

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires

Le prix « Avenir de nos territoires »

Règlement

Article 1 - Présentation

Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) adopté par le Conseil régional le 26 juin et approuvé le 15 octobre 2019 par le Préfet de région, la Région souhaite encourager et récompenser les instances de gouvernance, acteurs majeurs de l'aménagement du territoire, collectivités (communes, départements), structures porteuses de Scot (Schémas de cohérence territoriale), EPCI (Etablissements publics de coopération intercommunale), métropoles, structures porteuses de PNR (Parc naturel régional) pour leur exemplarité en matière d'aménagement, développement durable et d'égalité des territoires.

Afin d'encourager et récompenser cette exemplarité, la Région a créé le Prix « **Avenir** de nos territoires ».

Le Prix récompense les réalisations ou projet de planification qui participent de la mise en œuvre - opérationnelle ou prospective- de la « **Stratégie Régionale** » du Schéma.

Article 2 – Le SRADDET Avenir de nos territoires

Instauré par la loi NOTRe, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable, et d'égalité des territoires se distingue des schémas d'aménagement du territoire antérieurs par sa dimension obligatoire et son opposabilité.

Il couvre 11 domaines, dont cinq correspondent à l'intégration de plans ou schémas sectoriels, il fixe des objectifs et des règles.

Le SRADDET propose une stratégie régionale pour l'aménagement durable du territoire à moyen et long terme (2030-2050). Face à un état des lieux qui fait apparaître une région en perte d'attractivité et une qualité de vie qui se dégrade, la Région propose un nouveau modèle de développement, se positionne en rupture avec le schéma de développement actuel afin d'inverser la tendance. Il s'agit de répondre à trois enjeux transversaux :

- Concilier attractivité économique et résidentielle du territoire,
- Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité,
- Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré du territoire,

au travers de trois lignes directrices déclinées en 68 objectifs et 52 règles, permettant d'affirmer les ambitions de la stratégie régionale :

- Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional : déclinée au fil de 26 objectifs, cette ligne directrice vise à renforcer le rayonnement, notamment économique, du territoire (axe 1), tout en le préservant (axe 2) et en accompagnant la transition environnementale et énergétique (axe 3),
- Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau : cette deuxième ligne directrice vise à améliorer une organisation du territoire plus pragmatique et efficiente (axe 1), à mettre en cohérence l'offre de mobilité avec la stratégie urbaine (axe 2) et tendre vers une gestion plus économe en consommation d'espaces (maitrise du foncier et restauration des continuités écologiques) (axe 3),
- Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillant : cette troisième ligne directrice consiste à donner à tous les territoires, dans leur diversité, les moyens de leurs ambitions (axe 1), de les soutenir vers une meilleure qualité de vie (axe 2) et de développer échanges et réciprocités (axe 3). Il s'agit ainsi de se démarquer des logiques de concurrence territoriale au bénéfice des logiques de réciprocité et de coopération.

Ce Schéma régional a une valeur prescriptive. Ainsi, les objectifs et les règles du schéma s'imposent aux documents de planification infrarégionaux [Schémas de cohérence territoriale (SCoT), à défaut les Plans locaux d'urbanisme, Plans de déplacements urbains (PDU), Chartes de parc naturels régionaux, Plans climat air énergie territoriaux], selon deux niveaux de prescriptivité :

- la « prise en compte » des objectifs (ne pas ignorer),
- la « compatibilité » avec les règles (ne pas faire obstacle).

Article 3 – Les 4 catégories de prix

Les candidats doivent proposer des réalisations (démarches, réalisations ou projets d'aménagement et de développement territorial) ou un projet de planification qui répondent aux ambitions des lignes directrices LD2 et LD3 et à leurs déclinaisons.

Les candidats doivent proposer des réalisations ou projet de planification en faveur d'un développement durable et égalitaire, qui participent à l'atteinte des objectifs ou à l'applicabilité des règles du schéma.

Chacune de ces deux lignes directrices est déclinée en deux catégories.

Ainsi, les candidats peuvent choisir, pour concourir, entre 4 catégories :

La ligne directrice LD2 qui traite de la stratégie urbaine :

Cette ligne directrice a pour objectif de mettre en œuvre une organisation du territoire plus aboutie, d'améliorer l'offre de mobilité en cohérence avec la stratégie urbaine et de reprendre la main sur le territoire (maitrise du foncier et restauration des continuités écologiques). Le défi consiste à reconsidérer fortement les modes d'urbanisation et à rattraper le retard en matière de transports. Il s'agit de mettre en œuvre des réalisations qui permettent de maîtriser la consommation de l'espace, de renforcer les centralités et leur mise en réseau.

- ❖ Catégorie 1 LD2 reconquête et confortement des centralités (renforcer les centralités et leur mise en réseau),
- * Catégorie 2 LD2 gestion économe de l'espace (maîtrise du foncier).

La ligne directrice LD3 qui traite de l'égalité et de la diversité entre des territoires solidaires et accueillants :

Cette ligne directrice vise à ce que les territoires au sein d'un même espace et dans leur diversité, maîtrisent les moyens de leurs ambitions pour une meilleure qualité de vie et développent des échanges. Il s'agit de se démarquer des logiques de concurrence territoriale, au bénéfice de logiques de réciprocité et de coopération.

- Catégorie 3 LD3 des modèles de développement des territoires ruraux et de montagne,
- ❖ Catégorie 4 LD3 coopération interterritoriale (coordination de projets à l'échelle des espaces, entre métropoles ou de solidarité amont-aval).

Les dynamiques fonctionnelles observées pour l'élaboration du SRADDET ont permis de mettre en évidence des enjeux communs à certains secteurs géographiques et quatre espaces ont été identifiés : l'Azuréen, le Rhodanien, l'Alpin et le Provençal. Ils permettront de compléter l'analyse les réalisations qui concourent, en tenant compte des spécificités des espaces dans lesquels ils se situent.

Deux prix spéciaux du jury, peuvent également être attribués pour des réalisations originales, en matière : d'innovation, de solidarité et/ou de coopération.

Ainsi le prix « Avenir de nos territoires » récompense **6 lauréats**.

Les prix sont de même niveau (pas de hiérarchie dans le classement). Le prix « Avenir de nos territoires » ne vise pas la compétition et la concurrence entre les acteurs de l'aménagement du territoire, mais récompense l'exemplarité et l'innovation au sein d'une communauté d'acteurs concernés par le SRADDET.

Article 4 - Les candidats

Peuvent participer les communes, les départements, les structures porteuses de Scots et de Parc Naturel Régional (PNR), les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), les métropoles, qui élaborent une réalisation qui s'inscrit dans les ambitions de la « Stratégie régionale » (cf. article 1).

Peuvent participer les candidats qui proposent des réalisations engagées ou les projets de planification arrêtés depuis l'adoption du SRADDET le 26 juin 2019. Au moment du dépôt du dossier, les réalisations doivent être validées par l'instance de gouvernance en charge de leur réalisation.

Seuls, les acteurs, projets et démarches situés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sont autorisés à participer.

Le concours est annuel. Les candidats peuvent concourir tous les ans.

Pour l'attribution du prix 2020, le calendrier prévisionnel est le suivant :

- Septembre/octobre 2020 : lancement lors de la conférence annuelle « Avenir de nos territoires »
- Décembre 2020 : dépôt des candidatures
- Mai/juin 2021 : remise des prix à l'occasion d'une assemblée délibérante suite aux élections régionales

Pour les années suivantes, le calendrier des modalités de participation sera disponible sur le site de la Région :

http://connaissance-territoire;maregionsud.fr/avenir-du-territoire-le-sraddet/le-schemaregional/

Article 5 – Les prix

Les prix décernés permettront aux porteurs de projet de bénéficier de la valorisation de leur réalisation sur le site de la Région, en direction des partenaires, des institutionnels et des habitants. Une communication spécifique sera faite dans les publications de la Région et à l'occasion de manifestations ponctuelles.

La médaille de la Région ainsi qu'un diplôme et/ou trophée régional labellisé « Avenir de nos territoires » seront remis à chaque lauréat.

Article 6 – Le dossier de candidature

Le dossier de candidature comprend :

- Une lettre du responsable de la structure porteuse de la réalisation (directeur, président, maire),

- Une présentation de la structure (1 page maximum) : compétences ; périmètre d'intervention, partenaires (institutionnels, traditionnels ou occasionnels...),
- La fiche de candidature, téléchargeable sur le site de la Région : http://connaissance-territoire;maregionsud.fr/avenir-du-territoire-le-sraddet/le-schema-regional/
- Les pièces du projet (actes de décision ou délibérations du conseil municipal, de communauté, d'agglomération, métropolitain, du syndicat mixte...) autorisant le responsable de la structure à faire acte de candidature, de décision et de lancement du projet, et/ou d'arrêt du projet, calendrier prévisionnel, budget et partenariats, photos des réalisations ou Avant-Projet Sommaire ou projet arrêté du document de planification...).

La liste des pièces constitutives du dossier seront téléchargeables sur le site de la Région « Connaissance du territoire » sous la rubrique « Prix - Avenir de nos Territoires » : http://connaissance-territoire;maregionsud.fr/avenir-du-territoire-le-sraddet/le-schema-regional/

Article 7 – Critères d'attribution

Les critères de sélection sont les suivants :

Les lauréats sont ceux dont les projets sont les plus exemplaires au regard des objectifs du SRADDET, au regard des ambitions de la ligne directrice concernée, ou qui ont un caractère reproductible.

- Pour les réalisations ou projets de planification qui correspondent à l'application réglementaire du SRADDET, le nombre d'objectifs et de règles sera pris en compte, ainsi que la compatibilité du projet avec le schéma;
- Pour les opérations, qui ne correspondent pas à l'application réglementaire du SRADDET, il sera tenu compte des orientations et des spécificités de la réalisation, au regard des ambitions de la stratégie régionale du SRADDET.

Les réalisations/projets de planification qui concourent seront également analysés au regard :

- De l'innovation,
- Du type de concertation menée avec les partenaires locaux et la population concernée,
- Des partenariats instaurés, et des enjeux de solidarités territoriales,
- De la pertinence et/ou cohérence avec d'autres projets, au sein de l'environnement dans lequel ils s'inscrivent (instance territoriale de dialogue),
- Des enjeux identifiés dans l'espace du SRADDET auquel ils appartiennent,
- Du lien avec les documents cadre de planification de niveau supérieur (Plan Rhône ; Stratégie de façade ; Schéma interrégional du massif alpin ...).

Article 8 – Jury de sélection

Le jury est constitué de :

- Sept élus régionaux issus du comité de pilotage du SRADDET :
 - o Le Vice-Président délégué à l'Aménagement du territoire et du logement
 - o La Vice-présidente déléguée à la Ruralité et pastoralisme
 - o Le Vice-Président délégué aux Transports, à l'intermodalité et aux déplacements
 - Le Vice-président délégué en charge de l'identité régionale, des traditions et des relations entre la Défense et la Région
 - o Une Vice-présidente de la commission Croissance verte, transition énergétique, énergie et déchets
 - o Une Vice-présidente de la commission Transport et ports
 - o La Conseillère régionale déléguée aux Parcs Naturels Régionaux
- Six représentants d'organismes extérieurs à la Région :
 - CESER pour la société civile
 - Etablissement Public Foncier (EPF)
 - o Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural (SAFER)
 - o Direction Régionale d'Environnement Aménagement Logement (DREAL)
 - o Chambre régionale de commerce et d'industrie
 - Comité de Massif

Certains services de l'Etat, de la Région ou des établissements publics, pourront être ponctuellement associés pour l'étude de certains dossiers (Agence de l'Environnement et Maîtrise de l'Energie (ADEME), Agence de l'Eau...). Dans ce cas, leur avis est consultatif.

Le jury se prononce sur les dossiers de candidatures analysés par les services de la Région. Les services émettent un avis technique à l'attention du jury, qui soumet une proposition d'attribution d'un prix à la Commission permanente du Conseil régional.

La Région Provence Alpes Côte d'Azur anime et gère l'organisation du Prix.

Article 9 – Engagements des lauréats

A l'issue de la remise du prix, les lauréats n'ont pas la possibilité de modifier le projet. Ils s'engagent à respecter la mise en œuvre du projet dans les conditions qui ont permis d'attribuer le prix et à informer la Région de toutes modifications.

A défaut, les récompenses attribuées seront annulées.

Le candidat pourra faire mention du prix de la Région dans la communication qui entourera le projet sélectionné.

Article 10 - Candidatures et calendrier

Le calendrier d'inscription, le règlement, la fiche de candidature et la liste des pièces constitutives du dossier seront téléchargeables sur le site de la Région « Connaissance du territoire » sous la rubrique « Prix - Avenir de nos Territoires » :

http://connaissance-territoire;maregionsud.fr/avenir-du-territoire-le-sraddet/le-schemaregional/

Les dépôts des dossiers de candidature s'effectuent par voie postale à :

Monsieur le Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur « Prix Avenir de nos territoires » Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 MARSEILLE CEDEX 20

Le candidat sera informé par mail et/ou par courrier de la réception et de l'acceptation de son dossier par la Région.

Pour tous renseignements complémentaires, merci de contacter le secrétariat du Service Planification Régionale et Territoriale de la Délégation Connaissance Planification Transversalité :

Tél: 04.91.57.59.56 ou par mail: SRADDET@maregionsud.fr

Article 11 – Dispositions diverses

La présence des lauréats est obligatoire à la cérémonie de remise du prix.

Les candidats devront indiquer s'ils participent également à l'un des concours animés par l'ARPE-ARB (Agence régionale pour l'environnement - Agence régionale de la biodiversité ou tout autre organisme, l'année où ils concourent au « Prix Avenir de nos territoires ».

Ils devront également indiquer s'ils ont déjà été lauréat d'un concours, à quelle date, et pour quel type de réalisation ou de projet de planification.



Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires

Le prix « Avenir de nos territoires » ANNEXES

Stratégie régionale du SRADDET et Organisation spatiale en quatre espaces

Le SRADDET appréhende les enjeux de son territoire en combinant plusieurs échelles : suprarégionale, régionale et infraterritoriale. Ce dernier échelon correspond à quatre espaces qui correspondent à des logiques de fonctionnement des habitants et des entreprises au quotidien. En ce sens, si la Région détermine le cadre global et partagé en matière d'aménagement et de développement durable du territoire, elle opère comme l'y autorise l'article L4251-1 du CGCT, des approches différenciées pour chacun des quatre espaces identifiés.

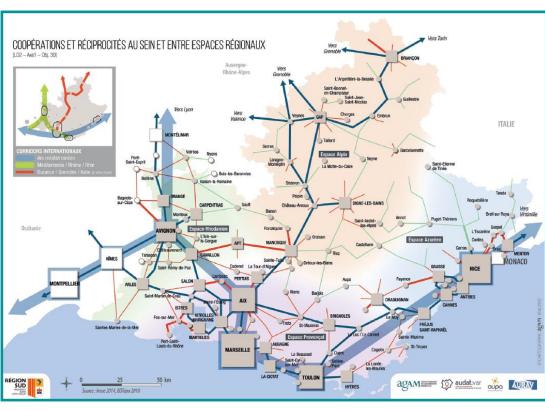
4 grands « espaces » de coopérations privilégiées

de liens

Alpin, Azuréen, Provençal, Rhodanien: territoires pertinents pour l'affirmation

Espaces territoriaux





ESPACE PROVENCAL

Cet espace recèle des « zones de nature » exceptionnelles, mais concentre aussi, au-delà des deux métropoles, des secteurs très fortement urbanisés. Il accueille plus de 50% de la population, essentiellement sur l'espace littoral et le long des grands axes de communication, ce qui entraîne l'étalement urbain des agglomérations retro littorales.

Malgré l'importante pression urbaine qui s'exerce sur l'ensemble de cet espace, son arrièrepays offre encore des espaces agricoles de qualité autour d'Aix en Provence et de beaux massifs forestiers dans le var.

C'est un espace également concerné par les risques naturels, notamment incendie et le changement climatique, va accentuer sa dépendance de l'extérieur, pour les besoins en eau.

Au-delà de ces caractéristiques naturelles c'est un espace qui affichent des vocations commerciales et industrielles, au travers de différents pôles avec des logiques de spécialisations bien souvent juxtaposées. Cette situation explique l'importante utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements domiciles-travail, qui occasionnent une pollution de l'air préoccupante.

Les disparités socio-spatiales sont également très marquées avec des centre urbains (métropoles ou villes moyennes) en situation de grande fragilité. L'espace compte une quinzaine de quartiers d'intérêt régional PNRU (renouvellement urbain).

C'est aussi un espace qui occupe une place importante sur l'échiquier régional, en raison de sa situation géographique et des synergies économiques développées avec les autres espaces.

Les enjeux majeurs de l'espace Provençal :

Il s'agit donc, de décliner localement le SRADDET en considérant les 8 enjeux majeurs de cet espace, identifiés par le SRADDET (page 78 du rapport d'objectifs) :

- 1. Affirmer la place de l'espace provençal dans son positionnement sur les corridors internationaux et son ouverture sur la méditerranée.
- 2. Recentrer le développement sur les aires métropolitaines d'Aix Marseille et de Toulon et tirer pleinement parti du métropolisation de l'espace provençal pour structurer l'accueil du développement urbain
- 3. Mettre en œuvre un mode de développement exemplaire orienté vers le réinvestissement des espaces urbains
- 4. Consolider l'offre de transport en commune dans toutes ses dimensions
- 5. Un capital naturel, paysager et agricole exceptionnel à préserver des risques de fragilisation
- 6. Elaborer à la bonne échelle des stratégies d'aménagement économique
- 7. Diversifier les fonctions touristiques en faveur du tourisme d'affaires, repenser le tourisme littoral et valoriser le tourisme rétro-littoral
- 8. Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques, gérer durablement les ressources, envisager l'espace provençal dans la transition énergétique.

AFFIRMER LA PLACE DE L'ESPACE PROVENÇAL DANS SON POSITIONNEMENT SUR LES CORRIDORS INTERNATIONAUX ET SON OUVERTURE SUR LA MEDITERRANEE

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Des complémentarités à renforcer dans le positionnement international des métropoles, notamment d d'Aix-Marseille avec Nice	→ Un rôle international de la Métropole Aix-Marseille- Provence affirmé au plan national, complémentaire de celui de Nice
Des portes d'entrée maritimes à conforter	 → Un rôle mondial avéré de l'aéroport et du Grand Port Maritime de Marseille mais un positionnement à l'international qui doit s'affirmer → Des développements portuaires et aéroportuaires toulonnais s'affirmant dans des stratégies spécifiques et complémentaires à l'échelle de l'arc littoral méditerranéen
Des hinterlands portuaires à structurer	 → Des capacités logistiques portuaires encore en dessous de leur potentiel (équipement numérique, connexion ferroviaire): complexe industrialo-portuaire Fos-Marseille et port de Brégaillon-Toulon → Des complémentarités portuaires à l'échelle de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône qui doivent s'affirmer
Inscription de l'espace provençal dans le projet LNPCA	→ Des optimisations à trouver dans l'anticipation des aménagements ferroviaires induits par le projet LN PCA dans les aires métropolitaines d'Aix-Marseille et toulonnaise
Une compétitivité économique à booster	 → Important potentiel d'innovation scientifique et technologique mais des retombées économiques en termes de création d'emplois insuffisantes → Une offre d'enseignement supérieur et de recherche qui doit encore se consolider et se diversifier
Des liaisons et coopérations à accentuer et développer entre les centralités métropolitaines (Aix, Marseille, Toulon) et les autres métropoles régionales (Nice, Avignon)	 → Des besoins élevés de cadencement de l'offre de desserte TER au sein et entre les espaces métropolisés → Des besoins de valorisation et développement de l'offre LER intercités pour lier les bassins de vie → Des complémentarités et coopérations économiques autour des filières stratégiques, dont la mer, à développer → Une visibilité et un fonctionnement en réseau des sites technopolitains à valoriser à l'échelle de l'espace

RECENTRER LE DEVELOPPEMENT SUR LES AIRES METROPOLITAINES D'AIX-MARSEILLE ET DE TOULON ET TIRER PLEINEMENT PARTI DE LA MULTIPOLARISATION DE L'ESPACE PROVENÇAL POUR STRUCTURER L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT URBAIN

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Un rôle moteur des 3	→ Difficultés à maintenir et attirer des jeunes et des actifs
centralités métropolitaines	→ Une offre d'emplois métropolitains supérieurs (notamment
Marseille, Aix-en-Provence et	à Marseille et Toulon) encore sous-dimensionnée par
Toulon dans l'accueil du	rapport aux autres métropoles nationales

développement régional et à l'échelle de l'espace provençal	 → Offre en logements et un cadre de vie faiblement attractifs pour les cadres (Marseille et Toulon) → Difficultés pour les ménages à effectuer des parcours résidentiels complets au sein des centralités métropolitaines (nécessaire diversification de l'offre de logements) → Développement trop faible de quartiers d'affaires / pôles tertiaires au sein des centralités métropolitaines, notamment autour des grandes gares/pôles d'échanges et des axes de TC urbains (Toulon notamment)
Un maillage régional à organiser entre grands centres urbains, au sein des espaces métropolisés d'Aix-Marseille et de Toulon	 → Un positionnement de villes comme Salon, Istres, Martigues, Vitrolles-Marignane, Aubagne, La Ciotat et Hyères dans le rôle d'appui au développement métropolitain à préciser et consolider
Des grands centres urbains régionaux hors espaces métropolisés, à affirmer pour équilibrer le développement de l'espace provençal	 → Villes de Brignoles et Draguignan : un rôle trop faible dans la structuration du Moyen Var → Des centralités devant trouver leur rôle dans la structuration de l'espace régional
Une place à repenser pour le Moyen Var et l'Est Var dans le développement régional	 → Des complémentarités de développement à l'échelle des territoires de l'Est-Var (Golfe Saint-Tropez, Dracénie, Fayence, Var Estérel) et du Moyen Var en émergence à renforcer

METTRE EN ŒUVRE UN MODE DE DEVELOPPEMENT EXEMPLAIRE ORIENTE VERS LE REINVESTISSEMENT DES ESPACES URBAINS

Enjeux particuliers dans	Constats majeurs		
l'espace			
Des centres urbains régionaux à reconquérir	 → Des centralités métropolitaines dont l'attractivité urbaine et résidentielle est encore trop faible : Marseille, Toulon-La Seyne → De grands centres urbains en situation de fragilité urbaine : Istres, Miramas, Berre l'Etang, Marignane, La Ciotat, La Seyne-sur-Mer, Brignoles, Draguignan 		
Des potentialités de valorisation du foncier autour des gares et axes de TC dans les milieux urbains denses	→ Des stratégies urbaines autour des gares et axes de TC encore insuffisamment affirmées		
Des projets urbains et économiques à porter sur certains secteurs à enjeu d'agglomération	 → De grands secteurs urbains à forts enjeux de réinvestissement urbain au sein des espaces les plus métropolisés : ○ Vallée de l'Huveaune ○ Rives Etang de Berre ○ Rade de Toulon 		

UN CAPITAL NATUREL, PAYSAGER ET AGRICOLE EXCEPTIONNEL A PRESERVER DES RISQUES DE FRAGILISATION

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Des ceintures vertes métropolitaines à affirmer pour valoriser des continuités naturelles et paysagères entre grands monuments de nature à terre et entre terre et mer	 → Densité d'espaces à forte valeur environnementale exceptionnelle, bien reconnue et inventoriée (Parcs nationaux, PNR, OGS, etc) → Banalisation des paysages au contact des monuments de nature (Sainte-Baume, Sainte-Victoire, Massif des Maures) → Des corridors écologiques fragilisés par la périurbanisation (Axe A8, sillon permien) → Dans le prolongement des corridors écologiques, des coupures agro-naturelles d'intérêt régional insuffisamment affirmées à l'échelle de l'espace (dans une logique Inter-Scot)
Une stratégie de valorisation des espaces agricoles à définir	 → Forte diminution des espaces agricoles, variables d'ajustement de l'urbanisation → Forte problématique d'accès au foncier pour les agriculteurs (rareté/cherté) – développement de friches (comportements spéculatifs) → Une agriculture de proximité (logique de circuits-courts) au sein des espaces métropolisés en développement → Espaces agricoles du Moyen et Haut Var et nord de l'aire métropolitaine Aix-Marseille : quel rôle particulier à l'échelle de l'espace et quelle solidarité ville-campagne ? → Espaces viticoles AOC dynamiques mais des filières à forte valeur ajoutée sur des filières agricoles spécifiques à soutenir dans leur développement (horticulture dans l'aire toulonnaise, figue de Solliès par exemple) → Une reconquête sur les espaces naturels parfois à étudier pour consolider des développements agricoles (viticulture notamment)

ÉLABORER A LA BONNE ECHELLE DES STRATEGIES D'AMENAGEMENT ECONOMIQUE

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Enjeu de montée en gamme des espaces économique existante	→ Nombreux espaces économiques vieillissants au sein des aires métropolitaines marseillaise et toulonnaise
Maintien et développement des espaces en faveur des activités de production et industrielles	 → Offre de foncier en faveur des activités industrielles, productive et artisanale insuffisante → Une trop forte avancée du commerce dans les zones d'activités
Un développement commercial à maitriser	→ Des développements importants d'espaces commerciaux en dehors des centres

	→ Grandes polarités commerciales périphériques (ex : Plan de Campagne, Pioline, Grand Var) vieillissantes à fort enjeux de mutation
Des centres-villes à replacer au cœur des stratégies économiques	 → Chapelet important de moyens et grands centres-villes fragilisés → Priorisation de l'accueil des nouveaux programmes tertiaires dans les centres-villes insuffisamment mise en œuvre → Priorisation insuffisamment affirmée de l'accueil du développement commercial dans les centralités et au sein des emprises déjà existantes → Priorisation insuffisamment affirmée de l'accueil du développement commercial dans les centralités et au sein des emprises déjà existantes

DIVERSIFIER LES FONCTIONS TOURISTIQUES EN FAVEUR DU TOURISME URBAIN ET D'AFFAIRES, REPENSER LE TOURISME LITTORAL ET VALORISER LE TOURISME RETRO-LITTORAL

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Développement du tourisme d'affaires et urbain dans les métropoles	→ Une offre dans les cœurs métropolitains en rattrapage et des complémentarités entre les métropoles pas toujours bien définies
Une pression touristique sur les grands monuments de nature à gérer	 → Grands monuments de nature de notoriété internationale confrontés à une forte pression touristique (Calanques, Sainte-Victoire, Sainte-Baume, Gorges du Verdon, littoral varois) → Projet de classement du Massif des Maures
Un positionnement de l'espace provençal dans l'accueil de la croisière à conforter	 → Fort développement de la croisière mais des complémentarités entre places portuaires à interroger (articulation des offres aires marseillaise, toulonnaise, Golfe de St-Tropez)
Un tourisme rétro-littoral à développer	 → Grands domaines agricoles porteurs de potentialités (agritourisme, œnotourisme) → Un trop faible équipement numérique des territoires ruraux
Un nouveau modèle de tourisme littoral à inventer	 → Sur fréquentation des espaces et des plages en saison estivale aux impacts négatifs sur l'environnement → « Concurrences » entre usages du littoral par les habitants et par les touristes, entre montée en gamme et maintien d'un littoral accessible pour tous

 \rightarrow

REDUIRE L'EXPOSITION DES PERSONNES ET DES BIENS AUX RISQUES, GERER DURABLEMENT LES RESSOURCES, ENGAGER L'ESPACE PROVENÇAL DANS LA TRANSITION ENERGETIQUE

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Des risques naturels à gérer et anticiper, notamment d'incendie, d'inondation et de submersion marine	 → Des risques naturels très prégnants, notamment ○ d'incendie, en raison de l'urbanisation extensive qui a conquis les massifs forestiers ○ d'inondation, au regard du taux d'imperméabilisation des sols de l'espace provençal ○ des risques naturels littoraux, notamment de submersion marine, au regard de la forte densité humaine sur le littoral et du changement climatique → Des risques naturels qui peuvent être concomitants (inondation et submersion)
Des risques technologiques à intégrer	→ Un espace marqué par une forte industrialisation (notamment autour de l'étang de Berre-Fos) et une importante présence militaire (Rade de Toulon) porteuses de risques technologiques
Un fort enjeu de gestion durable de la ressource en eau	 → Un espace très urbanisé et densément peuplé, 1^{er} consommateur de la ressource en eau, tout en étant très dépendant des apports extérieurs → Un partage de la ressource avec l'agriculture, via le canal de Provence
Gestion des déchets et développement de l'économie circulaire	→ Une gestion des déchets, ménagers et surtout du BTP, qui reste problématique dans certains secteurs de l'espace provençal
Un engagement à accélérer dans la transition énergétique	 → Des consommations énergétiques essentiellement pour l'industrie, les transports et les bâtiments, avec de grandes marges de progrès pour une réduction significative dans les deux derniers. Un défi de très grande ampleur quant à la diminution de la consommation énergétique dans le parc de bâtiments existants, notamment s'agissant du confort d'été. → Une fragilité dans l'approvisionnement électrique de l'Est Var, en situation de « péninsule électrique » (idem espace azuréen). → Un potentiel de production d'énergie renouvelable sous-exploité, pour produire de l'électricité mais aussi et surtout de la chaleur : solaire (photovoltaïque et thermique) sur les espaces anthropisés, géothermie, thalasso thermie et autres énergies marines sur les espaces littoraux densément peuplés, bois-énergie, valorisation des déchets, des STEP, éolien à terre et en mer

ESPACE RHODANIEN

Situé à l'ouest du territoire régional, l'espace rhodanien s'étend le long de la vallée du Rhône, jusqu'au delta qui s'ouvre sur la Méditerranée. Ce territoire s'étend au-delà de la limite administrative de Provence-Alpes-Côte d'Azur, en étroite connexion avec la partie est de la région Occitanie. Le fonctionnement de ce territoire dessine un espace d'échanges et d'interactions fortes avec l'Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes, autour d'un couloir rhodanien constituant un axe majeur de communication.

Au sud, l'ensemble Camargue-Crau- Alpilles dessine une mosaïque exceptionnelle de milieux et d'écosystèmes, faisant l'objet d'importantes mesures de préservation et de valorisation (Parc naturel régional de Camargue, réserves naturelles nationales, sites du Conservatoire du Littoral, etc.).

Plus au nord, la Durance délimite cet espace. Sur son cours ont été implantés des aménagements hydroélectriques déterminants pour la gestion de la ressource en eau et l'irrigation du territoire régional bien au-delà du système durancien. Sur le plan environnemental, les territoires de cet espace sont dépendants du Rhône et de la Durance pour l'agriculture et le maintien des zones humides, le Rhône étant jusqu'à présent peu mobilisé pour l'eau potable.

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

Le territoire de l'espace rhodanien regroupe l'ensemble des aires urbaines du Vaucluse, ainsi que celle d'Arles dans les Bouches-du-Rhône. L'aire urbaine avignonnaise s'est considérablement étendue, sur un modèle peu dense impactant les équilibres urbain/agriculture/nature.

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

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

Les enjeux majeurs de l'espace rhodanien

- 1. Un espace charnière à l'échelle méditerranéenne et de niveau interrégional : renforcer les coopérations avec les territoires voisins (Occitanie Auvergne Rhône-Alpes) et avec ceux qui le composent ;
- 2. Recentrer le développement sur l'aire métropolitaine avignonnaise et les centralités urbaines afin d'œuvrer pour un développement plus exemplaire ;

- 3. Assurer une synergie et des liens entre les espaces urbains et ruraux participant à la qualité du cadre de vie de l'espace rhodanien ;
- 4. Rendre l'offre en transports en commun plus attractive et compétitive notamment en assurant une meilleure intermodalité et articulation entre les différentes AOM;
- 5. Intensifier l'urbanisation au sein des enveloppes urbaines existantes afin de préserver le capital agricole exceptionnel de l'espace rhodanien ainsi que les richesses naturelles et paysagères;
- 6. Assurer une complémentarité économique entre les territoires de l'espace et requalifier les zones d'activités et commerciales ;
- 7. Valoriser l'offre touristique et culturelle à l'échelle du delta rhodanien ;
- 8. Accroître l'attractivité résidentielle du territoire, en direction notamment des actifs et des familles en maîtrisant davantage la chaîne de production du logement.

UN ESPACE CHARNIERE A L'ECHELLE MEDITERRANEENNE ET DE NIVEAU INTERREGIONAL : RENFORCER LES COOPERATIONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS (OCCITANIE – AUVERGNE – RHONE-ALPES) ET AVEC CEUX QUI LE COMPOSENT.

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Affirmer Avignon dans son rôle de porte d'entrée régionale du territoire rhodanien	 → L'espace rhodanien : une situation stratégique entre la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen (liens vers l'Italie et l'Espagne). Une ouverture et des liens quotidiens observés avec les régions voisines (Occitanie et Auvergne-Rhône- Alpes) dont les dynamiques et les projets impactent l'espace rhodanien. → L'aire métropolitaine avignonnaise dispose d'infrastructures de transport d'envergure régionale/nationale / européenne qu'il s'agit de mettre plus fortement en réseau et de mieux exploiter : gare TGV, aéroport, nœud de grands axes autoroutiers, port fluvial.
Renforcer les coopérations au sein de l'espace rhodanien et avec les espaces voisins	→ Des complémentarités insuffisantes entre les ports fluviaux (Le Pontet, La Courtine) et les ports de la Vallée du Rhône.
	→ Une multitude d'AOM existant au sein de l'espace nuisant à la lisibilité et à l'efficacité de l'offre, qui est de plus complexifiée par les limites régionales.
	→ Une offre importante et qualitative en termes de patrimoine touristique et culturel, mais qui mérite d'être mise en réseau pour proposer une offre globale.
	→ Plusieurs SCoT composent cet espace, des collaborations restent à intensifier.
Optimiser les liaisons de transports ferrées et routières	→ Des liens TER-LER encore trop faibles au sein du réseau des villes.
	→ Un projet de réouverture aux voyageurs de la ligne TER en rive droite du Rhône (région Occitanie).
	→ Des projets structurants d'infrastructures routières permettant de mieux relier les centralités (LEO, contournements

d'Oran	ge et d'Arles, .).		
	olitains depuis		équipements ritoires périurba	

RECENTRER LE DEVELOPPEMENT SUR L'AIRE METROPOLITAINE AVIGNONNAISE ET LES CENTRALITES URBAINES AFIN D'ŒUVRER POUR UN DEVELOPPEMENT PLUS EXEMPLAIRE.

L'aire urbaine avignonnaise s'est considérablement étendue, sur un modèle peu dense impactant les équilibres urbain / agriculture / nature. Le rôle moteur de centralité métropolitaine d'Avignon doit être accru et celui des centres urbains conforté afin d'y prioriser et structurer l'accueil du développement et de redonner envie d'habiter dans les centralités.

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Accroître le rôle moteur de la centralité métropolitaine d'Avignon dans l'accueil du développement exogène du territoire	→ Des fonctions métropolitaines présentes (administratives, enseignements, transport, santé, culture,) mais dont le rayonnement national et international doit être renforcé.
	→ De grands pôles d'activités vieillissants et déqualifiés, présentant de forts enjeux de montée en gamme et de renforcement de l'offre en emplois métropolitains supérieurs.
	→ Une contribution des centres urbains au développement métropolitain et des liens avec les villes moyennes d'Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes pas suffisamment développés.
	→ Une opportunité de développement de quartiers mixtes insuffisamment exploitée autour des gares et pôles d'échanges importants, ainsi que des axes de TC urbains (étoile ferroviaire avignonnaise).
Affirmer un réseau de grands centres urbains et de centres locaux	 → Les centres des villes moyennes qui structurent l'espace sont fragilisés (Avignon, Orange, Arles, Carpentras, Cavaillon, Apt, Bollène, Valréas, Tarascon); un réinvestisse- ment de ces centres est nécessaire pour créer des lieux de vie de qualité apaisés et attractifs.
	→ Une offre de logements insuffisamment diversifiée et un parc de logements locatifs insuffisamment développé pour maintenir et attirer les jeunes et les actifs.
	→ Des bassins de vie et d'emplois trop faiblement structurés localement. Le rôle de ville centre d'Arles, de Bollène, de Valréas, d'Apt, de Tarascon et de Vaison (économie résidentielle) doit être conforté.
Maîtriser le développement résidentiel au sein des	→ Un accueil de la croissance démographique qui s'est fait essentiellement en périphérie des espaces centraux au détriment de l'équilibre et du rapport habitat/ emplois /

enveloppes urbaines	services / équipements.
constituées	→ Une agriculture insuffisamment valorisée comme activité
	économique afin de préserver le foncier nécessaire à son
	essor.

ASSURER UNE SYNERGIE ET DES LIENS ENTRE LES ESPACES URBAINS ET RURAUX PARTICIPANT A LA QUALITE DU CADRE DE VIE DE L'ESPACE RHODANIEN

L'espace rhodanien a la particularité de conjuguer une imbrication et des liens forts entre milieux urbains / périurbains / ruraux, ainsi qu'avec les grands espaces paysagers emblématiques (territoires de PNR notamment), les espaces de montagne et littoraux. Il est nécessaire de maintenir cet équilibre et d'optimiser la qualité du cadre de vie afin de rendre le territoire plus attractif.

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Offrir des logements et un cadre de vie attractifs dans les centres urbains	→ Un cœur urbain métropolitain aujourd'hui peu attractif qui doit être apaisé grâce à une offre TC attractive, des aménagements modes doux et la réalisation de la LEO.
	→ Des opérations d'aménagement d'ensemble insuffisamment développées et des logements produits ne répondant pas suffisamment aux besoins.
	→ La mise en œuvre de projets PNRQAD et QIR à soutenir pour mieux intégrer certains quartiers à la ville.
Des liens à favoriser entre les espaces centraux et périphériques	→ Des espaces périphériques qui ne bénéficient pas suffisamment des aménités urbaines. Une accessibilité aux grands équipements de niveau métropolitain à favoriser.
	→ Des mobilités périurbaines peu efficaces. Des panels d'actions à combiner pour les rendre plus efficientes (covoiturage, intermodalité à améliorer, transport à la demande).
	→ Au niveau local, un accès aux équipements et services du quotidien à améliorer.

RENDRE L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN PLUS ATTRACTIVE ET COMPETITIVE NOTAMMENT EN ASSURANT UNE MEILLEURE INTERMODALITE ET ARTICULATION ENTRE LES DIFFERENTES AOM;

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Optimiser les liaisons de transports ferrés et routières	→ Des liens TER-LER encore trop faibles au sein du réseau des villes.
	→ Un projet de réouverture aux voyageurs de la ligne TER en rive droite du Rhône (région Occitanie).
	→ Des projets structurants d'infrastructures routières permettant de mieux relier les centralités (LEO, contournements d'Orange et d'Arles,).

	→ Une accessibilité aux équipements structurants métropolitains depuis les territoires périurbains et ruraux insuffisante.
Intensifier les coopérations en AOM	→ Un éclatement de la compétence transport au sein de l'aire urbaine entre une multitude d'AOM qui contraint la compétitivité de l'offre TC.
	→ Des coopérations amorcées entre certaines AOM qu'il faut élargir.
	→ Des projets de PEM qui vont contribuer à une meilleure intermodalité.
Modes doux	→ Un espace rhodanien irrigué par plusieurs grandes voies vertes (Via Rhôna, l'Euroméditerranéen) existantes ou en projet qui génèrent des retombées économiques touristiques à optimiser.
	→ Un maillage de voies vertes secondaires à compléter et à connecter à ces grands itinéraires.
Une meilleure articulation urbanisme/transport	→ Un potentiel foncier et immobilier autour des gares de l'étoile ferroviaire avignonnaise à mobiliser pour viser notamment une augmentation du nombre d'usagers TER.

INTENSIFIER L'URBANISATION AU SEIN DES ENVELOPPES URBAINES EXISTANTES AFIN DE PRESERVER LE CAPITAL AGRICOLE EXCEPTIONNEL DE L'ESPACE RHODANIEN AINSI QUE LES RICHESSES NATURELLES ET PAYSAGERES

18 % de l'espace rhodanien est artificialisé (11 % dans l'espace alpin, 27 % dans l'espace azuréen et 43 % dans l'espace provençal). L'espace rhodanien est responsable de 21 % de la consommation d'espace régional.

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Construire collectivement une stratégie pour garantir la pérennité des espaces agricoles	 → Des espaces agricoles qui représentent plus de 50% de la superficie du SCoT BVA, 40% SCoT du Pays d'Arles, 42% sur le SCoT du pays Voconces. → Une artificialisation des terres agricoles pas suffisamment voire pas du tout compensée.
Intensifier davantage l'urbanisation au sein de l'enveloppe existante et au sein des secteurs bien desservis par les transports en commun	 → Une périurbanisation importante, un développement résidentiel, économique et commercial peu dense. → Un potentiel notable de mutation des zones d'activité et commerciales et un enjeu de requalification urbaine, paysagère et environnementale.
Un risque inondation très impactant à prendre en compte dans l'aménagement urbain	→ Un risque inondation (débordement de cours d'eau et ruissellement) très présent sur l'ensemble du territoire, qui conditionne fortement le développement urbain et exige de développer une culture commune du risque et des modes de développement résilients.
Maintenir les grands espaces paysagers, espaces de	→ Différentes trames vertes et bleues à l'échelle de l'espace,

coupure et de respiration entre les pôles urbains et facteurs d'attractivité résidentielle, économique et touristique	 à mieux connecter entre elles. → Des liaisons agronaturelles peu développées, une tendance forte au développement de continuum urbains et des séquences et ouvertures paysagères en traversée de territoire qui tendent à disparaître.
Accélérer la transition énergétique pour tendre vers plus d'autonomie du territoire et préserver le cadre de vie paysager et environnemental	 → Des échanges InterSCoT amorcés sur les questions notamment de préservation du cadre de vie paysager et environnemental, qu'il s'agit d'intensifier. → Une solidarité urbaine / rural sur la gestion de la ressource en eau qui tend à se mettre en place.
	→ Un risque inondation lié au Rhône et ses affluents, très présent et qui nécessite la mise en place d'une gestion cohérente à l'échelle du territoire.
	→ La question de l'articulation urbanisme / transports à replacer au cœur des politiques territoriales.
	→ Des formes urbaines plus compactes et plus à même d'impulser la transition énergétique qui aujourd'hui ne sont pas assez favorisées.

ASSURER UNE COMPLEMENTARITE ECONOMIQUE ENTRE LES TERRITOIRES DE L'ESPACE ET REQUALIFIER LES ZONES D'ACTIVITES ET COMMERCIALES

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
S'appuyer sur les nombreuses entreprises et équipements pour s'inscrire dans l'écosystème OIR Naturalité	 → Le Pôle de compétitivité TERALIA dont le siège se situe sur le technopole d'Agroparc / Projet Natura'lub. → Une zone de production maraîchage / viticulture / fruits bénéficiant de plusieurs labels (AOC) offrant des produits à haute valeur ajoutée/ un besoin de diversification de certains bassins agricoles /lien avec l'irrigation (projet Haut Rhodanien). → Un partenariat engagé entre les 3 MIN pour favoriser leur complémentarité = Avignon (logistique urbaine) / Chateaurenard(Gros)/Cavaillon (Marché de niches bio)
	+ la présence d'un équipement majeur pour l'exportation des fruits et légumes = le chantier rail route de Champfleury / lien avec le projet de port trimodal de Courtine.
	→ Les filières bois notamment accompagnées par les PNR Luberon/ Ventoux/ Alpilles.
	→ L'industrie « transformation / extraction du végétal » : Plateforme d'éco-extraction du végétal à Valréas / lien avec les territoires de production de la matière première / entre- prises à Vaison/Carpentras marché gare de Carpentras.

Des actions à mettre en	
œuvre afin de s'inscrire dans l'OIR Logistique	→ L'espace rhodanien = un territoire de flux/ concentration des infrastructures de transports.
Mobilité durable	→ Des zones logistiques éparpillées avec une desserte très routière : un besoin de structurer une filière logistique depuis la grande logistique jusqu'à la logistique du dernier kilomètre.
	→ Plusieurs ports sur le territoire qu'il faut conforter et une stratégie de complémentarité à mettre en œuvre.
De fortes potentialités pour s'inscrire dans les OIR Industrie du futur et Énergie	→ Le Pôle de compétitivité Pégaze / aéronautique sur le technopole d'Agroparc créateur d'emplois.
de demain	→ Plusieurs territoires lauréats de l'appel à projet TEPCV (Luberon, Grand Avignon).
	→ Un potentiel de production d'énergie renouvelable important= hydroélectricité, photovoltaïque, filière bois- énergie, valorisation des déchets (réseau de chaleur), lien avec l'agriculture.
	→ Un besoin de réhabilitation énergétique du parc de logements+ la mise en œuvre de quartiers porteurs d'exigences environnementales (Quartier Méditerranée Durable de Bel Air, Ecoquartiers) / enjeu de formation des professionnels du BTP pour mener ces chantiers.
	→ Une mobilité électrique insuffisamment développée et un déploiement des bornes dans la vallée du Rhône / périurbain / rural à mettre en œuvre.
Veiller à la bonne « santé » de l'appareil commercial et économique	→ Maintenir un rapport équilibré de l'emploi entre le tissu urbain et les zones d'activités dédiées.
cconomique	→ Révéler les espaces mobilisables, optimiser le foncier disponible au sein des zones d'activité existantes. S'appuyer sur les outils à disposition (Cartoza).
	→ Accentuer la performance des zones d'activité : qualité des aménagements, services, équipements, offre foncière adaptée.

VALORISER L'OFFRE TOURISTIQUE ET CULTURELLE A L'ECHELLE DU DELTA RHODANIEN

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Une offre touristique et culturelle de niveau international à valoriser	→ Une Destination Provence à promouvoir, un « art de vivre » à valoriser.
	→ La possibilité de création de parcours UNESCO, de conventionnements entre les sites pour la publicité, la création de pass
	→ Des opéras, des théâtres et des scènes nationales présents, mais une coopération nécessaire.
	→ Label French Culture tech / filière industrie culturelle et créative (Arles).

Enjeu d'inscription dans une démarche d'écotourisme, de tourisme vert qui valorise le capital paysager, agricole et environnemental	→ Projet de port fluvial à Avignon : possible développement du tourisme fluvial.
	 → Une filière cyclotourisme qui se développe : La Via Rhôna / l'Eurovéloroute 8 Calavon, maillage et connexion de boucles de découverte.
	→ Des sites naturels sur-fréquentés (gorges du Toulourenc, sommet du Ventoux, Fontaine de Vaucluse) qui doivent être mieux gérés.
	→ Une meilleure gestion de la ressource en eau et de la biodiversité en lien avec le tourisme à mettre en place.
	→ S'appuyer sur le réseau des PNR.
	→ Un potentiel de développement de l'agritourisme (Route des vins) et du tourisme en montagne.
	→ Des savoir-faire : industrie / artisanat.
	→ Le littoral : revitalisation des hameaux et villages de Camargue.

ACCROITRE L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE DU TERRITOIRE, EN DIRECTION NOTAMMENT DES ACTIFS ET ES FAMILLES EN MAITRISANT DAVANTAGE LA CHAINE DE PRODUCTION DU LOGEMENT.

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Une offre de logements qui doit être davantage diversifiée	→ Une offre de logements aujourd'hui peu attractive pour les actifs.
	→ Des logements pas suffisamment adaptés au vieillissement de la population.
	→ Une offre locative sociale qui doit être développée à l'échelle du territoire.
	→ Des logements produits insuffisamment encadrés et maîtrisés par les collectivités publiques. Une mise en place d'outils comme les Programmes locaux de l'habitat et les stratégies foncières insuffisamment développés.
Un parc de logements avec de forts enjeux de réhabilitation	→ Des projets sur les quartiers politiques de la ville (NPRU / QIR / PNRQAD) / copropriétés dégradées à soutenir.
Tenaomitation	→ De nombreux logements vacants dans les centres villes.
Une concurrence à minimiser entre résidences secondaires et principales, et de réponse aux besoins des	→ Une concurrence forte dans les espaces très touristiques (Alpilles / Luberon / Vaison) entre résidences secondaires et résidences principales.
travailleurs saisonniers	→ Des formes urbaines et une localisation des futurs quartiers pas assez accessibles pour la population permanente.

ESPACE ALPIN

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

Dans ce territoire ressource pour l'eau et la production d'énergie, les contraintes ne sont pas pour autant absentes : conflit autour de l'usage du foncier pour les centrales solaires, qualité de l'air dégradée parle brûlage des déchets et le chauffage au bois, conflits d'usage autour de l'eau pour la neige de culture ou l'irrigation, dégradation de la qualité des eaux souterraines en montagne et des eaux superficielles dans la moyenne Durance, tensions dans les territoires secs des affluents de la Durance...Interfaces naturelles entre massifs et vallées, les zones agricoles contribuent aux équilibres économiques d'un territoire marqué par le tourisme. Peu dense à l'année, le territoire connait en effet une forte activité touristique, liée notamment aux stations, et voit sa fréquentation varier selon les saisons.

L'espace alpin n'est pas structuré par une très grande ville au sens de l'Insee (supérieure à 100 000 habitants). En revanche, la ville de Gap, la plus peuplée avec 40 000 habitants, centre administratif et centre d'emplois publics, assure un rôle de grande centralité, les autres centralités majeures étant Manosque, Digne et Briançon.

Bien que contrainte par le massif montagneux, l'urbanisation, renforcée par une dynamique démographique favorable depuis les années 2000, n'échappe pas aux problématiques d'étalement urbain. Le développement de zones commerciales en périphérie, sur le territoire alpin comme ailleurs, a pu contribuer à la fragilisation des centres-villes. Parallèlement, ces pressions urbaines font peser des risques sur certaines continuités naturelles. L'attractivité du territoire s'exerce notamment auprès d'un public de retraités venant s'installer, tandis que les départs des jeunes, entre autres pour leurs études, appelle à anticiper les équilibres générationnels.

Les complémentarités avec les autres espaces infrarégionaux et extrarégionaux, si elles paraissent évidentes pour ce qui concerne les ressources, le tourisme et l'offre résidentielle (notamment pour les retraités), devraient être approfondies. Cela est particulièrement vrai pour les questions de désenclavement géographique (vers l'Italie et la région Auvergne-Rhône-Alpes) et numérique, de couverture en services publics, de maintien de l'agriculture, etc.

Les enjeux majeurs de l'espace Alpin :

- 1. Repenser le rôle de l'espace alpin dans le positionnement inter-régional,
- 2. Favoriser une stratégie de rééquilibrage territorial centrée sur les pôles de services et d'équipements,
- 3. Accélérer le désenclavement physique et numérique de l'espace alpin,
- 4. Revitaliser l'agriculture et réinventer de nouveaux « circuits courts »
- 5. Imaginer le tourisme de demain,

6. Soutenir et structurer le développement de filières innovantes autour de l'énergie et des ressources naturelles.

REPENSER LE ROLE DE L'ESPACE ALPIN DANS LE POSITIONNEMENT INTER-REGIONAL,

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Un développement à structurer pour l'axe durancien	 → Le sud du couloir durancien, un territoire soumis à la pression de la métropole Aix-Marseille. → Un secteur en développement économique porteur d'opportunités (ITER, Hygreen,).
Des interfaces à organiser entre l'espace alpin, les Alpes du Nord et les métropoles littorales	 → Des dynamiques communes avec Grenoble (migrations résidentielles notamment), des relations fortes avec la Provence. → Des axes à renforcer : Briançon – Grenoble et Gap—Grenoble, Digne-Nice.
Une inscription de l'espace alpin dans la grande accessibilité régionale	 → Des grands projets ferroviaires qui impacteront le nord de l'espace alpin et ouvriront le territoire vers Paris notamment (retombées à optimiser) / projet ferroviaire Lyon-Turin. → L'étoile ferroviaire de Veynes constitue un point stratégique de liaison avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Paris par la gare TGV de Valence et le TET depuis Briançon.

FAVORISER UNE STRATEGIE DE RE-EQUILIBRAGE TERRITORIAL CENTREE SUR LES POLES DE SERVICES ET D'EQUIPEMENTS

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Un développement à polariser vers les grands centres urbains (Gap, Manosque, Digne et Briançon)	 → Une dynamique démographique marquée, avec une forte attractivité exogène. → Une attractivité à renforcer pour les entreprises et actifs. → Des communes rurales, moteurs de la croissance démographique.
Un réseau de centres de proximité à renforcer	→ Au-delà des centres urbains, un territoire alpin, de par sa faible densité, organisé autour d'un réseau de centres de proximité essentiels à l'animation territoriale.
Un enjeu de maintien des jeunes et d'attractivité migratoire des espaces ruraux notamment vers les jeunes actifs	 → Déficit migratoire sur les 18 - 29 ans. → Vieillissement de la population plus marqué que dans les autres espaces régionaux. → Rayonnement économique à développer et ratio emploihabitant peu élevé.

ACCELERER LE DESENCLAVEMENT PHYSIQUE ET NUMERIQUE DE L'ESPACE ALPIN

Enjeux particuliers dans	Constats majeurs
l'espace	
Une fracture numérique à	→ Développement du télétravail en lien avec l'enjeu de
résorber par une meilleure	l'attractivité auprès des actifs.
desserte en très haut débit	
Un accès aux infrastructures	→ Nombreux « déserts médicaux » et peu de pôles de santé
et aux services de santé à	multifonctions.
faciliter, notamment pour les	→ Des pôles d'équipements dispersés.
personnes âgées	→ Liaisons inter-vallées insuffisamment affirmées dans la
	complémentarité de l'offre de services.
Des axes structurants de	→ Insuffisance de l'offre de transports en commun sur l'axe
trans- ports collectifs à	Manosque – Digne – Sisteron – Gap.
affirmer et des nouveaux	→ Des services de mobilité émergents : autopartage,
services de mobilité à	covoiturage, transport à la demande.
développer dans les zones	\rightarrow La ligne des Chemins de Fer de Provence (Nice – Digne),
rurales	lien entre littoral et haut pays.
Des filières de formation	→ Offre de formation relativement bien adaptée aux
existantes à soutenir en lien	spécificités économiques du territoire.
avec des secteurs	→ Forte évasion des jeunes vers les métropoles pour les
économiques porteurs	études.
(agriculture, énergie)	

REVITALISER L'AGRICULTURE ET REINVENTER DE NOUVEAUX « CIRCUITS COURTS »

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
L'espace alpin, laboratoire de l'agriculture « durable » : diversification et qualité	 → Filières à forte valeur ajoutée : les fruits (40 % des recettes agricoles), plantes aromatiques et plantes à parfum. → Un impact environnemental négatif (pesticides), une transition à engager. → Dynamisme du secteur de l'élevage. → L'agropastoralisme, gage de qualité de l'élevage, et élément de paysage et de cadre de vie. → Globalement, une agriculture à dynamiser et à adapter au changement climatique. → Tendance à la spécialisation agricole et à la monoculture.
Des opportunités liées au renforce- ment des liens entre productions agricoles (de l'espace alpin) et consommation (dans les espaces métropolisés littoraux)	 → Circuits-courts de « proximité » qui se développent, et marché potentiel de près de 5 millions de consommateurs à moins de 200 kilomètres. → Demande « sociétale » croissante, notamment de la part des citadins.
Une consommation d'espace à réduire, notamment dans les espaces d'équilibre régional	 → L'espace alpin, 40 % du territoire régional et seulement 11 % des territoires urbanisés. → 75 % des espaces « consommés » dans l'espace alpin concernent les Alpes-de-Haute-Provence (notamment autour de Manosque, basse vallée Durance).

IMAGINER LE TOURISME DE DEMAIN

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Une activité touristique de station à redynamiser par de nouvelles stratégies foncières et immobilières	 → Vieillissement des infrastructures de nombreuses stations des Alpes du Sud et problématique marquée autour des « lits froids ». → Des investissements à conforter et une stratégie globale de développement touristique à affirmer plus fortement notamment à travers les marques Alpes et Verdon. → Des initiatives porteuses et des opportunités (Smart Mountains). → Mise en réseau des acteurs encore insuffisante pour appréhender les nouvelles attentes des consommateurs (nouveaux espaces ludiques et nouveaux types d'hébergement).
Une nécessaire anticipation	→ Pratiques de sports d'hiver fragilisées.
et adaptation au changement	→ Complémentarité tourisme d'hiver/tourisme d'été pas
climatique	assez développée.
	→ Arrières saison à développer.

SOUTENIR ET STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT DE FILIERES INNOVANTES AUTOUR DE L'ENERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
De nouvelles filières d'énergies renouvelables à développer	 → Des projets porteurs et innovants : l'hydrogène, la récupération de chaleur (géothermie, chaleurs fatales), méthanisation. → ITER / Val de Durance, secteur à enjeux pour le développement des énergies non émettrices de gaz à effet de serre (expérimentation et pré-industrialisation, démonstrateurs).
Des opportunités de spécialisation en écosystèmes économiques	→ Quatre domaines à enjeux : Environnement/ Tourisme / Santé / Thérapie innovante.
Une filière forestière à soutenir	→ Activité en plein développement (bois-énergie, bois d'œuvre, agroforesterie, label bois des Alpes), à accompagner par des offres de formation dédiées.

ESPACE AZUREEN

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

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

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

La répartition de la population démontre la spécificité de l'espace azuréen, marqué par un réseau d'aires urbaines à dominante littorale situées principalement dans les Alpes-Maritimes, auxquelles s'ajoutent quelques aires urbaines varoises, quasi- ment contiguës. Cet espace reflète la réalité du territoire pratiqué, notamment pour les déplacements domicile-travail. Notons également l'importance des échanges avec Monaco.

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

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

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

LES ENJEUX MAJEURS DE L'ESPACE AZURÉEN

- 1. Restaurer la contribution de l'espace azuréen au plan régional pour l'accueil du développement et conforter son rayonnement sur l'arc méditerranéen
- 2. Structurer l'accueil du développement au sein des trois espaces caractéristiques de l'espace azuréen (littoral / moyen pays / haut pays
- 3. Développer sur une large partie de l'espace un système de transport collectif comme armature de l'accueil du développement Conforter et préserver les espaces naturels et agricoles comme facteur d'attractivité résidentielle et économique
- 4. Renouveler l'offre touristique autour de la marque Côte d'Azur

- 5. Construire une stratégie territoriale de développement économique à l'échelle de l'espace azuréen
- 6. Inscrire le territoire dans une production énergétique verte pour pallier, notamment, la situation de péninsule électrique

RESTAURER LA CONTRIBUTION DE L'ESPACE AZUREEN AU PLAN REGIONAL POUR L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT ET CONFORTER SON RAYONNEMENT SUR L'ARC MEDITERRANEEN

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Un rôle d'accueil du développement exogène à conforter pour la métropole	 → L'aéroport Nice Côte d'Azur : première porte d'entrée internationale sur la région et le projet de pôle d'échanges Nice Saint Augustin. → Eco Vallée Plaine du Var- Grand projet économique et urbain de dimension internationale. → Une dynamique démographique faible. → Des difficultés à maintenir et attirer des jeunes et des actifs. → Une offre d'emplois métropolitains supérieurs encore sous-dimensionnée par rapport aux autres métropoles nationales. → Des investissements autour de la LNPCA.
Des potentialités à valoriser autour d'une interconnexion Cannes- Grasse-Antibes, en complémentarité avec la métropole azuréenne	 → Sophia-Antipolis, une technopole au rayonnement international souffrant aujourd'hui d'un manque d'intégration urbaine (accessibilité, polarités à renforcer). → Des capacités de développement encore significatives au sein du périmètre de la CASA et des capacités d'optimisation foncière sur les espaces urbanisés (axes BHNS Antibes / Sophia, Cannes La Bocca, Mougins, Grasse). → Des pôles économiques thématiques inédits à l'échelle régionale. → Une dynamique démographique déséquilibrée entre le littoral et le moyen pays.
Une interface de l'Est Var à organiser, à l'articulation entre les espaces azuréen et provençal	 → Des territoires de l'Est Var qui offrent des capacités de développement plus importantes. → Est Var : un espace impacté par la saturation du territoire maralpin.
Un potentiel de développement endogène du haut-pays à révéler et valoriser	 → Un territoire soumis à l'influence métropolitaine sur sa frange sud. → Une interface avec l'espace alpin.

STRUCTURER L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT AUTOUR DES TROIS ESPACES CARACTERISTIQUES DE L'ESPACE AZUREEN (LITTORAL / MOYEN PAYS / HAUT PAYS)

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Un renouvellement du littoral à impulser autour des centralités métropolitaines et grands centres urbains régionaux	 → Des difficultés pour les ménages à effectuer des parcours résidentiels complets au sein des centralités littorales. → Un renouveau des perceptions de la densité autour de projets urbains démonstrateurs (ex : ZAC Cannes Maria). → Des centralités dynamiques sur le littoral. → Mais un risque de « thrombose » sur la frange littorale.
Un moyen pays à structurer autour des polarités régionales et locales	 → Une attractivité résidentielle du moyen pays marqués par un foncier plus accessible que sur le littoral. → Une saturation des itinéraires routiers liée à un mode de développement extensif et de forts flux de migrations domicile travail. → Des centres-villes dégradés et paupérisés qui peinent à polariser le fonctionnement du territoire.
Un développement du haut pays à adapter selon la capacité à créer des emplois	 → Un rapport habitat-emploi en déséquilibre sur les espaces les plus soumis à l'influence métropolitaine. → polarités de proximité structurantes pour le haut pays de moyenne montagne ou haute montagne. → Une urbanisation en continu des fonds de vallée et des polarités locales dont le potentiel d'attractivité peut être conforté.

DEVELOPPER SUR UNE LARGE PARTIE DE L'ESPACE UN SYSTEME DE TRANSPORT COLLECTIF COMME ARMATURE DE L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Une opportunité de structurer des coopérations autour de l'axe ferroviaire littoral	 → Un réseau de gares dense. → La LNPCA comme opportunité de démultiplier l'offre de service sur le réseau historique.
Des opportunités de structuration du moyen pays par une offre TC structurante interconnectée à la ligne littorale	 → Des stratégies urbaines autour des gares et axes de transports en commun encore insuffisamment affirmées. → Des marges de manœuvre pour organiser les pénétrantes ferroviaires (Les Arcs / Draguignan, Cannes-Grasse, Nice-Drap/1'Escarène, train des Pignes). → Des projets de TCSP structurants (BHNS CASA Antibes/Sophia Antipolis).
Une offre à adapter dans le haut pays	→ Une offre ferroviaire de service public unique, le train des Pignes.
Des potentialités de valorisation du foncier autour des pôles d'échanges dans les milieux urbains denses	→ Des projets et des initiatives en faveur de la valorisation du foncier autour des pôles (Nice Saint-Augustin dans le cadre de ÉcoVallée Plaine du Var/ Cannes Grand Ouest).

CONFORTER ET PRESERVER LES ESPACES NATURELS COMME FACTEUR D'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE ET ECONOMIQUE

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Un rôle de ceinture verte paysagère et environnementale à affirmer pour les Préalpes et l'Estérel	 → Le PNR des Préalpes d'Azur : territoire de projet à fort potentiel de biodiversité. → Le PN du Mercantour : un patrimoine naturel unique.
Des espaces de nature de proximité à préserver au sein de l'enveloppe urbaine	 → Un réseau d'espaces aménagés au cœur du continuum urbain (réseau d'ENS des alpes maritimes / sentiers du littoral). → Des espaces de loisirs de proximité (Esterel, Littoral).
Des espaces agricoles raréfiés à valoriser	 → Des espaces agricoles reliques sur la partie la plus urbanisée du 06, unique potentiel pour le développement de circuits courts notamment en maraîchage et pour d'autres cultures (oliviers, vignes) dans l'arrière-pays. → Des espaces soumis aux risques naturels d'inondation.
Une gestion économe de l'espace à privilégier dans l'Est Var	→Des potentiels de développement urbain significatifs.

RENOUVELER L'OFFRE TOURISTIQUE AUTOUR DE LA MARQUE COTE D'AZUR

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Une filière tourisme d'affaires à consolider	→ Un renouvellement nécessaire des équipements permanents et structures d'accueil.
Un enjeu d'adaptation du tourisme littoral et d'hiver	→ Une érosion des plages qui impacte les plages urbaines et les pratiques balnéaires.
aux évolutions liées au changement climatique	→ Un enneigement irrégulier sur les stations de moyenne altitude.
Des offres touristiques à	→ Des territoires à l'interface mer-montagne exceptionnels.
articuler entre le littoral, le moyen-pays et la montagne	→ Un potentiel économique à l'année sous-valorisé sur le haut-pays / forte saisonnalité.
	→ Un moyen pays moins doté en hébergements touristiques ou équipements.

CONSTRUIRE UNE STRATEGIE TERRITORIALE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE A L'ECHELLE DE L'ESPACE AZUREEN

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
i espace	
Déployer les OIR et les filières d'excellence économique	→ Une opération d'intérêt national (Nice Eco-Vallée)
autour d'un réseau de sites	→ Une technopole internationale historique (Sophia Antipolis)
économiques emblématiques	→ Des sites industriels à renouveler (Grasse sud, La Bocca)
	→ Des thématiques phares autour de :
	L'industrie du futur et les activités PASS
	 La santé, les thérapies innovantes
	 Les technologies numériques appliquées
	Les technologies de l'image
	Mobilité et développement durable
	Nautisme et plaisance
Conforter l'économie présentielle	→ Un foncier cher qui exclut les activités économiques à plus faible valeur ajoutée
	→ Un éloignement des artisans vers l'Est Var
	→ Une perte d'attractivité des centres urbains
Articuler le développement des centres villes et le développement des espaces	→ Un déploiement rapide d'offres commerciales périphériques autour de grandes opérations commerciales nouvelles ou en renouvellement
économiques et commerciaux périphériques	→ Des centres villes qui peinent à maintenir une dynamique commerciale
	→ Des enjeux logistiques

INSCRIRE LE TERRITOIRE DANS UNE PRODUCTION ENERGETIQUE VERTE POUR PALLIER LA SITUATION DE PENINSULE ELECTRIQUE

Enjeux particuliers dans l'espace	Constats majeurs
Optimisation des espaces artificialisés pour la production d'énergie verte	 → Un territoire littoral qui reste très déficitaire en matière de production d'ENR → Un potentiel important autour de la valorisation des toitures
Maîtriser le développement des ENR photovoltaïque de plein sol	 → Des investissements d'envergure réalisés (poste source) → Des ressources importantes sur le haut-pays qui posent la question de la réciprocité littoral/arrière-pays
Renforcer les innovations technologiques autour des Smart Grid	 → Une expérimentation nationale réalisée sur Carros → Un changement d'échelle dans le cadre de l'Eco vallée, lieu de déploiement d'un aménagement « durable »
Gestion des déchets : développer l'économie circulaire	 → Une problématique de gestion des déchets qui reste pleine et entière → La fermeture programmée du site de stockage du Balançant au Cannet des Maures → Des expériences de méthanisation en cours sur l'Est var