoire », et le Pari 1 qui concerne « l'égalité et les solidarités territoriales », à travers l'accès aux études et l'amélioration des conditions de logements des jeunes (dont les publics étudiants).

#### **L'expression d'une démarche portée par le SRDE-II**

Les orientations du SRADDT sont articulées au SRDE-II, lequel intègre les orientations du Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur Recherche Innovation. Ce dernier a, parmi ses ambitions, celle « d'améliorer les conditions de vie et d'études pour favoriser la réussite des étudiants ».

- En facilitant l'accès au logement des étudiants,
- En améliorant l'accès à infrastructure de qualité (restauration, culture...),
- En favorisant dans les territoires et sites universitaires une logique de « campus », vecteur de qualité de vie pour les étudiants : Des campus intégrés à la ville et qui participent à son attractivité et offrent un cadre de vie qu'attendent les étudiants.

#### **L'expression d'une ambition de solidarité territoriale et d'aménagement portée par le SRADDT**

- Par l'amélioration de l'accès aux études, aux emplois, aux services pour les populations les plus fragiles,
- Pour offrir à tous les étudiants un accès au logement, et développer ce segment de marché de façon équilibrée sur le territoire régional, au plus près des pôles d'enseignements supérieur,
- Pour être en capacité d'offrir au plus grand nombre d'étudiants une bonne accessibilité aux lieux d'études et des services adaptés : transports, santé, culture, ...
- Pour articuler les lieux de formation et d'études et les lieux d'habitat à l'échelle de bassins de vie .

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

---

### Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?

#### Quelle échelle pour organiser un travail d'échange entre Région et territoires de projet ? Quelles approches de travail organiser ?

Les territoires de projets intègrent pour certains dans leurs SCOT et leur PLH une dimension vie étudiante, en particulier sur le volet logement. Mais au-delà des outils de planification, les collectivités ont saisi l'intérêt de tisser des coopérations et des partenariats avec les acteurs de l'enseignement supérieur pour faire émerger et se développer des quartiers étudiants et des « campus » intégrés aux villes, quelques soient leur taille : Aix, Marseille, Nice, Sophia Antipolis , Toulon, Avignon, mais aussi Cannes, Grasse, ...

#### Exemple 1 : le PLH 2010-2015 de Nice Côte d'Azur.

Ce document à visée opérationnelle a pris la mesure des enjeux spécifiques liés aux étudiants, car Nice polarise la moitié des étudiants résidant dans les Alpes Maritimes dont les cursus sont pour l'essentiel localisés à Nice (80%) et sur la Technopole de Sophia-Antipolis (13%).

Répondre aux qualités d'une ville étudiante attractive pour tous les étudiants est donc objectif majeur : le PLH souligne le déficit de l'offre en direction des logements étudiants, en particulier en résidences universitaires, dont les constructions n'ont pas suivi la progression démographique des étudiants. Face à la rareté de l'offre à loyer modérée (résidences universitaires) l'offre en résidences privées s'est développée mais elle crée des inégalités d'accès au logement, et des disparités sociales : étudiants contraints à habiter chez les parents, marché libre du « logement en ville » peu accessible, avec des risques de tensions sur le marché privé.

Il est donc important d'intégrer la notion d'égalité des territoires dans la prise en compte des conditions de vie étudiante et de décliner les objectifs régionaux sans créer ou accentuer les risques fragilité territoriale.

Exemple 2 : L'opération Campus Luminy 2017 (Aix-Marseille Université - AMU), un partenariat avec les collectivités.

Couplés aux autres opérations des collectivités (BHNS, logements du CROUS...), ce sera l'un des campus les plus attractifs du bassin méditerranéen : un espace de 6 000 m<sup>2</sup> accueillant la nouvelle bibliothèque du campus de Luminy, un centre de services (reprographie, restauration rapide...), des locaux pour les associations étudiantes, un lieu de rencontres et d'activités, ainsi qu'un centre de formation. Ce nouveau bâtiment dénommé « Learning center » mettra à disposition des étudiants et des enseignants, des équipements technologiques aidant les nouveaux formats pédagogiques. Ce sera aussi un endroit festif et central du campus catalyseur de rencontres.

La déclinaison territoriale des conditions de vie étudiante du SRADDT doit ainsi prendre en considération les nouvelles formes d'intégration qu'offrent les campus : intégration sociale, urbaine, mixité des publics, lieux d'échanges et d'innovation.

Exemple 3 : la connexion des sites universitaires, un enjeu prioritaire d'échelle métropolitaine (AMU).

Le principe de connexion entre les 5 grands campus (et leurs sites locaux) de l'AMU contribue à améliorer la vie des étudiants au sein d'un territoire universitaire bipolaire.

Inscrire les campus universitaires sur des « lignes et des nœuds structurants » et les interconnecter suppose leur inscription dans un dans un périmètre pertinent pour prendre en compte les enjeux de déplacements et de mobilité des étudiants, qui sont centraux en terme de « vie étudiante ».



## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

---

### Comment traduire un objectif territorialisé ? Sous quelle forme ?

Le champ de la « vie étudiante » recouvre des thématiques élargies qui dépassent les domaines du logement, des déplacements, de l'accès aux soins ou à la culture pour intégrer les dimensions qui conditionnent la qualité de vie et interfèrent dans la réussite des études et de l'insertion professionnelle.

Ces éléments correspondent à des objectifs dont l'expression peut être traduite localement au sein des documents de planification locaux par :

#### Objectifs quantitatifs :

- Produire une part de logements étudiants dans la production neuve de logements locatifs sociaux ;
- Diversifier l'offre en logements destinés aux étudiants (parc privé de logement en ville, résidences universitaires privées, logements CROUS...);
- Développer une offre d'équipements sportifs ouverte à tous les publics dont les étudiants.

#### Objectifs qualitatifs :

- Favoriser la mixité des publics dans les opérations de restructuration de campus pour rapprocher par exemple l'accueil des chercheurs avec celui des étudiants ;
- Localiser préférentiellement les logements étudiants dans les centres villes, à proximités des pôles d'échanges multimodaux, avec une desserte en TC ;
- Favoriser l'insertion professionnelle des étudiants par l'accompagnement à l'entrepreneuriat par exemple ;
- Soutenir les initiatives locales de type Maison des Etudiants pour proposer des lieux d'accueil, d'information, d'échanges et de création « ouverts », situés aux cœurs des villes ;
- Favoriser l'accès (en termes de coût) aux transports des étudiants.

#### Objectifs territorialisés

- Assurer un bon maillage territorial des lieux de vie étudiante au plus près des lieux de formation, et éviter l'« éclatement » des sites universitaires et d'études.

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils /dispositifs possibles pour la mise en œuvre locale

Par nature transversale et multi sectorielle, la stratégie régionale en termes de vie étudiante est adossée à des dispositifs et outils variés et est portée par des politiques d'habitat, de transport, d'enseignement supérieur....

L'enjeu d'accueillir des étudiants et de répondre à leurs besoins est devenu central pour les territoires : c'est un vecteur d'attractivité mais aussi facteur d'intégration et de solidarité territoriale.

Les dispositifs de mise en œuvre peuvent être :

- Une articulation avec la politique nationale et l'Etat pour rattraper localement dans des sites particulièrement déficitaires le retard en offre neuve de résidences universitaires et logements CROUS
- Accompagner les dispositifs de cautionnement mis en place par l'Etat pour l'accès au parc de logement privé.
- Conditionner les aides au logement à des critères d'accès au public étudiant
- Intervenir, pour les collectivités, aux côtés des établissements d'enseignement supérieur et de recherche dans le cadre du Programme national « Plan Campus » et des « Campus d'@venir », sur le volet vie étudiante

- Accompagnement par les acteurs locaux du programme national « 40 000 logements étudiants » qui vise la structuration d'une offre pérenne de logement social destinée aux étudiants. Les outils peuvent être : libérer du foncier public et privé, lever les différents freins à la construction de logement social. ...

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

La prise en compte des enjeux environnementaux dans la territorialisation des orientations liées à la « vie étudiante » peut s'appuyer sur :

- La rénovation thermique des bâtiments (restaurants universitaires et des résidences)
- Des principes de localisation des opérations campus sous des formes denses et économes en foncier ;
- Des localisations en continuité des sites existants avec des logiques en rupture avec les « campus » éloignés des centres et des tissus urbains ;
- Une inscription des projets en lien avec le développement de TC et des nouvelles formes de mobilité durables (co-voiturage, modes doux, usages innovants...) adaptés aux pratiques des étudiants.



## **Orientation : Structurer l'offre d'espaces économiques et faire émerger des espaces d'intérêt régional**

(PARI 3/ le pari de nouvelles voies économiques- page 65de la charte)

### **1 - Rappel du contenu principal de l'orientation**

Cette orientation recouvre deux enjeux :

- celui de la structuration des espaces économiques à l'échelle régionale par un maillage hiérarchisé et équilibré du territoire ;
- celui de l'identification d'espace relevant de l'intérêt régional au sens des choix stratégiques de la Région sur le développement économique (filières, importance de l'espace).

L'ambition affichée passe par l'intégration d'activités productive dans les tissus urbains d'une part et par l'identification d'espaces économiques d'intérêt régionaux porteur d'attractivité d'autre part.

### **2 – Enjeux de la territorialisation**

**Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?**

- Construire une vision partagée Région et territoires sur les espaces économiques à l'échelle régionale (harmonisation-visibilité de l'offre) ;
- Préciser ce qu'on entend par sites économiques « d'intérêt régional », les identifier (actuels, en émergence) ;
- Articuler les enjeux des grandes zones d'activités (espaces dédiés) et à ceux des pôles de concentration d'emplois (en milieu urbain) ;
- Qualifier et hiérarchiser les espaces économiques stratégiques sous l'angle économique et urbain ;
- Répondre aux besoins en foncier économique, saisir les opportunités à court terme (mutabilité, densification, mixité au profit d'activités économiques ...) et piloter « localement » une anticipation foncière à LT pour construire une offre régionale attractive

## 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT

**Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour décliner à l'échelle infra-régionale l'objectif de structuration de l'offre d'espaces économiques ?**

### L'expression d'une stratégie de niveau régional

3 points principaux d'appui ont été repérés :

Il s'agit d'**objectifs génériques qui sont l'expression d'une stratégie régionale portée par le SRDE-II** :

- Identifier des espaces économiques lisibles, visibles, d'intérêt régional ;
- Développer une offre foncière économique « dédiée » (ZAE, Technoparc..) et une offre « banalisée » dans le tissu urbain ;
- Favoriser les rééquilibrages et l'intégration d'activités productives.

### L'expression d'une démarche portée par le SRDE-II

Les orientations du SRADDT sont reprises par la « **démarche de mise en place d'une stratégie régionale du foncier économique** » qui a fait l'objet d'une délibération du 24 avril 2015, qui comprend 4 points :

- le déploiement d'un **système d'observation** du foncier d'activités pour offrir aux acteurs économiques et partenaires (collectivités, institutionnels...) des éléments cartographiés, chiffrés et prospectifs ;
- la **labellisation d'une offre régionale de sites d'accueil** pour garantir les équilibres entre les secteurs économiques et l'offre de logement, et permettre également une plus grande lisibilité et visibilité de l'offre ;
- l'élaboration d'un **Schéma Régional du foncier économique**, « brique » du SRDE-II, qui sera réalisé en partenariat avec les collectivités infra régionales et les acteurs concernés : ARII, EPFR, AREA ;
- l'intervention de la Région comme **aménageur de foncier** (via EPFR ou AREA) prioritairement pour implémenter et développer les GPS (Grands Projets Structurants).

### La déclinaison concrète de l'armature des sites d'accueil

En référence au SRDE-II, la charte, **pose des principes sans donner d'éléments et d'objectifs chiffrés** :

- complète la vision spatialisée et foncière de l'aménagement économique par une vision plus économique pour répondre aux besoins des entreprises à tous leurs stades de développement (p 66/132), et intégrer **le cycle de vie des entreprises** ;
- propose une lecture hiérarchisée axée sur les **rééquilibrages productifs/tertiaire ou présidentiels** (p65) ;
- propose des principes de **mixité emplois/habitat (p66)**, tertiaire/artisanal...
- facilite l'installation dans le **tissu urbain et les centralités existantes** (p66) ;
- privilégie la **densification des espaces économiques** (p66) en particulier dans les zones **les mieux desservies en TC**.

### Vers une stratégie de « gamme » portée par la stratégie du foncier économique

L'offre régionale à construire repose **sur une « gamme d'offre »** déclinée en :

- sites Premium, à forte visibilité internationale et « porteurs » des DAS (Technopôles, écosystèmes industriels, Grands Projets Stratégiques,...) : promouvoir, cibler, rendre plus visible à l'échelle régionale, nationale et internationale (standards internationaux) ;
- sites stratégiques de niveau départementaux (ZAE à forte concentration d'emplois, espaces dédiés ...) : renforcer leur attractivité et les conforter ;
- sites de dimension locale (espaces diffus porteurs d'enjeux régionaux : densification, mixité, desserte, maintien du productif..) : les accompagner.

...qu'il conviendra de qualifier et de faire **converger avec les stratégies locales et le positionnement des territoires**, qu'ils disposent ou non de schémas d'accueil des entreprises

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

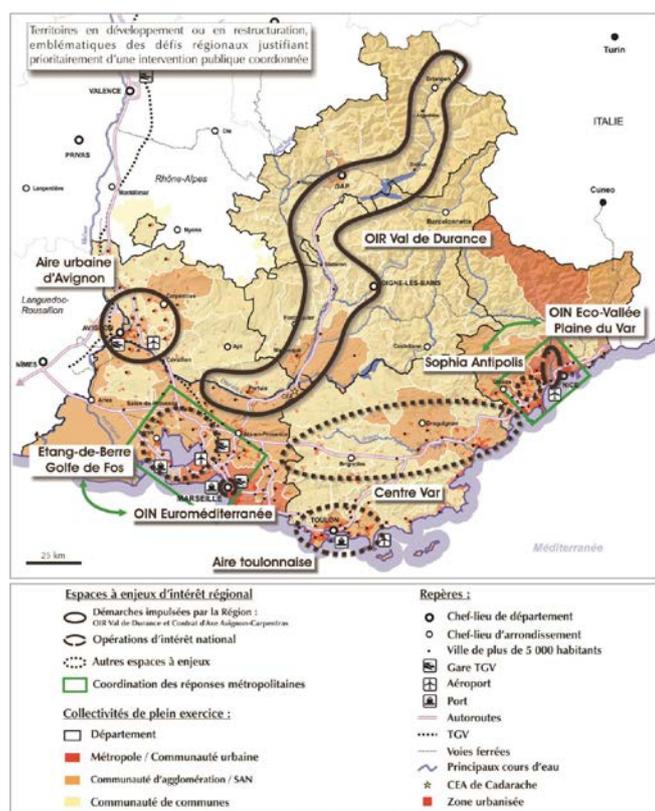
Comment faire converger l'expression d'un objectif régional avec celui d'un territoire de projet ?

Comment les territoires peuvent-ils être « contributeurs » d'une stratégie d'échelle régionale ?

Quelle articulation entre les Schémas d'Accueil des Entreprises portés par les territoires et le Schéma régional du foncier économique

### Premier exemple régional

Le SRADDT identifie des « territoires à enjeux d'intérêt régional » (p 106/132 de la Charte) qui sont des territoires « en développement ou en restructuration », emblématiques des enjeux de cohésion économique et sociale et des défis posés par la transition écologique et énergétique.



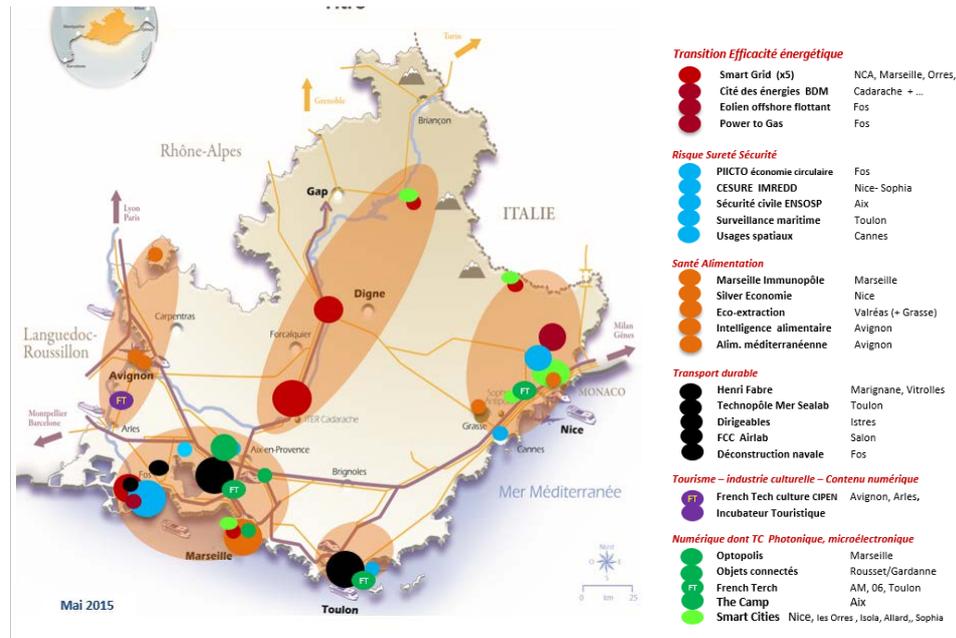
C'est une première forme de territorialisation qui met en exergue les territoires prioritaires du point de vue de la Région : ils doivent faire l'objet de « convergences » de politiques publiques « multi partenariales » et de mise en cohérence des stratégies d'acteurs (p 100/132). Parmi ces convergences, celle de développer des espaces économiques et plus globalement des projets d'aménagement correspondant aux spécificités et atouts des territoires.

### Deuxième exemple local : le projet « Sophia 2030 » sur la Technopole de Sophia Antipolis.

Il est l'expression, par la collectivité (Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis) d'un nouveau concept de projet urbain autour de 4 « quartiers », et d'un Plan-Programme de référence à 20 ans (Cité du Savoir, Trois Moulins, Clausonnes, St Philippe). Le projet repose sur la mobilisation de 400 ha potentiellement urbanisables, et donc d'un potentiel foncier important, pour « poursuivre la trajectoire de Sophia comme lieu de création d'innovation et d'expérimentation » dans les champs scientifiques et économiques, et demeurer « un espace attractif et visible à l'échelle internationale ». Un schéma d'accueil des entreprises en cours de réflexion devrait décliner sur le volet économique les orientations du projet d'aménagement urbain.

Troisième exemple : une « cartographie » régionale des projets potentiels

Articulée aux projets industriels portés par les territoires, cette territorialisation correspondant aux 6 Domaines d'Activités Stratégiques ciblés par la Région et vise à identification des espaces où pourraient s'« ancrer » préférentiellement 3 types de projets (source ARII) :



- les Grands Projets Stratégiques « accélérateurs » d'attractivité et d'emploi régional,
- les Ecosystèmes industriels qui positionnent la Région à l'international dans des thématiques clés:
  - Eolien Flottant :Piicto –GPMM
  - Aéronautique « élargi »: H Fabre –Vitrolles-Marignane
  - Smart Grids : Iter/Cités des Energies-Vallée Durance - Méridia-Métropole Nice Cote d'Azur
  - French Tech: Aix-Marseille
  - Technopole de la Mer : Toulon
- Les Territoires durables Intelligents qui « diffusent » des solutions à déployer à grande échelle et sur des thématiques comme : Réseaux Intelligents, Risques, Bâtiments Durables ...

Le rapprochement avec les territoires et les porteurs de projets pourrait s'articuler autour de:

- Des choix de **localisation préférentielle ou multipolaire** des espaces d'accueil ou de développement de ces projets pour visibilité nationale et internationale
- Des conditions de **mise en réseau et de complémentarité** de ces écosystèmes industriels pour éviter des effets de concurrence
- Des moyens à **mobiliser à l'échelle appropriée de l'offre « locale »** au sens large : foncier disponible infrastructures, accompagnement par des fonctions support, « aménités »...
- ...

Quatrième exemple : le Schéma d'Accueil des Entreprises de Nice Côte d'Azur

Le niveau d'expression du futur « schéma régional du foncier économique » correspondant à une stratégie « de gamme » vise à hiérarchiser les espaces économiques de niveau régional, traduisant un niveau d'ambition cette échelle.

Ce niveau d'armature des « espaces économiques » devraient « croiser » les objectifs des territoires, en particulier ceux traduits dans les SCOT ou sous forme plus opérationnelle les « schémas d'accueil des entreprises ». Celui de la Métropole Nice Côte d'Azur exprime ainsi au-delà de la vocation des espaces et des projets ou des extensions de ZAE, un niveau d'ambition qui pourrait être mis au regard du niveau « régional ».



Il s'agit en particulier de qualifier et hiérarchiser :

- l'offre « d'innovation industrielle » ou les parcs à vocation technologique,
- les « technopoles urbaines » (quartier d'affaires),
- les parcs d'activités (industriels, mixtes, tertiaires) majeurs ou stratégiques,
- les zones logistiques
- ...

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

### Comment traduire un objectif territorialisé ? Sous quelle forme ?

La traduction d'objectifs régionaux à l'échelle infra régionale peut s'attacher à faire converger des objectifs communs entre la Région et les territoires de projet :

#### Des objectifs qualitatifs de « performance » attendue des espaces d'intérêt régional :

- Performances urbaines : accessibilité, disponibilités foncières adaptées, proximité des infrastructures, offre immobilière (standards, énergétique, connectivité NTIC...), chaînage de l'offre (pépinière-hôtel d'entreprises-immobilier adapté...)
- Attractivité globale : espaces publics, services mutualisés, proximité et desserte TC, présence de fonctions supports, animation et réseaux d'entreprises, environnement économique (formation, sous-traitants, emplois qualifiés, R&D...)
- Attractivité-image: « aménités » urbaines, services, lieux de partage, co-working, laboratoires d'usages...
- Attractivité économique : nombre d'emplois et densité, entreprises leaders, concentration des emplois et des fonctions clé, écosystème centré sur les Activités Stratégiques, rayonnement régional-international...
- Label ou réseau (Technopoles, Technoparcs, Réseau Régional des Parcs industriels Durables...)

#### Des objectifs atteindre, pour dynamiser le tissu productif et assurer son développement et son maintien :

- foncier à mobiliser (densifier, restructurer, requalifier ...)
- foncier « banal » à intensifier (dans l'urbain...) pour les pme-artisanales et la petite industrie
- mixité des vocations des ZAE

Territorialiser : s'accorder sur une grille d'analyse (indicateurs économiques et urbains) pour « objectiver » dans la typologie des espaces économiques ceux qui sont « d'intérêt régional » :

Sites dynamiques, sites en perte de vitesse, sites dédiés, sites géostratégiques, et leurs enjeux en termes de taille critique, localisation-fonctionnement-connexion à l'écosystème régional, accessibilité/desserte, disponibilité foncières et capacités d'extension, potentiel de mutabilité-renouvellement-requalification (cf action « foncier économique » du partenariat AU/Région).

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

### Quels outils /dispositifs possibles pour la mise en œuvre locale

La mise en œuvre opérationnelle de la stratégie régionale suppose :

- Une lisibilité claire des composantes de cette stratégie auprès des territoires pour qu'ils en soient « contributeurs » et participent à l'identification concrète des sites d'enjeux régionaux et à leur valorisation comme « stratégiques » ;
- De s'appuyer sur des dispositifs de contractualisation ou de conventionnement pour soutenir ou impulser les démarches , projets et initiatives des territoires qui concourent à la structuration des espaces économiques et à la « stratégie de gamme » de la Région ;
- Une conditionnalité des aides à l'aménagement économique, dans la perspective prévue par la loi Notre : privilégier la densification/requalification à l'extension de ZAE, adosser l'accompagnement foncier à des critères d'accessibilité/desserte/présence de pôle d'échanges, accompagner la structuration de filières économiques et d'« écosystèmes industriels » dans des logiques de complémentarité entre territoires et de coopérations infra régionale à la bonne échelle...

## 7 – Croisement avec la question environnementale

---

La prise en compte de ces enjeux suppose une mobilisation et une vision « partagée » entre les collectivités, les acteurs publics, et les opérateurs de l'aménagement pour produire et développer des espaces économiques nécessaires à l'attractivité de la région et des territoires et créateurs d'emplois. Enjeux environnementaux et économiques doivent pouvoir converger.

La structuration d'espaces économiques d'intérêt régional s'articule aux enjeux environnementaux à deux niveaux :

- Au niveau de l'inscription des ZAE et des projets dans l'espace régional afin de limiter l'étalement urbain et les déplacements des actifs vers des zones éloignées des centralités ou pôles existants : privilégier les extensions plutôt que les créations de nouvelles zones consommatrices de foncier, favoriser les localisations bien desservies et connectées aux transports en commun, inscrire les projets dans des logiques de complémentarités plus que de concurrence à l'échelle infra régionale,
- Au niveau de l'aménagement des ZAE et de leur mode de production : promouvoir des démarches de gestion « durable » des ZAE (gestion des flux, optimisation des ressources...), favoriser la densification des espaces résiduels, accompagner les acteurs (clubs d'entreprises....) dans des initiatives exemplaires, et les acteurs de l'aménagement dans de nouveaux « mode de faire » (référentiels, guides, ...). Les appels à projets sont un moyen de mobiliser les collectivités et gestionnaires de ZAE et de parcs sur ces questions (cf. ARPE, réseau régional des Zones d'Activités et de Développement Durable).



## **Orientation : Développer une stratégie d'enseignement supérieur au service du territoire régional et contribuer à l'amélioration des qualifications et des carrières professionnelles par une approche territoriale**

**(PARI 3/ Innover pour créer et produire, et développer l'emploi  
le pari de nouvelles voies de développement économique - page 69 de la Charte)**

### **1 - Rappel du contenu principal de l'orientation (en bref)**

Cette orientation recouvre deux propositions « gigognes » :

- Développer une stratégie d'enseignement supérieur au service du territoire régional : cette orientation renvoie au SRESRI,
- Contribuer à l'amélioration des qualifications et des carrières professionnelles par une approche territoriale : cette orientation vise à renforcer les démarches de type GPEC.

Elle rejoint voire fait redondance avec 4 autres orientations du pari 3 :

- Placer l'enseignement supérieur et la recherche au cœur du développement économique et social de la région (favoriser l'irrigation par la recherche de l'industrie et des services),
- Renforcer au sein des territoires la place de l'enseignement supérieur et de la recherche, dans le cadre d'un partenariat soutenu avec les collectivités,
- Intégrer les enjeux de conditions de vie étudiante, de logement, d'accessibilité (transports-déplacements), de mobilité de cursus, et de réussite des étudiants,
- Articulation entre l'emploi et la formation.

Par ailleurs, la Région définit au travers d'un SRESRI qui les grandes orientations pour l'enseignement supérieur du territoire.

### **2 – Enjeux de la territorialisation**

**Quel intérêt présente le fait d'avoir cette orientation déclinée à un échelon infra-régional ?**

- Faire converger les choix (politiques) des territoires de projet (SCoT) et la vision régionale autour de l'effort à consentir en terme de production de logements.
- Partager avec l'Etat et les collectivités et les universités la politique de site ESR du territoire et les conditions d'accessibilité, d'équipements, de logements...associées à ces sites
- Elle peut appuyer l'élaboration des SCOTs (Au-delà des grands objectifs de déplacements de transport de logement, les SCOTs peuvent définir des objectifs liés à la vie étudiante et les décliner en orientation d'aménagement).
- Assurer la cohérence entre la politique d'enseignement supérieur de la Région et autres politiques régionales, notamment l'emploi

## 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT et les autres documents régionaux et nationaux sur l'ESR

### Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour développer une stratégie d'enseignement supérieur territorialisée ?

Le SRADDT est peu disert sur l'enseignement supérieur (les seuls leviers d'action identifiés dans la charte relèvent des enjeux des conditions de vie étudiante et sont limités) :

- S'appuyer sur l'agence régionale de l'innovation,
- Expérimenter les dispositifs et initiatives innovantes en terme de logement (mobilisation du parc privé, cautionnement,...),
- Mutualiser au sein des campus des équipements pour des publics mixtes (salariés, étudiants, scolaires, associatifs...)

Il n'y a pas de déclinaison ESR dans le document « principes et méthodologie de mise en œuvre ».

### Le SRESRI (document de février 2014) définit des objectifs pour l'enseignement supérieur à l'échelle régionale

Le SRESRI souligne qu'il s'inscrit dans la stratégie globale du SRADDT en contribuant à 2 des 4 paris du SRADDT : égalité et solidarités territoriales et nouvelles voies du développement économique.

Le SRESRI porte deux ambitions :

- Une région qui place l'enseignement supérieur et la recherche au cœur du développement économique et social régional.

Les objectifs et orientations de cette ambition concernent principalement le renforcement des domaines d'excellence, l'appui au rayonnement scientifique et un effort soutenu sur la valorisation et les transferts de R et D. La recherche d'une meilleure articulation entre formation et besoin du tissu économique est « quasi-cantonnée » aux domaines de l'apprentissage pour lesquels la région est compétente.

- Une région qui place l'enseignement supérieur et la recherche au cœur des territoires

Cette ambition se décline ensuite 3 objectifs :

- Des conditions de vie étudiante favorables à la réussite des étudiants
- Une politique de sites qui renforce l'écosystème régional : déclinaison de l'offre d'enseignement supérieur en 3 niveaux :
  - > grandes universités et partenaires dotés d'une masse critique importante avec un positionnement national ou international
  - > universités de taille plus modeste dont il convient d'accompagner les spécialisations thématiques, avec un positionnement national ou international
  - > les sites distants qui répondent aux enjeux d'équité territoriale en permettant l'accès à l'enseignement supérieur pour des jeunes éloignés des principaux campus
- Une large diffusion de la culture scientifique et technique sur le territoire

### Que dit la loi ESR de 2013 ?

Suite à cette loi ESR de 2013, l'Etat a structuré l'enseignement supérieur en PACA autour des deux pôles du Nice et Aix-Marseille avec lesquels ils passent un contrat de site (modalité du contrat à préciser), les autres sites de PACA se retrouvant soit rattachés à un site majeur (comme Toulon d'Aix Marseille au titre de la présence du pôle mer), soit en position de « satellite » hors contrat (comme Avignon dont l'université se retrouve de fait en difficulté financière).

### Les IDEX en PACA

Les Initiatives d'excellence (IDEX) font partie des investissements d'avenir et sont des programmes à vocation d'enseignement supérieur et de recherche pluridisciplinaire de rang mondial. Lors du premier appel à projet en 2011, huit projets IDEX ont été sélectionnés et ont reçu une subvention totale de 7,7 milliards d'euros (versement sous forme de capital dont les bénéficiaires perçoivent les intérêts), dont pour PACA le projet A\*MIDEX porté par Aix Marseille Université, fondé sur une triple stratégie :

- le ciblage de cinq domaines scientifiques (Energie; Environnement planète et univers; Santé et sciences de la vie; Sciences et Technologies; Sociétés, cultures et échanges) dans lesquels AMU et ses partenaires peuvent devenir des leaders au niveau international d'ici 10 ans
- la mise en œuvre de projets de recherche, de formation et de valorisation de très grande qualité
- la mise en place de fonds, outils et politiques dédiées

Dans le cadre d'un nouvel appel à projet, l'université de la Côte d'Azur est bien positionnée pour une labellisation IDEX du projet JEDI (Joint Excellent and Dynamic Initiative) autour de trois centres de référence, des plateformes de recherche collaboratives publiques privées dédiées au territoire intelligent (Nice Meridia), à la santé et au bien vieillir (Nice Est), aux défis du numérique (SophiaTech).

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

**Comment approfondir le travail avec les territoires sur les conditions d'attractivité des pôles et sites d'ESR, notamment logement, d'accessibilité, services,... (Il est proposé de restreindre ici l'approche aux conditions d'aménagement des pôles, leur contenu étant largement abordé par ailleurs)**

Poursuivre le travail de connaissance sur les conditions de vie des étudiants :

- observatoire,
- réalisation d'enquêtes.

Faire converger les approches Région collectivité et Etat sur l'armature ESR régionale :

- A partir du SRESRI, proposer une armature des sites selon la typologie en trois catégories (et la cartographier) ;
- Cartographier la stratégie de site de l'Etat ;
- Si possible recoller les positionnements des pôles ESR dans les documents des collectivités (SCOT) et les cartographier.

Vérifier la convergence des stratégies d'aménagement de la Région, de l'Etat et des collectivités pour chaque site (largement réalisée /plan Campus et CPER) :

- Définir pour chacun des 3 niveaux de sites les conditions d'aménagement pour des conditions de vie et d'études favorables (niveau d'accessibilité, taux de logement étudiants, équipements,...) ;
- Comparer les niveaux d'aménagement « théoriques » et réels de chaque site pour préciser les orientations de développement de chaque site, vérifier si nécessaire la cohérence avec les SCOT.

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

**Proposition de grille de lecture de l'armature ESR régionale au regard de l'équité et la solidarité des territoires**

L'enjeu de territorialisation d'une stratégie ESR renvoie à la définition d'une armature ESR partagée entre Région Etat et collectivités à l'échelle de PACA. Les objectifs territorialisés résultant de la définition de cette armature ne peuvent être préfigurés en théorie.

La grille ci-dessous propose des critères synthétiques de lecture du maillage des pôles et équipements d'ESR à l'échelle de PACA afin de définir ensuite les orientations d'évolution des pôles.

S'agissant d'un document d'aménagement les critères d'accessibilité en lien avec l'offre de formation des pôles apparaissent prépondérants. En effet, l'éloignement d'un pôle ESR apparait déterminant de la poursuite des études supérieures. D'autres critères pourront être introduits dans cette grille, comme les prix de l'immobilier, le taux de logements étudiants, le niveau d'équipements culturels et sportifs,...

Territoire (échelle?)	Niveau pôle SESRI 0 : absence 1 : grande université 2 : université plus modeste 3 : sites distants	Nombre d'étudiants	Niveau de diversification des filières	Niveau d'accessibilité TC au pôle ESR 0 : >2h 1 : 1 - 2 h 2 : <1h 3 : <30 min	Niveau d'accessibilité VP au pôle ESR 0 : >2h 1 : 1 - 2 h 2 : <1h 3 : <30 min	Niveau de revenu des ménages	Taux 20-25 ans en étude

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale ?

#### **GPEC (Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences) par filière et/ou par territoire**

Il s'agit de sécuriser les parcours professionnels et d'adapter l'offre de formation en fonction des besoins existants et prospectifs des territoires de PACA (Des GPEC par filière aéronautique et logistique conduites ces dernières années ont notamment permis d'adapter et de développer l'offre de formation pour ces secteurs).

#### **Associer à chaque site ESR un « comité de suivi d'évolution des filières et des besoins »**

Ce comité permet d'associer les entreprises et collectivités aux choix d'évolution des filières de formation faits par les universités et l'Etat au plus près des territoires.

## 7 – Croisement avec la question environnementale

Au sein des espaces métropolitains d'Aix Marseille et de Nice Côte d'Azur, les déplacements étudiants représentent une part importante des déplacements du territoire. L'hyper-accessibilité des sites en TC constituent également un enjeu d'un point de vue environnemental.

Par ailleurs les équipements universitaires représentent un important patrimoine public avec de forts enjeux de transition énergétique.

Une réflexion sur l'intégration des campus dans des démarches d'économie circulaire si possible en lien avec des entreprises ou des unités résidentielles riveraines apparaît également opportune.

## **Orientation : Valoriser les atouts maritimes de la Région avec la Méditerranée et le monde et améliorer les plateformes aéroportuaires**

**(PARI 4/ Une région qui s'inscrit dans le monde et s'engage en méditerranée- page 84 de la Charte)**

### **1 - Rappel du contenu principal de l'orientation (en bref)**

---

L'espace maritime et littoral de PACA porte largement son rayonnement, en même temps qu'il constitue une entité sous pression économique et démographique, où les enjeux de développement doivent être conciliés avec des enjeux de préservation et de valorisation. Cette orientation du SRADDT pointe particulièrement 3 axes de valorisation :

- Le développement et l'adaptation du GPMM autour d'un objectif de multiplier par 5 la capacité de traitement des containers. Cela suppose de relever 4 défis : l'élargissement de l'hinterland du port, l'efficacité de la logistique portuaire, le verdissement des activités industrialo-portuaires et leur adaptation à l'évolution des enjeux énergétiques
- La mise en œuvre d'une stratégie économique de la mer fondée sur un principe de cluster (formation/recherche/activités économiques) et couvrant 4 domaines : les activités de construction/réparation navale, la pêche et l'agriculture, l'énergie et les biotechnologies maritimes
- Le confortement des aéroports, en recherchant une coopération entre ces équipements à l'échelle régionale, et en modernisant leur accessibilité

### **2 – Enjeux de la territorialisation**

---

#### **Quels sont les intérêts de décliner cette orientation à un échelon infra-régional ?**

La territorialisation permettrait :

- de conforter des activités, des infrastructures et des stratégies d' « ancrage » vecteur de développement international
- d'accroître la visibilité des grands équipements de grand rayonnement comme les ports et les aéroports, et consolider leur fonction de hub au cœur des systèmes multimodaux (et peut le cas échéant réguler les effets de concurrence entre les équipements de la Région)
- de favoriser la lisibilité des filières en lien avec la mer à l'échelle régionale

## 3 - Territorialiser – Points d'appui dans le SRADDT et les autres documents régionaux

### Est-ce que le SRADDT expose des éléments sur lesquels s'appuyer pour territorialiser l'orientation ?

#### L'orientation de valorisation des atouts maritimes de la charte

Concernant les équipements portuaires et aéroportuaires, les leviers pré-identifiés par le SRADDT comportent déjà une dimension de territorialisation, puisqu'ils ciblent des infrastructures :

- Soutenir le développement du GPMM et des autres ports régionaux
- Développer les infrastructures de l'interland du GPMM
- Soutenir l'aéroport de Nice Côte d'Azur et les aéroports par l'adaptation des infrastructures, en encourageant les démarches éco-exemplaires

Par ailleurs, pour le GPMM et les ports, le pari 3 du SRADDT prévoit de concevoir **une stratégie pour les activités logistiques en PACA et un schéma d'organisation logistique qui favorise notamment le report modal des marchandises.**

Sur la déclinaison de l'objectif de conciliation entre développement et protection des espaces maritimes, la charte du SRADDT est moins précise en définissant des leviers génériques :

- Coopérations en termes de préservation et de valorisation des milieux côtiers et marins
- Soutien aux industries maritimes et à la construction navale

#### Les orientations spatialisées

Dans sa volonté de replacer la logistique comme filière stratégique en page 94 de la charte, le SRADDT vise le développement de l'interland portuaire du GPMM en deux axes :

- La diversification des connexions avec le système ferré et fluvial pour l'interland rhodanien vers Lyon (articulation avec la plate-forme de Miramas et développement fluvial à grande capacité de Fos vers le Rhône par le port fluvial d'Arles
- La réalisation de la traversée du Montgenèvre pour rejoindre l'Italie et les grands axes européens.

Le GPMM est également repéré par 95 comme un grand projet qui positionne la Région à l'international.

L'axe 3B des orientations spécialisées page 115 porte sur la stratégie mer et littoral de PACA, « pour un grand territoire maritime et littoral », dont la spécificité d'interface terre-mer mêle de manière indissociable les problématiques économiques, environnementales et sociétales, terrestres et marine, avec un enjeu prioritaire de gestion intégré des zones côtières (les démarches concourant à une GIZC sont repérées).

L'axe 6 de l'annexe 2 du SRADDT porte sur le développement d'une organisation logistique efficace et durable. L'ambition de développement du GPMM est affirmée. L'importance de poursuite des investissements du CPER sur les post et pré-acheminements ferroviaires est soulignée, notamment la mise en service d'un accès ferroviaire directe vers la zone de Mourepiane, chantier de transport combiné avec les bassins Est de Marseille. L'enjeu de la valorisation économique des ports et aéroports de PACA est également mis en avant page 31 et 32 de la charte.

#### **Que disent les autres documents régionaux ?**

Le SRDE-II de 2012 ne reprend pas d'orientation spécifique sur la logistique et les activités portuaires.

A notre connaissance, il n'y a pas d'autre document régional qui formule des orientations relatives aux équipements aéroportuaires de PACA.

Les orientations sur les ports et aéroports de PACA développés dans le cadre des travaux du volet marchandises de la révision du SRIT en 2013, ont été largement intégrées au SRADDT.

## 4- Territorialiser – Rapprocher la vision de la Région et celle des territoires de projet

**Comment partager la définition des conditions d'attractivité des grands équipements entre Région et territoire, et favoriser dans les SCOT SMVM Contrat de baie les conditions de déploiement des activités maritimes et littorales en leur donnant une lisibilité territoriale ?**

### Les activités portuaires

Le GPMM constitue la base du système logistique régional. C'est le 5<sup>ème</sup> port européen. Ses installations s'étendent sur 400 ha à Marseille et 10 000 dans le golf de Fos. En 2014, il a traité 78,4 millions de tonnes de marchandises mais apparaît concurrencé par les ports de l'Ouest méditerranéen et voit son hinterland lyonnais disputé par les ports d'Anvers, Le Havre et même Rotterdam. La fédération des acteurs régionaux et locaux autour de la stratégie du GPMM et des conditions territoriales de son déploiement (infrastructures, foncier,...) apparaît déterminante pour la place de PACA dans les échanges mondiaux.

La connaissance des flux qui transit par le GPMM est essentielle pour la compréhension des filières connectées au trafic portuaire. Bien au-delà de la logistique, c'est l'ensemble des filières régionales industrielles, de construction, de matériaux, d'agroalimentaire et touristiques qui sont liées aux activités portuaires. La progression de cette connaissance est un outil essentiel pour le développement de ces activités et de pédagogie auprès des acteurs régionaux pour démontrer l'importance du port et du soutien qui doit lui être apporté.

Par ailleurs, historiquement orienté sur les hydrocarbures qui représentent 2/3 des marchandises traitées et servent 40% des approvisionnements français, le GPMM a amorcé plus récemment un virage stratégique de diversification énergétique qui requiert un soutien et la mise en place de synergie avec l'ensemble des acteurs de la transition énergétique à l'échelle régionale.

### Les activités maritimes et littorales

Recenser les projets et opportunités de développement des activités maritimes et littorales régionales et identifier avec leurs porteurs leur besoins de localisation, de réseaux, d'accessibilité. Le SRADDT pourraient demander aux SCOT SMVM Contrat de baie de prévoir leurs conditions de déploiement de ces activités.

### Les aéroports

Les aéroports sont à la fois des infrastructures de transport et des entreprises qui peuvent entrer en concurrence à l'échelle régionale. Au-delà du soutien qu'elle peut porter à la desserte multimodale, la Région pourrait animer des échanges entre les aéroports de la Région pour améliorer les effets de complémentarité. Ces objectifs de synergie pourraient être portés par la SRADDT. Ce type de démarche pourrait également être intéressant pour les ports de la Région.

### Le pôle mer PACA

Sis sur le technopole de la mer dans l'aire Toulonnaise, le pôle de compétitivité à vocation mondiale Mer Méditerranée a pour ambition de développer durablement l'économie maritime et littorale sur le bassin méditerranéen, en Europe et dans le reste du monde. Le Pôle fédère en Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc Roussillon et Corse autour de thématiques maritimes et littorales. Il constitue un acteur prioritaire de l'innovation de la politique maritime et littorale pour la Région et les territoires.

Pour la période 2013-2018, le Pôle Mer a décliné son ambition en 3 orientations stratégiques :

- Etre un des principaux leviers de la politique maritime intégrée en relayant et déployant régionalement les politiques nationales
- Etre une référence internationale dans le domaine maritime et littoral et valoriser ses membres et les territoires à travers la marque "Pôle Mer"
- Etre un moteur de la compétitivité des entreprises notamment pour la structuration et l'animation de filières

Le Pôle a structuré sa stratégie autour de 6 Domaines d'Actions Stratégiques qui recouvrent largement les 4 domaines d'activités (construction/réparation navale, pêche et l'agriculture, énergie et biotechnologies maritimes) visés par cette orientation du SRADDT :

- Sécurité et sûreté maritimes
- Naval et nautisme

- Ressources énergétiques et minières marines
- Ressources biologiques marines
- Environnement et aménagement du littoral
- Ports, Infrastructures et Transports Maritimes

Parmi ces DAS, plusieurs comportent de forts enjeux territoriaux, ne pouvant voir leur applications développées que si les documents d'urbanisme, au premier rang les SCOTs, mais aussi pour la partie marine les SMVM et/ou contrat de baie et d'étang, le permettent, et notamment :

- l'Éolien Offshore
- les activités de pêche, d'aquaculture voire de production d'algues pour des usages alimentaires pharmaceutiques ou énergétiques
- mise en place de nouvelles filières d'approvisionnement en énergie pour les ports
- traitement des effluents solides ou liquides

Par ailleurs le génie écologique développé au sein des DAS peut bénéficier largement aux politiques de protection et de gestion des espaces maritimes et littoraux de PACA.

## 5 - Type d'expression possible d'objectifs territorialisés

---

### Nature des objectifs territorialisés qui pourraient être retenus par le SRADDT pour cette orientation.

Des objectifs de développement quantitatifs partagés pourraient être exprimés par le SRADDT pour les ports et aéroports de la Région, associés aux conditions de développement (foncier, accessibilité multimodale, acceptabilité environnementale...)

Les objectifs sur le GPMM doivent être exprimés en lien avec des objectifs de déploiement et de régulation de l'ensemble de la filière logistique régionale (équilibre régional Est-Ouest, conditions d'aménagement des plates formes, objectifs de report modal...) cf. orientation correspondant dans le SRADDT

Pour les activités maritimes et littorales le SRADDT pourrait prescrire par grande entité littorale régionale l'élaboration d'un volet littoral de SCOT, SMVM, Contrat de baie...avec de grands objectifs territorialisés permettant de concilier le développement des filières d'activités ciblées par le SRADDT et la protection de cet espace convoité.

L'expression cartographique apparaît particulièrement adaptée à l'expression d'objectifs qui concernent des équipements et des territoires ciblés.

## 6 - Mise en œuvre des objectifs territorialisés

---

### Quels outils/dispositifs... possibles pour la mise en œuvre locale ?

- Dispositifs d'animation entre acteurs des développements des ports et aéroports à l'échelle régionale
- Aides régionales sur les filières ciblées par le schéma

## 7 – Croisement avec la question environnementale

Les enjeux environnementaux des plateformes aéroportuaires et portuaires sont nombreux : bruit, pollutions, risques, consommations d'espaces naturels sensibles. Conscients de ces enjeux les opérateurs de ces infrastructures ont depuis plusieurs années entrepris des démarches exemplaires dans ce domaine au sein des plateformes.

Cependant, l'enjeu majeur à l'échelle des territoires reste la desserte multimodal des équipements autant pour les passagers des aéroports que pour les marchandises des ports.

Par ailleurs, la mer et le littoral apparaissent de par leur sensibilité et la pression exercée sur ces espaces des espaces prioritaires de développement de l'économie circulaire et de l'écologie territoriale.



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur



AGENCE D'URBANISME  
DE L'AGGLOMÉRATION  
MARSEILLAISE

