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

SRADDET

RAPPORT

Approuvé par arrêté préfectoral le 15 octobre 2019
Modification n°1 approuvée par arrêté préfectoral le 3 juillet 2025



maregionsud.fr

RÉGION SUD
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR

SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

SRADDET

RAPPORT

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRADDET

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, adopté par délibération n°19-350 en date du 26 juin 2019, est composé :

D'un rapport, comprenant :

- Une synthèse de l'état des lieux
- Les enjeux identifiés par domaine thématique
- La stratégie régionale
- Les objectifs qualitatifs ou quantitatifs fixés sur le moyen et le long terme qui en découlent
- Une carte de synthèse et illustrative des objectifs au 1/150 000e

D'un fascicule des règles générales, regroupant :

Les règles générales, qui ont une valeur prescriptive. Les règles peuvent varier entre les différentes grandes parties du territoire régional et peuvent être assorties de documents graphiques et de mesures d'accompagnement dépourvus de tout caractère contraignant.

Le fascicule comprend également les modalités et indicateurs de suivi et d'évaluation de l'application des règles et de leurs incidences.

D'annexes :

- Rapport sur les incidences environnementales établi dans le cadre de l'évaluation environnementale du SRADDET
- Rapport sur les incidences environnementales établi dans le cadre de l'évaluation enrironnementale de la modification n°1 du SRADDET
- Etat des lieux de la prévention et de la gestion des déchets et prospective de l'évolution des quantités de déchets produites dans la région, article R.4251-13 du CGCT
- Protection et restauration de la biodiversité (ex Schéma régional de cohérence écologique - SRCE) :
  - Diagnostic avec les enjeux de fonctionnalités écologiques et description des éléments de la TVB en Provence-Alpes-Côte d'Azur
  - Présentation des continuités écologiques de la TVB
  - Plan d'action stratégique et le suivi du SRCE ou bilan de mise en œuvre (analyse),
  - Atlas cartographique prévus par les articles R.371-26 et R.371-19 du C.E. (3 jeux de 10 cartes en A0, soit 30 A0)
- Bilan de la mise en œuvre du SRCE
- Bilan du Schéma régional climat air énergie - SRCAE (actualisation des objectifs climat air énergie)
- Stratégie commune d'aménagement numérique du territoire - SCANT
- Tableau de bord 2020 de l'ORD&EC

TABLE DES MATIÈRES

Édito politique P. 9

01 LE SRADDET, SCHÉMA DES SCHÉMAS P. 11

02 SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE ET DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES P. 25

2.1 LE TERRITOIRE TRANSMIS, UN TERRITOIRE AUX ATOUTS CONSIDÉRABLES, QUI APPELLE À LA RESPONSABILITÉ P. 27

Un territoire ouvert au monde et une histoire millénaire en héritage P. 28

Un patrimoine naturel exceptionnel, des ressources à préserver et valoriser P. 29

Des ressources à valoriser P. 30

Des signes d'alerte P. 32

2.2 LE TERRITOIRE VÉCU, DES CONDITIONS DE VIE CONTRASTÉES, LA QUALITÉ DE VIE EN QUESTION P. 34

Portrait global de la population en Provence-Alpes-Côte d'Azur P. 34

Un portrait en actions : le territoire du quotidien P. 36

Qualité de vie menacée, le moteur de l'attractivité résidentielle en panne ? P. 39

2.3 LE TERRITOIRE ORGANISÉ, UN TERRITOIRE POLYCENTRIQUE À STRUCTURER P. 42

Une organisation réelle du territoire marquée par quatre grands réseaux d'aires urbaines et leurs problématiques propres P. 42

Un écosystème économique à structurer dans le respect d'un aménagement durable et attractif du territoire P. 45

Le déploiement de l'action publique par des territoires de projet P. 46

03 LA STRATÉGIE RÉGIONALE P. 49

3.1 ANALYSE DES ENJEUX THÉMATIQUES ET TRANSVERSAUX P. 51

Synthèse des enjeux thématiques P. 51

Enjeu transversal 1 : concilier attractivités économique et résidentielle du territoire P. 56

Enjeu transversal 2 : améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité P. 56

Enjeu transversal 3 : conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires P. 57

3.2 IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE RUPTURE FONDANT LES GRANDS PRINCIPES DE LA VISION POLITIQUE RÉGIONALE P. 58

Réinventer le modèle de développement territorial : pour une région attractive pour les entreprises et la population P. 58

Rompre avec les logiques de consommation excessive des ressources naturelles : pour une région résiliente P. 59

Atténuer les logiques de concurrence territoriale : pour une région solidaire P. 60

3.3 DÉFINITION DES TROIS LIGNES DIRECTRICES P. 62

LD1 : Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional P. 63

LD2 : Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau P. 68

LD3 : Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants P. 70

3.4 LA VISION SPATIALE DU TERRITOIRE RÉGIONAL P. 76

Conjuguer plusieurs échelles d'appréhension du territoire P. 76

Quatre espaces pour appréhender la diversité des territoires et des enjeux en région P. 77

04 DES LIGNES DIRECTRICES AUX OBJECTIFS P. 103

4.1 TABLEAUX ET MODE D'EMPLOI DES OBJECTIFS P. 105

Tableau des objectifs P. 105

Tableau de correspondance entre les objectifs et les domaines obligatoires P. 107

Mode d'emploi des objectifs P. 109

4.2 LIGNE DIRECTRICE 1 - RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL P. 111

Axe 1 : Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique P. 112

Axe 2 : Concilier attractivité et aménagement durable du territoire P. 156

Axe 3 : Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource P. 186

4.3 LIGNE DIRECTRICE 2 - MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU P. 229

Axe 1 : Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités — P. 230
Axe 2 : Mettre en cohérence l'offre de mobilité et la stratégie urbaine régionale — P. 261
Axe 3 : Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques — P. 290

4.4 LIGNE DIRECTRICE 3 - CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS P. 331

Axe 1 : Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires — P. 332
Axe 2 : Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie — P. 358
Axe 3 : Développer échanges et réciprocités entre territoires — P. 376

05 GOUVERNANCE DU SRADDET ET MISE EN CAPACITÉ DES TERRITOIRES P. 387

5.1 LE RÔLE DE LA RÉGION ET SES ENGAGEMENTS P. 389

Une fonction régulatrice — P. 389
Une fonction d'animation territoriale — P. 389
Une fonction d'ingénierie et d'observation permanente — P. 390

5.2 LE DISPOSITIF DE CONVENTIONNEMENT ET DE CONTRACTUALISATION P. 391

Le Contrat de plan État-Région (CPER) — P. 391
Les Contrats « Nos territoires d'abord » (NTD) — P.391
Les conventions territoriales d'exercice concerté de la compétence — P. 392
Les conventions territoriales d'application du SRADDET — P. 393

5.3 LE DISPOSITIF DE COORDINATION, DE PILOTAGE ET DE SUIVI DU SRADDET P. 393

Le comité de pilotage (COPIL) — P. 393
Le comité partenarial de suivi (COPART) — P. 394
Les 4 instances territoriales de dialogue — P. 394
Une émanation de la Conférence territoriale de l'action publique — P. 395

06 CARTOGRAPHIE DES OBJECTIFS AU 1/150 000e P. 396

07 GLOSSAIRE P. 401



Une stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif des territoires

Région aux multiples atouts, Provence-Alpes-Côte d'Azur jouit d'un exceptionnel patrimoine naturel, architectural, culturel, économique, humain… C'est une région unique, composée de territoires très diversifiés, du littoral aux espaces majestueux du massif alpin, des grandes métropoles dynamiques aux espaces ruraux porteurs de qualité de vie.

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

La loi érige l'institution régionale en chef de file de l'aménagement du territoire. Pour les élus de la majorité, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires constitue l'opportunité de fonder une véritable stratégie pour un aménagement durable et attractif des territoires.

Le premier de nos objectifs consiste à préserver le caractère exceptionnel de notre région en lui procurant les moyens de se développer harmonieusement, en s'appuyant sur ses nombreuses richesses afin de les faire fructifier selon un nouveau modèle de développement. C'est là notre plus grande responsabilité politique aujourd'hui envers les générations futures. Nous nous devons d'accompagner l'évolution des modes trop consommateurs d'espace et d'énergie qui provoquent des dégradations de tous ordres, fragilisent la biodiversité et épuisent les ressources naturelles, avec de graves effets sur la santé publique et la qualité des paysages. Nous souhaitons faire partager notre ambition nouvelle pour le développement régional des territoires.

Les élus de la Région et nos partenaires, au premier rang desquels les élus des autres collectivités locales, portent l'ambition d'améliorer les conditions de développement économique et de croissance de l'emploi de manière pérenne.

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

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

Renaud MUSELIER,
Président de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Député européen



01

LE SRADDET, SCHÉMA DES SCHÉMAS

Tilleul de 500 ans, J.P. Garufi

1.1

UNE POLITIQUE RÉGIONALE POUR UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE COHÉRENT ET VISIONNAIRE

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

C'est la loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la république – 7 août 2015) qui confie aux régions cette responsabilité qui vient renforcer leurs compétences et leur rôle de chef de file.

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

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

LES DOMAINES DU SRADDET



LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE



GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE ET RÉDUCTION DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS



IMPLANTATION D'INFRASTRUCTURES D'INTÉRÊT RÉGIONAL ET STRATÉGIE AÉROPORTUAIRE



QUALITÉ DE L'AIR



HABITAT



ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES



MAÎTRISE ET VALORISATION DE L'ÉNERGIE



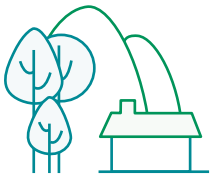
INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES



PROTECTION ET RESTAURATION DE LA BIODIVERSITÉ



PRÉVENTION ET GESTION DES DÉCHETS ET ECONOMIE CIRCULAIRE



DÉSENCLAVEMENT DES TERRITOIRES RURAUX

1.2

UN SCHÉMA INTÉGRATEUR

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

Il intègre ainsi des schémas sectoriels et des plans régionaux.

La planification globale apportée par le SRADDET s'adapte également aux spécificités régionales. Tout domaine portant sur l'aménagement du territoire et pour lequel la Région exerce une compétence exclusive de planification peut être intégré au document. Par dérogation à l'article L. 4251-1 du CGCT (Code général des collectivités territoriales), et conformément à l'article L. 1425-2 du CGCT, la Stratégie commune d'aménagement numérique du territoire (SCANT) compose ainsi le « volet numérique » du SRADDET de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Par ailleurs, le schéma est élaboré en cohérence avec les grandes stratégies régionales en premier lieu le SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) et le SRESRI (Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation).



1.3

UN SCHÉMA PRESCRIPTIF

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

Les niveaux d'opposabilité se définissent ainsi :

- **LE RESPECT, qui impose de respecter strictement la règle supérieure, en la retranscrivant à l'identique ;**
- **LA COMPATIBILITÉ, qui implique de respecter l'esprit de la règle prévue par le document de rang supérieur ;**
- **LA PRISE EN COMPTE, qui suppose de ne pas s'écarter des orientations fondamentales du document de rang supérieur.**

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

Les règles générales doivent permettre l'atteinte des objectifs et orientations fixés dans tous les domaines. Une règle doit également pouvoir s'adapter aux spécificités territoriales et peut notamment avoir des applications variables, à la condition qu'elles respectent l'esprit porté par l'objectif auquel elle se réfère.

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

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

RESPECT

- Règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au livre 1er du code de l'urbanisme
- Servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols

COMPATIBILITÉ

- Objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)
- Objectifs et orientations fondamentales des plans de gestion des risques d'inondation (PGRI)
- Mesures du plan national de prévention des déchets visant à prévenir et à réduire l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement, en particulier le milieu aquatique, et sur la santé humaine
- Objectifs de développement des énergies renouvelables et de récupération, exprimés par filière dans la programmation pluriannuelle de l'énergie

PRISE EN COMPTE

- Projets d'intérêt général (PIG)
- Opérations d'intérêt national (OIN)
- Orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau
- Projets de localisation des grands équipements, des infrastructures et des activités économiques importantes
- Orientations de la Charte d'un parc national et la carte des vocations
- Schéma interégional d'aménagement et de développement de massif (SIMA)
- Stratégie bas-carbone
- Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONPRECE)
- Objectifs relatifs à la prévention des déchets abandonnés définis par les Documents stratégiques de façade (DSF)

LE SRADDET

Doivent être compatibles avec les objectifs et règles du SRADDET	Doivent être compatibles avec les règles du SRADDET	Doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET	Doivent prendre en compte les axes et voies routiers d'intérêt régional du SRADDET	Doit prendre en compte les objectifs et règles du SRADDET
Décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention de la gestion des déchets	SCoT (à défaut PLU ou carte communale), PCAET (ou PCET en cours), Chartes de PNR, PDU/PDM		Départements	Schéma régional des carrières

LES OBJECTIFS

234 partenaires dont
179 associés de manière volontaire

ASSOCIATION OBLIGATOIRE

- Représentant de l'État
- Départements sur les thématiques voirie et numérique
- Métropoles et Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) porteurs de Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)
- Syndicats mixtes porteurs de Schéma de cohérence territorial (SCoT)
- EPCI porteurs de SCoT
- La population
- Autorités organisatrices de mobilité (AOM) compétentes dans l'élaboration d'un Plan de déplacement urbain ou Plan de mobilité simplifié ou non (PDU/PDM/PDMS)
- Commission consultative des déchets du SRADDET
- Comité régional trame verte et bleue (CRTVB) en charge de la biodiversité
- Comité de massif des Alpes

ASSOCIATION VOLONTAIRE

- Comité économique social environnemental régional (CESER)
- Chambres consulaires

CONSULTATION VOLONTAIRE

- Départements sur toutes les thématiques
- Régions limitrophes
- Parcs naturels régionaux
- Parc naturels nationaux
- Établissement public foncier
- Opérations d'intérêt national : Euroméditerranée et Plaine du Var
- Grand port maritime de Marseille
- Associations environnementales agréées
- Agence régionale de la biodiversité
- Conservatoires du littoral et des espaces naturels
- Syndicats professionnels
- Voies navigables de France
- Conseils de développement des territoires
- Conseil scientifique
- Entreprises

LES RÈGLES

ASSOCIATION VOLONTAIRE

- Métropoles et EPCI porteurs de PLUi
- Syndicats mixtes porteurs de SCoT
- EPCI porteurs de SCoT

ASSOCIATION VOLONTAIRE AUX ATELIERS DE CONSTRUCTION DES RÈGLES

- Représentant de l'État
- Départements
- Parcs naturels régionaux

1.4

UN SCHÉMA CONCERTÉ

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

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

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

1.5

LA MÉTHODE D'ÉLABORATION

Le SRADDET est composé :

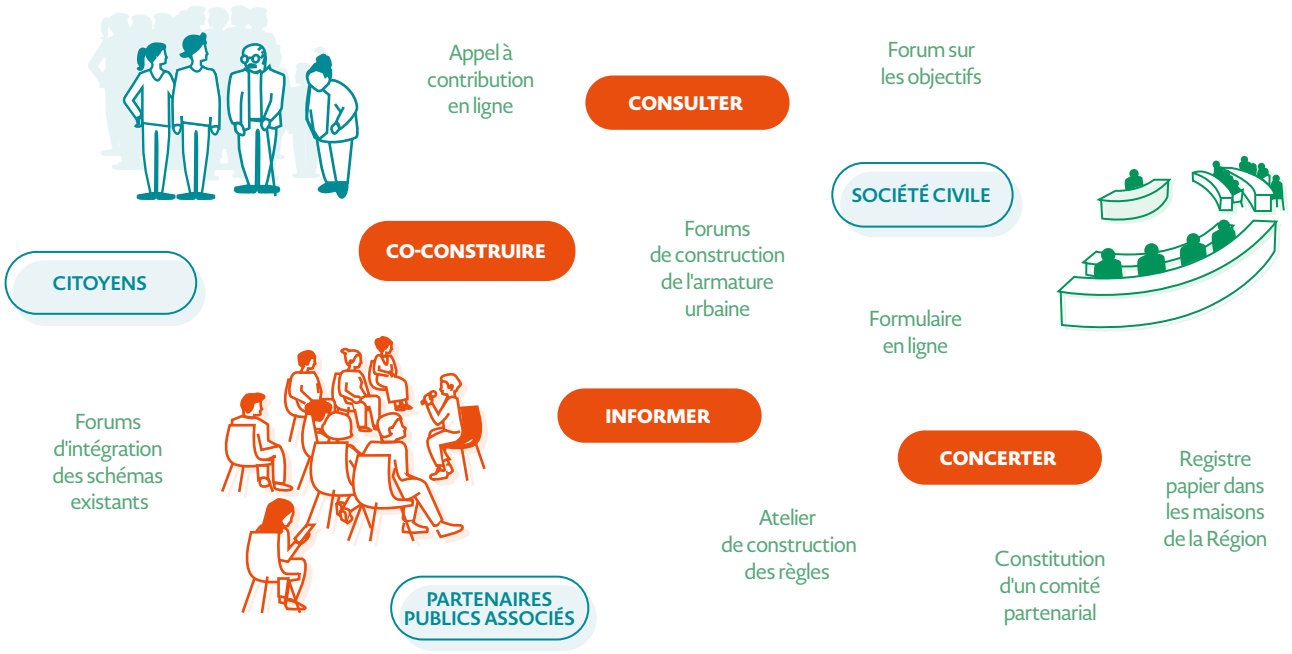
→ d'un rapport qui fait la synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires dans la région, identifie les enjeux dans les domaines de compétence du schéma, expose la stratégie régionale et fixe les objectifs qui en découlent ;

→ d'un fascicule de règles générales qui contribueront à l'atteinte des objectifs du rapport ;

→ d'annexes, notamment le rapport sur les incidences environnementales, l'état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets, dans la région constitué des éléments et la prospective de l'évolution tendancielle des quantités de déchets produites sur le territoire, le diagnostic et la présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la Trame verte et bleue régionale, le plan d'action stratégique et l'atlas cartographique du SRCE.

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

[1] En application de l'intitulé 6°bis de l'article L4251-5 du Code général des collectivités territoriales et de la délibération du Conseil régional n° 17-210 du 17 mars 2017 et du décret du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant iverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes.



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

Le 16 décembre 2016, un débat sur les objectifs du SRADDET en assemblée régionale a permis de **définir et de valider les trois grandes lignes directrices du projet de schéma**:

LIGNE DIRECTRICE 1

RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

LIGNE DIRECTRICE 2

MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU

LIGNE DIRECTRICE 3

CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS

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

Plus précisément, la délibération 17-210 du 17 mars 2017 a permis d'apporter un ajustement à la délibération n° 16-846 du 3 novembre 2016 afin notamment d'étoffer la liste des personnes publiques associées, de préciser les modalités d'association et les instances mises en place par la Région (COPART, forums, ateliers thématiques, conseil scientifique, Conférence territoriale de l'action publique), d'approuver les modalités de la concertation publique et de préciser les modalités de valorisation des avis donnés par des organisations telles que le CESER et « les territoires citoyens ».

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

10/01 2017

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

24/01 2017

15/02 2017

Un questionnaire a été mis en ligne du 24 janvier au 15 février 2017. Cet appel à contributions invitait les collectivités territoriales, partenaires institutionnels, associations et opérateurs privés à s'exprimer sur les principales orientations du projet et proposer leurs idées.

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

Les contributions ont permis d'alimenter les ateliers de travail des forums de co-construction des objectifs organisés par la suite.

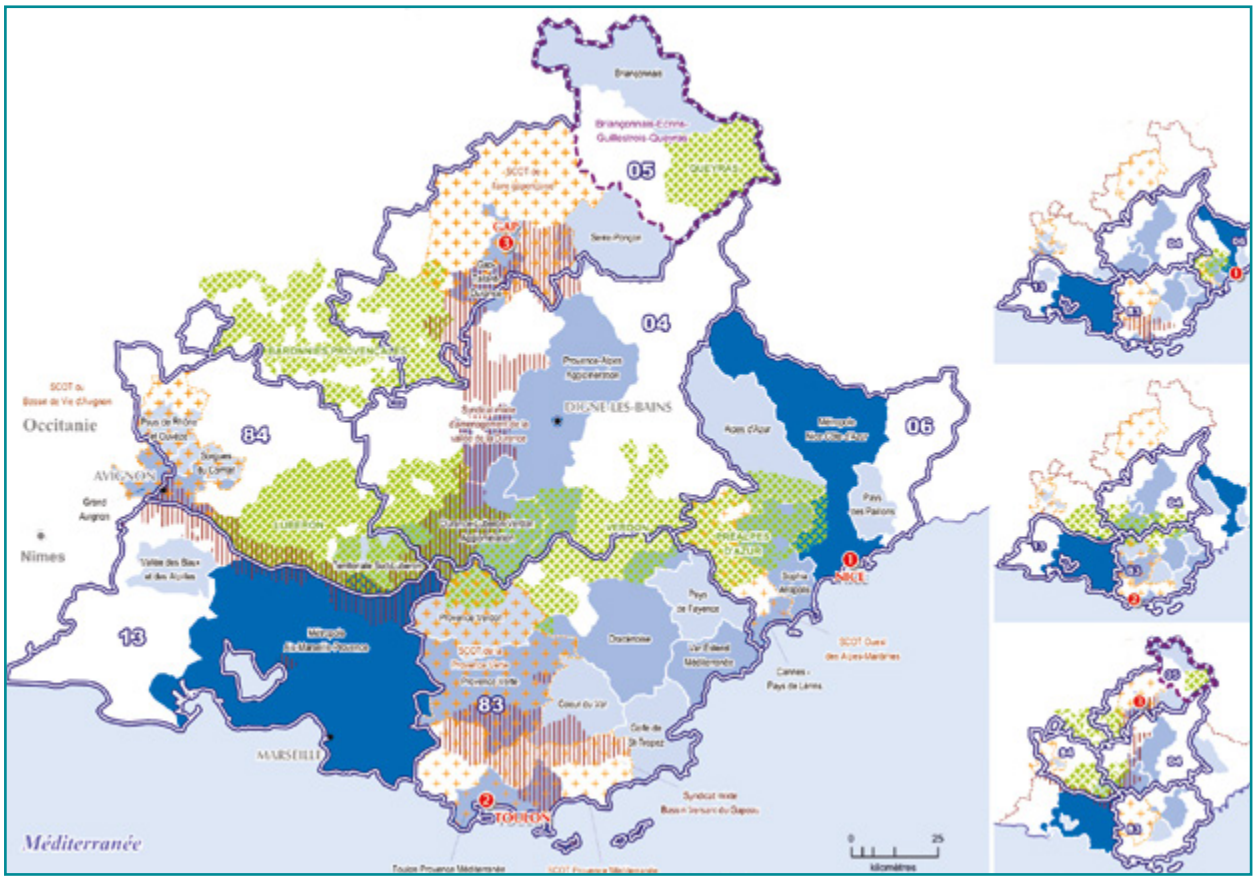
15/02 2017

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

→ les enjeux de gouvernance pour la Région induits par le SRADDET;

→ les tendances prospectives à 15 ans sur les thèmes du numérique, de la mobilité et du changement climatique.

Participation des personnes publiques associées aux forums thématiques de définition des objectifs du SRADDET



Les participants
- Conseil départemental

EPCI
- Métropole
- Communauté d'agglomération
- Communauté de communes
- Pôle d'équilibre territorial et rural
- Parc naturel régional
- Syndicat mixte de SCoT
- Autre syndicat mixte

Les forums

1. **Nice - 8 mars 2017**
   Renforcer la qualité de vie et l'attractivité du territoire
2. **Toulon - 15 mars 2017**
   Organiser un maillage équilibré du territoire et conforter les centralités
3. **Gap - 22 mars 2017**
   Mettre en capacité les territoires

Fond : GEOFLA - IGN
Source : SPRT

1.6

CONSTRUCTION DES OBJECTIFS

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

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

25/04 2017 L'atelier sur **l'intégration du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) dans le SRADDET** s'est tenu le 25 avril 2017 à Digne-les-Bains, en présence de 64 partenaires représentant 33 structures.

9/05 2017 L'atelier sur **l'intégration du Schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) dans le SRADDET** s'est tenu le 09 mai 2017 à Digne-les-Bains également, en présence de 74 partenaires représentant 39 structures.

12/07 2017 Le **second comité partenarial** a réuni 179 participants (représentant 106 structures). A cette occasion, la stratégie régionale, ainsi que les grandes lignes directrices du SRADDET, ont été exposées par les élus régionaux puis largement débattues avec la salle. Les prochaines étapes d'élaboration ont été présentées.

1.7

CONSTRUCTION DU PROJET SPATIAL

En septembre 2017, quatre ateliers ont porté au débat une proposition **d'armature urbaine** pour chacun des 4 espaces territoriaux identifiés : espace azuréen, espace alpin, espace rhodanien et espace provençal. L'organisation des villes et villages jouant un rôle structurant dans l'aménagement du territoire régional a été discutée. Les membres du comité partenarial ont tous été invités à participer aux ateliers organisés sur chacun des 4 espaces territoriaux.

1.8

CONSTRUCTION DES RÈGLES

En août 2017, en respect de la procédure légale, **la Région a saisi par courrier l'ensemble des Personnes publiques associées** compétentes pour l'élaboration d'un SCoT ou d'un PDU/PDM/PDMS (partenaires associés obligatoirement à la formulation des règles). Le délai pour **proposer des règles** était de trois mois.

De septembre à novembre 2017, en parallèle de la saisine officielle, la Région a organisé des **ateliers de coélaboration des règles**.

Les partenaires associés obligatoirement à la formulation des règles, ainsi que les Départements, les Parcs naturels régionaux et les représentants de l'État (partenaires associés de manière volontaire), ont été invités à participer aux ateliers.

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

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

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

Les Personnes publiques associées participant obligatoirement à la formulation des règles ont été à nouveau consultées en mai 2018 afin de recueillir leurs propositions sur la dernière version du fascicule.



Réunion de présentation de la stratégie régionale d'avenir de nos territoire par le Président de région, 1er octobre 2018

1.9

CONCERTATION PRÉALABLE DE LA POPULATION

5/09 2017
5/12 2017

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

Un dossier regroupant différentes pièces du projet de schéma a été mis à disposition en version numérique sur le site Internet de la Région et en version papier à l'Hôtel de Région et dans les cinq Maisons de la Région (Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Var et Vaucluse).

Les documents en consultation :
→ le projet de rapport du SRADDET ;
→ Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) : état de lieux initial, évaluation environnementale) ;
→ Schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) : bilan et objectifs actualisés ;
→ Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) : résumé non technique, diagnostic et plan d'action stratégique.

Les observations ont été recueillies soit par le biais d'un formulaire informatique, soit sur des registres papier.

En 2018, la démarche de co-construction s'est poursuivie. Durant le mois de mars, **quatre ateliers territoriaux** se sont tenus en différents lieux du territoire (Le Cannet, Gap, Marseille et Avignon).

Ces rendez-vous ont été l'occasion d'échanger et de travailler sur la construction de la stratégie démographique régionale et les enjeux spécifiques de chaque espace identifié par le SRADDET, et de mieux prendre en compte leurs problématiques respectives pour l'élaboration du fascicule des règles.

22/02 2018 Le 22 février 2018, un **comité partenarial** a permis la restitution de la démarche de concertation (concertation préalable et saisine sur les règles), la présentation du volet déchet (PRPGD), du volet transport (PRI-PRIT), du projet de rapport amendé des remarques issues des contributions, et de l'évaluation environnementale.

30/05 2018 Le 30 mai 2018, un nouveau **comité partenarial** a été consacré à la présentation du projet de fascicule de règles.

Par ailleurs, comme le prévoit la règlementation, des rencontres ont été organisées avec la Commission d'élaboration et de suivi et du Plan régional de prévention des déchets, la Commission permanente du Comité de massif des Alpes, le Comité régional de la biodiversité pour permettre à leurs membres d'être informés du contenu du SRADDET et de s'y associer. Deux réunions se sont tenues avec les techniciens en charge du SRADDET dans les régions voisines d'Auvergne-Rhône-Alpes et d'Occitanie.

Au total, la concertation a été déclinée au fil de 6 forums, 30 ateliers et 5 comités partenariaux. Elle a rassemblé environ 2000 participants.

2018/2019, la suite de la procédure : après l'arrêt du projet de SRADDET ont eu lieu les consultations des PPA et de l'autorité environnementale, ainsi que l'enquête publique. Ce recueil d'avis à permis a la Région d'amender à la marge le SRADDET et de procéder à son adoption. Il sera ensuite soumis au Préfet pour approbation.

1.10

L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES : L'APPROCHE RÉGIONALE

Dans le cadre des travaux d'élaboration du SRADDET, la Région a souhaité dédier une réflexion particulière à la notion « d'égalité des territoires », domaine obligatoire du Schéma à caractère transversal, sous la forme d'une recherche-action exploratoire avec l'appui d'universitaires et de chercheurs.

Si la loi érige le principe d'égalité des territoires pour lutter contre les phénomènes d'isolement, d'enclavement et les disparités socio-spatiales qui tendent à s'accroître sur l'ensemble du territoire national, les acceptions que recouvrent cette notion sont nombreuses et impliquent autant de formes différentes dans la mise en œuvre opérationnelle du SRADDET.

Il était important pour l'institution régionale d'élaborer une philosophie sous-tendant sa stratégie d'aménagement, et les objectifs associés, pour offrir un cadre unifié aux développements des territoires tout en tenant compte de leurs diversités, de leurs atouts et potentiels. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'égalité des territoires constitue un enjeu particulièrement fondamental : du littoral fortement métropolisé à l'espace alpin plus détendu, cette région de contrastes alterne territoires bien maillés par les réseaux de transport et d'autres plus enclavés ; dans cette région des diversités (paysagères, architecturales, naturelles, culturelles, économiques…) persistent de fortes inégalités socio-économiques au sein de la population.

Les notions d'égalité et de diversité des territoires convoquent une pluralité de termes associés qui renvoient à des dynamiques, des processus, des valeurs, des normes et des instruments. Elles concernent des principes pour penser, concevoir et déployer l'action publique en région. Les conceptions de l'égalité pour l'action publique se déclinent selon quatre axes complémentaires : l'égalité des droits, l'égalité des places, l'égalité des chances et l'égalité des capacités des

territoires à convertir leurs ressources de développement. Chacun de ces principes ou de ces perspectives répondent à une ou plusieurs finalités et à une ou des modalités (instruments) d'action.

L'égalité, si elle est une valeur consubstantielle du SRADDET, reste protéiforme selon les objectifs définis et selon le contexte territorial, mais elle s'inscrit bien dans les enjeux de la stratégie régionale : des enjeux d'excellence, de résilience, de qualité, etc., combinés à la préservation et la valorisation de ce qui constitue une des richesses régionales, à savoir sa diversité. Ainsi l'égalité des territoires ne constitue pas un objectif en soi mais recouvre des valeurs irriguant l'ensemble de la stratégie et déclinées selon deux logiques adaptées aux objectifs.

D'une part, **la logique de différenciation**, qui vise le développement des spécificités territoriales, en fonction des ressources locales. Dans ce cas de figure, les interventions sont menées de manière différenciée selon les territoires et spécifique en soutenant des domaines différents selon ces mêmes territoires. A l'échelle régionale, ce traitement spécifique ou différencié contribue à l'équilibre et à l'équité entre territoires, autrement dit à une forme de justice territoriale.
D'autre part, **la logique de l'égalitarisme**, qui renvoie à une intervention similaire sur tous les territoires et sur des domaines communs à chacun d'entre eux. Dans ce cas de figure, les territoires sont traités de la même manière et le déploiement des ressources se fait de façon égalitaire. Contrairement à la logique précédente, cette approche conduit à un renforcement des différences entre territoires dans la mesure où chacun ne dispose pas initialement des mêmes ressources, des mêmes acquis et des mêmes potentiels.

Le principe d'égalité va aussi se décliner différemment du point de vue de sa mise en œuvre, en actionnant des instruments et des leviers diversifiés selon les objectifs et les situations territoriales.

La troisième ligne directrice du SRADDET traduit plus particulièrement cet aspect en mettant l'accent sur la « mise en capacité » des territoires, c'est-à-dire en précisant les moyens et les leviers à activer pour faire vivre leurs diversités tout en ayant une finalité commune régionale, le bien-être territorial pour tous les habitants.

Ces différentes approches de l'égalité se traduisent également dans le parti pris spatial du SRADDET par la définition d'une stratégie territoriale organisée en 4 espaces. Ces espaces s'inscrivent dans des dynamiques distinctes et nécessitent des approches spécifiques en matière d'aménagement, dont la cohérence d'ensemble est assurée par la Région.



02

SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE ET DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

LE TERRITOIRE TRANSMIS
Un territoire aux atouts considérables, qui appelle à la responsabilité

P. 27

LE TERRITOIRE VÉCU
Des conditions de vie contrastées, la qualité de vie en question

P. 34

LE TERRITOIRE ORGANISÉ
Un territoire polycentrique à structurer

P. 42

Transport ferroviaire, Côte Bleue, R. Cintas Flores

La synthèse de l'état des lieux est conçue en application de l'Article R.4251-2 du CGCT. Celui-ci indique que « le rapport du schéma fait la synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires dans la région », synthèse préalable à « l'identification des enjeux dans les domaines de compétence du schéma, l'exposé de la stratégie régionale et des objectifs qui en découlent ».

Cette synthèse s'appuie sur :

→ des diagnostics sectoriels complets réalisés lors de la production des schémas intégrés existants : diagnostic du SRCE, diagnostic du SRCAE

→ des états des lieux réalisés pour la production des schémas intégrés au SRADDET, mais non préexistants : état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets, diagnostic du PRI-PRIT

→ de nombreuses études produites dans le cadre des partenariats entre Région et Insee, Région et agences d'urbanisme, Région et universités

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

Cette synthèse se compose donc de trois parties :

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

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

Le territoire organisé, un territoire polycentrique à structurer

2.1

LE TERRITOIRE TRANSMIS : UN TERRITOIRE AUX ATOUTS CONSIDÉRABLES, QUI APPELLE À LA RESPONSABILITÉ

Le territoire transmis, c'est le territoire actuel, sur lequel nous vivons, et tel que demain nous le transmettrons. Il s'agit, au travers de cette notion, de porter le regard sur ses évolutions sur le temps long, tout en appréhendant les évolutions et les impacts générés sur le temps court.

Le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur apparaît ainsi comme un territoire ouvert au monde, du fait d'une position géostratégique avantageuse, nourri d'une histoire millénaire et composite, dont témoigne son patrimoine historique et culturel remarquable.

Entre mer et montagne, le territoire régional est aussi une mosaïque paysagère qui recèle des milieux naturels d'une grande richesse et d'une grande diversité. Parfois sources de contraintes, ces ressources paysagères, naturelles et patrimoniales contribuent à la qualité du cadre de vie des habitants et sont vecteurs d'attractivité touristique et résidentielle ; elles possèdent également des potentialités énergétiques et économiques. Leviers du développement régional, elles constituent des atouts qui appellent à la responsabilité afin de les préserver, de les valoriser et de les transmettre aux générations futures.

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



Ile Gaby
F. Pennant

Un territoire ouvert au monde et une histoire millénaire en héritage

Une position géostratégique de longue portée

La particularité du territoire régional tient à sa situation entre plusieurs types d'espaces - massif alpin, littoral azuréen, espace provençal et couloir rhodanien -, qui entraîne des contraintes géomorphologiques, mais le positionne également en interface stratégique.

Pont entre l'Europe et la Méditerranée, la région s'inscrit dans une histoire et une géographie de longue portée, durant lesquelles les hommes ont développé une tradition d'échanges sur l'arc méditerranéen, entre les routes du Nord et du Sud. Cette tradition commerciale a permis de créer de la richesse, de structurer des réseaux et d'asseoir les villes dans leurs fonctions économiques.

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

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

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

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

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

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

Des villes et métropoles ouvertes sur le monde

La longue tradition d'échanges du territoire régional a permis l'émergence de villes ouvertes sur le monde, dont les leviers de développement sont historiquement différenciés et liés à des vocations particulières : fonction portuaire et commerciale de la cité phocéenne tournée vers la mer, statut de capitale de la Provence pour Aix-en-Provence, fonction militaire et navale de Toulon, prédominance de l'agriculture autour d'Avignon, spécificité d'une ville frontalière comme Nice, où « s'inventa » le tourisme au XIX^{e} siècle.

Exerçant un rayonnement régional, parfois même national et international, et gagnant continuellement des habitants au cours de la seconde partie du XX^{e} siècle, ces

villes diversifient leurs fonctions, tout en cherchant à conforter leurs spécificités et leurs positionnements respectifs dans le contexte d'une concurrence territoriale parfois prégnante. Marseille et Nice sont les principales métropoles régionales, concentrant près de la moitié de la population, suivies par la métropole toulonnaise et Avignon, voire Gap, qui s'inscrivent dans des systèmes métropolitains secondaires.

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

En 2015, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur abritait 2290 monuments historiques classés et inscrits[1]. La variété remarquable de son patrimoine culturel est due à une combinaison de facteurs géographiques et historiques : une topographie particulière combinant plusieurs types de littoraux, de massifs montagneux et d'espaces valléens, le rôle de la frontière italienne et maritime, la présence forte et précoce de l'occupation romaine, l'influence durable de l'Italie dans les modes d'expression artistique, l'invention du tourisme sur la Côte d'Azur au XIXe siècle et ses conséquences sur les paysages. Qu'il soit antique, industriel, militaire, religieux, balnéaire ou pastoral, ce patrimoine façonne l'identité régionale.

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

[1] Insee, étude parue en juillet 2017. https://www.insee.fr/fr/statistiques/2889956

Un patrimoine naturel exceptionnel, des ressources à préserver et valoriser

Un territoire entre mer et montagne, Rhône et Durance

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

Une mosaïque paysagère et des richesses écologiques fragiles

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

La préservation de cette richesse naturelle exceptionnelle est un enjeu essentiel pour un territoire qui connaît d'importantes mutations induites par les activités humaines. Provence-Alpes-Côte d'Azur est une région particulièrement concernée par les politiques de protection des espaces et des espèces naturelles[2]. Près de 6 % du territoire est soumis à une protection réglementaire (1 % en moyenne au niveau national). Aujourd'hui, 54 % du territoire régional est inventorié en Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique et 30 % de la superficie régionale est couverte par des sites Natura 2000.

[2] Insee. Dossier Provence-Alpes-Côte d'Azur n° 4, juin 2016.

La présence de quatre des dix parcs nationaux, de douze réserves naturelles nationales, ainsi que de huit Parcs naturels régionaux (un en projet) et six réserves régionales, témoigne de l'importance des mesures de protection et du volontarisme régional en matière de valorisation.

Pour la Région, l'enjeu est bien de conforter une expertise et un savoir-faire pragmatique en matière de planification et d'aménagement, et de diffuser un modèle innovant de prise en compte de la biodiversité dans les projets. Ces savoir-faire acquis sont aujourd'hui de véritables richesses qu'il convient de valoriser.

Dans cette optique, les figures de proue pourraient être les Parcs nationaux et régionaux grâce à leur rôle dans la recherche d'une cohabitation apaisée homme-nature et dans l'utilisation raisonnée et innovantes des ressources renouvelables, au travers notamment de l'écotourisme.

Des ressources à valoriser

L'eau, une ressource importante mais menacée

La ressource en eau (de surface et souterraine) régionale est importante. Le territoire possède 46 000 km de cours d'eau et bénéficie d'une ressource en eau abondante, disponible et de bonne qualité. La région possède des infrastructures et un patrimoine hydraulique exceptionnels : 5 000 km de canalisations, alimentation de 6 000 exploitants agricoles (80 000 ha), 1 700 entreprises, 165 communes et 37 000 particuliers. Cependant, ces ressources importantes et ces aménagements performants sont inégalement répartis sur le territoire. Les besoins augmentent avec l'extension de l'urbanisation, l'évolution des modes de vie et de consommation, notamment ceux des populations urbaines s'installant en milieu rural, et la pression de la fréquentation touristique en haute saison. Ajoutée aux effets induits par le changement climatique, cette situation appelle à la plus grande vigilance du point de vue de la gestion de la ressource.

Les énergies renouvelables, un potentiel important et diversifié

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

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

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

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

complexité des procédures pour passer d'installations particulières à des installations collectives.

Une valorisation des déchets à développer très fortement

Les enjeux de valorisation des déchets sont considérables à l'échelle du territoire régional, qui se caractérise par une production de déchets par habitant supérieure à la moyenne nationale. Ainsi, sur plus de 6 millions de tonnes de déchets non dangereux non inertes (comprenant la majorité des déchets des ménages), seules 37 % sont valorisées. Cette part de valorisation doit être portée à 65 % en 2025.

Par ailleurs, sur 15 millions de tonnes de déchets non dangereux inertes (notamment issus des chantiers du BTP), 70 % sont valorisées, ce qui correspond à l'objectif réglementaire de valorisation pour 2020. Quant aux 800 000 tonnes de déchets dangereux, moins de 60 % sont orientées vers des filières adaptées à leur dangerosité.

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



Centrale hydraulique de Vinon-sur-Verdon. A. Van der Stegen

Des signes d'alerte

Menaces sur les ressources et les continuités écologiques

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

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

Ce réchauffement va également entraîner une diminution de la disponibilité de la ressource en eau (en quantité et en répartition dans le temps) : il est ainsi attendu une baisse de 10 % de la ressource en eau sur le système Durance-Verdon en 2050, avec des risques d'augmentation des tensions entre les usages puisque ce seul système approvisionne 60 % de l'ensemble des prélèvements du territoire régional.

En parallèle, une réflexion doit être conduite sur la préservation des ressources en eau souterraine, stratégiques pour la sécurisation des usages, en particulier l'alimentation en eau potable.

Risques naturels : la vulnérabilité aggravée par le changement climatique

Considérée comme un « point chaud » du changement climatique au niveau mondial, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur compose aujourd'hui avec plusieurs risques naturels majeurs : inondations et submersion marine, incendies de forêt, mouvements de terrain (dont retrait-gonflement des argiles, chutes de blocs…), séismes et avalanches.

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

→ la hausse des températures moyennes, avec en particulier une hausse des maximales estivales et un relèvement des minimales hivernales ;
→ un régime de précipitations de plus en plus irrégulières, avec une accentuation des sécheresses estivales et des épisodes de pluies diluviennes.

Le risque inondation est le risque le plus répandu et le plus impactant, en termes humains et matériels. Il se traduit par des inondations torrentielles dans les départements alpins, des inondations de plaine par les grands cours d'eau (phénomènes de ruissellement ou de remontée de nappe), ou encore par la submersion marine sur les espaces littoraux. Cette vulnérabilité au risque inondation est accentuée par le changement climatique et l'urbanisation excessive, qui engendre l'imperméabilisation des sols. L'élévation du niveau de la mer, lié au changement climatique, entraîne un risque de submersion des zones littorales, c'est-à-dire un risque d'inondation de la zone côtière par la mer.

De faibles variations du niveau marin pourraient avoir des conséquences socio-économiques majeures sur les populations et les activités humaines. Le littoral est également sujet à l'érosion, avec un recul du trait de côte qui s'observe en particulier en Camargue, sur la Côte bleue, la presqu'île de Giens et de nombreuses baies de la Côte d'Azur.

Le risque incendie, qui concernait principalement la zone littorale, s'étend à l'ensemble du territoire régional. Couverte par des espaces forestiers sur près de la moitié

de sa superficie, Provence-Alpes-Côte d'Azur est particulièrement vulnérable. Avec le changement climatique combiné aux évolutions d'occupation et d'usages du sol, les incendies risquent de devenir plus intenses, plus fréquents et plus sévères, et devraient toucher de plus en plus les départements rhodaniens et alpins.

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

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

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

Les grands équilibres naturels modifiés par l'étalement urbain

La pression exercée par le phénomène d'étalement urbain sur le foncier (notamment agricole) ainsi que sur les ressources et les espaces naturels remet en cause la pérennité du modèle de développement. La consommation foncière est aujourd'hui deux fois plus rapide que l'évolution démographique et s'effectue à proximité des grands pôles urbains[1].

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



Voyage en montgolfiè e
A. Van der Stegen

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

À travers l'étalement urbain ce sont également les pressions exercées par l'homme qui sont interrogées : elles portent à la fois sur l'exploitation des ressources, les rejets polluants ou la sur-fréquentation des espaces naturels. Or ces pressions sont aussi le corollaire d'une forte fréquentation touristique en haute saison. Rappelons que dans un territoire comme les Hautes-Alpes, on constate + 47,6 % de population présente en moyenne à l'année par rapport à la population recensée, avec des pics saisonniers pouvant atteindre + 176 %. Les comportements individuels peuvent contribuer à aggraver ou limiter ces pressions.

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

[1] Insee Analyses, n° 40, novembre 2016.

2.2

LE TERRITOIRE VÉCU : DES CONDITIONS DE VIE CONTRASTÉES, LA QUALITÉ DE VIE EN QUESTION

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

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



Marché d'Aix-en-Provence. J-P. Garufi

Portrait global de la population en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Une population régionale vieillissante et une attractivité démographique très ralentie

Avec près de 5 millions d'habitants en 2014, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur était la 3e région la plus peuplée de France. Elle était surtout la région ayant connu la plus forte progression démographique depuis 1962, gagnant 2 millions d'habitants en un peu moins de cinquante ans, à un rythme bien supérieur aux autres régions françaises.

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

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

Le solde migratoire, c'est-à-dire la différence entre le nombre de ménages qui

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

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

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

La projection démographique à 2050 de l'Insee table sur 5,3 millions d'habitants en Provence-Alpes-Côte d'Azur. La population continuerait d'augmenter mais avec un taux de croissance inférieur à celui de la France métropolitaine. Ainsi, le ralentissement démographique se poursuivrait.

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

ÉLÉMENTS CLÉS

Projections Insee 2030-2050

12 500

habitants supplémentaires en moyenne chaque année d'ici 2030, puis 8 100 habitants par an en moyenne à l'horizon 2050, soit un taux moyen de 0 2% à comparer au 0,4% du niveau national.

Une baisse générale des jeunes et de la population active, notamment dans les territoires azuréens.

Forte hausse des 65 ans et plus, notamment sur les territoires alpins et rhodaniens.

Doublement des personnes de 75 ans ou plus.

De fortes inégalités et une fracture territoriale qui s'accentue

Provence-Alpes-Côte d'Azur est la 3e région la plus touchée par la pauvreté (derrière la Corse et les Hauts-de-France) : plus de 850 000 habitants vivent sous le seuil de pauvreté, c'est-à-dire avec moins de 1000 euros par mois et par unité de consommation. Soit 17,3 % de la population régionale - une part qui augmente par rapport à 2012 (16,9 %). Dans tous les départements de la région à l'exception des Hautes-Alpes, le taux de pauvreté est supérieur à la moyenne nationale. La pauvreté touche d'avantage les jeunes et les familles monoparentales.

La région se distingue par de fortes inégalités de revenus, révélées par l'écart entre le niveau de vie des 10 % les plus riches et des 10 % les plus pauvres. L'éventail régional est l'un des plus dispersés de France métropolitaine, avec des écarts particulièrement marqués dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes[1].

[1] Insee, Flash Provence-Alpes-Côte d'Azur, n° 32, 2016.

Le phénomène de creusement des inégalités est accentué par les dynamiques territoriales de la région : les mobilités individuelles contribuent en effet à renforcer les processus de ségrégation ou « fracture territoriale ». Elles s'expliquent par un double mouvement de flux de populations. D'une part, les territoires à faibles ressources fiscales accueillent des populations fragiles et voient partir leurs populations favorisées, notamment les couples avec enfants, bi-actifs, cadres ou professions intermédiaires. D'autre part, les territoires les plus riches voient partir leurs populations fragiles, notamment les familles monoparentales et les ménages disposant d'un niveau de formation plus faible, et arriver des populations plus aisées[1]. Le processus de « fracture territoriale » se manifeste en Provence-Alpes-Côte d'Azur par une présence plus importante des populations fragiles dans les pôles urbains et ruraux que dans les espaces périurbains et résidentialisés. Inversement, les populations plus aisées contribuent au phénomène de périurbanisation par le choix du cadre de vie et de la maison individuelle, qui est un facteur de déménagements. Le périurbain demeure ainsi plus riche que les villes et les banlieues[2]. L'analyse de la fracture territoriale confirme donc la partition de l'espace territorial entre villes et banlieues d'un côté, espaces périurbains de l'autre, ainsi qu'entre villes et espaces ruraux.

[1] La focale régionale, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2015.

[2] Insee, Portrait social, 2014.

Un portrait en actions : le territoire du quotidien

Habiter : le logement, à la croisée des besoins régionaux

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

Malgré la croissance du parc, l'offre de logements demeure insuffisante au regard d'une population régionale en légère croissance et d'un phénomène de desserrement des ménages lié au vieillissement et à l'évolution des modes de cohabitation. D'ici à 2030, il faudrait construire chaque année 30 600 à 36 400 logements[3] pour répondre aux besoins et aux évolutions de la demande.

Le logement reflète également la difficulté à concilier les vocations résidentielles et touristiques du territoire, avec de nombreuses résidences secondaires qui accentuent la tension sur le marché immobilier. Ces dernières représentent 17,7 % des logements au 1er janvier 2015, soit presque le double de la moyenne nationale (9,5 %) ; dans les communes littorales de La Londe-les-Maures à Roquebrune-sur-Argens, les résidences secondaires représentent entre la moitié et les trois quarts des logements[4]. Dans les Alpes, elles comptent pour environ 50 % du parc de logements à Briançon et Barcelonnette. L'amplitude du phénomène sur le littoral entraine un effet d'éviction au détriment de l'habitat principal et met en danger la cohésion sociale.

Malgré les difficultés d'accès au logement, les logements sociaux sont peu nombreux en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ils représentent 13,3 % du parc des résidences principales contre 16,7 % en moyenne pour la France métropolitaine, et sont concentrés dans les territoires de Marseille, Avignon, ainsi qu'à l'ouest de l'étang de Berre. Aujourd'hui 70 % de la population y serait éligible, mais la production annuelle moyenne reste inférieure à 5 logements pour 1 000 habitants. L'accès au logement est donc une cause importante d'exclusion et de relégation socio-spatiale.

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

[3] Prévisions Insee, 2013.

[4] Observatoire Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2018.

Se former et travailler dans une économie modernisée

La formation, qui constitue un puissant vecteur d'ascension sociale et d'accès à l'emploi, révèle de nombreux points d'achoppement. Le territoire régional présente une situation paradoxale à certains égards : fort d'un écosystème d'enseignement supérieur de qualité, il permet à une partie importante de la population d'acquérir une qualification élevée et exerce son attractivité au-delà des limites régionales auprès d'un public qualifié. En revanche, une partie importante des jeunes restent à l'écart de la réussite scolaire et l'offre de formation ne permet pas de contrer les tendances observées sur un axe Fréjus-Orange, où l'insertion professionnelle des jeunes est difficile. La formation et l'élévation du niveau de qualification demeure un enjeu majeur pour la Région en prise avec un taux de chômage supérieur à 11 %, dépassant les 25 % chez les jeunes[5].
Aujourd'hui, le territoire régional compte environ 5 millions d'habitants, dont plus de 2 millions occupent un emploi, soit près de 54,2 % de la population âgée de plus de 15 ans. Ces actifs sont à 90 % des salariés, dont la très grande majorité occupent des emplois stables. Fin 2016, la région comptait également 490 000 demandeurs d'emploi, dont 41 % étaient au chômage depuis plus d'un an. Une part très importante d'entre eux fournit la main d'œuvre d'un marché de l'emploi secondaire (CDD, intérim) ne parvenant pas à se stabiliser.

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

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

[5] Insee, taux de chômage localisés, 2014.



Résidence Floreale Village de Saint Louis. P. Ciot



Inauguration du CFA Don Bosco. Apprentissage en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Y. Bouvier

Accéder aux équipements et aux services de la vie courante

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

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

Au-delà des équipements et services de la vie courante, les territoires ont renforcé au fil des décennies leur offre d'équipements culturels. Désormais, Provence-Alpes-Côte d'Azur figure parmi les régions les mieux dotées en la matière, hors Île-de-France[1], avec 196 cinémas, 72 théâtres, 123 musées labellisés « Musée de France » et 32 conservatoires à rayonnement communal ou intercommunal, départemental ou régional. Selon l'Insee, la région se positionnait en 2015 au troisième rang national, hors Île-de-France, derrière Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle Aquitaine, pour ce qui concerne les équipements culturels de gamme supérieure. Malgré ce maillage dense, l'accès à la culture demeure difficile pour des milliers d'habitants des vallées encaissées de Haute-Provence ou de l'arrière-pays niçois. L'offre culturelle ne se limite cependant pas à la présence d'équipements culturels.

Festivals, manifestations et animations diverses contribuent aussi à la vie culturelle des territoires, notamment par le biais d'un tissu associatif important. Certains grands évènements participent ainsi au rayonnement national et international de la région.

Enfin, l'accès au numérique peut constituer un facteur aggravant en matière d'inégalité des territoires et une opportunité pour le désenclavement. L'accès au très haut débit et le déploiement d'une offre de services numériques performants (e-administration, commerce, éducation, formation, culture, coworking, santé, etc.) est en effet susceptible de renforcer l'attractivité de territoires non-métropolisés et de concourir au maintien ou à l'installation d'activités économiques comme de population. L'état des lieux régional du déploiement des réseaux très haut débit fixes révèle une offre inégale selon les départements. L'offre en très haut débit fixe couvre près de 40 % des locaux en Provence-Alpes-Côte d'Azur, mais seulement 20 % dans les Hautes-Alpes contre 54 % dans les Alpes-Maritimes. Il reste donc un effort important à fournir pour atteindre les objectifs fixés par la Stratégie commune d'aménagement numérique du territoire (haut débit pour l'ensemble du territoire en 2020, très haut débit pour l'ensemble du territoire en 2025).

[1] https://www.insee.fr/fr/statistiques/2889956

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

Toujours plus loin dans le périurbain et dans les déplacements pendulaires

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

Les choix en matière de parcours résidentiels ont des conséquences directes sur les temps de trajets domicile-travail pour lesquels, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 72 % des habitants utilisent leur voiture. C'est beaucoup plus qu'en Île-de-France (41 %) et légèrement supérieur à la moyenne nationale (69,8 %). Si, à Marseille et Nice, 25 % des habitants ayant un emploi utilisent les transports en commun pour se rendre à leur travail, la proportion tombe à 15 % au mieux dans les autres grandes villes de la région (Toulon, Avignon, Antibes, Cannes…).

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

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



Lycée René Goscinny, Drap. C. Almodovar

Les centralités et le vivre-ensemble en question

Le poids démographique des centres anciens de la région n'a cessé de s'éroder depuis plusieurs décennies, avec des dynamiques qui restent cependant différenciées (selon le caractère touristique notamment). Les centres anciens perdent en effet des habitants, contrairement à leurs communes d'appartenance. Le parc de logements est marqué par une vacance importante (17 %) et en progression, ainsi que par des situations de sur-occupation lourde plus répandues qu'ailleurs (4 %). Ces difficultés se conjuguent avec une détérioration de l'environnement socio-démographique (taux de chômage en hausse de 2,5 points) et s'accompagnent de difficultés pour le commerce de proximité, mis à mal par le développement exponentiel des grandes surfaces en périphérie.

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

Une qualité de vie différenciée selon les territoires

Une étude de l'Insee[1] identifie six profils différenciés en matière de qualité de vie dans la région.

Les espaces métropolitains de Nice et Aix-Marseille, où la notion de qualité de vie apparaît contrastée : elle est jugée positive si l'on s'attache aux facteurs emploi, revenus ou services de proximité, et négative selon les indicateurs d'artificialisation des sols, d'accès au logement et de prix du foncier, et de cadre de vie.

Le littoral varois et azuréen, qui présente de forts atouts en matière de bien-être. Seul le coût du foncier apparaît comme un facteur négatif.

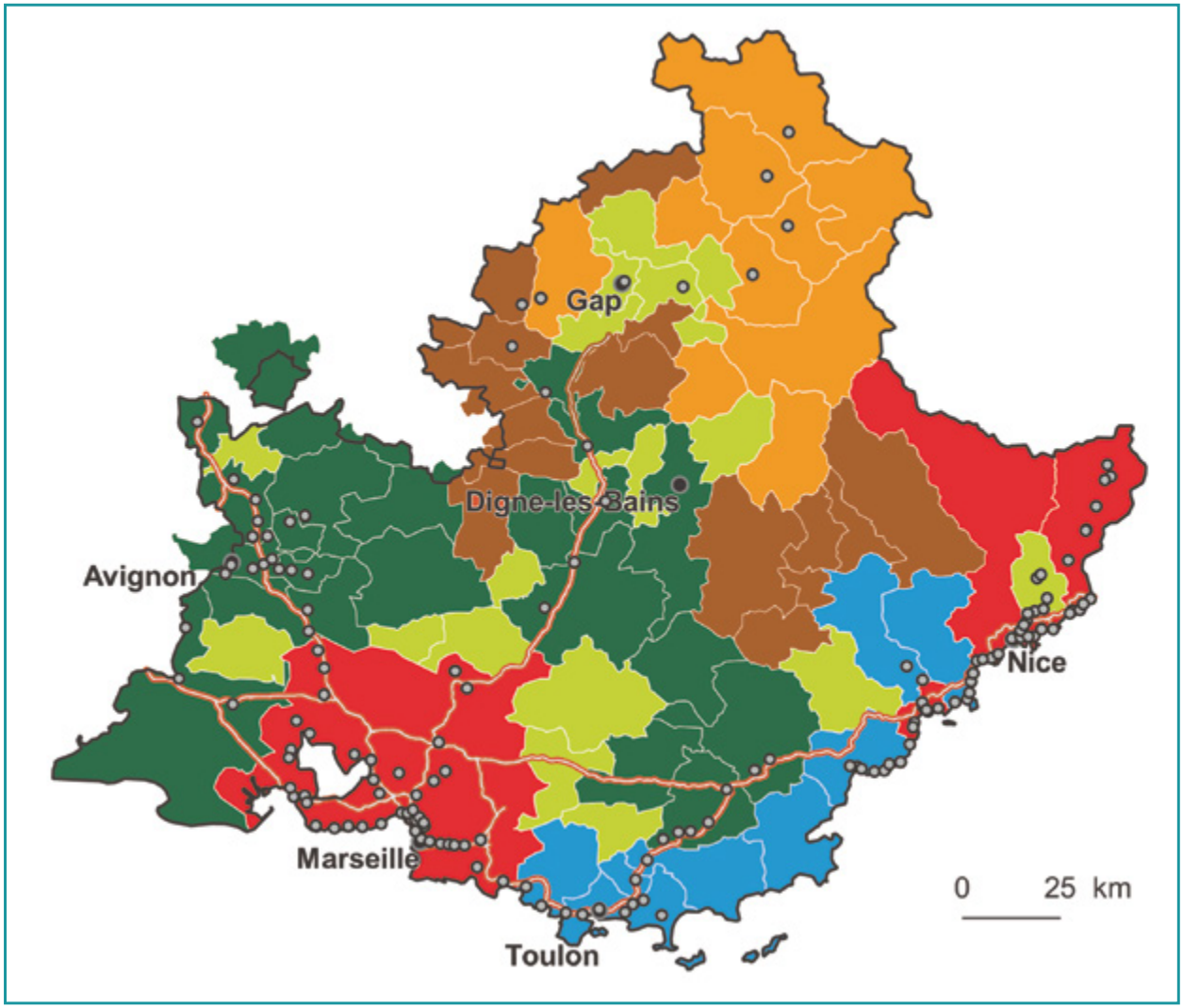
Le secteur attractif de l'arrière-pays des métropoles, qui regroupe quelque 300 000 habitants et présente les plus forts taux de croissance démographique. Les indicateurs positifs de la qualité de vie y sont l'accès au logement et à la propriété, l'emploi et la rémunération ; les indicateurs négatifs sont liés à l'accessibilité aux équipements et services, à la vulnérabilité énergétique et aux déplacements quotidiens.

L'arrière-pays attractif côtoie un arrière-pays où l'accès à l'emploi est plus difficile. On retrouve ici l'axe Fréjus-Orange identifié plus haut en matière d'insertion professionnelle des jeunes. Néanmoins ces indicateurs sont compensés par un coût de l'immobilier modéré, un cadre de vie très souvent qualitatif en lien avec une artificialisation relativement faible des sols.

Enfin, les massifs alpins constituent le dernier ensemble identifié par l'Insee. Ceux-ci présentent deux visages distincts liés à la présence ou non d'une industrie touristique de montagne.

[1] Insee, Recensement de la population 2013, Base permanente des équipements 2015, etc. ; Meem ; Dreal Provence-Alpes-Côte d'Azur ; DGFiP et Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, DVF 2012-2014 (traitement Cerema).

Qualité de vie des territoires



- Territoires « métropolitains » avec des indicateurs de qualité de vie contrastés
- Territoires du littoral varois et azuréen au coût de l'immobilier élevé
- Territoires de l'arrière-pays attractifs à caractère périurbain
- Territoires de l'arrière-pays où l'accès à l'emploi est difficile
- Territoires de montagne à forte activité touristique
- Territoires de montagne enclavés dont la population est exposée aux fragilités sociales
- Axes autoroutiers
- Gares ferroviaires

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

2.3

LE TERRITOIRE ORGANISÉ, UN TERRITOIRE POLYCENTRIQUE À STRUCTURER

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



Pôle d'échange multimodal. C. Almodovar

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

Un territoire polycentrique et des complémentarités

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

→ Complémentarités liées à la structure polycentrique de l'espace régional : la région est en effet composée de plusieurs centres urbains, éloignés les uns des autres et articulés en réseau.

→ Autonomie relative de quatre grands réseaux d'aires urbaines. Le fonctionnement réel du territoire, tel que le révèlent les analyses de flux[1], s'exerce de manière privilégiée au sein de quatre réseaux d'aires urbaines

[1] Flux domicile-travail et transferts d'établissements - Étude Insee sur les réseaux d'aires urbaines.

infrarégionaux. Concentrant l'essentiel des flux et mobilités du quotidien, ces réseaux d'aires urbaines amènent l'Insee à évoquer un fonctionnement en circuit fermé. Cette relative autonomie invite tout à la fois à conforter les centralités et les échanges au sein de chacun de ces quatre systèmes, mais également à faciliter les coopérations entre les différents systèmes.

→ Complémentarités au sein des métropoles régionales, liées à leur caractère atypique : très étendues, les métropoles de Nice Côte d'Azur et Aix-Marseille-Provence se caractérisent par leur polycentrisme. Lequel se traduit par une division spatiale des fonctions (industrielles, résidentielles, touristiques, etc.), qui déconcentre les dynamiques métropolitaines, génère des complémentarités et induit des flux de mobilité très dispersés.

→ Enfin, la diversité des territoires régionaux, montagnards, ruraux, hyper-urbains… et de leurs ressources respectives recèle des possibilités de développement différenciées, des pistes de complémentarités et de réciprocités.

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

Une des particularités de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur réside donc dans sa structure polycentrique. La gestion des mobilités y est complexe. En effet, l'organisation polycentrique génère des déplacements en constante progression, à l'origine de la congestion des réseaux routiers et ferroviaires. L'interconnexion entre équipements routiers majeurs, portuaires et aéroportuaires, la coordination des réseaux de transport en commun ainsi que la mise à niveau des réseaux de proximité sont autant d'enjeux à prendre en compte pour aller vers plus d'efficience et de fluidité.

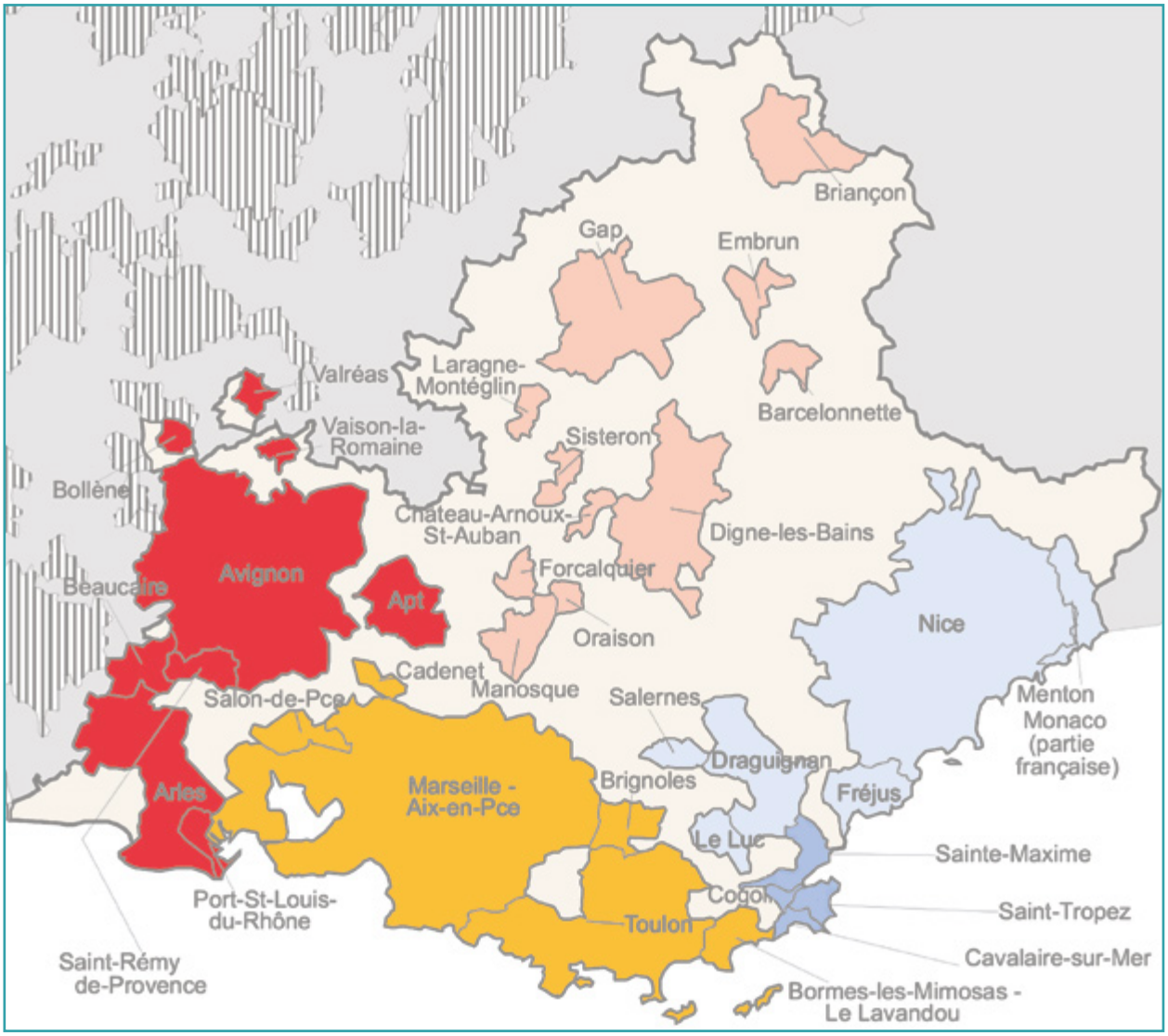
La mobilité suscite des enjeux importants à plusieurs échelles :

→ L'accessibilité externe et longue distance de la région conditionne son rayonnement, sa compétitivité économique et implique son raccordement aux grands réseaux de transport nationaux et internationaux. Cela pour l'ensemble des modes de transport. Plusieurs infrastructures sont supports et leviers de cette accessibilité externe : les quatre aéroports dont deux d'intérêt international (Nice et Marseille), les ports maritimes, dont le Grand port maritime de Marseille, ceux de Toulon et de Nice, les portes d'entrées ferroviaires constituées des neuf gares d'intérêt national et enfin les portes d'entrées routières consolidées autour des grands axes autoroutiers, notamment A7 et A8.

→ L'accessibilité régionale, liée à la qualité des pôles d'échanges multimodaux, est essentielle pour le renforcement de l'offre de transport multimodale régionale. Le territoire est aujourd'hui maillé par 196 gares ferroviaires, 15 gares routières, plus de 150 aires de covoiturage et 28 parking-relais. L'enjeu majeur pour le territoire régional est de garantir une qualité de service pour les différents pôles de connexion. Une offre multimodale bien articulée permet également d'organiser les réseaux en bonne intelligence et synergie en évitant au maximum les doublons.

→ L'échelle des déplacements quotidiens est marquée par la prépondérance de l'usage de la voiture individuelle. Le recours limité aux transports en commun est accentué dans les villes principales comme Toulon, Antibes, Cannes (15 % des habitants ayant un emploi utilisent les transports en commun), comme dans les pôles secondaires des grandes aires urbaines où cette part se situe en deçà de 10 % (Istres, Marignane, Vitrolles, La Penne-sur-Huveaune, Rousset, Le Pontet, Monteux, Carros, Valbonne, La Garde…). L'usage généralisé de la voiture individuelle entraîne la surcharge des axes et des nœuds de circulation, affectant la qualité de vie des habitants. L'amélioration des transports en commun de manière à ce qu'ils constituent une véritable alternative, notamment en ce qui concerne les temps de parcours, est au cœur des enjeux régionaux et locaux.

Déplacements domicile-travail et transferts d'établissements : quatre réseaux d'aires urbaines infrarégionaux



- Aires urbaines hors Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Sous-réseau « Ouest »
- Sous-réseau « Nord »
- Sous-réseau « Sud »
- Sous-réseau « Est »

dont

- Sainte-Maxime, Cogolin, Saint-Tropez et Cavalaire-sur-Mer

Source : IGN-Insee 2013

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

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

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

Le renouveau économique et urbain du territoire métropolitain a été accompagné par de grandes opérations matérielles et immatérielles. L'Opération d'intérêt national Euroméditerranée, lancée en 1995, couvre une surface de 480 hectares, ce qui en fait la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe. Reconvertissant d'anciens sites industriels, l'opération vise à adapter un tissu urbain et portuaire aux modes de vie contemporains et à porter l'aire marseillaise au niveau des plus grandes agglomérations européennes, au travers de projets structurants (Cité de la Méditerranée, Belle de Mai, quartier d'affaires de La Joliette, etc.). Ces mutations de l'espace urbain se doublent d'un volontarisme en matière de changement d'image, dont Marseille-Provence 2013, Capitale européenne de la culture, constitue un exemple. Le succès de cette opération a conduit à prolonger l'impulsion à travers une vaste saison culturelle dite « MP2018, Quel Amour ! ».

Le renouveau de l'attractivité de la Métropole Aix-Marseille-Provence constitue un enjeu clé, notamment dans sa capacité à être mené de manière durable et inclusive, au bénéfice de ses habitants.

→ La **Métropole Nice Côte d'Azur** s'est également engagée, durant les années 2000, dans une stratégie économique et urbaine visant à diversifier sa fonction touristique (développement du tourisme d'affaires et de congrès), et à miser sur les technologies vertes, la santé et l'autonomie, ainsi que les thématiques liées à la ville intelligente. L'innovation est au cœur du positionnement de la Métropole Nice Côte d'Azur, dont elle cherche à faire un mode de gouvernance.

L'Opération d'intérêt national ÉcoVallée Plaine du Var traduit cette stratégie au travers d'un vaste projet d'aménagement initié en 2008. L'émergence d'une cité européenne de la santé autour d'une douzaine d'établissements de recherche, de formation et de soins, ainsi que les projets de l'ÉcoVallée redessinent l'avenir du territoire niçois, notamment à travers les quartiers du Grand Arénas et de Nice Méridia, têtes de pont de l'OIN.

→ Le levier historique de développement de la métropole toulonnaise est la fonction navale et militaire. **Toulon** reste aujourd'hui le premier port militaire européen de défense et de sécurité. Par ses emprises urbaines, son rôle économique et son influence sociale et culturelle, la Marine nationale y joue encore un rôle considérable. Cette spécificité toulonnaise a engendré un écosystème économique articulé autour de la Direction des constructions navales (DCNS) et du pôle de compétitivité « Mer Méditerranée ».

Depuis une vingtaine d'années un certain renouveau se fait jour, lié à d'importantes opérations de réaménagement urbain (tunnel ouvert en 2014 pour décongestionner le centre, opération « Grand Projet Rade ») et

à un processus de diversification économique et industrielle (nouveau technopole de la mer). Le développement de la métropole toulonnaise s'accompagne également d'investissements renforcés dans les champs de l'enseignement supérieur, de la recherche, mais également de la culture, au cœur notamment du quartier Chalucet dédié à la créativité et la connaissance.

Le renouveau de l'attractivité de ces trois métropoles constitue un enjeu clé pour le SRADDET. Mais si elles constituent des locomotives pour le développement économique et social régional, le SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) affirme également avec force le rôle des territoires non métropolitains.

À partir du potentiel identifié sur les territoires, la stratégie économique régionale se concentre sur des lignes de force et des segments différenciants. Cette spécialisation intelligente cible sept filières d'excellence et se décline de manière opérationnelle par le déploiement d'Opérations d'intérêt régional (OIR).

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

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

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

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

La nécessité de conjuguer des contraintes diverses (économiques, climatiques…) est l'une des raisons d'être des territoires de projet, qui se sont affirmés dans la région au cours des dix dernières années.

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

Parallèlement à cette dynamique de Parcs notamment, les lois de renforcement et de simplification de la coopération intercommunale, et plus récemment la loi de Modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles, ont dessiné un nouveau paysage administratif à l'échelle des bassins de vie, accompagné depuis dix ans par l'action de la Région en matière d'organisation territoriale et

de développement local durable. Or, la problématique du développement durable implique une articulation fine entre les enjeux et leur spatialisation ; c'est notamment sur le principe d'articulation et plus largement de concertation avec le plus grand nombre d'acteurs (élus, administrations, société civile) que les territoires de projet se sont progressivement construits en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

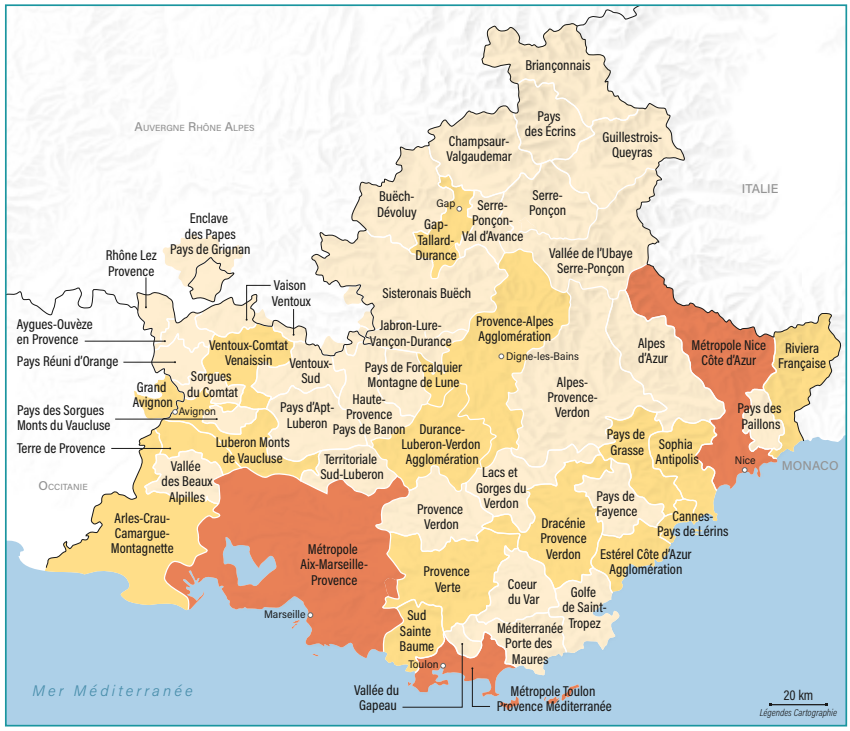
Cette construction porte en elle les principes d'une vision de long terme, en privilégiant notamment le développement de solidarités réciproques entre les villes et les espaces ruraux.



Les opérations d'intérêt régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Source : SRDEII Provences-Alpes-Côte d'Azur

Établissements publics de coopérations intercommunale (EPCI) au 1er janvier 2023



- Métropole
- Communauté d'agglomération
- Communauté de communes
- Limites régionales



03

LA STRATÉGIE RÉGIONALE

ANALYSE DES ENJEUX THÉMATIQUES ET TRANSVERSAUX
P. 51

IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE RUPTURE FONDANT LES GRANDS PRINCIPES DE LA VISION POLITIQUE RÉGIONALE
P. 58

DÉFINITION DES TROIS LIGNES DIRECTRICES
P. 62

LA VISION SPATIALE DU TERRITOIRE RÉGIONAL
P. 76

Ville de Forcalquier, J. Cabanel

La stratégie régionale repose sur :

L'analyse des enjeux thématiques et transversaux

L'identification des éléments de rupture

La définition des trois lignes directrices



La Rade de Toulon
V. Paul

3.1

ANALYSE DES ENJEUX THÉMATIQUES ET TRANSVERSAUX

Synthèse des enjeux thématiques

Le SRADDET traite de nombreux domaines thématiques, notamment de lutte contre le changement climatique, gestion économe de l'espace et réduction de l'artificialisation des sols, infrastructures d'intérêt régional et stratégie aéroportuaire, qualité de l'air, habitat, équilibre des territoires, maîtrise et valorisation de l'énergie, intermodalité et mobilités des personnes et des marchandises, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets et désenclavement des territoires ruraux. (Code général des collectivités territoriales, partie législative, article L4251-1.)

À noter que la Région est chef de file dans six domaines de compétences, dont quatre sont directement en lien avec les domaines obligatoires du SRADDET :

→ Aménagement et développement durable du territoire ;
→ Protection de la biodiversité ;
→ Climat, qualité de l'air et énergie ;
→ Mobilités, notamment intermodalité et complémentarité entre les modes de transports.

Équilibre et égalité des territoires

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE À LA LIGNE DIRECTRICE LD3 : « Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants »

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est marquée par de fortes disparités sociales et territoriales. Prendre en compte cette diversité afin de renforcer la cohésion et permettre à chaque territoire de développer ses potentialités est un enjeu majeur. La notion d'égalité des territoires constitue à la fois l'un des fondements du SRADDET et l'un des termes de la première thématique obligatoire du schéma.

En matière d'équilibre et d'égalité des territoires, même si ces objectifs irriguent l'ensemble du document, les enjeux identifiés portent notamment sur le renforcement de l'attractivité régionale. La stratégie régionale de développement économique y concourt (dans ses dimensions de maillage territorial et de coopération avec les territoires voisins, français comme étrangers), en lien avec la stratégie neutralité carbone à laquelle les différents territoires régionaux participent.

La cohérence en matière d'organisation des espaces territoriaux, de leurs centralités et de leurs connexions, le développement de ces territoires (consommation de l'espace) et les phénomènes de dévitalisation des centres-villes sont également des notions porteuses d'enjeux forts. Dans cette optique, les contrats de réciprocité espaces urbains/espaces ruraux, notamment, ont un rôle à jouer.

L'ensemble des problématiques environnementales invite par ailleurs à créer des solidarités territoriales.

Enfin, s'attacher aux notions d'équilibre et d'égalité des territoires nécessite également de veiller à ce que ces espaces bénéficient des conditions propices à leur développement propre, dans leurs spécificités, tout en les aidant à combler leurs lacunes et à coopérer entre eux. Les enjeux liés au développement du numérique sur le territoire (notamment la couverture en haut et très haut débit) sont également liés à cette thématique.

Désenclavement des territoires ruraux

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE À LA LIGNE DIRECTRICE LD3 : « Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants »

Certains territoires ruraux, notamment dans l'espace alpin, vivent des situations d'enclavement.

Ce constat soulève de nombreux enjeux en matière d'attractivité et de stratégies différenciées de développement (développement touristique spécifique, par exemple), en matière d'infrastructures et de réseaux pour ce qui touche au désenclavement physique (par rapport aux autres espaces régionaux, vers les autres régions et vers l'Italie) et au désenclavement numérique. Les situations d'enclavement posent aussi des questions relatives à la couverture en services publics, au maintien de l'agriculture, au soutien à l'économie locale et de proximité, à la santé (« déserts médicaux »), etc. Les enjeux d'accessibilité concernent également les Parcs naturels régionaux, à l'instar d'autres pôles touristiques. Enfin, le modèle d'aménagement plus vertueux promu par le SRADDET peut donner aux territoires ruraux l'occasion de promouvoir un modèle exemplaire particulier.

Intermodalité et mobilités des personnes et des marchandises

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE À LA LIGNE DIRECTRICE LD2 : « Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau »

Dans ce domaine, les enjeux portent notamment sur la connexion du territoire régional vers le national et l'international et sur les conditions de son accessibilité. Mais l'enjeu majeur porte sans aucun doute sur l'amélioration des liaisons internes et de la connexion aux territoires proches et, plus largement, à l'arc méditerranéen. Chef de file de l'intermodalité, la Région doit organiser son développement en prenant en compte l'enjeu du report modal au regard des besoins identifiés selon les temporalités et les espaces, dans un territoire où le recours à la voiture individuelle est massif. Le tout dans le cadre plus large de la transition environnementale et énergétique.

Développer l'intermodalité en lien avec les différents acteurs, renforcer l'offre de transport, les réseaux et infrastructures, etc., en cohérence avec la stratégie urbaine, sont autant d'enjeux forts identifiés sur le territoire de la région.

Infrastructures d'intérêt régional et stratégie aéroportuaire

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE À LA LIGNE DIRECTRICE LD2 : « Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau »

Dans ce domaine, les enjeux portent sur l'intermodalité et les transports, ils touchent également à l'attractivité et au rayonnement du territoire, ainsi qu'à la stratégie de développement économique et à la stratégie d'aménagement numérique du territoire. La Région fait le choix de privilégier le confortement des infrastructures existantes, plutôt que l'implantation de nouvelles infrastructures.

Gestion économe de l'espace et réduction de l'artificialisation des sols

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE À LA LIGNE DIRECTRICE LD2 : « Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau »

En raison de son attractivité résidentielle et de l'évolution des modes de vie (l'attrait de la maison individuelle en « périurbain »), la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a fortement subi le phénomène d'étalement urbain. Phénomène qui entraîne des conséquences multiples : pression sur le foncier, notamment agricole mais aussi naturel et forestier, pression sur les ressources, saturation des routes, paysages dégradés, pollution… À titre d'exemple, 750 hectares d'espaces naturels et agricoles ont été consommés chaque année sur la période 2006-2014 [1].

Selon les espaces, le bilan est contrasté :

→ **Espace alpin**
perte de 1100 hectares entre 2006 et

[1] Source : OCSOL 2006-2014 Crige Provence-Alpes-Côte d'Azur.

2014 pour les espaces agricoles, naturels et forestiers (EANF), soit 137.5 ha/an dont 57 % pour les espaces agricoles ;

→ **Espace azuréen**
perte de 692 ha entre 2006 et 2014 pour les EANF, soit 86.5 ha/an dont 0.3 % pour les espaces agricoles ;

→ **Espace provençal**
perte de 2 721 ha entre 2006 et 2014 pour les EANF, soit 340 ha/an dont 12 % pour les espaces agricoles ;

→ **Espace rhodanien**
perte de 1 290 ha entre 2006 et 2014 pour les EANF, soit 161 ha / an dont 73 % pour les espaces agricoles.

Pour gérer de manière plus économe l'espace, le SRADDET identifie, en cohérence avec les transports, des enjeux et des pistes d'évolution pour les centralités, notamment celles qui sont devenues les laissés-pour-compte de l'étalement urbain. La maîtrise du foncier, et les moyens d'y parvenir, compte également au rang des leviers à actionner. En conclusion, l'enjeu principal consiste à réduire, voire stopper, la consommation foncière qui se fait au détriment des espaces naturels et agricoles. Autrement dit, l'objectif est de parvenir à un équilibre entre les ressources d'un territoire et les besoins des hommes qui le peuplent.

Lutte contre le changement climatique

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE AUX LIGNES DIRECTRICES LD1 ET LD3 :
« Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional »
« Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants »

C'est sur deux fronts complémentaires que doit se déployer le schéma régional dans ce domaine. En effet, selon le décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au SRADDET, « les objectifs relatifs au climat, à l'air et à l'énergie portent sur l'atténuation du changement climatique, l'adaptation au changement climatique (…) » (art. R. 4251-5).

Par ailleurs, dans l'esprit du législateur, sont intimement liées les trois thématiques obligatoires du SRADDET que sont la maîtrise et la valorisation de l'énergie, la pollution de l'air et la lutte contre le changement climatique.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, les enjeux liés à la hausse des températures moyennes et à un régime de précipitations de plus en plus irrégulières ont trait à l'exposition aux risques naturels (inondations et submersion marine, incendies de forêt, mouvements de terrain, séismes, avalanches…). Outre l'aggravation de cette vulnérabilité aux risques naturels, c'est aussi autour de la raréfaction de la ressource en eau que sont identifiés d'autres enjeux majeurs pour la région. Les modes de production et de consommation agricoles et alimentaires sont également interrogés, à l'instar des modes de production énergétique.

Qualité de l'air

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE AUX LIGNES DIRECTRICES LD1 ET LD3 :
« Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional »
« Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants »

Maîtrise et valorisation de l'énergie, pollution de l'air et lutte contre le changement climatique constituent donc trois thématiques corrélées, comme vient l'appuyer le décret cité ci-dessus.

En matière de lutte contre la pollution atmosphérique plus spécifiquement, le SRADDET identifie des enjeux en matière de conception des opérations d'aménagement et de modes de transports, en relation avec la problématique de l'étalement urbain et des déplacements qui lui sont liés (domicile-travail). Les enjeux portent également, et plus globalement, sur l'amélioration de la qualité de l'air et sur la mise en place des conditions de la transition énergétique et environnementale.

Maîtrise et valorisation de l'énergie

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE À LA LIGNE DIRECTRICE LD1: « Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional »

En matière de maîtrise et valorisation de l'énergie, selon le même décret (art. R. 4251-5), les enjeux majeurs (outre qu'ils interagissent avec ceux des thématiques pollution atmosphérique et réchauffement climatique) portent sur les champs de la rénovation énergétique des bâtiments (contribuant à « la maîtrise de la consommation d'énergie, tant primaire que finale »), des énergies renouvelables et des énergies de récupération. La stratégie neutralité carbone de la Région s'insère dans cette réflexion.

De plus, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, la réflexion doit également tenir compte des activités productives liées à la mer.

Enfin, globalement, les enjeux liés à la réduction de la consommation énergétique sont identifiés dans les secteurs de l'habitat, du tertiaire, des transports, de l'industrie et de l'agriculture. Ils consistent également à continuer d'améliorer la qualité de l'air et à accélérer le développement des énergies renouvelables.

Habitat

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE À LA LIGNE DIRECTRICE LD3: « Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants »

La Région fait le constat d'une offre de logements trop faible et inadaptée à la demande. La situation est aggravée par la présence, sur certaines parties du territoire, de très nombreuses résidences secondaires, ce qui amplifie la pression foncière, et par la qualité dégradée d'une partie du parc de logements. Les ménages consacrant une part élevée, et toujours plus importante, de leurs revenus à se loger, l'habitat constitue pour la population de la région un sujet de préoccupation majeure.

Ainsi, dans ce domaine, les enjeux identifiés touchent à l'attractivité du territoire, à la cohésion sociale, à la mixité sociale et intergénérationnelle, aux parcours résidentiels (contrariés) des familles et des jeunes actifs, notamment, ainsi qu'à la transition énergétique et environnementale (lutte contre l'étalement urbain, rénovation énergétique…).

Protection et restauration de la biodiversité

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE À LA LIGNE DIRECTRICE LD2 : « Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau »

Ce sont, précise le législateur, les enjeux régionaux relatifs à la préservation et à la remise en état des continuités écologiques, hiérarchisés et spatialisés, qui permettent de déterminer les objectifs de protection et de restauration de la biodiversité.

Il s'agit, dans une région abritant des milieux terrestres et aquatiques d'une richesse biologique exceptionnelle, de concevoir des leviers susceptibles de contrer les causes de régression de la biodiversité : destruction, dégradation et fragmentation des espaces naturels, surexploitation des ressources, pollution de l'eau, de l'air et des sols, diffusion d'espèces envahissantes, effets du changement climatique…

Ces enjeux touchent aux modes d'aménager, à la préservation ou à l'amélioration des identités paysagères, du cadre de vie, des espaces publics… Cela consiste également à mettre en place les conditions permettant de s'assurer que les territoires, via notamment leurs documents d'urbanisme, tiennent compte des continuités écologiques et des réservoirs de biodiversité. La problématique s'insère dans l'enjeu plus large de conception et de promotion d'un nouveau modèle de développement prenant en considération la biodiversité dans les projets.

En résumé, les enjeux retenus sont de deux natures. Il s'agit ainsi de :

→ continuer de préserver et de restaurer la biodiversité remarquable et les continuités écologiques ;

→ intégrer la préservation de la biodiversité ordinaire dans l'aménagement du territoire.

Prévention et gestion des déchets

→ THÉMATIQUE PRINCIPALEMENT ATTACHÉE À LA LIGNE DIRECTRICE LD1 : « Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional ».

La valorisation, comme la maîtrise, des déchets dans la région constitue un enjeu considérable. En effet, le territoire a accumulé des retards en la matière. La production de déchets par habitant est supérieure à la moyenne nationale et les déchets des ménages ne sont pas assez valorisés. Quant à la part des déchets dangereux orientés vers des filières adaptées, elle est jugée trop faible. Le manque de débouchés pour la valorisation des matériaux triés et le manque d'installations de gestion sur certains territoires figurent au nombre des causes.

Enfin, la thématique prévention et gestion des déchets est, plus largement, liée aux enjeux de la transition environnementale et énergétique et de l'économie circulaire. Globalement, les enjeux retenus consistent à :

→ réduire fortement la production de déchets et augmenter la valorisation et le recyclage des déchets ;

→ réduire fortement la production de déchets à la source ;

→ améliorer la collecte et le traitement des déchets valorisables.



Plateau des Mées
J-P. Garufi

L'analyse des enjeux thématiques dans les 11 domaines obligatoires du SRADDET et la synthèse de l'état des lieux permettent d'identifier trois enjeux transversaux qui irriguent la chaîne stratégique du SRADDET.

ENJEU TRANSVERSAL 1

Concilier attractivités économique et résidentielle du territoire

La Région affirme une ambition économique forte et fédératrice à travers le SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation).

Celui-ci consacre l'un de ses trois axes stratégiques à la nécessaire construction d'une « chaine de valeur territoriale » permettant à tous les acteurs du développement économique d'œuvrer dans la même direction. Le développement économique équilibré de Provence-Alpes-Côte d'Azur est bien entendu corrélé à l'aménagement du territoire, notamment pour conforter les grandes infrastructures « portes d'entrée » du territoire à l'international comme au plan national, pour renforcer la fluidité des transports, fiabiliser le système ferroviaire, assurer l'aménagement numérique du territoire (notamment dans les Alpes), pour optimiser la gestion du foncier au profit d'un aménagement économique de qualité, prévoir les capacités d'accueil de futurs salariés…

Le ralentissement démographique et les risques de diminution de la population active de la région interrogent quant à la pérennité de son modèle de développement économique. Attractive pour les entreprises et les emplois, la région connaît en effet des dysfonctionnements tels qu'une consommation foncière excessive, une offre carencée de logements accessibles (notamment pour les employés) ou encore de mobilité (dépendance à la voiture individuelle). Des dysfonctionnements qui risquent de nuire à l'attractivité des entreprises dans un contexte de concurrence territoriale.

Pour faire face au grand défi du changement climatique et préserver les atouts naturels et environnementaux, qui constituent également des ressorts de l'attractivité régionale (touristique, résidentielle, économique), il est nécessaire d'inventer de nouvelles manières de conjuguer attractivité économique et aménagement durable du territoire. La vision portée par le SRADDET devra ainsi concilier attractivités économique et résidentielle du territoire.

ENJEU TRANSVERSAL 2

Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité

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

des aléas climatiques qui accentuent la vulnérabilité du territoire.

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

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

ENJEU TRANSVERSAL 3

Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires

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

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

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



Inauguration de la Résidence Universitaire Lucien Cornil
J-P. Garufi



Fête des parcs du Lubéron, 2014.
J-P. Garufi

3.2

IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE RUPTURE FONDANT LES GRANDS PRINCIPES DE LA VISION POLITIQUE RÉGIONALE

La synthèse de l'état des lieux met en lumière la nécessité d'enclencher une nouvelle étape en matière d'aménagement du territoire. Cette nouvelle étape vise à restaurer l'attractivité régionale à long terme, à positionner la région dans une dynamique ambitieuse au regard des Accords de Paris et à rechercher à court terme des progrès en matière de qualité de vie et de bien vivre pour les habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur. À cet effet, il est nécessaire de rompre avec les modèles d'aménagement préexistants.

Réinventer le modèle de développement territorial : pour une région attractive pour les entreprises et la population

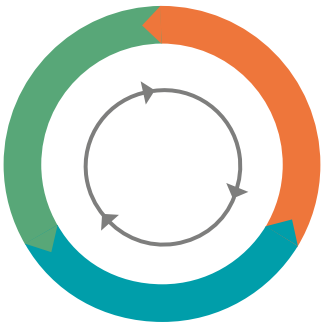
La Région souhaite ainsi inverser la tendance et affirmer sa volonté de retrouver une attractivité démographique pour être en phase avec une attractivité économique qu'elle souhaite déployer, en compatibilité avec une attractivité résidentielle à reconquérir. C'est la raison pour laquelle elle se donne pour objectif d'atteindre **un taux moyen de croissance démographique de 0,4 %, axé de manière privilégiée sur la population active, à l'horizon 2050**. La Région souhaite en effet maintenir les jeunes sur son territoire et attirer une nouvelle population en âge de travailler. L'enjeu est à la fois que l'équilibre du peuplement par classe d'âge, menacé par le vieillissement de la population, soit préservé autant que possible et que le taux d'emploi augmente – ce dernier point constituant l'une des ambitions portées par le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) ou encore le Contrat de plan régional de développement des formations et d'orientation professionnelles (CPRDFOP).

CONCURRENCE ET CHERTÉ DU FONCIER

- Spéculation foncière très importante
- Pression des prix de l'immobilier liée aux apports exogènes (résidences secondaires)

IMPACT SUR L'ACCUEIL ET LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

- Fonctionnalité du bassin d'emploi rendue difficile par les problématiques logement et déplacements



DIFFICULTÉS D'ACCÈS AU LOGEMENT

- 30 000 logements à construire par an d'ici 2030 pour répondre aux besoins et aux évolutions de la demande
- Le logement social représente 13 % du parc de logements, alors que 70 % des ménages de Provence-Alpes-Côte d'Azur y sont éligibles

DÉGRADATION DE LA QUALITÉ DE VIE

- Pollution urbaine sur les 4 principales agglomérations d'Aix Marseille, Toulon, Nice et Avignon
- Des habitants qui passent en moyenne 47 minutes dans leur trajet domicile-travail contre 35 minutes pour le reste de la France

ÉLOIGNEMENT DES PÔLES URBAINS ET DES PÔLES D'EMPLOI = CONGESTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

- Un usager de la route passe en moyenne 40 jours par an dans la congestion sur l'axe Marseille / Aix, et 25 sur l'axe Sophia / Nice

Pour conserver sa place dans le concert des métropoles européennes et méditerranéennes, la Région doit ainsi relever de nombreux défis : ceux d'une économie en mutation, plus innovante, plus connectée, plus structurée, ceux des transitions générationnelles, écologiques et sociales, et les défis liés aux exigences de la mobilité et d'un habitat plus accessible, plus durable, malgré les contraintes liées à un territoire polycentrique. Elle adaptera donc son modèle de développement territorial afin de répondre notamment aux besoins des habitants-actifs, jeunes et retraités.

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

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

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



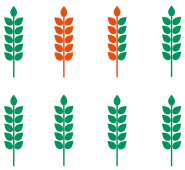
Une Trame verte et bleue fragilisée par la fragmentation induite par l'étalement urbain.



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



Précarité et dépendance énergétique : déficit de la balance commerciale énergétique de plus de 13 milliards d'Euros.



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



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



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

Atténuer les logiques de concurrence territoriale : pour une région solidaire

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

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

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

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

Les métropoles, moteurs de l'attractivité du territoire régional, devront se mobiliser en premier lieu pour permettre à la région d'atteindre le taux de croissance démographique souhaité de 0,4 % à l'horizon 2050 en maintenant l'équilibre du peuplement régional, notamment la part de la population active.

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



TER dans les Hautes-Alpes.
A. Van der Stegen



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



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

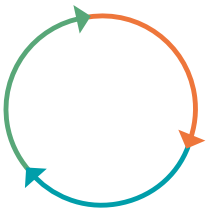
Solidarités environnementales



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



Solidarités économiques





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

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

Solidarités sociales et sociétales



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



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



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

3.3

DÉFINITION DES TROIS LIGNES DIRECTRICES

La vision régionale résulte de l'identification des enjeux clé du territoire et des ruptures à engager pour déployer un modèle d'aménagement adapté aux défis du XXIe siècle. Afin de relever ces défis et de rompre avec plusieurs décennies d'aménagement énergivore et consommateur d'espace, la stratégie régionale exprimée par le SRADDET se décline selon trois grandes lignes directrices.

ENJEUX TRANSVERSAUX	ÉLÉMENTS DE RUPTURE	LIGNES DIRECTRICES
ENJEU 1 **CONCILIER ATTRACTIVITÉS ÉCONOMIQUE ET RÉSIDENTIELLE DU TERRITOIRE**	ÉLÉMENT 1 **CHANGER LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL** Pour une région attractive pour les entreprises et la population	LIGNE DIRECTRICE 1 **RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL**
ENJEU 2 **AMÉLIORER LA VIE QUOTIDIENNE EN PRÉSERVANT LES RESSOURCES ET EN RÉDUISANT LA VULNÉRABILITÉ**	ÉLÉMENT 2 **ROMPRE AVEC LES LOGIQUES DE CONSOMMATION EXTENSIVE DES RESSOURCES NATURELLES** Pour une région résiliente	LIGNE DIRECTRICE 2 **MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU**
ENJEU 3 **CONJUGUER L'OPPORTUNITÉ DE LA MÉTROPOLISATION AVEC L'EXIGENCE D'UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE**	ÉLÉMENT 3 **ATTÉNUER LES LOGIQUES DE CONCURRENCE TERRITORIALE** Pour une région solidaire	LIGNE DIRECTRICE 3 **CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS**

LIGNE DIRECTRICE 01

RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

AXE 1
Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique

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

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

AXE 2
Concilier attractivité et aménagement durable du territoire

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

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

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

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

Cet axe est au cœur de la stratégie neutralité carbone de la Région, qui vise à conjuguer ambition économique et transition écologique et énergétique, et à se positionner en pointe concernant le déploiement des Accords de Paris.

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

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

LES VALEURS POUR L'ACTION

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

→ Une transition de l'économie vers un modèle plus durable.

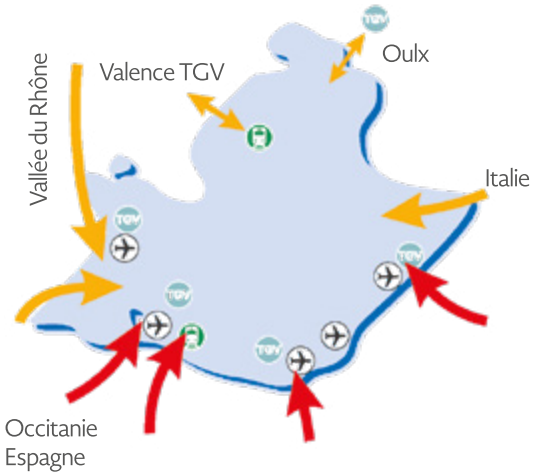
→ L'habitant de la région, l'humain au cœur de l'urbain.



Écorecyclage, démantèlement de bateau
J-P. Garufi

Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

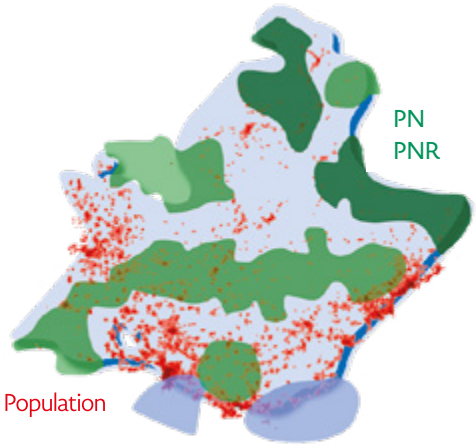
Conforter les portes d'entrées



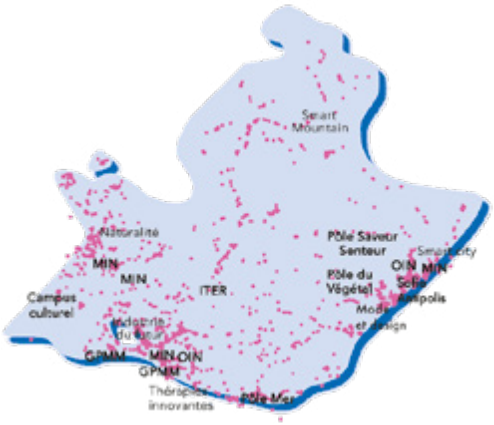
Définir / déployer la stratégie portuaire et fluviale
Soutenir la stratégie de façade littorale



Concilier attractivité et aménagements durables



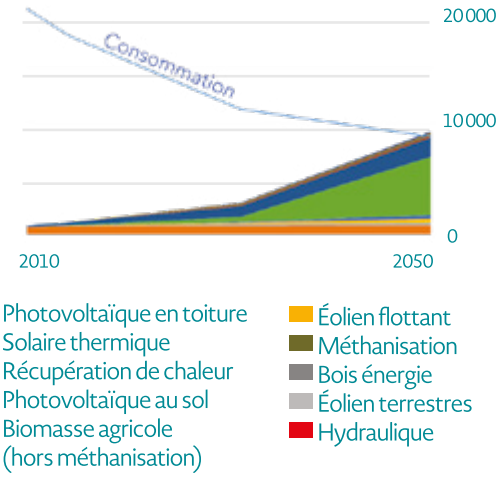
Zones d'activités et pôles économiques stratégiques



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



Scénario énergie positive 2050



Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur / DCOPT / SCOPE - Unité SIG, février 2018

LES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES 2030 DANS LES ALPES

En juillet 2024, la 142ème session du Comité International Olympique (CIO) à Paris a officiellement attribué l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) d'hiver 2030 aux Alpes françaises, c'est-à-dire dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur. Dans notre région Sud, deux sites de compétitions sont identifiés :

- Un pôle briançonnais avec des épreuves olympiques et paralympiques de ski, de snowboard et un village olympique.
- Un pôle niçois avec les épreuves olympiques et paralympiques de sports de glace, un village olympique et un media center pour la presse internationale.

L'accueil des JOP en 2030 dans les Alpes françaises est un incroyable défi : accueillir une manifestation sportive d'envergure internationale en ayant comme principe directeur la sobriété et la responsabilité environnementale. Pour y parvenir, l'objectif est d'employer au mieux les équipements existants en réutilisant, par exemple, les infrastructures des Jeux d'Albertville et de favoriser les transports en commun et les mobilités douces. C'est une opportunité formidable de désenclaver les territoires alpins en améliorant et renforçant le réseau ferroviaire et de développer l'usage des transports.

L'organisation des JOP dans la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, est également guidée par la notion d'héritage, visant des Jeux durables avec des coûts maîtrisés permettant d'offrir aux territoires alpins et à Nice, au-delà de l'évènement de 2030, des équipements et des infrastructures pérennes, gages d'attractivité et de développement. »



Station de Montgenèvre, R. Cintas-Flores

LIGNE DIRECTRICE 02

MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU

AXE 1
Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités

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

AXE 2
Mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'organisation territoriale

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

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

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

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

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

LES VALEURS POUR L'ACTION

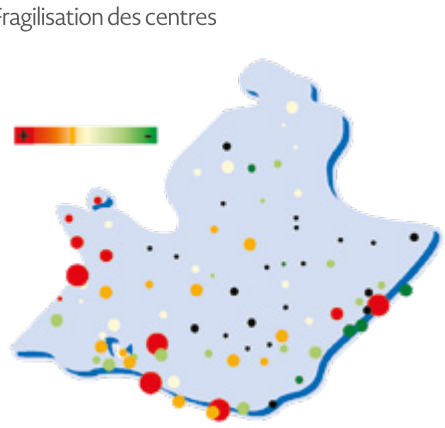
→ Améliorer le quotidien en pensant à l'avenir : conjuguer les temps.

→ Des écosystèmes urbains reliés entre eux plutôt que l'étalement.

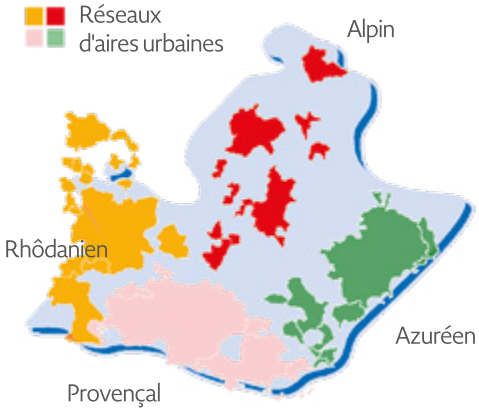
→ Penser la proximité et gérer les interfaces.

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

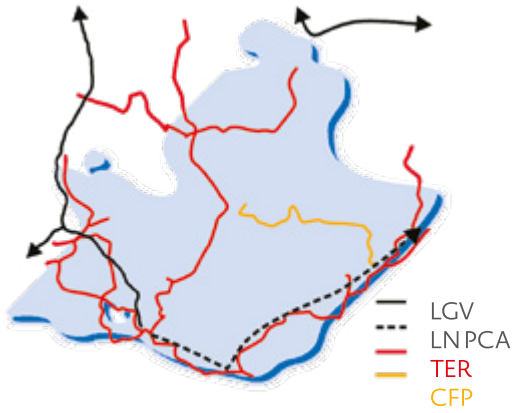
Enjeux de réinvestissement des centres



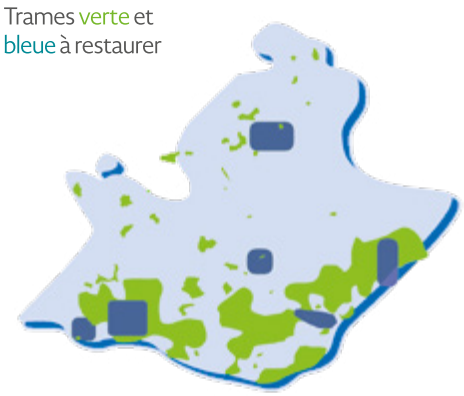
Espaces territoriaux



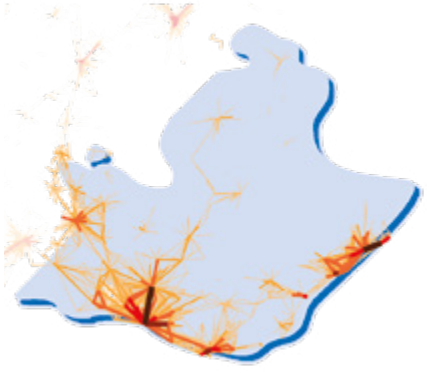
Fiabiliser l'offre TER et accroître le niveau de service



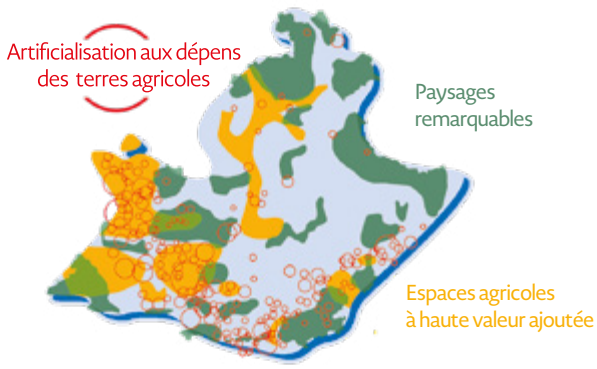
Protéger la biodiversité



Déplacements quotidiens



Préserver les identités paysagères et potentialités agricoles



Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur / DCOPT / SCOPE - Unité SIG, février 2018

LIGNE DIRECTRICE 03

CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS

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

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

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

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

Améliorer les connexions, faciliter l'accessibilité aux services, à la formation, à la santé, conforter les conditions du développement économique figurent parmi les traductions opérationnelles qui seront recherchées. L'offre de logements, de services, d'équipements s'inscrira dans la même perspective.

AXE 3
Développer échanges et réciprocités entre territoires

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

LES VALEURS POUR L'ACTION

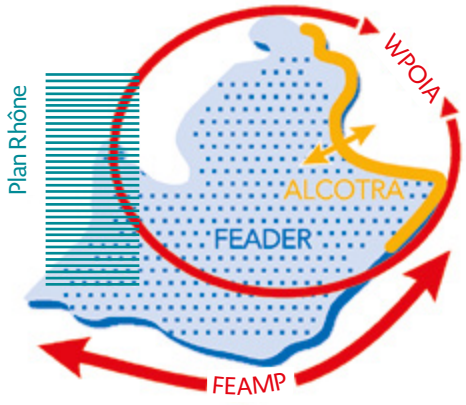
→ Des territoires contributeurs du fait régional.

→ Réduire les inégalités, vers une cohésion retrouvée.

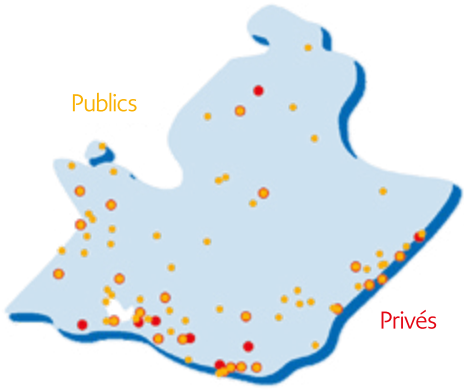
→ Des interdépendances, sources de coopération.

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

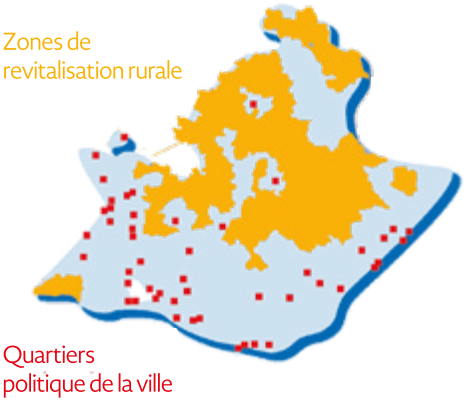
Programmes Européens et coopération



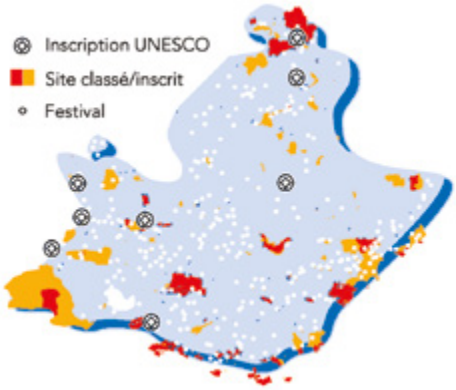
Implantation des lycées



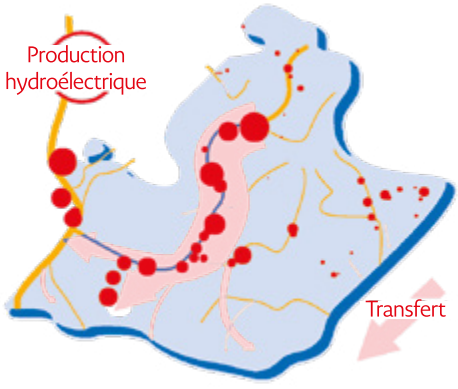
Quartiers politique de la ville et ZRR



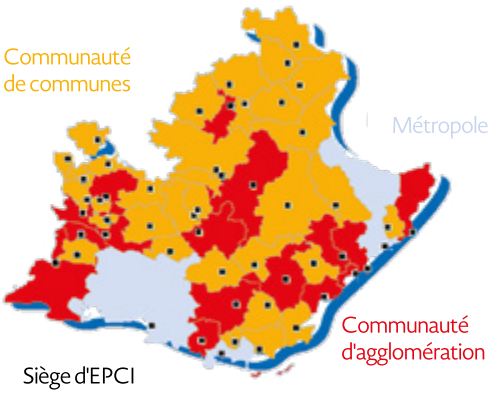
Attractivité touristique et culturelle



Flux et interdépendance : ressource en eau



EPCI



Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur / DCOPT / SCOPE - Unité SIG, février 2018

Stratégie aéroportuaire régionale

La stratégie aéroportuaire régionale vise à valoriser une offre régionale de petites et moyennes plateformes qui contribuent au développement des territoires où elles sont implantées.

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La loi Climat et Résilience, par son article 145, interdit les services réguliers de transport aérien public de passagers concernant toutes les liaisons aériennes à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré sur le réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes d'une durée inférieure à deux heures trente.
Son article 146 encadre également le développement des capacités aéroportuaires pour les rendre compatibles avec les objectifs de lutte contre le changement climatique, et limiter la consommation de nouvelles surfaces et l'artificialisation des sols. Il prévoit que les projets visant à créer ou étendre une infrastructure aéroportuaire pour augmenter son activité ne peuvent être déclarés d'utilité publique s'ils ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019.
Les orientations relatives à l'urbanisme et à l'aménagement, qui s'inscrivent dans l'objectif national "Zéro Artificialisation Nette", fixent un objectif d'optimisation de l'emprise au sol des grands équipements qui ne peuvent pas se trouver en milieu urbain, dont les aéroports, et une diversification de leurs usages.

Le périmètre de la stratégie aéroportuaire régionale intègre les plateformes suivantes :

→ 2 aéroports assurant une exploitation commerciale, avec les activités suivantes en 2022 :
  - au départ du Castellet un volume d'environ 4 000 vols d'aviation d'affaires internationaux et nationaux par an.
  - au départ d'Avignon-Caumont sont exploitées 3 lignes commerciales vers la Belgique et l'Angleterre.

→ 10 aérodromes aux usages variés : Château-Arnoux-Saint-Auban, Vinon-sur-Verdon, Barcelonnette-Saint-Pons, Carpentras, Mont-Dauphin-Saint-Crépin, Salon-Eyguières, Fayence, Grimaud (hélistation), Valréas-Visan, Gap Tallard.

Parmi ces 12 plateformes, 3 appartiennent à la Région : Avignon-Caumont, Vinon-sur-Verdon, et Château-Arnoux-Saint-Auban.
Les aérodromes de Berre l'Etang et de Saint-Rémy ne sont pas intégrés dans la présente stratégie régionale : ils appartiennent à la Région mais ils ne sont pas ouverts à la circulation aérienne publique.

Le périmètre de la stratégie régionale n'intègre pas les aéroports d'Etat de Nice-Côte d'Azur et Marseille-Provence, Toulon-Hyères, Cannes-Mandelieu, St-Tropez et Aix-les-Miles.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 19
Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050

OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

PLAN CLIMAT RÉGIONAL

Positionnement et rôle des plateformes de la Stratégie aéroportuaire régionale

L'ensemble des plateformes aéroportuaires concernées par la stratégie régionale présente un certain nombre de caractéristiques.

Elles participent à l'armature régionale pour ce qui relève des mobilités et des transports, ainsi que de certains emplois et activités. Chaque plateforme bénéficie d'une bonne connexion avec les infrastructures routières, tout en s'inscrivant dans une prise de conscience de la nécessité d'organiser la multi modalité comme à Avignon-Caumont où le bus participe à l'organisation des mobilités pour la desserte de la plateforme et des territoires voisins.

Elles sont également support de l'organisation de la sécurité civile aérienne et des vols sanitaires (SAMU, secours de haute montagne et de haute mer…) nécessitant des points d'avitaillement en carburant.
Ces plateformes sont, de plus, support d'activités touristiques, de rayonnement national et européen, ainsi que d'activités économiques :

- activités liées à l'aviation d'affaire et de tourisme, comme au Castellet et Avignon-Caumont
- activités de plein air – aéronefs, ULM, planeur, parachutisme, voltige, etc. – sur l'ensemble des aérodromes de la région, avec une spécialisation autour du vol à voile, de la voltige au Castellet, ou encore du parachutisme à Gap-Tallard.

D'autre part, les plateformes sont engagées à différents degrés d'avancement dans une démarche générale de transition énergétique et écologique, au travers d'actions concrètes, comme : la conversion de la flotte de véhicules de service à l'électrique, la rénovation énergétique des bâtiments administratifs, la conversion des carburations vers notamment du AVGAS 91 – sans plomb, le développement de panneaux photovoltaïques sur les toitures et les ombrières, la conversion progressive des aéronefs vers des solutions électriques, ou encore la participation à des programmes comme l' « Airport Carbon Accreditation », en cohérence avec le Plan Climat Régional (actuellement sur Avignon-Caumont, et envisagée sur Gap-Tallard et Le Castellet).
Ces plateformes rendent également possible la présence d'éléments de biodiversité spécifique comme l'Outarde Canepetière qui bénéficie d'un statut de protection nationale. La majorité des aérodromes sont non clôturés et ne constituent donc pas des obstacles à la circulation de la faune terrestre (en cohérence avec l'objectif 50 du SRADDET sur les continuités écologiques).
Enfin, elles contribuent grâce à leur implantation et à leurs fonctions à l'aménagement du territoire en termes de dessertes dans la limite légale de l'article 145 de la loi Climat et Résilience

Plus spécifiquement, les plateformes se caractérisent par une grande diversité de fonctions :

→ des activités économiques : commerciales (vols), de services (réparation, restauration…), de production voire de recherche et innovation
→ des activités de formation de rayonnement national voire international sont développées notamment sur :
  - Château-Saint-Arnoux-Saint-Auban et le Castellet avec une forte activité de formation des pilotes de compagnies aériennes, mais aussi des armées – terre, air, mer
  - Vinon-sur-Verdon avec une activité de formation des instructeurs vélivoles.
→ des activités domaniales, témoins de la diversité du modèle économique des plateformes et des usagers concernés (associations, entreprises, particuliers) sont développées à Avignon-Caumont
→ des zones d'activités aéroportuaires, jouant un rôle de bassins d'emplois pour le territoire, mais également, assurant une diversité du modèle économique des plateformes et des usagers concernés, sont développées notamment sur :
  - Avignon-Caumont
  - Gap-Tallard
  - Le Castellet
→ des plans de gestion environnementaux sont déployés sur les aéroports appartenant à la Région : Avignon-Caumont, Vinon-sur-Verdon. Ils visent notamment à augmenter la connaissance de la qualité faunistique et floristique des sites dans l'objectif d'une meilleure préservation.

Plateformes concernées par la stratégie régionale aéroportuaire



- Aéroport
- Aérodrome
- Hélistation
- Équipement ou plateforme hors stratégie régionale

- Réseau autoroutier
- Route principale

Vocation principale des aérodromes

- Commerciale
- Loisirs et sports
- Activités spécifiques de formation
- Aérodrome avec une zone d'activité économique attenante

Sources : UAF (Union des Aéroports Français), IGN

Les axes de la stratégie aéroportuaire régionale

→ Garantir le maintien du maillage territorial de plateformes aéroportuaires pour assurer les services d'intérêt général, tels que les vols sanitaires, la sécurité civile, ou encore la lutte contre les risques naturels, en particulier incendie. Ceci repose également sur le maintien de la qualité des collaborations et des complémentarités entre les plateformes

→ Penser l'accessibilité multimodale des plateformes aéroportuaires, en cohérence avec l'organisation des mobilités, des transports et des déplacements des territoires voisins

→ Prioriser la densification et l'optimisation des surfaces artificialisées par rapport à toute extension au détriment de de surfaces naturelles, agricoles ou forestières

→ Concevoir les stratégies d'aménagement et d'urbanisme à proximité des plateformes aéroportuaires en fonction des opportunités (implantation d'énergies renouvelables dans les zones d'activités, accueil touristique et d'affaires…) et des contraintes (bruit, pollution…) qui y sont liées

→ Permettre la poursuite de la transition énergétique et écologique engagée sur la quasi-totalité des plateformes aéroportuaires, au travers notamment de la mise en place de dispositifs de maîtrise des dépenses énergétiques, d'identification et de protection de la biodiversité des sites, et la mise en place ou le renforcement d'actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre

→ Poursuivre le développement du photovoltaïque prioritairement sur les toitures tout en promouvant l'autoconsommation

→ Favoriser le développement d'activités de R&D et d'entreprises participant à la décarbonation du transport aérien

→ Limiter l'impact des nuisances des activités aéroportuaires par des choix d'aménagement et de développement adaptés.

3.4

LA VISION SPATIALE DU TERRITOIRE RÉGIONAL

Conjuguer plusieurs échelles d'appréhension du territoire

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

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

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

Enfin, l'accompagnement de stratégies différenciées de développement des territoires nécessitera d'aller au plus près de chaque espace territorial pour déterminer des perspectives de développement adaptées selon les atouts et contraintes propres à chacun (désenclavement, développement touristique spécifique, etc.).

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

Quatre espaces pour appréhender la diversité des territoires et des enjeux en région

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

Le territoire de l'espace alpin est marqué par la présence de montagnes de grande renommée, qui le traversent et forment une continuité d'importance régionale, interrégionale et internationale. Dominé par de grands massifs présentant des qualités naturelles exceptionnelles, le territoire se caractérise par une organisation en vallées, où se concentre la population. Fort de son remarquable patrimoine naturel, au cœur du plus grand massif européen, 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 par le 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 extra régionaux, 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.

DES ENJEUX MAJEURS DANS L'ESPACE ALPIN

- Repenser le rôle de l'espace alpin dans le positionnement inter-régional
- Favoriser une stratégie de rééquilibrage territorial centrée sur les pôles de services et d'équipements
- Accélérer le désenclavement physique et numérique de l'espace alpin
- Revitaliser l'agriculture et réinventer de nouveaux « circuits courts »
- Imaginer le tourisme de demain
- Soutenir et structurer le développement de filières innovantes autour de l'énergie et des ressources naturelles

Repenser le rôle de l'espace alpin dans le positionnement inter-régional

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 stratégie de ré-équilibrage territorial centrée sur les pôles de services et d'équipements

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 emploi-habitant peu élevé.

Accélérer le désenclavement physique et numérique de l'espace alpin

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

Revitaliser l'agriculture et réinventer 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 renforcement 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 et adaptation au changement climatique	→ Pratiques de sports d'hiver fragilisées. → Complémentarité tourisme d'hiver/tourisme d'été pas assez développée. → Arrières saison à développer.

Soutenir et structurer le développement de filières innovantes autour de l'énergie 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, thalassothermie, chaleurs fatales…), biogaz. → 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.

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

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 Pré-Alpes 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, quasiment 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 XX^{e} 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.

DES ENJEUX MAJEURS DANS L'ESPACE AZURÉEN

Restaurer la contribution de l'espace azuréen au plan régional pour l'accueil du développement et conforter son rayonnement sur l'arc méditerranéen

Structurer l'accueil du développement autour des trois espaces caractéristiques de l'espace azuréen (littoral / moyen pays / haut pays)

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

Renouveler l'offre touristique autour de la marque Côte d'Azur

Construire une stratégie territoriale de développement économique à l'échelle de l'espace azuréen

Inscrire le territoire dans une production énergétique verte pour pallier, notamment, la situation de péninsule électrique

Restaurer la contribution de l'espace azuréen au plan régional pour l'accueil du développement et conforter son rayonnement sur l'arc méditerranéen

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. → ÉcoVallée 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 actif. → 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 développement autour des trois espaces caractéristiques de l'espace azuréen (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 marquée 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. → Des 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.

Développer sur une large partie de l'espace un système de transport collectif comme armature de l'accueil du développement

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 / l'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 préserver les espaces naturels comme facteur d'attractivité résidentielle et économique

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 côte 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 aux évolutions liées au changement climatique	→ Une érosion des plages qui impacte les plages urbaines et les pratiques balnéaires. → Un enneigement irrégulier sur les stations de moyenne altitude.
Des offres touristiques à articuler entre le littoral, le moyen pays et la montagne	→ Des territoires à l'interface mer-montagne exceptionnels. → 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 stratégie territoriale de développement économique à l'échelle de l'espace azuréen

ENJEUX PARTICULIERS DANS L'ESPACE	CONSTATS MAJEURS
Déploiement des OIR et des filières d'excellence autour d'un réseau de sites économiques emblématiques	→ Une opération d'intérêt national (ÉcoVallée Plaine du Var). → Une technopole internationale historique (Sophia Antipolis). → Des sites industriels à renouveler (Grasse sud, Cannes La Bocca). → Des thématiques phares autour de : - L'industrie du futur et les activités PASS (Parfums Arômes Senteurs Saveurs) - La santé, les thérapies innovantes - Les technologies numériques appliquées - Les technologies de l'image - Mobilité et développement durable
Enjeu de confortement de l'économie présentielle notamment dans les centralités	- Nautisme et plaisance. → 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.
Équilibre entre développement économique et commercial des espaces périphériques et des centres villes	→ Un déploiement rapide d'offres commerciales périphériques autour de grandes opérations commerciales nouvelles ou en renouvellement. → Des centres villes qui peinent à maintenir une dynamique commerciale. → Des enjeux logistiques.

Inscrire le territoire dans une production énergetique verte pour pallier la situation de péninsule électrique

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.
Développement maîtrisé 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.
Renforcement des innovations technologiques autour des smart grids	→ Une expérimentation nationale réalisée sur Carros. → Un changement d'échelle dans le cadre de l'Éco vallée, lieu de déploiement d'un aménagement « durable ».
Gestion des déchets et développement de l'économie circulaire	→ Une problématique de gestion des déchets qui reste pleine et entière. → La fermeture du site de stockage au Cannet des Maures le 07/08/2018. → Des expériences de méthanisation en cours sur l'Est Var.

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

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

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

L'arrière-pays forme une zone marquée par une matrice agricole autour du bassin d'Aix-en-Provence, puis forestière dans le Var. Les grands massifs forestiers de l'est ont conservé, dans une certaine mesure, leur intégrité écologique et fonctionnelle. Le territoire de l'espace provençal associe la plupart des aires urbaines des Bouches-du-Rhône, à l'exception d'Arles, et s'étend jusqu'à Toulon et Saint-Tropez.

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

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

Les disparités socio-spatiales sont également accentuées, avec des centres urbains en situation de fragilité, en cœur de métropole comme dans certaines villes moyennes. On note également une concentration de la pauvreté dans certains quartiers. Le territoire compte une quinzaine de quartiers d'intérêt régional PNRU (Programme National de Renouvellement Urbain).

Les complémentarités avec les autres espaces infrarégionaux sont fortes en raison de sa situation centrale et de ses synergies économiques avec les autres territoires.

DES ENJEUX MAJEURS DANS L'ESPACE PROVENÇAL

Affirmer la place de l'espace provençal dans son positionnement sur les corridors internationaux et son ouverture sur la méditerranée

Recentrer le développement sur les aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Toulon et tirer pleinement parti de la multipolarisation de l'espace provençal pour structurer l'accueil du développement urbain

Mettre en œuvre un mode de développement exemplaire orienté vers le réinvestissement des espaces urbains

Consolider l'offre de transports en commun dans toutes ses dimensions

Un capital naturel, paysager et agricole exceptionnel a préserver des risques de fragilisation

Élaborer à la bonne échelle des stratégies d'aménagement économique

Diversifier les fonctions touristiques en faveur du tourisme urbain et d'affaires, repenser le tourisme littoral et valoriser le tourisme rétro-littoral

Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques, gérer durablement les ressources, engager 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 méditerranée

ENJEUX PARTICULIERS DANS L'ESPACE	CONSTATS MAJEURS
Des complémentarités à renforcer dans le positionnement international des métropoles, notamment 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 LNPCA 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 terme 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 développement sur les aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Toulon et tirer pleinement parti de la multipolarisation de l'espace provençal pour structurer l'accueil du développement urbain

ENJEUX PARTICULIERS DANS L'ESPACE	CONSTATS MAJEURS
Un rôle moteur des 3 centralités métropolitaines Marseille, Aix-en-Provence et Toulon dans l'accueil du développement régional et à l'échelle de l'espace provençal	→ Difficultés à maintenir et attirer des jeunes et des actifs. → Une offre d'emplois métropolitains supérieurs (notamment à Marseille et Toulon) encore sous-dimensionnée par rapport aux autres métropoles nationales. → 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 développement exemplaire orienté vers le réinvestissement des espaces urbains

ENJEUX PARTICULIERS DANS L'ESPACE	CONSTATS MAJEURS
Des centres urbains régionaux à reconquérir	→ Des centralités métropolitaines dont l'attractivité urbaine et résidentielle est encore trop faible: Marseille, Toulon, La Seyne-sur-Mer. → De grands centres urbains en situation de fragilité urbaine : Istres, Miramas, Berre l'Étang, 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 Étang de Berre - Rade de Toulon.

Un capital naturel, paysager et agricole exceptionnel à préserver 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 agronaturelles 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 échelle des stratégies d'aménagement économique

ENJEUX PARTICULIERS DANS L'ESPACE	CONSTATS MAJEURS
Enjeu de montée en gamme des espaces économiques existants	→ 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 maîtriser	→ 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.

Diversifier les fonctions touristiques en faveur du tourisme urbain et d'affaires, repenser le tourisme littoral et valoriser le tourisme rétro-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.

Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques, gérer durablement les ressources, engager l'espace provençal dans la transition énergetique

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 (un constat valable également dans l'espace azuréen) 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, 1er 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 e 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…

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

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.

DES ENJEUX MAJEURS DANS L'ESPACE RHODANIEN

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

Recentrer le développement sur l'aire métropolitaine avignonnaise et les centralités urbaines afin d'œuvrer pour un développement plus exemplaire

Assurer une synergie et des liens entre les espaces urbains et ruraux participant à la qualité du cadre de vie de l'espace rhodanien

Rendre l'offre en transports en commun plus attractive et compétitive notamment en assurant une meilleure intermodalité et articulation entre les différentes AOM

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

Assurer une complémentarité économique entre les territoires de l'espace et requalifier les zones d'activités et commerciales

Valoriser l'offre touristique et culturelle à l'échelle du delta rhodanien

Accroître l'attractivité résidentielle du territoire, en direction notamment des actifs et des familles en maîtrisant davantage la chaîne de production du logement



Festival d'Avignon 2014, C.Almodovar

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

ENJEUX PARTICULIERS DANS L'ESPACE	CONSTATS MAJEURS
Affirmation d'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'Orange et d'Arles, …). → Une accessibilité aux équipements structurants métropolitains depuis les territoires périurbains et ruraux insuffisante.

Recentrer le développement sur l'aire métropolitaine avignonnaise et les centralités urbaines afin d'œuvrer pour un développement 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 réinvestissement 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 enveloppes urbaines constituées	→ 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 / services / équipements. → 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 à la qualité 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 actifs 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 compétitive notamment en assurant une meilleure intermodalité et une meilleure articulation entre les différentes 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 actifs	→ 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 préserver le capital agricole exceptionnel de l'espace rhodanien ainsi que les richesses naturelles et paysagères

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 coupure et de respiration entre les pôles urbains et facteurs d'attractivité résidentielle, économique et touristique	→ Différentes trames vertes et bleues à l'échelle de l'espace, 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 urbain / 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 complémentarité économique entre les territoires de l'espace et requalifier les zones d'activités 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'écoextraction du végétal à Valréas / lien avec les territoires de production de la matière première / entreprises à Vaison / Carpentras marché gare de Carpentras.
Des actions à mettre en œuvre afin de s'inscrire dans l'OIR Logistique Mobilité durable	→ L'espace rhodanien = un territoire de flux / concentration des infrastructures de transports. → 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 de demain	→ Le Pôle de compétitivité Pégaze / aéronautique sur le technopole d'Agroparc créateur d'emplois. → 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 / périrurbain / 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. → 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 à l'échelle 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 savoirs faire: industrie / artisanat. → Le Littoral: revitalisation des hameaux et villages de Camargue.

Accroître l'attractivité résidentielle du territoire, en direction notamment des actifs et des familles en maîtrisant 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. → De nombreux logements vacants dans les centres villes.
Une concurrence à minimiser entre résidences secondaires et princi- pales, et de réponse aux besoins des travailleurs saisonniers	→ Une concurrence forte dans les espaces très touristiques (Alpilles / Luberon / Vaison) entre résidences secondaires et résidences principales. → Des formes urbaines et une localisation des futurs quartiers pas assez accessibles pour la population permanente.



04

DES LIGNES DIRECTRICES AUX OBJECTIFS

TABLEAUX ET MODE D'EMPLOI DES OBJECTIFS
P. 105

LIGNE DIRECTRICE 1
Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional
P. 111

LIGNE DIRECTRICE 2
Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau
P. 229

LIGNE DIRECTRICE 3
Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants
P. 330

LIGNE DIRECTRICE 1 — RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

AXE 1 | RENFORCER LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE ET DÉPLOYER LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

ORIENTATION 1 | Un territoire connecté et plus accessible au niveau national, européen et international

Objectif 1 Conforter les portes d'entrée du territoire régional

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

Objectif 3 Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal (R)

ORIENTATION 2 | Des pôles d'excellence économiques, universitaires, culturels et touristiques porteurs du rayonnement régional

Objectif 4 Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels

Objectif 5 Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique (R)

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

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

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

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

Objectif 9 Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération maritime européenne, méditerranéenne et internationale (R)

AXE 2 | CONCILIER ATTRACTIVITÉ ET AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

ORIENTATION 1 | Un modèle d'aménagement durable et intégré à construire

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

Objectif 11 Déployer des opérations d'aménagement exemplaires (R)

Objectif 12 Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012 (R)

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

ORIENTATION 2 | Des ressources naturelles et paysagères préservées et valorisées, une identité renforcée

Objectif 14 Préserver les ressources en eau souterraine, les milieux aquatiques et les zones humides (R)

Objectif 15 Préserver et promouvoir les multifonctionnalités écologiques des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin. (R)

Objectif 16 Favoriser une gestion durable et dynamique de la forêt (R)

Objectif 17 Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

AXE 3 | CONFORTER LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE ET ÉNERGÉTIQUE : VERS UNE ÉCONOMIE DE LA RESSOURCE

ORIENTATION 1 | Vers un nouveau référentiel de production et de consommation, vers une société post-carbone

Objectif 18 Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires (R)

Objectif 19 Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050 (R)

Objectif 20 Accompagner le développement de « territoires intelligents » avec des services numériques utiles aux habitants, aux visiteurs et aux entreprises

ORIENTATION 2 | Améliorer la qualité de l'air et contribuer au développement de nouvelles pratiques de mobilité

Objectif 21 Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population (R)

Objectif 22 Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités (R)

Objectif 23 Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

ORIENTATION 3 | Prévention et gestion des déchets : vers une économie circulaire plurielle

Objectif 24 Décliner les objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage, valorisation et élimination des déchets (R)

Objectif 25 Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme (R)

Objectif 26 Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire (R)

LIGNE DIRECTRICE 2 — MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU

AXE 1 | STRUCTURER L'ORGANISATION DU TERRITOIRE EN CONFORTANT LES CENTRALITÉS

ORIENTATION 1 | Une stratégie urbaine régionale à affirmer

Objectif 27 Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines (R)

Objectif 28 Consolider les dynamiques des centres urbains régionaux (R)

Objectif 29 Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité (R)

Objectif 30 Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations et réciprocités au sein des espaces et entre eux (R)

ORIENTATION 2 | Des modes de développement différenciés selon l'intensité urbaine

Objectif 31 Recentrer le développement sur les espaces les plus métropolisés (R)

Objectif 32 Maîtriser le développement des espaces sous influence métropolitaine (R)

Objectif 33 Organiser un développement équilibré des espaces d'équilibre régional (R)

Objectif 34 Préserver la qualité des espaces ruraux et naturels et l'accès aux services dans les centres locaux et de proximité (R)

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

Objectif 35 Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport (R)

Objectif 36 Réinvestir les centres-villes et centres bourgs par des stratégies intégrées (R)

Objectif 37 Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville (R)

AXE 2 | METTRE EN COHÉRENCE L'OFFRE DE MOBILITÉ ET LA STRATÉGIE URBAINE

ORIENTATION 1 | Une intermodalité facilitée pour simplifier la vie du voyageur

Objectif 38 Développer avec l'ensemble des AOM une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale (R)

Objectif 39 Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux (R)

Objectif 40 Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale (R)

ORIENTATION 2 | Une offre de transports adaptée, simplifiée et performante pour tous et pour tous les territoires

Objectif 41 Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine

Objectif 42 Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires (R)

Objectif 43 Accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques (en cohérence avec la stratégie urbaine régionale)

ORIENTATION 3 | Infrastructures : des réseaux consolidés, des pôles d'échanges hiérarchisés

Objectif 44 Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour renforcer l'offre des transport du quotidien

Objectif 45 Arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales (R)

Objectif 46 Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale (R)

AXE 3 | RECONQUÉRIR LA MAÎTRISE DU FONCIER RÉGIONAL ET RESTAURER LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

ORIENTATION 1 | Les grands équilibres préservés et une organisation du territoire plus rationnelle

Objectif 47 Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain (R)

Objectif 48 Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

Objectif 49 Préserver le potentiel de production agricole régional (R)

ORIENTATION 2 | Les continuités écologiques restaurées

Objectif 50 Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire (R)

Objectif 51 Assurer les liaisons écologiques au sein du territoire régional et avec les régions voisines

LIGNE DIRECTRICE 3 — CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS

AXE 1 | CULTIVER LES ATOUTS, COMPENSER LES FAIBLESSES, RÉALISER LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET HUMAIN DE TOUS LES TERRITOIRES

ORIENTATION 1 | Des trajectoires de développement pour tous les territoires

Objectif 52 Contribuer collectivement à l'ambition démographique régionale (R)

Objectif 53 Faire rayonner les projets métropolitains et promouvoir leurs retombées pour l'ensemble des territoires de la région

Objectif 54 Renforcer un modèle de développement rural régional exemplaire à l'échelle nationale

Objectif 55 Structurer les campagnes urbaines et veiller à un développementharmonieux des territoires sous pression

ORIENTATION 2 | Pour la réalisation du potentiel économique et humain de tous les territoires

Objectif 56 Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires, en particulier alpins

Objectif 57 Promouvoir la mise en tourisme des territoires

Objectif 58 Soutenir l'économie de proximité

AXE 2 | SOUTENIR LES TERRITOIRES ET LES POPULATIONS POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

ORIENTATION 1 | Une stratégie d'accès au logement et la réduction des inégalités

Objectif 59 Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et de réaliser un parcours résidentiel conforme à leurs souhaits (R)

Objectif 60 Rénover le parc de logements existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés (R)

Objectif 61 Promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle, la prise en compte des jeunes et des nouveaux besoins liés au vieillissement de la population

ORIENTATION 2 | Une cohésion sociale renforcée pour une meilleure qualité de vie en région

Objectif 62 Conforter la cohésion sociale

Objectif 63 Faciliter l'accès aux services

Objectif 64 Déployer les potentialités des établissements de formation

AXE 3 | DÉVELOPPER ÉCHANGES ET RÉCIPROCITÉS ENTRE TERRITOIRES

ORIENTATION 1 | Des atouts diversifiés, des interdépendances, des coopérations

Objectif 65 Refonder le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque territoire les capacités de son développement

Objectif 66 S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOM et définir les modalités de l'action (R)

ORIENTATION 2 | Connaissance, solidarités et dialogue comme leviers de la coopération

Objectif 67 Consolider l'ingénierie de la connaissance territoriale pour renforcer la mise en capacité des territoires

Objectif 68 Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs (R)

Tableau des objectifs

Conforter les portes d'entrée du territoire régional

↓

Titre de l'objectif

Il dispose d'une valeur prescriptive puisque les objectifs de moyen et long termes fixés par le SRADDET s'imposent en matière de prise en compte (L.4251-3 CGCT).

(R)

↓

Renvoi sur les règles

Il renvoie sur le ou les règles associée(s) à l'objectif.

Tous les objectifs n'ont pas de règle associée.

Objectifs

Domaines principaux

Domaines accessoires

- Équilibre des territoires
- Maîtrise et valorisation de l'énergie
- **Implantation d'infrastructures d'intérêt régional et stratégie aéroportuaire**
- **Intermodalité et mobilités des personnes et des marchandises**
- Habitat
- **Prévention, gestion des déchets et économie circulaire**
- Désenclavement des territoires ruraux
- **Qualité de l'air**
- **Gestion économe de l'espace et réduction de l'artificialisation des sols**
- Lutte contre le changement climatique
- Protection et restauration de la biodiversité

Objectif 1
Conforter les portes d'entrée du territoire régional

Objectif 2
Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale

Objectif 3
Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal

Objectif 4
Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels

Objectif 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

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

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

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

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

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

Objectif 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaires

Objectif 12
Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012

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

Objectif 14
Préserver les ressources en eau souterraine, les milieux aquatiques et les zones humides

Objectif 15
Préserver et promouvoir les multifonctionnalités écologiques des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin.

Objectif 16
Favoriser une gestion durable et dynamique de la forêt

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 18
Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires

Objectif 19
Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050

Objectif 20
Accompagner le développement de « territoires intelligents » avec des services numériques utiles aux habitants, aux visiteurs et aux entreprises

Objectif 21
Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population

Objectif 22
Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités

Objectif 23
Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

Objectif 24
Décliner les objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage, valorisation et élimination des déchets

Objectif 25
Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme

Objectif 26
Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire

Objectif 27
Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines

Objectif 28
Consolider les dynamiques des centres urbains régionaux

Objectif 29
Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité

Objectif 30
Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations et réciprocités au sein des espaces et entre eux

Objectif 31
Recentrer le développement sur les espaces les plus métropolisés

Objectif 32
Maîtriser le développement des espaces sous influence métropolitaine

Objectif 33
Organiser un développement équilibré des espaces d'équilibre régional

Objectif 34
Préserver la qualité des espaces ruraux et naturels et l'accès aux services dans les centres locaux et de proximité

Objectif 35
Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport

Objectif 36
Réinvestir les centres-villes et centres bourgs par des stratégies intégrées

Objectif 37
Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

Objectif 38
Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billetique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale

Objectif 39
Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux

Objectif 40
Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale

Objectif 41
Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine

Objectif 42
Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires

Objectif 43
Accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques (en cohérence avec la stratégie urbaine régionale)

Objectif 44
Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour renforcer l'offre des transport du quotidien

Objectif 45
Arrêter un schéma d'itinéraire d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales

Objectif 46
Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

Objectif 49
Préserver le potentiel de production agricole régional

Objectif 50
Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

Objectif 51
Assurer les liaisons écologiques au sein du territoire régional et avec les régions voisines

Objectif 52
Contribuer collectivement à l'ambition démographique régionale

Objectif 53
Faire rayonner les projets métropolitains et promouvoir leurs retombées pour l'ensemble des territoires de la région

Objectif 54
Renforcer un modèle de développement rural régional exemplaire à l'échelle nationale

Objectif 55
Structurer les campagnes urbaines et veiller à un développement harmonieux des territoires sous pression

Objectif 56
Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires en particulier alpins

Objectif 57
Promouvoir la mise en tourisme des territoires

Objectif 58
Soutenir l'économie de proximité

Objectif 59
Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et de réaliser un parcours résidentiel conforme à leurs souhaits

Objectif 60
Rénover le parc de logements existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés

Objectif 61
Promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle, la prise en compte des jeunes et des nouveaux besoins liés au vieillissement de la population

Objectif 62
Conforter la cohésion sociale

Objectif 63
Faciliter l'accès aux services

Objectif 64
Déployer les potentialités des établissements de formation

Objectif 65
Refonder le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque territoire les capacités de son développement

Objectif 66
S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOMD et définir les modalités de l'action

Objectif 67
Consolider l'ingénierie de la connaissance territoriale pour renforcer la mise en capacité des territoires

Objectif 68
Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs

Tableau de correspondance entre les 68 objectifs et les domaines obligatoires

OBJECTIF X

CONFORTER LES PORTES D'ENTRÉE DU TERRITOIRE RÉGIONAL

RÈGLE LDX-OBJXX
p.xx du fascicule des règles

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

REPÈRES

5 Aéroports, dont deux d'intérêt national (Marseille-Provence et Nice-Côte d'Azur)

9 Gares d'intérêt national et une future gare à Sophia Antipolis dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur

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

Concernant les sites aéroportuaires
Les études internationales prévoyant un doublement du trafic mondial sur les vingt prochaines années, l'un des enjeux majeurs est de mettre en place une stratégie permettant de tirer profit de cette augmentation de trafic et de favoriser l'accès à la région par ce mode.

Les ports de Marseille-Fos, Toulon et Nice offrent au territoire régional un lien privilégié avec les autres pays du bassin méditerranéen et constituent des équipements structurants dans l'approvisionnement en marchandises, ainsi que pour l'accueil croissant de croisiéristes.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 3
La chaine logistique

L'objectif porté par le SRADDET consiste à conforter les portes d'entrée dans leurs fonctions régionales, ainsi que par une connexion plus performante aux réseaux de transports en commun.

DÉCLINAISONS

CONSOLIDATION DES LIAISONS AVEC L'HINTERLAND

- → Améliorer l'accessibilité autoroutière et ferroviaire de la ZIP (zone industria-lo-portuaire) de Fos.
- → Améliorer l'interface fleuve-me de la ZIP de Fos.
- → Soutenir les projets d'infrastructures nouvelles (liaison Fos-Salon, contournement d'Arles, déviation Martigues-Port de Bouc).
- → Accompagner l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire du port de Toulon-Brégaillon.

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT INTERMODAL LONGUE DISTANCE

- → Accompagner la croissance du trafi fluvia dans une perspective d'extension du bassin rhodanien.
- → Développer les outils de fret ferroviaire et fluvia à l'échelle du Grand Avignon (port du Pontet, chantier combiné de Champfleur / projet plateforme tri-mo-dale de Courtine).
- → Développer la plateforme ferroviaire autour du port fluvia d'Arles.

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9.

Mode d'emploi des objectifs

1. Titre de l'objectif
Il dispose d'une valeur prescriptive puisque les objectifs de moyen et long termes fixés par le SRADDET s'imposent en matière de prise en compte (L.4251-3 CGCT).

2. Introduction de l'objectif
Elle rappelle des éléments de diagnostic qui s'attachent au champ de l'objectif et qui permettent d'identifier les enjeux associés.

3. Sous-titres de l'objectif
Ils ont pour fonction de structurer et d'ordonner le document par sujets.

4. Corps de l'objectif
Il précise le contenu de l'objectif et ses différentes déclinaisons. Ses dispositions ont des portées juridiques distinctes :

› Lorsque le SRADDET prescrit, les éléments inscrits sont opposables aux acteurs et documents identifiés par la loi. En effet, ils doivent être pris en compte en vertu de l'article L.4251-3 du CGCT, à charge pour chaque acteur concerné d'identifier les éléments du SRADDET qui relèvent de sa compétence et s'imposent à lui.

› Lorsque le SRADDET recommande, les éléments inscrits invitent les acteurs et documents concernés (valeur incitative) et permettent ainsi d'orienter leurs choix et options d'aménagement et/ou d'apporter des conseils sur des pratiques ou des procédés auxquels recourir en particulier.

5. Points-clés de l'objectif
Ils constituent les points clés de l'objectif et exigent une attention particulière.

6. Déclinaisons
Ces encadrés mettent en évidence des déclinaisons spécifiques à certaines parties du territoire ou à certaines thématiques. **Elles peuvent constituer des points clés de l'objectif.**

7. Renvoi sur les règles
Il renvoie sur la ou les règles associée(s) à l'objectif. Tous les objectifs n'ont pas de règle associée. L'objectif fait l'objet d'une ou plusieurs règle(s).

8. Repères
Cet encadré apporte des informations, souvent chiffrées, en lien avec l'objectif.

9. Voir aussi
Ces notes renvoient à un ou plusieurs autres objectifs, et permettent d'assurer le dialogue, la cohérence et la transversalité entre les objectifs, au regard notamment des domaines d'application du SRADDET inscrits à l'article L.4251-1 du CGCT.



Esplanade du J4 à Marseille
S. Ben Hassen

4.2

LIGNE DIRECTRICE

01

RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

AXE 1

Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique

P. 112

AXE 2

Concilier attractivité et aménagement durable du territoire

P. 156

AXE 3

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

P. 186



L'objet de cette première ligne directrice consiste à renforcer le rayonnement, notamment économique, du territoire (Axe 1), à préserver ses atouts de long terme, notamment environnementaux, (Axe 2) et à accompagner la transition environnementale et énergétique (Axe 3).
Le défi consiste à affirmer sa position dans une économie en mutation, dans le respect des objectifs de développement durable.

AXE 1

RENFORCER LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE ET DÉPLOYER LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Rappel de la stratégie régionale

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

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

ORIENTATION 1

UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET PLUS ACCESSIBLE AU NIVEAU NATIONAL, EUROPÉEN ET INTERNATIONAL

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



TER dans les Alpes-Maritimes
J. Cabanel

OBJECTIF 1

CONFORTER LES PORTES D'ENTRÉE DU TERRITOIRE RÉGIONAL

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

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

L'objectif porté par le SRADDET consiste à conforter les portes d'entrée dans leurs fonctions régionales, ainsi que par une connexion plus performante aux réseaux de transports en commun pour les voyageurs et aux modes massifiés pour les marchandises.

REPÈRES

5 Aéroports, dont 2 d'intérêt national (Marseille-Provence et Nice-Côte d'Azur)

9 Gares d'intérêt national et 2 futures gares à Sophia Antipolis et à Cannes La Bocca dans le cadre du projet de la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur

3 Ports, dont le Grand port maritime de Marseille, 1er port français

4 Portes autoroutières (A7, A9, A8, A54), et des portes d'entrée routières nationales et internationales (Italie)

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

Concernant les sites aéroportuaires

Les études internationales prévoyant un doublement du trafic mondial sur les vingt prochaines années, l'un des enjeux majeurs est de mettre en place une stratégie permettant de tirer profit de cette augmentation de trafic et de favoriser l'accès à la région par ce mode.

Le SRADDET affirme la nécessité de renforcer le rôle des sites aéroportuaires comme principales portes d'entrées internationales sur le territoire, en affirmant le rôle des aéroports régionaux d'intérêt national (Nice et Marseille) comme portes d'entrée du territoire depuis des destinations multiples, notamment européennes et intercontinentales.

L'objectif partagé par les différentes collectivités consiste à mettre en place une stratégie spécifique et complémentaire pour les autres aéroports du territoire (Toulon-Hyères, 550.000 passagers par an, et Avignon, 10.000 passagers par an).

Concernant les portes maritimes

Les ports de Fos (vocation internationale), Marseille, Toulon et Nice (vocation méditerranéenne) offrent au territoire régional un lien privilégié avec les autres pays du bassin méditerranéen et constituent des équipements structurants dans l'approvisionnement en marchandises, ainsi que pour l'accueil croissant de passagers.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 2
La stratégie portuaire et fluvial
OBJECTIF 3
La chaîne logistique

Aussi, ces ports doivent-ils être accompagnés dans leur développement et renforcés dans leur hinterland par une amélioration de l'intermodalité et de la fluidité des connexions ferroviaires et fluviales, et un encouragement des coopérations de façade sur l'arc méditerranéen comme sur le corridor rhodanien.

Le Grand port maritime de Marseille (GPMM), premier port français en volume de trafics (plus de 80 millions de tonnes), constitue un enjeu de développement à part entière du fait de son positionnement euroméditerranéen.

Concernant les portes et infrastructures ferroviaires

Alors que Marseille, Aix et Avignon bénéficient à travers leurs gares d'un accès performant à Paris, aux grandes métropoles régionales et à certaines destinations européennes comme Barcelone Londres ou Bruxelles, la faiblesse relative du réseau interne pénalise fortement la connexion des métropoles de Nice et de Toulon.

VOIR AUSSI
OBJECTIFS 7 ET 44
La ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
OBJECTIF 39
L'optimisation des pôles d'échanges multimodaux

L'aboutissement du projet de LNPCA constitue donc une priorité régionale pour améliorer les transports du quotidien et désenclaver l'Est de la région.

Il s'agit aussi de tirer parti de la situation de la région desservie par deux corridors de fret européens (Nord-Sud et Arc Méditerranéen) pour développer l'usage du transport ferroviaire. A ce titre, il est nécessaire de soutenir le développement des connexions ferroviaires des ports, ainsi que de conforter les sites de fret ferroviaire d'Avignon-Champfleury et de Clésud comme portes d'entrée continentales du territoire régional et d'en maintenir une bonne qualité d'accès, tout en veillant à la limitation des nuisances induites par la circulation des véhicules de transport.

Concernant les grandes infrastructures routières et autoroutières

Le réseau autoroutier est de bonne qualité mais il reste à compléter et à adapter pour favoriser la transition écologique tout en répondant aux besoins du territoire dans une perspective de report modal.

Le SRADDET identifie comme prioritaire la réalisation des liaisons suivantes :

→ la réalisation de la déviation d'Arles, qui demeure ainsi le chaînon autoroutier manquant de l'arc méditerranéen de Gibraltar à Livourne ;

→ la réalisation de la liaison autoroutière Fos-Salon, qui doit permettre de connecter efficacement le GPMM au réseau national, à son hinterland européen et à sa couronne logistique multimodale (zone d'activités logistiques Clésud et Saint Martin de Crau), dans un environnement sécurisé pour les riverains (incluant des aménagements de sécurité routière et multimodaux pour répondre aux enjeux de déplacements locaux) ;

→ la poursuite du chantier de la Liaison Est-Ouest (LEO) à Avignon, visant notamment à fluidifier les liaisons avec la région Occitanie.

Par ailleurs, des décisions nationales successives sont intervenues concernant la planification du réseau autoroutier régional :

→ le débat public Vallée du Rhône/Arc Languedoc a statué sur l'abandon de tout projet de doublement de l'A8 au profit de mesures optimisant

VOIR AUSSI
OBJECTIF 7
Les liaisons avec les territoires limitrophes

l'exploitation du réseau sur l'itinéraire Marseille-Italie. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour laquelle le dossier de la LNPCA est de loin le premier projet d'infrastructure en importance pour le développement durable du territoire national.

→ La non-réalisation de la section manquante de l'A51 entre La Saulce dans les Hautes-Alpes et le col du Fau dans l'Isère nécessite de privilégier d'autres types d'aménagements.

→ Ces aménagements ainsi que l'amélioration de la liaison de l'A51 à Digne-les-Bains apporteront des effets significatifs à la qualité de la desserte routière des Alpes du Sud, à l'instar de l'étoile ferroviaire de Veynes, vitale pour l'économie et le désenclavement des Alpes du Sud.

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

Le confortement des portes d'entrée du territoire régional doit également être assuré par un renforcement de l'offre de transports en commun assurant leur desserte par des connexions optimisées.
Il est donc demandé de favoriser :

→ les rabattements vers les portes d'entrée du territoire et le développement d'offres de services rapides associés à la création ou à l'optimisation de sites propres dédiés aux transports collectifs ;

→ l'aménagement des PEM des aéroports de Marseille et Nice, ainsi que la desserte des aéroports par une offre globale de transports collectifs ferroviaires et routiers (Est Var vers Nice et Toulon/Centre Var et Vaucluse vers Marseille).

Le développement de solutions de mobilité efficientes permettant de connecter les principales portes d'entrée du territoire régional et les zones de destination touristique constitue également une priorité, notamment en direction de zones peu denses et hors littoral (Alpes, Luberon…).

Un hub télécom à consolider

VOIR AUSSI
OBJECTIF 20
Le développement des services numériques
OBJECTIF 56
Le désenclavement numérique

Enfin, le numérique fait fonction également de « porte d'entrée » immatérielle du territoire régional.

Le SRADDET appuiera le positionnement géostratégique de Marseille en hub télécom de rang mondial. Il s'agira notamment de réserver des disponibilités foncières et des adductions énergétiques en vue de l'implantation de centres de données (data centers).

DÉCLINAISONS

SITES AÉROPORTUAIRES

→ Renforcer la desserte des aéroports internationaux par une offre globale de transports en commun ferroviaires et routiers (Est Var vers Nice et Toulon/ Centre Var et Vaucluse vers Marseille).

→ Accompagner le développement à l'international long-courrier des aéroports de Nice et de Marseille.

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AUTOROUTIÈRES

→ Moderniser les itinéraires alternatifs à l'A51 (RD 1075 et RN85, rocade de Gap) en favorisant le report modal.

→ Accompagner les projets d'infrastructures (LEO Avignon, contournement d'Arles, liaison Fos-Salon) dans l'objectif de favoriser le report modal (opportunités pour développer les transports collectifs, le covoiturage, les itinéraires cyclables, le transport de marchandises massifié...)

→ Améliorer la résilience des réseaux d'intérêt régional au changement climatique.

PORTES ET INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET FLUVIALES

→ Faire aboutir le projet de Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur et trouver les solutions de son financement par de nouvelles ressources.

→ Soutenir l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux des gares TER et des aéroports de Marseille et de Nice et encourager la mise en œuvre des dessertes à haut niveau de service en site propre (BHNS, tramway) là où elles existent.

→ Poursuivre le désenclavement (notamment touristique) des Alpes du Sud en maintenant les Trains d'équilibre du territoire (TET) Paris-Briançon, en favorisant la liaison franco-italienne Valence-Briançon-Val de Suze par autocars (gare TGV d'Oulx) et les liaisons inter-régionales avec Auvergne-Rhône-Alpes (Valence et Grenoble) et Occitanie (Nîmes, Montpellier) y compris l'amélioration des dessertes sur l'axe ferroviaire Perpignan - Narbonne - Marseille.

→ Conforter les chantiers de transport combiné rail-route d'Avignon-Champfleury et de Clésud comme portes d'entrée continentales du territoire régional et en maintenir une bonne qualité d'accès.

→ Soutenir le développement des connexions ferroviaires des ports (notamment GPMM, Toulon, Arles) et la fluidité de l'interface fluviomaritime au GPMM, garants de l'élargissement de son hinterland au nord de la France et en Europe et de la compétitivité de la région à l'échelle du bassin méditerranéen.

Conforter les portes d'entrée du territoire régional



Sites aéroportuaires

- Accompagner le développement à l'international long-courrier. Renforcer la desserte des aéroports internationaux par une offre globale de tranports en commun
- Aérodromes principaux

Infrastructures routières et autoroutières

- Moderniser les itinéraires alternatifs à l'A51 (RD1075 ET RN85, rocade de Gap) en favorisant le report modal
- Accompagner les projets d'infrastructures (LEO Avignon, contournement d'Arles, contournement de Martigues-Port-de-Bouc et liaison Fos-Salon) dans l'objectif de favoriser le report modal
- Principales portes d'entrée routières
- Principaux cols : maintenir l'accéssibilité routière
- Réseaux autoroutiers
- Routes principales

Sources : DCOPT, IGN

Portes et infrastructures ferroviaires

- Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)
- Maintenir les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) et liaisons interrégionales
- Conforter les portes d'entrée (étoile de Veynes et gare TGV d'Oulx)
- Améliorer la desserte des PEM des aéroports de Marseille et de Nice
- Gares de voyageurs d'intérêt national
- Gares de voyageurs d'intérêt régional
- Désenclaver les Alpes du Sud pour favoriser l'attractivité touristique
- Terminaux de transport combiné
- Gare de triage de Miramas
- Réseau ferré

Sites portuaires

- Accompagner la mise en place d'une stratégie de façade portuaire
- Développer les hinterlands portuaires adossés aux corridors ferroviaires et fluviaux
- Entrées majeures dans le territoire par la voie maritime
- Hub numérique

DÉFINIR ET DÉPLOYER UNE STRATÉGIE PORTUAIRE ET FLUVIALE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

OBJECTIF 2

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

Compte tenu des enjeux en termes de transition énergétique, il s'agit d'accompagner la transition écologique des ports et d'orienter les décisions d'aménagement tenant compte de la sobriété foncière et facilitant l'usage de carburant décarboné, tout en privilégiant les filières industrielles de la transition énergétiques sur la ZIP de Fos (éolien, hydrogène...).

La Région entend prendre sa part à la réduction de 10 % de la consommation énergétique de la France d'ici à 2025 et de 40 % d'ici 2050, notamment dans sa déclinaison portuaire et fluviale.

Provence-Alpes-Côte d'Azur est la première région maritime de France avec 120 000 emplois directs comprenant ceux liés au tourisme du littoral et à la Marine nationale (Toulon), dont 25 000 liés au secteur maritime marchand. Les ports sont pourvoyeurs de nombreux d'emplois induits, liés notamment à la croisière et aux revenus captés au bénéfice de l'ensemble du territoire.

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

REPÈRES

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

Le Grand port maritime de Marseille GPMM, plus grand port de France, 3e port pétrolier mondial et 6e port d'Europe en matière de trafic

Toulon, 1er port militaire européen et 2e port de passagers de France

Nice, port de commerce stratégique pour le BTP et port de plaisance et de yachting en Méditerranée

Une stratégie de complémentarité à construire entre les ports maritimes régionaux

Le SRADDET prévoit le développement de la complémentarité entre les ports maritimes régionaux en lien avec les ports fluviaux du corridor rhodanien pour :

→ constituer un axe Méditerranée-Rhône-Saône multimodal structurant pour le développement économique et la transition énergétique (filières logistique et tourisme) ;

→ conforter la position de « gateway » ;

→ optimiser l'accueil des croisières en Méditerranée, sous condition de la qualité écologique, environnementale et énergétique de ces dernières ;

VOIR AUSSI
OBJECTIF 1
Conforter les portes d'entrées du territoire régional
OBJECTIF 3
La chaîne logistique

→ conforter les pôles de réparation navale (Marseille, La Ciotat...) en optimisant les atouts des différents pôles d'emplois régionaux du secteur.

Pour ce faire, la Région participe à la mission d'axe Méditerranée-Rhône-Saône visant à faire du GPMM un grand port fluviomaritime bénéficiant d'un hinterland industriel et logistique performant et durable, adossé à une gouvernance multipartenariale adapatée.

REPÈRES

La région Provence-Alpes Côte d'Azur est leader mondial pour la gestion environnementale des ports de plaisance

135

Ports de plaisance et de pêche



90%

Des ports engagés

25%

Des ports certifiés

Consolidation de l'hinterland en facilitant le report modal

La construction d'une offre de transport compétitive, fiable et sûre constitue l'un des grands défis d'une stratégie portuaire pour doter les ports d'une offre logistique multimodale intégrée, capable de faire le lien entre l'Europe du Nord, les pays du Sud (notamment le pourtour Méditerranéen) et les autres continents (Asie, Amérique), tout en renforçant le lien avec le tissu industriel de la région. Le développement des ports régionaux suppose un bon maillage de l'hinterland et le développement de solutions multimodales adaptées au post et au pré-acheminement des marchandises, ainsi qu'à un accès facilité des passagers.

Le SRADDET vise à faciliter la consolidation des hinterlands des ports par leur bonne irrigation multimodale et une meilleure articulation entre les modes fluviaux et ferroviaires à travers :

→ le renforcement du fret ferroviaire, y compris dans les ports, tout en veillant au desserrement du noeud lyonnais et permettant ainsi d'irriguer l'hinterland européen ;
→ la valorisation du fret fluvial, dont le potentiel est important mais encore sous-exploité, par l'accompagnement de la croissance du trafic fluvial dans une logique de bassin (de Fos à Bollène, et au delà jusqu'aux ports de Lyon et Bourgogne Franche Comté).

Ce faisant le SRADDET contribue à l'ambition nationale d'une part de marché de 30% des modes alternatifs dans les ports.
En parallèle, la réalisation de la liaison autoroutière Fos-Salon doit permettre de connecter le GPMM à son hinterland européen et à sa couronne logistique multimodale (zones d'activités logistiques : Clésud, St Martin de Crau), dans un environnement sécurisé pour les riverains (incluant des aménagements de sécurité routière et multimodaux pour répondre aux enjeux de déplacement locaux).

Relation ville-port et transition environnementale des ports

Les ports sont des leviers pour les territoires sur lesquels ils se développent, à condition de construire une stratégie portuaire abordant les relations entre un port et sa ville d'attache, afin de renforcer son attractivité et engranger des bénéfices mutuels.

Le SRADDET invite à limiter les nuisances sur l'environnement (rejets atmosphériques polluants, gaz à effet de serre, bruit et vibrations) par une adaptation des infrastructures et des équipements portuaires.

L'approbation de la création, pour 2025, d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (dite zone SECA) couvrant l'ensemble de la mer Méditerranée nécessite l'accélération du Plan Escales Zéro fumée. Par ailleurs une meilleure intégration des interfaces villes-ports est à rechercher en matière d'accès à la mer, de circulation routière et d'intégration paysagère.

Pour ce faire, la mise en place de process énergétiques adaptés est encouragée. Dans ce contexte, avec ses trois terminaux GNL qui permettent d'alimenter le sud de l'Europe ainsi que les navires croisant en Méditerranée, le port de Marseille-Fos peut poursuivre les efforts engagés pour devenir un « smart port », et se positionner comme la place forte de l'avitaillement GNL en Méditerranée.

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

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

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

Le SRADDET appelle à poursuivre le déploiement de cette certification européenne et les efforts menés pour réduire les apports polluants dans les ports de plaisance, qu'ils soient issus de l'activité de plaisance ou des apports des bassins versants.

En parallèle, les réflexions menées pour faire évoluer la certification européenne « Ports Propres » vers une certification internationale qui couvre les exigences liées à la restauration écologique sont à encourager, afin de renforcer le positionnement exemplaire et durable des ports de plaisance et de pêche de la région, qui pourraient à terme constituer des espaces à impact positif pour le développement de la biodiversité marine.

DÉCLINAISONS

CONSOLIDATION DES LIAISONS AVEC L'HINTERLAND

→ Améliorer l'accessibilité autoroutière et ferroviaire de la ZIP (Zone industrialo-portuaire) de Fos.

→ Améliorer l'interface fleuve-mer de la ZIP de Fos.

→ Soutenir les projets d'infrastructures nouvelles (liaison Fos-Salon, contournement d'Arles, déviation Martigues-Port de Bouc).

→ Accompagner l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire du port de Toulon-Brégaillon.

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT INTERMODAL LONGUE DISTANCE

→ Accompagner la croissance du trafic fluvial dans une perspective d'extension du bassin Rhône-Saône.

→ Développer les outils de fret ferroviaire et fluvial à l'échelle du Grand Avignon (port du Pontet, chantier combiné de Champfleury/quai fluvial de Courtine).

→ Développer la plateforme du site industrialo-portuaire (SIP) d'Arles en complémentarité avec le port public.

→ Permettre une desserte ferroviaire de qualité des bassins Est pour le développement de liaisons combinées rail-route et d'autoroute ferroviaire

→ Poursuivre la modernisation de la desserte ferroviaire des bassins Ouest

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE JUSQU'AU DERNIER KILOMÈTRE, EN FAVORISANT LE REPORT MODAL

OBJECTIF 3

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 3e région logistique de France, est le pivot des échanges internationaux et méditerranéens grâce à son positionnement sur deux grands corridors de fret européens (Nord Sud et arc méditerranéen) et la présence de l'aéroport Marseille-Provence (3e aéroport de fret français) et du Grand port maritime de Marseille (1er port français, 6e port européen), véritables portes d'entrée-sortie du Sud de l'Europe. A cela s'ajoute une façade maritime disposant de ports secondaires hautement spécialisés (RO-RO, BTP, vrac), d'un corridor fluvial Rhône-Saône aménagé et capacitaire, et d'un réseau autoroutier structurant (A7, A8, A55…).
Les flux logistiques régionaux s'articulent autour de trois axes principaux : l'axe rhodanien s'appuyant sur le GPMM, support d'une logistique industrielle tournée vers l'international et d'un trafic conteneurs en forte croissance, l'axe littoral support d'une logistique de distribution à dominante urbaine et l'axe alpin où les besoins d'approvisionnement épousent les flux touristiques.

L'optimisation de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre contribue au renforcement de la compétitivité du tissu économique régional et à la diminution des nuisances associées au transport des marchandises. Elle participe de la sobriété énergétique par une rationalisation des flux et de meilleurs taux de chargement. Par ailleurs, l'agilité logistique est indispensable à la résilience des territoires et à ses ambitions de réindustrialisation.

Avec plus de 120 000 emplois, soit 10 % de l'emploi salarié privé, la filière logistique pèse lourd dans l'économie régionale. Ces chiffres illustrent la vocation logistique « naturelle » de la région. L'activité logistique doit donc continuer à se développer et s'ancrer dans le territoire régional, en s'appuyant sur ses ressources propres (entreprises, main d'œuvre, équipements), afin de générer des bénéfices pérennes.

La Région dispose d'atouts multiples pour conforter sa position logistique en Europe et au sein du bassin méditerranéen : un positionnement géostratégique sur deux grands corridors européens de fret (Nord-Sud et Arc Méditerranéen), la présence d'un réseau d'infrastructures multimodales maillé et de grands générateurs de fret (au premier rang desquels le GPMM), un large écosystème d'acteurs de la chaine logistique, une concentration d'établissements logistiques en ZAE.
Son système "transport et logistique" est marqué par l'existence de Pôles d'échanges Multimodaux Fret (PeM-F) : ensembles d'infrastructures / équipements et de services complémentaires, polarisés à l'échelle de territoires aux spécificités productives et/ou métropolitaines. Il s'agit du PeM Fret maritime de Fos, des PeM Fret métropolitains de Marseille, Toulon et Nice, du PeM Fret ferroviaire de Miramas et des PeM Fret continentaux d'Avignon et d'Arles. En tant que vecteurs de mutualisation, de massification et de report modal ils contribuent à une logistique plus vertueuse tout en structurant le développement logistique des territoires.

RÈGLE LD1-OBJ3 A ®
p. 36 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ5 B
p. 38 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ5 C
p. 40 du fascicule des règles

VOIR AUSSI
OBJECTIF 1
Conforter les portes d'entrées du territoire régional

REPÈRES

Le transport et la logistique représentent **10%** de l'emploi salarié privé

5 chantiers de transport combiné rail-route (Avignon, terminaux des bassins Est et Ouest, Clésud-TOP)

6 ports fluviaux (Bollène, Laudun l'Ardoise, Le Pontet, Beaucaire/Tarascon, Arles, Port Saint Louis/Fos)

Arles port fluvio-maritime quadrimodal (mer, fer, fleuve, route)

plus de **280** millions de tonnes de marchandises en circulation par an, dont **104** millions de flux internes et 14% de transit (en tonnage et jusqu'à 20% en flux routiers)

Organisation logistique du territoire régional



- Ports fluviaux
- Ports maritimes
- Terminaux de transport combiné
- Gare de triage de Miramas
- Aéroports
- Marchés d'intérêt nationaux
- Connexions ferroviaires à enjeux / à développer

Axes de communication

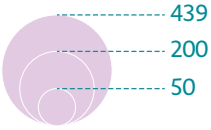
- Réseaux autoroutiers
- Routes principales
- Réseau ferré
- Corridors internationaux / Interrégionaux

Pôles d'échanges Multimodaux Fret (PeM-F)

- Métropolitains (Marseille, Toulon, Nice)
- Continentaux (Avignon, Arles)
- Ferroviaire (Miramas)
- Maritime (Fos)

· Établissement du secteur de la logistique

Nombre d'établissements du secteur par grand pôle d'activité



Sous-systèmes logistiques

- Rhône Vaucluse
- Delta du Rhône
- Rural et Alpin
- Urbain dense et Littoral

Sources : OSM, IGN, Sit@del

La Région, chef de file sur le climat, a fait de la transition énergétique et l'atteinte de la neutralité carbone l'une de ses priorités. Le transport de marchandises et la logistique y trouvent toute leur place et constituent un levier fort de décarbonation et de sobriété. Ainsi, ils devront nécessairement s'inscrire dans la trajectoire de décarbonation de la mobilité basée sur les engagements européens « Fit for 55 » et concourir à l'atteinte des cibles sectorielles fixées dans l'Objectif 21 sur la qualité de l'air.

L'objectif consiste donc à accompagner la filière logistique en région, vers un modèle plus résilient, plus performant et plus durable, et cela à travers :

→ un report modal accru vers les modes ferrés et fluviaux pour des flux logistiques longue distance ;
→ de nouvelles pratiques favorables à un moindre impact des flux routiers ;
→ la planification écologique et l'aménagement durable des surfaces logistiques ;
→ le développement de solutions innovantes et durables en matière de logistique urbaine.

Ce faisant le SRADDET concourt à réduire la fragilité des chaînes logistiques mondialisées et régionales ainsi que leur empreinte énergétique en valorisant la logistique décarbonée comme vecteur de réindustrialisation, de raccourcissement des circuits de distribution, de compétitivité des productions régionales. Il s'inscrit ainsi pleinement dans la démarche nationale de planification écologique pour laquelle la Région est devenue première région pilote en France, bénéficiant à ce titre d'un contexte favorable pour expérimenter de nouveaux modèles.

REPÈRES

une part modale des modes massifés modeste (environ 15% contre plus de 80% pour la route)

près de **200** ZAE (15% du total) à vocation logistique ou mixte à dominante logistique

Un report modal accru vers les modes ferrés et fluviaux pour divers flux logistiques

Au vu de la prédominance d'un mode routier générateur de nuisances (82 % des trafics), il est aujourd'hui indispensable de poursuivre les efforts en faveur du report modal par le fer et/ou le fleuve, en particulier pour les flux massifiés de longue distance et de transit et d'accompagner la dynamique des flux ferroviaires courte distance. Le report modal constitue en effet un levier fort de réduction de l'impact environnemental du secteur. C'est également un prérequis pour conforter le positionnement du GPMM comme porte sud de l'Europe et étendre son hinterland.

DÉFINITION

En termes d'urbanisme (notion d'ancrage territorial), la **logistique** peut être définie comme l'association des axes de transport tous modes (infrastructures et équipements) et des hubs (entrepôts) de groupage-dégroupage, stockage, traitement des marchandises

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

Le SRADDET soutient la poursuite des efforts engagés en faveur du report modal des flux logistiques, en particulier les flux intercontinentaux, et du développement de la multimodalité (navettes ferroviaires, transport combiné, autoroute ferroviaire, liaisons fluviales conteneurisées) et de la complémentarité fer-fleuve.

Le recours aux modes ferroviaire et fluvial est à encourager (soutien aux infrastructures/équipements et au report modal) concomitamment à la massification des flux par les opérateurs y compris sur courte distance, afin d'atteindre les

objectifs nationaux de doublement des parts modales du transport massifié et de triplement des trafics combinés d'ici 2030.
De plus, la mise à niveau des infrastructures existantes et l'émergence d'offres nouvelles sont un complément indispensable à la réussite du report modal.

Les priorités consistent pour le mode ferré à :

→ améliorer les connexions ferroviaires des ports de Marseille et de Toulon au Réseau Ferré National (y compris le traitement des ouvrages pour la circulation des trains de fret) ;
→ favoriser les circulations ferroviaires entre Fos et sa couronne logistique de proximité ;
→ faciliter l'émergence de services de fret ferroviaire de courte distance ;
→ poursuivre le développement des terminaux intermodaux en lien avec les PEM Fret ;
→ préserver, réactiver ou créer des Installations terminales embranchées (ITE) notamment pour les sites industriels et portuaires ;
→ envisager des ITE de zones mutualisées sur les zones logistiques non portuaires (Saint Martin de Crau...) et en encourager l'usage (Bréguières, PAL de Nice...) ;
→ étudier les possibilités de mobiliser les cours de marchandises favorables aux transbordements rail-route, notamment dans les zones carences en installations de fret ferroviaire (Côte-d'Azur).

S'agissant du mode fluvial, dont le potentiel est important mais sous-exploité, les priorités portent sur :

→ la mobilisation de la demande ;
→ l'amélioration de la compétitivité du mode fluvial. A ce titre, la qualité du traitement des barges par les manutentionnaires à Fos et la réduction du surcoût du transport/transbordement fluvial constituent un prérequis ;
→ la modernisation et le verdissement de la cale.

Vers un moindre impact des flux routiers : des nouvelles pratiques à encourager

Plus de 80.000 poids lourds circulent chaque jour sur les principaux réseaux, entraînant une dégradation accélérée des infrastructures routières, des problèmes de congestion, de bruit et de sécurité routière.

Aussi, le SRADDET demande à réduire les flux routiers en région et leur impact environnemental. Concomitamment au report modal vers les modes ferrés et fluviaux, les flux de transport routier, notamment de transit, doivent être mieux maîtrisés (réglementation, taxation), et les nouvelles pratiques encouragées et accompagnées au sein des entreprises de transport routier (nouvelle motorisation, écoconduite, augmentation des taux de chargement, mutualisation).

Pour ce faire, l'expérimentation en région d'une redevance poids lourd (pour coût externe) sur le réseau routier concédé, négociée avec l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroute, peut être envisagée en vue de financer des actions en faveur du report modal et de la transition énergétique des transports.

De plus, il est nécessaire de poursuivre la décarbonation des flottes routières (poids lourds et véhicules utilitaires légers), en parallèle du déploiement d'un réseau de stations d'avitaillement multi-énergies.

En matière de dernier kilomètre, l'évolution des flottes doit être considérée à l'aune de la création des Zones à Faible Emission (ZFE) avec une attention particulière pour la logistique urbaine en compte propre.

Un ancrage de l'activité logistique en région à conforter par la planification et l'aménagement durable des surfaces dédiées

L'ancrage de l'activité logistique en région passe par le renforcement des liens économiques (entreprises et main d'œuvre) avec le territoire, et un maillage foncier optimisé pour l'activité logistique accompagné d'une offre immobilière et de services adaptés.

La logistique représente plus de 1700 hectares de foncier en Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont 750 hectares de bâti concentrés dans les Bouches-du-Rhône. Le système logistique régional est marqué par de grandes ZAE logistiques ou mixtes (industries, commerces, portuaires), structurantes et vecteur de mutualisation. Parallèlement, Provence Alpes Côte d'Azur, région historiquement logistique, présente du bâti obsolète qu'elle doit faire évoluer pour s'adapter aux grands défis de demain (sobriété énergétique, compacité, automatisation, sécurisation, digitalisation). Enfin, des carences sont observées, notamment pour les entrepôts de plus de 5000 m2 ou des espaces logistiques urbains adaptés à la demande actuelle, alors que le marché évolue vers des plateformes logistiques très grandes et numériques, des entrepôts HQE et des livraisons urbaines fréquentes du fait du développement du e-commerce.

Au regard du développement du bâti logistique des 10 ans passés, des attentes de la filière et considérant l'évolution de la société vers des modes de vie plus sobres induisant une réduction des flux de marchandises associés, le besoin estimé en foncier logistique pour les 10 ans à venir se situe entre 500 et 600ha, à gagner prioritairement sur des terres déjà artificialisées. A ce titre, il est essentiel de mobiliser et recycler le foncier existant par la densification et la requalification (friches, sites obsolètes, délaissés, vacances). Par ailleurs dans un objectif d'accélération de la transition énergétique et de résilience des chaînes logistiques il est nécessaire de rééquilibrer le dispositif logistique régional au profit d'une plus grande proximité avec les bassins de vie.
Afin de gérer ces évolutions tendancielles, tout en veillant à une gestion économe de l'espace, le SRADDET promeut une planification écologique et un aménagement durable des surfaces logistiques.

En cohérence avec les principes d'aménagement économique développés dans l'objectif 5, et les principes de gestion économe de l'espace développés dans l'objectif 47, le SRADDET demande aux parties prenantes de la chaîne logistique et industrielle de prendre en compte les principes de localisation préférentielle suivants afin d'articuler les orientations stratégiques régionales et la concrétisation locale des projets :

→ structurer le dispositif logistique en fonction des territoires, des vocations, des flux générés et des infrastructures à disposition
→ rationaliser les surfaces logistiques existantes en évitant le mitage et en favorisant au contraire la polarisation dans les ZAE
→ rechercher une meilleure complémentarité entre les sites au regard de leurs fonctions et à éviter la concurrence de projets
→ s'adosser aux PEM Fret notamment pour développer la desserte multimodale des sites.

Dans ce cadre, la densification et la polarisation des espaces logistiques en ZAE et la requalification (en particulier des friches et sites obsolètes seront recherchées, ainsi que l'adossement à un réseau d'infrastructures (grands axes et desserte fine) et au développement de services de transport adéquats (massifiés ou de distribution urbaine).

REPÈRES

7 millions de m² d'entrepôts mis en chantier depuis 20 ans et un tiers du parc obsolète

les 3/4 des entrepôts et plateformes logistiques font moins de 20 000m²

La logistique représente moins de **1,5%** des terrains artificialisés France entière

Un rapport d'environ **1 à 2** entre m² d'entrepôt et m² de parcelle cadastrale

50% des ouvertures de sites récentes pour des projets e-commerce

VOIR AUSSI

OBJECTIF 3
Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal

OBJECTIF 5
La stratégie régionale d'aménagement économique

OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

La mobilisation du foncier demeure essentielle pour :

- les projets d'envergure (projets logistiques de la ZIP de Fos, préservation et/ou extension de sites intermodaux intégrés aux PEM Fret, implantations nouvelles justifiées au titre des ambitions régionales de réindustrialisation, résilience et décarbonation) ;

- l'approvisionnement de tous les territoires alpins, du Var et de la Côte d'Azur (littoraux et ruraux) ;

- le développement des circuits courts et de l'économie circulaire ;

- la réintroduction de fonciers logistiques adaptés, au coeur ou à proximité immédiate des villes.

L'organisation des implantations logistiques se décline par sous-systèmes qui partagent certains enjeux (sobriété foncière et énergétique...) et qui doivent aussi relever des défis spécifiques (qualité de vie en ville, enclavement, éloignement des grands axes multimodaux, saisonnalité de l'activité)

- Le delta du Rhône où les projets doivent venir conforter la compétitivité du GPMM et des tissus économiques métropolitains (Aix-Marseille). Son développement logistique devra répondre aux enjeux de compacité (Saint Martin de Crau, Aix-Rousset, Vitrolles, Salon), de requalification de fonciers (pourtour de l'étang de Berre, Marseille, Gardanne, Istres-Martigue) et de report modal (ZIP de Fos, Clésud, Arles)

- L'axe rhodanien où les projets doivent s'intégrer au corridor multimodal Nord-Sud et mieux articuler l'hinterland portuaire avec l'économie productive locale, tout en confortant la polarisation des sites logistiques en ZAE et en exploitant les capacités multimodales (chantiers de transport combinés rail-route et ports fluviaux sur le Rhône d'Arles à Bollène)

VOIR AUSSI
OBJECTIF 9
Affirmer le poten iel de l'espace maritime régional et développer la coopération maritime européenne, méditerrannéenne et internationale

- Les espaces urbains denses et littoraux où les projets doivent répondre aux besoins de logistique urbaine et d'équilibre du territoire (Est-Ouest, littoral-arrière-pays y compris en tenant compte des besoins touristiques) dans l'objectif de diminuer les distances parcourues. Les sites existants doivent être préservés (Arenc-Sogaris, parc d'activités logistiques de Nice, Marchés d'Intérêt Nationaux) et des opportunités nouvelles identifiées à Marseille, Nice et Toulon (Saint Louis, Saint Marcel, vallée de l'Huveaune, Aubagne, La Bocca, Saint Roch, Plaine du Var, plateau de Signes le cas échéant) tout en évitant le mitage le long des axes autoroutiers (notamment A8 entre le Rousset et les Arcs)

- Les espaces ruraux et alpins où les projets doivent soutenir l'économie productive locale (dont les circuits courts) et contribuer à l'attractivité des bassins de vie. Le développement logistique doit s'adosser aux axes de désenclavement, comme par exemple la vallée de la Durance, axe principal d'accès et de liaison avec le delta du Rhône et le corridor Nord-Sud, et faciliter la mutualisation des flux de desserte des fonds de vallées alpines.

L'ancrage de l'activité logistique par sous-systèmes est spécifié dans la règle LD1-OBJ3-B consistant à maitriser le développement de la logistique et structurer ses implantations.

Le SRADDET préconise par ailleurs la conversion énergétique et numérique des bâtiments logistiques, ainsi que leur insertion paysagère et urbaine, et encourage le développement de nouvelles solutions technologiques,

environnementales ou organisationnelles le cas échéant par l'innovation et l'expérimentation (entrepôts du futur, hôtels logistiques, véhicules autonomes, conteneurs intelligents).

Les opportunités liées à la conception de bâtiments à même d'accueillir des panneaux photovoltaïques sont notamment à considérer.

Le développement de services au sein des ZAE et le long des grands axes de circulation de la région (notamment aires de stationnement poids lourds, stations d'approvisionnement multi-énergies…) constitue un levier pour améliorer l'efficacité de la logistique régionale et en accélérer la transition énergétique. Les démarches d'écologie industrielle consistant en une production et une consommation d'énergie renouvelable mutualisées (à l'échelle de zones) s'inscrivent dans le même objectif et sont à encourager.

De nouvelles solutions pour la logistique du dernier kilomètre

La logistique du dernier kilomètre mérite une attention particulière au vu de la multiplication des livraisons (BtoC et CtoC)* et de l'hyperfragmentation des flux générées par les nouveaux modes de consommation (explosion du e-commerce). La question se pose à la fois en zone dense où la logistique urbaine et ses modalités d'exploitation doivent être conciliées avec la qualité de vie souhaitée par les habitants et en zone rurale et centres bourgs où la logistique doit contribuer à l'attractivité résidentielle, économique et touristique. La logistique urbaine comme rurale est un levier de bon fonctionnement de l'économie régionale et de revitalisation du commerce de proximité.

Par ailleurs, il convient d'accompagner le développement des circuits courts en optimisant leur logistique (notamment avec le concours des plateformes agricoles départementales et des Marchés d'Intérêt National).

L'optimisation des derniers kilomètres et du transport de marchandises en ville passe par une articulation performante entre différents maillons de transport et entre des opérations d'acheminement et des opérations de consolidation/redistribution qui exigent du foncier dans un environnement de forte concurrence d'usage, toutefois très rentable en termes d'efficacité logistique et de réduction des nuisances environnementales et sociétales (congestion, sécurité, bruit, pollution et CO2...). En zone rurale où la pression foncière est moins exacerbée, l'enjeu porte sur la rationalisation des flux (ramasses et/ou livraisons) et la limitation de leur impact environnemental.

**(BtoC : flux entreprises aux consommateurs ; CtoC : flux consommateurs aux concommateurs)*

Le SRADDET soutiendra toute évolution vers un fret urbain optimisé et propre, en encourageant les expérimentations de solutions logistiques innovantes notamment dans les villes soumises à Zone à Faibles Emissions (ZFE). Il s'agit entre autres de :

→ recenser, préserver et réintroduire des espaces logistiques en ville (en réseau, partagé, à faible empreinte foncière et environnementale, intégré dans la ville) ;
→ favoriser la reconquête de friches, cours de marchandises et l'usage de délaissés urbains, la compacité et la mixité fonctionnelle ;
→ sanctuariser des espaces pour des usages logistiques, notamment multimodaux, dans les documents d'urbanisme ;
→ assurer les formes commerciales privilégiant la sobriété des déplacements motorisés dans le cadre de l'explosion du e-commerce et

favoriser les organisations logistiques qui limitent la multiplication des flux due à la livraison instantannée ;
→ privilégier des flottes adaptées à la livraison en ville (motorisation alternative, gabarit urbain, aide à la conduite, facilité de chargement/déchargement, équipements silencieux, modes actifs/cyclologistique) ;
→ favoriser les solutions multimodales depuis les sites embranchés fer ou bord à voie d'eau ;
→ intégrer la logistique pour compte propre (artisans, commerçants...) et la réverse logistique (logistique des flux retour dont déchets) aux besoins logistiques des villes et développer des solutions adaptées à leurs spécificités (horaire, fréquence, flux...) ;
→ promouvoir de nouvelles pratiques opérationnelles: innovantes et collaboratives (horaires décalés, mixité d'usages dans le temps et l'espace, flottes partagées, mutualisation de tournées et d'aires de livraisons).

En corollaire, les réglementations relatives aux livraisons urbaines (circulation, stationnement), y compris leur harmonisation et un contrôle efficient associé, jouent un rôle essentiel pour la mise en œuvre effective de solutions vertueuses. Enfin, la révolution numérique offre des gains de compétitivité à exploiter pour tendre vers une logistique urbaine plus smart et moins coûteuse.

DÉCLINAISONS

→ Profiter de la dynamique de l'inscription de l'axe Barcelone-Marseille-Toulon-Nice-Vintimille-Gênes le long du corridor de fret européen méditerranéen et adossé à ses ports régionaux dans la politique du Réseau Transeuropéen de transport (RTE-T) pour y faire également inscrire au réseau principal l'axe Nice-Turin, le nœud d'Avignon et le port de Toulon

→ Repenser la plateforme de fret ferroviaire de Miramas comme carrefour des flux logistiques fer oviaires de la région

→ Mobiliser les acteurs institutionnels et économiques du bassin Rhône-Saône pour développer le fret fluvial (vrac, pondéreux, matières dangereuses…) en complémentarité du fret ferroviaire

→ Faciliter l'émergence de services de fret ferroviaire de proximité

→ Accompagner le développement économique et logistique des Marché d'intérêt national (MIN): Châteaurenard, Arnavaux, Cavaillon, Avignon, Nice ; et y encourager le développement de solutions logistiques vertueuses adaptées à leurs marchés respectifs (mutualisation de fonctions logistiques, transition énergétique des flottes, p oduction d'énergies renouvelables)

→ Optimiser la logistique de distribution des productions agroalimentaires alpines confortant les circuits courts des productions alimentaires régionales

→ Dégagement de gabarit sur l'itinéraire Marseille-Les Arcs dans le contexte de la réalisation de la LNPCA pour le développement de l'autoroute ferroviaire depuis Marseille et au bénéfice de Toulon-Brégaillon

→ Accompagner les projets de création ou réactivation d'ITE des sites industriels, des ZAE, des MIN et des zones portuaires connectées

→ Expérimenter des solutions logistiques adaptées aux vallées alpines et aux territoires ruraux (notamment en soutien au développement des circuits courts et aux populations isolées) visant à rationaliser les flux et en limiter l'impact environnemental

→ S'engager dans une démarche de simplification et d'harmonisation des réglementations des livraisons (circulation et stationnement) à l'échelle des bassins de vie

ORIENTATION 2

DES PÔLES D'EXCELLENCE ÉCONOMIQUES, UNIVERSITAIRES, CULTURELS ET TOURISTIQUES PORTEURS DU RAYONNEMENT RÉGIONAL

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



Rencontres de la photographie, Arles
J-P. Garufi

OBJECTIF 4 RENFORCER LES GRANDS PÔLES ÉCONOMIQUES, TOURISTIQUES ET CULTURELS

Le SRADDET doit permettre de structurer l'écosystème économique régional autour du renforcement et de la qualification de grands pôles économiques, touristiques et culturels, en matière d'accessibilité et de niveau de services offert, estimés insuffisants au regard de leur potentiel de rayonnement et au standing souhaité.

Ce renforcement doit s'effectuer dans une perspective de développement durable, en particulier pour les sites touristiques naturels connaissant des problématiques de saturation.

Accessibilité des grands pôles économiques et touristiques

Grands pôles économiques

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

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

- → consolider l'ensemble de l'offre interurbaine de transports ;
- → compléter les réseaux de transports en commun urbains et interurbains ;
- → atteindre de nouveaux standards de qualité pour l'offre de transports en commun au quotidien ;
- → améliorer les amplitudes horaires de desserte concernant l'offre ferroviaire et organiser l'articulation de la LNPCA avec les réseaux de transports en commun interurbains (TER, LER).

Grands pôles touristiques

L'objectif consiste prioritairement à améliorer la mobilité touristique durable et l'intermodalité vers les grands pôles touristiques.

Des réflexions doivent être portées pour offrir une desserte en transports en commun attractive vers ces grands pôles touristiques. Le développement du tourisme fluvial est à envisager en lien avec le volet touristique du Plan Rhône, en particulier l'aménagement d'appontements adaptés à la taille des paquebots fluviaux est à prévoir.
Par ailleurs, les stations de ski, les stations balnéaires, les grands sites patrimoniaux, les sites classés Unesco, les parcs nationaux et les Parcs naturels régionaux constituent des pôles touristiques confrontés à des enjeux d'accessibilité variables.

Il s'agit donc de développer des réponses aux problématiques d'accessibilité propres aux différents profils de pôles tout en veillant à préserver le caractère parfois unique de certains lieux (sites classés, monuments historiques, etc.). Sur ces lieux peuvent être privilégiées des approches de type Opération grand site en matière d'accessibilité (développement de l'intermodalité, programmation du stationnement en retrait du site, développement des infrastructures de mobilité douce, accessibilité PMR).

Grands pôles culturels

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

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

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

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

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

Les leviers qui pourront être activés sont de diverses natures (signalétique, sensibilisation, accessibilité et stationnement, gestion des déchets…) et s'incarnent dans les documents d'urbanisme (SCoT et PLUi, en particulier).

Renforcement de la qualité et du niveau de service aux usagers

Afin de répondre aux enjeux de la ville de demain, les grands pôles économiques, touristiques et culturels doivent gagner en qualité et en niveau de services aux usagers. Ils doivent ainsi être raccordés au très haut débit et offrir des hot spots wifi afin de fournir un niveau de service numérique adapté aux visiteurs.

L'interfaçage des données transports et touristiques d'une part, la mise en place de renseignements et de signalétique multilingues d'autre part sont aussi à favoriser.

Il importe également que l'offre d'hébergement à l'attention des clientèles touristiques d'affaires et de loisirs soit modernisée par sa montée en gamme et son exemplarité du point de vue du développement durable.

DÉCLINAISONS

GRANDS PÔLES ÉCONOMIQUES

Améliorer l'accessibilité des grands pôles économiques à partir des portes d'entrée du territoire régional.

→ notamment : Euroméditerranée, ÉcoVallée Plaine du Var, Technopole de Sophia Antipolis, ZIP industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, Iter et Val de Durance, Agroparc, vallée de l'Arc, The Camp, rade de Toulon et Technopole de la Mer, pôle grassois ;

→ pourtour de l'étang de Berre, vallée de l'Huveaune, haute vallée de l'Arc, parc d'activités de Signes, ZA Nicopolis à Brignoles, ZI de Brégaillon dans le Var, entre Avignon et Carpentras dans le Vaucluse pour l'industrie agroalimentaire, zone industrielle de Carros-le-Broc dans les Alpes-Maritimes ;

→ futurs déploiements territorialisés des OIR.

GRANDS PÔLES TOURISTIQUES ET CULTURELS

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

→ grands évènements d'affaires, sportifs, et culturels : notamment Festival d'Avignon, Festival d'Aix-en-Provence, Festival d'Arles, Festival de Cannes, Festival de Juan-Les-Pins.

Sites sous pression liée à la fréquentation touristique :

→ classement Opération Grand Sites et en projet : Fontaine-de-Vaucluse, Massif des Ocres, Sainte-Victoire, Gorges du Verdon, Massif de l'Esterel, Domaine du Rayol, Presqu'île de Giens/Salins d'Hyères, Vallée de la Clarée et Vallée Étroite ;

→ autres sites sous pression liée à la fréquentation touristique : Côte Bleue, Cassis, La Ciotat, Bandol, Bormes-les-Mimosas, Le Lavandou, Golfe de Saint-Tropez, Cannes, la Sainte-Baume.

DÉFINIR ET DÉPLOYER LA STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT ÉCONOMIQUE

OBJECTIF 5

Le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur est desservi par des équipements La Région affirme une ambition économique forte à travers le SRDEII et fait de la bataille pour l'emploi une priorité ; le SRADDET accompagne cette ambition tout en veillant à préserver les grands équilibres régionaux.

En matière d'aménagement économique, le territoire régional fait face à un paradoxe. Alors que les espaces d'activités se sont multipliés au cours des dernières décennies, de nombreuses demandes d'implantation exogènes ou endogènes peinent à trouver satisfaction en raison d'un manque de foncier disponible immédiatement. En effet, les projets économiques commerciaux ou tertiaires ont souvent été privilégiés dans la mobilisation du foncier périphérique, pour des activités pourtant compatibles avec les centres urbains. Les activités productives, telles que l'industrie ou la logistique, subissent la concurrence d'autres vocations économiques ou résidentielles plus rentables.

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

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

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

Le SRADDET accompagne le déploiement de la stratégie régionale de développement économique par l'affirmation de principes d'aménagement vecteurs d'une consommation raisonnée du foncier, d'une reconquête des centres-villes et d'une diminution des distances entre pôles d'emplois et pôles d'habitat.

Pour ce faire, et dans la continuité des efforts engagés par les EPCI dans le cadre de leurs compétences, le SRADDET recommande de coupler la mobilisation du foncier économique à la définition préalable de stratégies de développement économique réalisées à une échelle a minima intercommunale. Pour ce faire, l'élaboration de schémas de développement économique et d'accueil des entreprises constitue un moyen à privilégier.

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

→ Orientation des localisations d'opérations tertiaires et commerciales vers les centres-villes et les centralités déjà constituées (cf. stratégie urbaine régionale).

RÈGLE LD1-OBJ5 A ®
p. 42 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ5 B
p. 43 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ5 C
p. 45 du fascicule des règles

REPÈRES



La région Provence-Alpes Côte d'Azur :

1 245
zones d'activités économiques

50%
de l'emploi se situe hors zones d'activités économiques

→ Soutien à la production ou au renouvellement du parc en immobilier d'entreprises dans les centres présentant les prérequis en matière de desserte en transports en commun ou de stationnement.

→ Priorité au foncier périphérique pour les activités productives de type industriel ou logistique.

Optimisation et renouvellement du foncier économique existant

VOIR AUSSI
OBJECTIF 27
La stratégie urbaine régionale
OBJECTIF 36
Le confortement des centralités, notamment par le commerce
OBJECTIF 58
L'économie de proximité

Avec près de 1 250 zones d'activités, la région dispose d'importantes capacités d'accueil des activités économiques, principalement concentrées au sein des espaces métropolisés. Cette offre foncière existante, parfois confrontée à des problématiques de dégradation ou de sous-occupation, constitue aujourd'hui un capital à entretenir, optimiser, et mettre à niveau au regard de l'évolution de la demande des entreprises, et de principes d'aménagement renouvelés par les défis du développement durable et de la gestion économe des ressources.

Le SRADDET accompagne le déploiement de la stratégie régionale de développement économique par l'affi mation d'une politique volontariste d'optimisation et de renouvellement de l'offre foncière existante au profit du développement économique. Pour ce faire, le SRADDET demande aux EPCI en charge notamment de l'élaboration et de la gestion des SCoT et aux acteurs concourant à l'aménagement économique du territoire :

→ d'envisager en priorité la requalification des zones économiques existantes, avant l'ouverture de nouvelles zones, afin de concourir au renouveau de l'attractivité économique du territoire ;

→ de hiérarchiser les zones d'activités et contribuer à la montée en gamme de l'offre de foncier économique régionale.

Il s'agira selon la diversité des situations de mener des projets de requalification sur des friches ou des zones d'activités dégradées, ou de mettre à niveau des espaces d'activités par des principes d'aménagement intégré (performance énergétique, mobilité douce), ou encore d'améliorer le niveau de service et mettre en place des pratiques d'écologie industrielle et territoriale. L'émergence et le déploiement d'une offre qualitative et exemplaire en matière d'espaces économiques est attendue de la part des territoires et pourra faire l'objet d'une démarche de labellisation du type « Zones d'activités d'intérêt régional », prenant appui sur le référentiel issu des travaux du réseau régional « Zones d'activités et développement durable »[1].

→ de rechercher la diversification et le renouvellement de l'offre foncière et immobilière afin de proposer des modèles adaptés aux parcours des entreprises et à l'évolution de la demande, qui portent de plus en plus sur des produits clé en mains, modulables, évolutifs.

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

Reconquête du foncier économique dans les zones tendues

Le manque de disponibilité foncière à court terme sur les espaces les plus attractifs pénalise le développement économique régional. La stratégie de développement économique régionale, portée par le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII), doit s'accompagner d'un effort collectif des acteurs de l'aménagement pour reconquérir du foncier économique dans certaines zones tendues (Zones de concentration de l'emploi).

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

Stratégie de spécialisation des écosystèmes économiques

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

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

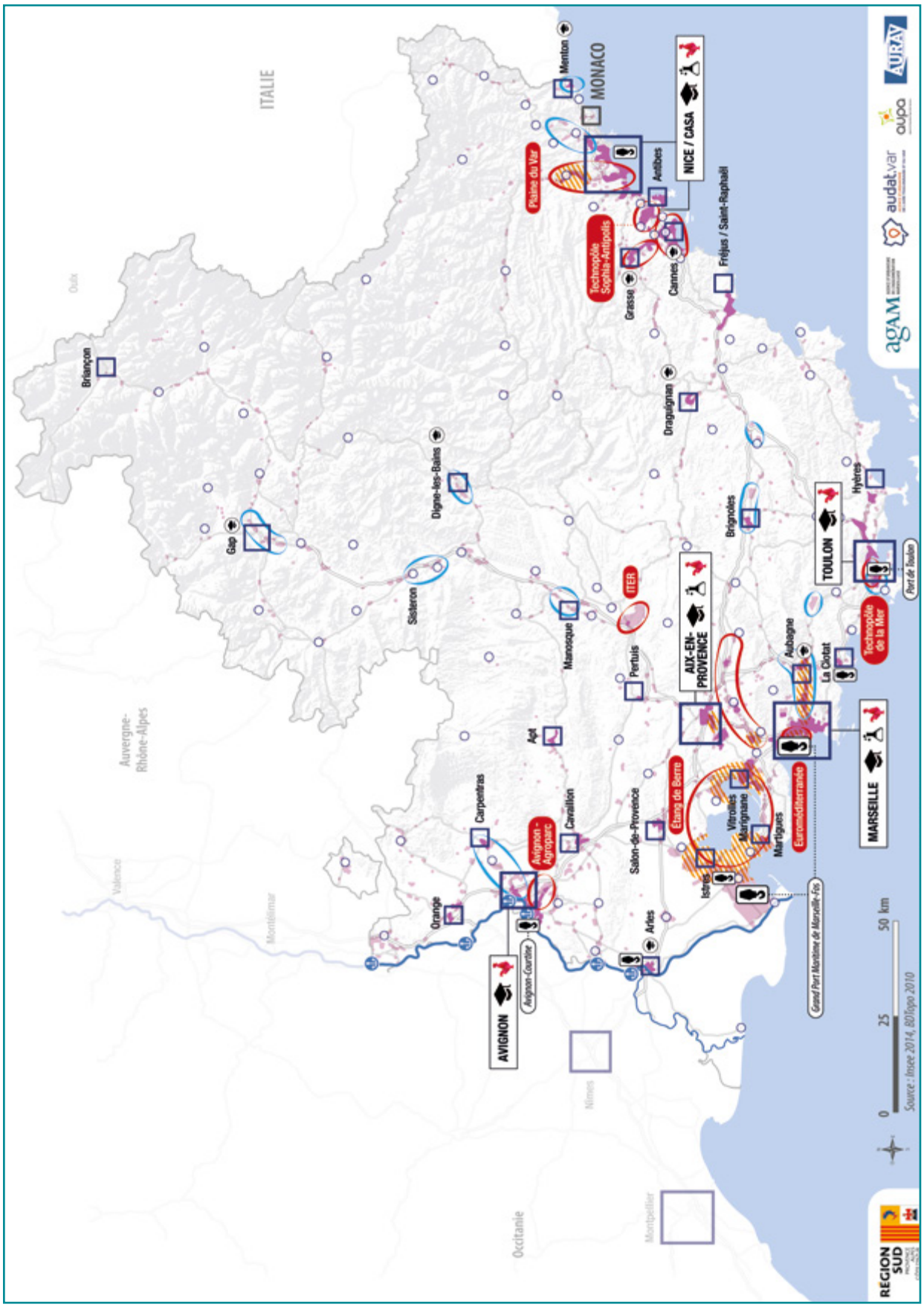
Il s'agit d'abord pour la Région de jouer un rôle moteur dans la mise en place de grands projets structurants comme le déploiement des hubs de l'Opération d'intérêt régional industrie du futur (Henri Fabre, System Factory et PIICTO) afin de développer ces écosystèmes économiques spatialisés.

Observation du foncier économique

Il est enfin essentiel de renforcer les outils d'observation du foncier économique et d'organiser un système multipartenarial dédié afin d'accompagner les décideurs, par un suivi harmonisé de l'évolution du foncier d'activités.



Quartier d'affaires Euroméditerranée
F. Pennant


ITALIE
MONACO
Menton
NICE / CASA
Antibes
Cannes
Grasse
Fréjus / Saint-Raphaël
Draguignan
Brignoles
Hyères
TOULON
Port de Toulon
La Ciotat
Aubagne
MARSEILLE
AIX-EN-PROVENCE
Pertuis
Manosque
Sisteron
Digne-les-Bains
Gap
Briançon
Apt
Cavaillon
Carpentras
Avignon - Agroparc
AVIGNON
Avignon-Courtine
Orange
Salon-de-Provence
Étang de Berre
Vitrolles Marignane
Martigues
Istres
Arles
ITER
Technopôle Sophia-Antipolis
Technopôle de la Mer
Euroméditerranée
Grand Port Maritime de Marseille-Fos
Piaine du Var
Auvergne-Rhône-Alpes
Occitanie
Montpellier
Nîmes
Valence
Montélimar
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BD Topo 2010
RÉGION SUD

Polarités et espaces à conforter

Vers une stratégie d'aménagement économique régionale
LD1 - Axe 1 - Obj. 5

Optimiser et renouveler le foncier économique existant
Zones d'activités économiques

Reconquérir du foncier économique dans les zones les plus tendues, concentrant l'essentiel des emplois
Zones de concentration de l'emploi privé

Centralités métropolitaines, centres urbains régionaux, centres locaux et de proximité
Rechercher une meilleure cohérence dans l'implantation des activités :
→ Orienter l'accueil d'opérations tertiaires et commerciales vers les centralités déjà constituées
→ Soutenir la production et le renouvellement du parc immobilier d'entreprises dans les centres (desserte TC et stationnement suffisant)
→ Donner la priorité au fonder périphérique pour l'accueil d'activités productives (industrielles ou logistiques)

Espaces d'appui au développement économique

Espaces économiques à restructurer et requalifier en priorité

Grands espaces portuaires, industriels et logistiques

Ports sur le Rhône

Soutien aux grands pôles économiques porteurs du rayonnement régional
LD1 - Axe 1 - Obj. 4

Espaces à fort potentiel pour le développement économique
Rééquilibrer et renforcer ces grands pôles

Écosystèmes FrenchTech

Soutien aux écosystèmes universitaires, de recherche et d'innovation, contribuant au rayonnement régional
LD1 - Axe 1 - Obj. 6

Grands pôles d'enseignement supérieur : sièges des universités et écoles

Autres pôles d'enseignement supérieur

Technopôles de recherche

Voies principales et secondaires

Source : Insee, 2014 : BDTopo, 2010. Cartographie : Agam, juin 2018.

RAPPORT
• Table des matières
• Liste des objectifs
FASCICULE DES RÈGLES
• Table des matières
• Liste des règles
RETOUR
PAGE INTERACTIVE
Des liens vous permettent de naviguer facilement dans ce document

DÉCLINAISONS

OPTIMISATION ET RENOUVELLEMENT DU FONCIER ÉCONOMIQUE EXISTANT

→ Hiérarchiser les zones d'activités et contribuer à la montée en gamme de l'offre de foncier économique régionale. L'émergence et le déploiement d'une offre qualitative et exemplaire en matière d'espaces économiques est attendue de la part des territoires et pourra faire l'objet d'une démarche de labellisation du type « Zones d'Activités d'Intérêt régional », prenant appui sur le référentiel issu des travaux du réseau régional « Zones d'activités et développement durable »[1].

STRATÉGIE DE SPÉCIALISATION DES ÉCOSYSTÈMES ÉCONOMIQUES

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

→ Henri Fabre
→ System factory
→ PIICTO

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

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

RECONQUÊTE DU FONCIER ÉCONOMIQUE DANS LES ZONES TENDUES

→ Zones tendues : 63 Zones de concentration de l'emploi identifiées par l'EPF et l'Insee.

→ Dans les métropoles, la réservation de foncier pour des activités économiques susceptibles de contribuer au rayonnement métropolitain est encouragée.

→ Dans les milieux urbains denses des métropoles et les centres urbains régionaux, le maintien d'activités de production doit être favorisé afin d'o frir des réponses aux besoins des entreprises et de favoriser la création d'emplois. Le maintien d'activités de production en milieu urbain contribue également à la mixité des fonctions urbaines et au développement vertueux de la proximité entre pôles d'emplois, habitat et offre de transports collectifs.

→ Sur l'ensemble des polarités régionales, un travail particulier pourra être mené pour reconvertir les friches (militaires ou civiles) qui peuvent accueillir des activités économiques nouvelles et représenteraient donc une offre foncière supplémentaire.

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

SOUTENIR LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE EN MATIÈRE UNIVERSITAIRE, DE RECHERCHE ET D'INNOVATION

OBJECTIF 6

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

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

→ le confortement d'une offre régionale d'enseignement supérieur offrant des parcours d'étude diversifiés et des conditions de réussite aux jeunes habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur, et permettant de soutenir l'attractivité nationale et internationale de la région en la matière ;

→ le territoire régional doit continuer à attirer des acteurs extérieurs, nationaux ou internationaux (étudiants, chercheurs, entrepreneurs), en s'appuyant sur son offre reconnue d'enseignement supérieur, sur des conditions d'étude, de travail et de recherche correspondant aux grands standards internationaux, et sur des écosystèmes territoriaux attractifs.

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

→ la qualité des infrastructures ;
→ la dynamique de l'accueil des nouveaux arrivants (étudiants, enseignants-chercheurs, chercheurs, etc.) ;
→ la qualité des conditions d'étude et de vie des étudiants.

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

→ promouvoir l'excellence régionale et le rayonnement des établissements ;
→ attirer des talents et articuler les stratégies des établissements d'enseignement supérieur et de recherche avec la stratégie de marketing territorial et d'attractivité de la région ;
→ affirmer la place des établissements d'enseignement supérieur et de recherche dans le cadre des politiques européennes ;
→ promouvoir la diffusion de la culture scientifique, technique et industrielle.

Soutien aux grands projets structurants

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

Des campus attractifs et fonctionnels

Le SRADDET affirme son ambition de conforter les campus pour qu'ils répondent aux standards internationaux et soient attractifs et fonctionnels pour les acteurs de l'enseignement supérieur.

Il affirme également son ambition de prolonger dans la durée l'effort déployé dans le cadre des Contrats de Plan en faveur des projets immobiliers des établissements d'enseignement supérieur (réhabilitation et construction) et des projets d'amélioration des conditions de vie étudiante (parc de logements sociaux étudiants).

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

Recherche et écosystèmes d'innovation

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

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

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

Le SRADDET entend aussi soutenir les projets universitaires d'envergure et contribuer à accueillir des manifestations scientifiques internationales.

La Région doit en effet contribuer au rayonnement international des laboratoires de recherche en apportant son soutien aux manifestations scientifiques internationales accueillies sur son territoire, ainsi qu'à l'édition scientifique de haut niveau, à travers un appel à projets « Rayonnement scientifique ».

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

DÉCLINAISONS

SOUTIEN AUX GRANDS PROJETS STRUCTURANTS

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

CAMPUS ATTRACTIFS ET FONCTIONNELS

→ Promotion des initiatives relevant du réseau French Tech : Métropole Aix-Marseille, Nice Côte d'Azur, Avignon et Toulon.

→ Projets financés au titre du Programme des Investissements d'Avenir (PIA).

→ Initiatives d'excellence : A*MIDEX portée par l'université d'Aix-Marseille et IDEX UCA JEDI.

→ Démarches de type Agenda 21 universitaires.

RECHERCHE ET ÉCOSYSTÈMES D'INNOVATION

→ Projets de recherche inscrits au CPER : plateforme West phase 2 au CEA de Cadarache, observatoire pluridisciplinaire sous-marin MEUST de Toulon, Institut Méditerranéen du Risque, de l'Environnement et du développement durable (IMREDD) porté par l'Écocampus de l'OIN ÉcoVallée Plaine du Var (université Côte d'Azur), projet 3A (Agroparc Agrosciences et Abeilles) à Avignon, Laboratoire Souterrain à Bas Bruit (LSBB), etc.

→ Plates-formes régionales de transfert technologique du CEA Tech (Cadarache et Gardanne).

→ Cité de l'Innovation et des Savoirs : label régional qui pourra regrouper différents lieux totems sur le territoire.

→ Équipements de diffusion de la culture scientifique dans les territoires.

ORIENTATION 3

LA DIMENSION EUROPÉENNE DE LA RÉGION CONFORTÉE AU CŒUR DU BASSIN MÉDITERRANÉEN, DES PROJETS COLLABORATIFS RENFORCÉS AVEC LES TERRITOIRES FRONTALIERS

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



Gare Saint-Charles, Marseille
A. Van der Stegen

CONSOLIDER LES LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES LIMITROPHES ET RENFORCER L'ARC MÉDITERRANNÉEN

OBJECTIF 7

L'accessibilité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est un enjeu majeur aussi bien sur le plan national qu'international. En effet, l'accessibilité longue distance d'un territoire conditionne son rayonnement, sa compétitivité économique et de façon plus générale son attractivité. Ce constat vaut aussi bien pour le transport de voyageurs que de marchandises, ce qui implique d'être raccordé aux grands réseaux de transport nationaux et internationaux, notamment européens, et ce pour l'ensemble des modes de transport.
Le SRADDET doit ainsi permettre de valoriser la position géostratégique de la région entre Europe, Alpes et Méditerranée et de conforter son ouverture à l'international, à travers notamment la promotion des métropoles à rayonnement international.

La LNPCA, un cap décisif à franchir collectivement

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

Le SRADDET réaffirme le caractère indispensable de la réalisation du projet de Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), maillée avec la ligne ferroviaire existante, pour répondre aux multiples défis de la mobilité à l'échelle régionale.

Ainsi, la désaturation du réseau ferroviaire existant et des principaux nœuds ferroviaires (Marseille, Toulon et Nice), le renforcement de la qualité de vie des habitants, la mise en œuvre du plan climat gouvernemental et les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique liée aux transports ainsi que le renfort de l'attractivité économique et touristique de la région sont autant d'objectifs poursuivis par ce projet de ligne nouvelle.

Cette ligne nouvelle participera à :

→ satisfaire les besoins de déplacements du quotidien ;
→ rapprocher les agglomérations d'Avignon, d'Aix-Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur pour booster la dynamique économique régionale et mettre en synergie les différents pôles économiques ;
→ la construction de l'arc ferroviaire méditerranéen ;
→ connecter la région aux autres régions françaises, européennes et transfrontalières.

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

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

Outre la réalisation de la LNPCA, le SRADDET identifie les priorités suivantes pour consolider les relations ferroviaires sur les axes existants vers les territoires limitrophes.

Sur l'axe littoral vers l'Italie

→ Le SRADDET s'engage en faveur de l'inscription de la liaison Barcelone-Marseille-Toulon-Nice-Vintimille-Gênes sur la carte européenne des corridors RTE-T, cela afin de concrétiser un axe ferroviaire continu reliant Barcelone, Perpignan, Marseille, Nice et Gênes à même de désengorger les infrastructures actuelles et de favoriser le report modal ; il est vivement souhaité que cette demande soit portée par l'État français, auprès de la Commission Européenne.

→ Sur cet axe littoral vers l'Italie, l'importance des fréquences sur la liaison Nice-Italie (80 trains par jour) ne doit pas occulter la nécessité d'évoluer vers plus de services directs traversant à Vintimille afin d'améliorer la compétitivité du ferroviaire sur un axe où le report modal est essentiel pour délester l'autoroute A8 et valoriser la chalandise potentielle de l'aéroport de Nice.

→ Le SRADDET insiste sur le nécessaire maintien du service Train d'équilibre des territoires (TET) entre Paris et Nice par le train de nuit.

Vers l'Occitanie et l'Espagne

→ De meilleures relations sont à organiser sur cet axe où l'offre TGV reste insuffisante (offrant pourtant des gains de temps au fur et à mesure des mises en service des tronçons du côté Occitanie et Catalogne) et où l'offre des TET est menacée ; **le SRADDET insiste sur la nécessité de maintenir cette offre de TET circulant sur l'axe Marseille-Toulouse-Bordeaux**.

Vers les territoires alpins

→ La desserte est tournée depuis les polarités voisines (Valence, Marseille, Grenoble, Nice), mais offre une ouverture réduite vers la capitale ou l'international. **Le SRADDET insiste sur le nécessaire maintien du service TET entre Paris et Briançon par le train de nuit**.

→ Le SRADDET engage également à préserver l'infrastructure ferroviaire régionale :

→ **les investissements majeurs planifiés sur le faisceau Espagne-Italie, tant à travers le projet ferroviaire Lyon-Turin, le contournement ferroviaire de Lyon que de la ligne ferroviaire LNPCA sont stratégiques**, notamment pour maintenir les grands flux de transit de marchandises comme voyageurs sur les arcs rhodanien et méditerranéen, tout en les basculant progressivement d'un mode routier vers un mode ferroviaire.

→ **L'étoile ferroviaire de Veynes** constitue par ailleurs un point stratégique de liaison avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Paris par la desserte TGV de Valence et Grenoble, ainsi que par le TET reliant Briançon, mais aussi avec l'Italie par la gare TGV d'Oulx en Val de Suze.

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

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

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

Sur cette thématique, les enjeux principaux portent sur :

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

Le SRADDET s'attachera à résorber les points de faiblesse de l'interconnexion régionale identifiés :

→ l'interface Provence-Alpes-Côte d'Azur/Occitanie présente des enjeux forts liés à la couture nécessaire de deux régions séparées par le Rhône, par des franchissements qui cumulent des flux de transit à l'échelle européenne, des flux d'échanges entre régions et des flux locaux.

→ Les traversées alpines vers le Nord et l'Est font face à une barrière physique qui n'a pas permis d'y développer des maillages autoroutiers comme vers l'Ouest, la vallée du Rhône ou la côte ligure (environ 90 % des flux routiers de/vers l'Italie passent par l'autoroute du littoral, 80 % des flux de/vers Auvergne-Rhône-Alpes empruntent celle de la vallée du Rhône). L'aménagement d'un itinéraire alternatif à l'A51 entre Sisteron et Grenoble est identifié comme une réponse en cohérence avec les perspectives de développement durable et économique du massif alpin.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 45
Le schéma des itinéraires d'intérêt régional

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

Des connexions renforcées avec la Corse

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est naturellement la porte d'entrée et de sortie privilégiée de la Corse pour la France continentale.

Les liens humains, économiques et culturels qui unissent les deux régions se traduisent par de très importants flux maritimes : près de 2,8 millions de passagers sur les ferries qui relient l'île au continent, dont près de 50 % captés par

le seul port de Toulon, malgré la concurrence des ports italiens de Livourne et Savone. A ce volume relativement constant ces dernières années vient s'ajouter un important trafic aérien (900.000 passagers en 2016, soit 30% du « marché » corse), qui bénéficie aux aéroports de Marseille et de Nice.

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

DÉCLINAISONS

→ Conserver et améliorer les connexions routières et ferroviaires aux flux d'échanges depuis la région Auvergne-Rhône-Alpes vers le nord de l'Europe (rail, route, fleuve) et vers l'est et l'ouest pour réaliser l'arc méditerranéen avec l'Occitanie, l'Espagne et l'Italie.

→ Conforter l'accès des territoires alpins aux corridors nationaux et internationaux, et en particulier aux aéroports de Marseille, Lyon et Nice, ainsi qu'à Paris :

- pour les transports en commun : pérennité de la ligne des Alpes, pérennité de l'offre TET Paris-Briançon et Paris-Nice, liaison par car vers la gare d'Oulx (Italie) ;

- pour la route : améliorer les itinéraires routiers en continuité nord de l'A51 vers Grenoble et le Montgenèvre, soutenir fortement l'itinéraire alternatif à l'A51 (modernisation Sisteron-Grenoble-RD 1075).

CONFORTER LES PROJETS À VOCATION INTERNATIONALE DES MÉTROPOLES ET LES PROJETS DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

OBJECTIF 8

Porte Sud de l'Europe vers le Maghreb et l'Afrique, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est aussi le point de passage obligé entre l'Italie et l'Espagne. Cette situation de carrefour géostratégique et les multiples échanges ont donné à ses habitants un héritage d'ouverture multiculturelle et une tradition d'accueil.

Elle partage avec les territoires voisins des liens d'interdépendance économiques et commerciaux, sociaux et intellectuels, culturels et environnementaux, d'où l'importance d'articuler les stratégies de développement des uns et des autres et de consolider les relations d'échange.

Elle s'inscrit donc tout naturellement dans un système de coopération internationale large à travers les projets de rayonnement international de ses métropoles et de ses différents espaces, et contribue pleinement aux programmes transfrontaliers alpins (ALCOTRA) et maritimes (MARITTIMO) auxquels elle participe.

Le SRADDET entend à la fois conforter l'internationalisation des métropoles régionales et les programmes de coopération transfrontalière.

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

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

Dans le cas de **Nice Côte d'Azur** l'élaboration d'un schéma de coopération transfrontalière entre Nice, la province de Cuneo et la Principauté de Monaco est à envisager. Ce schéma doit participer directement au confortement de l'internationalisation de la Métropole Nice Côte d'Azur, véritable vitrine touristique de la région.

Le projet métropolitain de Toulon-Provence-Méditerranée passe par son positionnement dans le rayonnement Euroméditerranée via son rôle de première base navale de défense en Méditerranée, et le développement de ses fonctions économiques et portuaires en complémentarité avec les autres grandes places (Marseille, La Ciotat, Nice). Cela passe aussi par l'affirmation, à l'échelle du bassin méditerranéen, de coopérations économiques, universitaires et scientifiques dans le domaine des technologies marines et sous-marines ou du tourisme (comme la gestion des espaces touristiques à forte valeur environnementale).

Le SRADDET entend conforter la participation de la Région aux programmes transfrontaliers alpins (ALCOTRA) et maritimes (MARITTIMO).

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

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



Marégraphe
F. Pennant

AFFIRMER LE POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ DE L'ESPACE MARITIME RÉGIONAL ET DÉVELOPPER LA COOPÉRATION MARITIME EUROPÉENNE, MÉDITERRANÉENNE ET INTERNATIONALE

OBJECTIF 9

RÈGLE LD1-OBJ9 ®
p. 47 du fascicule des règles

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, la mer et le littoral représentent un potentiel important de développement économique (plaisance et yachting, réparation navale et maintenance, tourisme balnéaire, transport maritime, pêche et aquaculture, sports et loisirs nautiques, activités sous-marines, énergies marines renouvelables, biotechnologies marines…). Pour autant, tout l'enjeu dans les prochaines années est de concilier attractivité du territoire et préservation de l'environnement marin et littoral en s'adaptant aux effets du changement climatique.

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

Adapter le littoral aux changements climatiques en respectant la biodiversité

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

Pour ce faire, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte l'interface terre-mer et l'espace maritime proche, ainsi que les conséquences du changement climatique sur la bande côtière. Compte tenu des pressions exercées sur la bande côtière, le SRADDET demande à préserver les secteurs de façade littoral qui sont encore peu urbanisés.

Il s'agit à la fois de conserver les sites et paysages qui contribuent à la renommée internationale du territoire, et de conserver la viabilité d'une trame écologique basée sur les échanges terre-mer.

Il est prioritaire d'accompagner la lutte contre l'érosion des plages avec des méthodes innovantes, respectueuses de la biodiversité.

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

La non-dégradation des milieux sera donc recherchée, comme la restauration écologique des milieux dégradés lorsque les sources de pollution ont été identifiées et contrôlées.

REPÈRES





de la population régionale est rassemblée sur le littoral, sur une frange de 25 km de large

VOIR AUSSI
OBJECTIF 10
La résilience du territoire et l'adaptation au changement climatique

Des dispositifs de compensation écologique sont à envisager lors des travaux d'aménagement littoral.

Les prévisions issues du sixième rapport du GIEC (2021) nous alertent sur les impacts du dérèglement climatique à l'horizon 2100 . La hausse du niveau de la mer, l'érosion des plages et des falaises, couplées à des évènements météorologiques violents (intensité des tempêtes, des vagues de submersion et des épisodes pluvieux cévenols) impacteront fortement nos territoires littoraux régionaux, particulièrement urbanisés.

Pour ce faire, les documents de planification et d'urbanisme doivent permettre d'anticiper les conséquences du changement climatique sur nos territoires côtiers, en conservant les espaces naturels existants, en développant la naturalité de l'interface terre-mer et en favorisant les réflexions relatives à la recomposition spatiale des littoraux sur le moyen et long terme.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

OBJECTIF 49
Le potentiel de production agricole régional

Pour les communes ayant délibéré en faveur de leur inscription dans la liste prévue par l'article L321-15 du code de l'environnement, il s'agit de considérer la notion selon laquelle les surfaces ayant vocation à être renaturées dans le cadre d'un projet de recomposition spatiale du territoire littoral peuvent être considérées comme désartificialisées. Néanmoins, si elles n'ont pas été effectivement renaturées au terme de dix années, ces surfaces sont de nouveau comptabilisées comme étant artificialisées.

Dans cette approche temporelle en constante adaptation aux effets du changement climatique et de vulnérabilité de l'écosystème littoral, la prise en compte à dix ans des espaces de recomposition spatiale dans le cadre du recul du trait de côte permet de s'assurer de la qualité de l'aménagement côtier.

Il s'agit à la fois de conserver les sites et paysages qui contribuent à la renommée du territoire et au cadre de vie de ses habitants mais aussi de maintenir les fonctionnalités écologiques majeures des espaces littoraux et des petits fonds côtiers, et ce dans une approche perpétuelle d'adaptation aux effets du changement climatique.

Il est donc prioritaire de développer des stratégies de gestion du trait de côte à la bonne échelle spatio-temporelle, en mobilisant notamment les solutions d'adaptation fondées sur la nature et des méthodes respectueuses du fonctionnement des écosystèmes côtiers (voir objectif 10 pour définition).

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

VOIR AUSSI
OBJECTIF 5
L'aménagement économique

OBJECTIF 19
Le développement des énergies renouvelables

De nombreuses activités maritimes ont besoin de foncier à terre pour se développer. En particulier, trois Opérations d'intérêt régional (OIR) concernent le territoire « bande côtière » : O.I.R. Industries navales et maritimes, O.I.R. Énergies de demain avec l'éolien flottant et O.I.R. Tourisme et industries culturelles avec le volet balnéaire et les plages de demain.

Les documents d'urbanisme devront veiller à réserver des espaces pour l'accueil de ces activités.

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

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

→ promouvoir une écologie positive et pragmatique pour une gestion durable et partagée de la mer et du littoral (protection de la biodiversité marine, soutien aux structures gestionnaires d'espaces naturels et sensibilisation des publics) ;

→ valoriser les pêches maritimes et les élevages marins (aide et soutien à la compétitivité des filières pêche et aquaculture, maintien et promotion d'une pêche et aquaculture durables) ;

→ développer les filières maritimes, l'innovation, la formation et la sécurité en mer.

Par ailleurs, le SRADDET prend en compte le Document stratégique de façade (DSF) élaboré dans le cadre du Conseil Maritime de Façade piloté par le Préfet de Région et le Préfet Maritime et adopté le 28 avril 2022. Ce DSF s'inscrit dans la mise en œuvre, au niveau national, de deux directives européennes : la Directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) et la Directive cadre planification de l'espace maritime (PEM).

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

Le SRADDET invite les territoires concernés à s'engager dans des démarches de planification et de gestion intégrée des zones côtières.

En particulier, la loi du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux a ouvert la possibilité d'adjoindre un Volet Littoral et Maritime au SCoT.

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

La stratégie de façade maritime Méditerranée (DSF) adoptée le 28 avril 2022 fixe les objectifs et les principes d'une conciliation du développement économique des activités maritimes et du respect du milieu marin. Elle précise les enjeux pour la façade et définit une vision de son avenir souhaité à l'horizon 2030. Notamment, dans son objectif général "anticiper et gérer les risques littoraux", le Document Stratégique de Façade (DSF) recommande la prise en compte de l'ensemble des risques naturels littoraux (érosion et submersion marine) dans les projets d'aménagement des collectivités ; et la définition d'un niveau de recomposition spatiale pertinent pour l'adaptation des littoraux au changement climatique.

Pour cela, en accord avec les orientations de la Loi Climat et Résilience, et en lien avec la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte de 2012, les communes et les intercommunalités sont encouragées :

→ à délibérer favorablement pour s'inscrire sur les listes des communes qui devront établir un diagnostic de leur vulnérabilité aux enjeux d'érosion à l'horizon 2050 et 2100 ;

→ à définir des stratégies locales de gestion intégrée du trait de côte au regard des risques érosion et submersion (à l'horizon 2050 et 2100) ;

→ à conduire sur leur territoire une réflexion concertée concernant l'adaptation de leurs espaces côtiers au changement climatique et d'inscrire les orientations et objectifs stratégiques qui en découleront dans une partie dédiée au sein de leurs documents de planification.

Contribuer à la stratégie WESTMED de l'Union Européenne

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

Traversée par une double appartenance, méditerranéenne et européenne, la Région Sud grâce à une politique volontariste et ambitieuse, a accompli un important travail pour dynamiser ses partenariats et être tout à la fois le porte-drapeau des ambitions de la politique méditerranéenne de la France et l'initiateur d'une diplomatie territoriale active en direction de la Méditerranée.

Aujourd'hui, à travers la mise en œuvre de sa stratégie de coopération euro-méditerranéenne et internationale, la Région porte une double ambition : d'une part assurer le positionnement et le rayonnement de la Région dans l'espace méditerranéen et d'autre part contribuer à défendre le développement et l'attractivité du territoire régional. Cette nouvelle stratégie de coopération méditerranéenne et internationale votée en juin 2022 place l'enjeu climatique et la protection de l'environnement au cœur des accords conclus et des projets menés par la Région dans les territoires prioritaires de coopération. La thématique maritime et littoral est au cœur de ces enjeux : la Méditerranée est une des régions les plus touchées au monde par les changements climatiques. Œuvrer avec les pays méditerranéens à la préservation de la mer Méditerranée et œuvrer pour protéger sa façade littorale est une priorité donnée aux actions de coopération. La Région Sud organise annuellement l'évènement « la Méditerranée du Futur » qui permet notamment de développer la coopération sur ces sujets.



Comex, première société mondiale d'ingénieurie, de technologies et d'interventions sous-marines.
J-P. Garufi

AXE 2 CONCILIER ATTRACTIVITÉ ET AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Rappel de la stratégie régionale

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

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

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

ORIENTATION 1

UN MODÈLE D'AMÉNAGEMENT DURABLE ET INTÉGRÉ À CONSTRUIRE

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



LER ligne Aix-en-Provence / Gréoux
J-P. Garufi

OBJECTIF 10

AMÉLIORER LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE FACE AUX RISQUES ET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, GARANTIR L'ACCÈS À TOUS À LA RESSOURCE EN EAU

RÈGLE LD1-OBJ10 A
p. 50 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ10 B
p. 53 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ10 C
p. 55 du fascicule des règles

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

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

L'enjeu en région Provence-Alpes-Côte d'Azur est donc de limiter l'imperméabilisation nouvelle des sols pour réduire la vulnérabilité actuelle et future aux risques naturels dans le contexte du changement climatique, notamment en zones inondables et littorales soumises aux effets de submersion rapide, mais également pour ne pas porter atteinte aux différents écosystèmes, ni reporter la vulnérabilité sur les territoires voisins. La prévention et la gestion de ces vulnérabilités aux risques naturels devra s'appuyer sur la séquence "éviter réduire compenser" et prioriser le recours aux solutions fondées sur la nature (cf. encadré). Les effets de cumuls des impacts doivent être pris en compte dans l'analyse de vulnérabilité.

DÉFINITION

Selon l'UICN, les Solutions fondées sur la Nature sont définies comme les actions visant à protéger, gérer de manière durable et restaurer des écosystèmes naturels ou modifiés pour relever directement les défis de société de manière efficace et adaptative, tout en assurant le bien-être humain et en produisant des bénéfices pour la biodiversité.

Les choix opérés aux différentes échelles en matière d'aménagement du territoire produisent des effets divers dans le temps et dans l'espace, qu'il convient d'anticiper et d'apprécier pour privilégier les solutions les plus vertueuses et les plus durables dans le but de protéger les écosystèmes.

Ces effets ou ces impacts concernent les ressources naturelles (air, eau, sols, terres arables, boisements, énergie) mais également les milieux naturels urbains et ruraux et peuvent renforcer ou limiter la vulnérabilité du territoire au changement climatique, à moyen et long terme. L'évitement est à étudier en amont de la réponse à apporter.

Connaissance et anticipation des risques

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

Les risques naturels sont nombreux : inondation, submersion marine, glissements et mouvements de terrains (chutes de blocs, affaissements, effondrements de cavités, retrait et gonflement des argiles, érosion côtière, instabilité des falaises), sécheresses, séismes, feux de forêt et avalanches. Dans certains cas, les catastrophes naturelles engendrent des risques industriels (risques Natech).

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

En particulier, la localisation des équipements publics existants ou à créer doit être interrogée par rapport aux infrastructures existantes ou à aménager (axes de transport) et à leur capacité de fonctionnement en cas d'évènement majeur, dans un contexte d'évolution du climat. De même, conformément avec les orientations du SDAGE du Bassin Rhône Méditerranée, le SRADDET demande à limiter l'imperméabilisation des sols.

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

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

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

La ressource en eau, un enjeu majeur

La ressource en eau est devenue un enjeu majeur pour le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Bien que bénéficiant d'un réseau hydrographique important, de grands aménagements de transfert d'eau ainsi que de réseaux de canaux permettant d'amener la ressource là où se concentrent les consommations, le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur n'en demeure pas moins confronté à une diminution quantitative et qualitative de la ressource en eau et à une variabilité de sa disponibilité dans le temps et dans l'espace accentuée par l'augmentation des épisodes de sécheresses. Les tensions qui en résultent concernent autant les eaux superficielles que les eaux souterraines. La gestion équilibrée de la ressource en eau doit prendre en compte les adaptations nécessaires au changement climatique afin de répondre aux besoins des multiples usages liés à l'eau (alimentation en eau potable, irrigation, hydroélectricité, loisirs, fonctionnement des milieux naturels, …) et de garantir l'accès à tous à ce patrimoine commun qu'est l'eau. Le nouveau Plan de Bassin d'Adaptation au Changement Climatique du basin Rhône-Méditerranée précise les critères de sensibilité et de vulnérabilité d'ici 2050.

Dans le sillon de plusieurs démarches déjà entreprises en particulier par le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement de Gestion des Eaux) et le SOURSE (Schéma d'Orientation pour une Utilisation Raisonnée et Solidaire de la Ressource en Eau), le SRADDET demande à ce que les projets de territoire soient conçus de manière à respecter l'équilibre entre besoins et ressources disponibles, tout en anticipant les effets du

REPÈRES



Les eaux de la Durance et du Verdon fournissent actuellement les 2/3 des volumes d'eau prélevés,



ce qui concerne plus de 3 millions d'habitants et une grande partie de l'agriculture régionale

changement climatique et en s'y adaptant. Pour cela, des démarches prospectives à long terme doivent être renforcées pour décliner les trajectoires de sobriété et d'économies en eau liées à la planification écologique (objectif de -10% d'ici 2030), en particulier dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des SAGE, PTGE et PRGE et dans l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme. La disponibilité de la ressource en eau doit être une condition préalable et déterminante à la définition des projets et plus généralement à toute urbanisation nouvelle.

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

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

Le sol : une ressource naturelle inestimable

Les processus chimiques et biologiques intervenant dans les sols sont essentiels pour fournir les nombreuses matières premières dont nous dépendons pour nous nourrir, nous vêtir et bâtir nos infrastructures. Ils sont également essentiels à la potabilité de l'eau et à la santé des écosystèmes. La perte de fonctionnalités écologiques des sols (ou dégradation des sols vivants), notamment pour minéraliser le carbone et filtrer l'eau, est source de préoccupation majeure car elle perturbe les cycles naturels.

Les sols de la région sont globalement très peu profonds et correspondent à des sols développés sur des roches calcaires ou à des sols d'altitude. La texture mais aussi la profondeur de ces sols va de pair avec une faible réserve en eau utile. Les pressions qui pèsent sur les sols se sont accrues au cours des dernières décennies : ils sont confrontés à l'érosion, à l'imperméabilisation provenant de l'urbanisation, à la contamination, avec des incidences sur le cycle de l'eau (pollution des nappes phréatiques et cours d'eau, augmentation des coûts d'assainissement…).

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

VOIR AUSSI
OBJECTIF 18
Les nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires

OBJECTIF 49
Le potentiel de production agricole régional

Ainsi, le SRADDET demande à mieux gérer les terres et à utiliser plus efficacement les ressources des sols aux différentes échelles du territoire, afin d'atténuer l'impact du changement climatique.

L'utilisation de matériaux perméables dans les revêtements routiers et la généralisation des solutions fondées sur la nature avec des systèmes naturels de récupération de l'eau sont des bonnes pratiques à promouvoir et généraliser.

Le foncier agricole, une ressource d'intérêt collectif

Face à la raréfaction des terres agricoles nourricières, notamment dans les zones littorales et périurbaines, les projets de territoire doivent s'interroger sur l'adéquation entre les projections d'accueil de nouvelles populations et la ressource foncière disponible à même de répondre aux attentes sociétales en matière d'agriculture et d'alimentation locales. Le maintien d'une agriculture régionale de qualité et respectueuse de la biodiversité, à proximité des populations est un atout de long terme pour la résilience des territoires.

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

Il peut s'agir :
→ de l'élaboration de stratégies d'adaptation par filières ;
→ de la sécurisation/l'optimisation de l'irrigation via différentes techniques incluant la mobilisation de transferts d'eau à partir de ressources sous-exploitées et/ou de ressources supplémentaires ;
→ de la mise en place de nouvelles cultures et de nouvelles pratiques favorables à la biodiversité et économes en eau ;
→ de la sensibilisation des agriculteurs pour une adaptation autonome ;
→ de la préservation des terres agricoles de la pression foncière, notamment (mais pas seulement) celles qui sont les plus fertiles et/ou irrigables par gravité ;
→ de généraliser les associations foncières pastorales (AFP) étendues à toutes les zones agricoles (pas seulement les alpages) ;
→ de protéger l'existant et développer des éléments de trames vertes et bleues (haies, bosquets, zones humides, etc.).

En particulier, le SRADDET demande à soutenir et développer l'agriculture périurbaine, facteur d'équilibre et de résilience pour les territoires.

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

VOIR AUSSI

OBJECTIF 15
Préserver et promouvoir la biodiversité et les multifonctionnalités écologiques des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin.

OBJECTIFS 50 ET 51
La Trame verte et bleue

Biodiversité : une vulnérabilité importante mais des atouts régionaux spécifiques

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

La biodiversité de la région présente une forte sensibilité au changement climatique qui pourrait être exacerbée par une urbanisation croissante et par certaines activités économiques entraînant des pressions supplémentaires.

Néanmoins, face à ces facteurs de vulnérabilité, le territoire dispose d'une capacité d'adaptation significative qu'il convient de valoriser, notamment grâce à son important réseau d'aires protégées terrestres et marines et au rôle grandissant de l'agriculture dans la gestion des espaces naturels et agricoles.



Voyage en montgolfiè e,
Anne Van Der Stegen

OBJECTIF 11

DÉPLOYER DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT EXEMPLAIRES

Ⓡ **RÈGLE LD1-OBJ11 A**
p. 57 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ11 B
p. 60 du fascicule des règles

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

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

Des projets d'aménagement intégrés et privilégiant la mixité fonctionnelle

Le SRADDET promeut une approche intégrée des projets d'aménagement. En effet, ceux-ci doivent prendre en compte l'ensemble des problématiques présentes sur le territoire dans lequel s'inscrit le projet, qu'elles soient environnementales, économiques, sociales, liées aux transports, etc. Ceci implique une approche systémique, de penser le projet à une échelle cohérente et fonctionnelle et de faire preuve de coopération et de coordination.

Le SRADDET demande que les porteurs de projets appliquent cette notion d'approche intégrée en prenant en compte les variables suivantes qui, à l'échelle d'un projet d'aménagement de quartier, permettent de tendre vers la conception de quartiers durables :

→ **Aménagement et équipement urbain :** le projet prend en compte les notions de confort d'usage, de qualité de vie ainsi que de services nécessaires à la vie quotidienne.

Le quartier durable est intégré à son environnement et développe des propositions innovantes en matière de densité et d'intensité urbaines. La conception des espaces publics s'appuie sur les principes de modularité des aménagements, de convivialité, de mutualisation, d'adaptabilité au contexte climatique, et intègre l'approche en coût global. Le SRADDET préconise d'introduire de la flexibilité dans la conception des bâtiments (réaffectation des usages, surélévation pour densifier, etc.).

→ **Habitat :** il s'agit de développer l'articulation avec les orientations des politiques locales de l'habitat pour répondre aux besoins en logements, mettre en avant la diversité des produits (en matière architecturale et par rapport aux publics cibles) et prendre en compte le coût d'usage (eau, énergie…) des logements.

→ **Énergie, climat, air :** il s'agit de maîtriser les besoins énergétiques et les rejets de gaz à effet de serre (GES). Il faut donc envisager la diversification des sources d'approvisionnement avec les productions d'ENR locales, la gestion efficiente des réseaux, l'anticipation des effets du dérèglement climatique. Il faut aussi être vigilant à la

VOIR AUSSI
OBJECTIF 36
Les centres-villes et centres-bourgs

OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

OBJECTIF 50
La Trame verte et bleue

qualité de l'air intérieur et extérieur, ainsi qu'à la qualité des bâtiments en matière de performance énergétique.

– Les nouveaux aménagements sont conçus de manière à minimiser les besoins énergétiques directs et indirects et à intégrer la production d'énergie renouvelable ou de récupération.

Le SRADDET préconise, dans le cadre de l'implantation de nouveaux projets, de mettre l'accent sur l'utilisation des meilleures techniques disponibles (MTD)[1] et le suivi des bonnes pratiques environnementales, en particulier dans les zones sensibles du point de vue de la qualité de l'air.

[1] Directive 2010/75/UE

– Les aménagements existants devront tendre vers une réorientation de leur bilan énergétique global, en axant les travaux vers la rénovation énergétique et en utilisant les surfaces et ressources disponibles pour produire des énergies renouvelables.

→ **Déchets :** la prise en compte des déchets est nécessaire dès la conception des projets.

Lors des travaux de BTP, le SRADDET recommande la prévention en amont de la production de déchets avec :

- la conception d'ouvrages et de bâtiments faisant appel à des matériaux moins producteurs de déchets ou mieux recyclables en fin de vie de l'ouvrage (déconstruction),
- la réduction des déchets et des remblais,
- la généralisation des schémas d'organisation et de gestion des déchets exigés dans les marchés de travaux.

D'autant que la loi n° 2015-992 du 17 aout 2015 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte précise, dans son article 79, qu'au « plus tard en 2020, l'État et les collectivités territoriales s'assurent qu'au moins 70 % des matières et déchets produits sur les chantiers de construction ou d'entretien routiers dont ils sont maîtres d'ouvrage sont réemployés ou orientés vers le recyclage ou les autres formes de valorisation matière, […].Tout appel d'offres que l'État ou les collectivités territoriales publient pour la construction ou l'entretien routier intègre une exigence de priorité à l'utilisation des matériaux issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets », pour au moins 50 % à partir de 2017 et pour au moins 60 % à partir de 2020. Aussi le SRADDET préconise que les prescripteurs, qu'ils soient publics ou privés, privilégient l'orientation des déchets de chantiers vers des filières de réemploi, de recyclage ou d'autres formes de valorisation matière afin de favoriser la production de ressources secondaires, et privilégient en priorité l'utilisation des ressources secondaires mobilisables dans les travaux des secteurs du bâtiment et des travaux publics.

→ **Gestion de l'eau :** il s'agit d'intégrer les enjeux d'une gestion durable de l'eau pour structurer l'aménagement urbain, du quartier jusqu'à l'échelle de la ville.

Conformément au SDAGE, le SRADDET demande à limiter l'imperméabilisation des sols en redonnant sa place à l'eau pluviale et au ruissellement dans les opérations d'aménagement afin de réduire les volumes d'eau de pluie collectés dans les réseaux d'assainissement, d'améliorer la situation des systèmes de traitement des eaux usées par temps de pluie, de contribuer à la recharge des nappes phréatiques, de limiter les polluants et les risques d'inondation et de rafraîchir les villes.

Pour ce faire, il s'agit de promouvoir et d'inciter les techniques alternatives au « tout tuyau » dans les projets d'aménagement en privilégiant l'infiltration ou la rétention à la source prioritairement au travers des solutions fondées sur la nature et des trames turquoises (à la croisée des trames vertes et bleues) (végétalisation ou semi-végétalisation des espaces publics, toitures végétalisées, jardins de pluie, noues, tranchées drainantes…), de promouvoir les MTD (meilleures techniques disponibles) auprès des industriels, d'inciter les collectivités territoriales à une gestion différenciée des espaces verts en privilégiant des essences indigènes et peu gourmandes en eau, de faire de la question des risques d'inondation une des composantes des choix d'infrastructures et d'habitat. Sur certains projets, l'intégration d'un milieu humide au sein d'un quartier offre par ailleurs aux habitants un espace de proximité propice à l'amélioration de leur cadre de vie, à la découverte de la nature, tout en contribuant à la gestion des eaux pluviales.

→ **Mobilités :** le couple urbanisme-transport est à prendre en compte en amont du projet en privilégiant l'urbanisation sur les nœuds de transports et de flux déjà existants, et en pensant la mobilité comme un facteur de densification urbaine. Il s'agit de promouvoir les transports collectifs et leur accessibilité, les solutions de mobilités alternatives et innovantes, et la généralisation des modes actifs, pour viser la réduction de la place de la voiture individuelle, en lien avec la santé.

→ **Biodiversité :** la biodiversité urbaine, les espaces de nature et les milieux humides et aquatiques doivent être intégrés en amont des projets menés sur la ville durable en lien avec la qualité du cadre de vie et les services écosystémiques.

Les opérations d'aménagement sont susceptibles de générer des effets négatifs sur les milieux et les espèces (y compris dans la phase travaux). En complément des obligations réglementaires prévues par le Code de l'Environnement[1], les projets doivent prendre en compte les continuités écologiques pour évaluer les effets, positifs ou négatifs, temporaires ou permanents sur la fonctionnalité des milieux. Les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques rentrent en ligne de compte au niveau de la conception, deviennent un critère de conception au même titre que les aspects économiques ou techniques.

Un effort devra être fait sur la remise à niveau des infrastructures linéaires existantes à la faveur de travaux de modernisation pour assurer leur perméabilité.

Le SRADDET recommande l'application des « lignes directrices nationales sur la séquence : éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels – MEDDE – 2012 », ces lignes directrices étant le fondement même d'une conception intégrant au mieux les enjeux combinés de préservation et développement.

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

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

Développement des démarches d'écoconception

Le SRADDET réaffirme l'impératif d'exemplarité énergétique et environnementale des opérations publiques tel que prévu par la loi de Transition énergétique pour la croissance verte, notamment en matière d'écoconception.

Les démarches d'écoconception portent en particulier sur :

→ le bâti en tant que bâtiment, mais aussi sur la maîtrise des constructions et de leurs implantations en matière de forme urbaine, de densité, de mixité fonctionnelle des quartiers, d'architecture et d'efficacité énergétique. Il s'agit de favoriser une architecture bioclimatique adaptée et intégrée à l'environnement (mer et montagne) - bâti bien orienté, protégé du soleil en été et profitant des apports solaires en hiver, ventilé naturellement, privilégiant les matériaux naturels et locaux -, permettant d'anticiper les impacts projetés du changement climatique (effet d'îlots de chaleur urbains lors des vagues de chaleur, risques naturels).

→ Le confort urbain qui doit être envisagé comme une dimension transversale concernant à la fois les espaces libres et les bâtiments. La manière dont les bâtiments sont construits et les espaces libres aménagés peut avoir un impact fort sur le confort thermique, le confort acoustique, le confort visuel mais également la santé. Ces différentes notions, certes déjà appréhendées en climat méditerranéen, vont devenir prépondérantes dans un contexte de réchauffement climatique par rapport aux phénomènes des îlots de chaleur.

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

→ la prise en compte des risques et le recours privilégié aux solutions fondées sur la nature pour leur prévention et leur gestion ;
→ la réduction de l'emprise foncière et une meilleure perméabilité des sols ;
→ l'architecture bioclimatique ;
→ le recours aux énergies locales les plus adaptées ;
→ l'accueil et le maintien de la biodiversité ;
→ La qualité urbaine et paysagère s'appuyant sur les continuités écologiques, la renaturation effective de sols artificialisés ;
→ le choix des matériaux, avec une priorité donnée aux ressources secondaires (matériaux de substitution et matériaux recyclés), ainsi qu'aux écomatériaux issus des filières locales et respectueuses de l'environnement lorsqu'elles existent.

DÉCLINAISONS

→ Valoriser les opérations d'aménagement exemplaires : OIN, écoquartiers, démarches expérimentales (smart grids, boucles de chaleur, thalassothermie…), etc.

→ Valoriser les opérations inscrites dans les programmes et démarches de labellisation de type Écocité, Écoquartier, HQE Environnement, Bâtiment Durable Méditerranéen et Quartier Durable Méditerranéen, qui limitent l'imperméabilisation des sols.

→ Développer les démarches d'éco construction et d'écorénovation en particulier pour les équipements sous maîtrise d'ouvrage publique.

→ Intégrer la problématique de l'accueil et du maintien de la biodiversité dans les bâtiments et les aménagements urbains : favoriser les surfaces végétalisées, y compris toitures, murs, terrasses, etc., limiter les surfaces imperméabilisées.

→ Développer les grands projets d'installations solaires photovoltaïques en sites déjà anthropisés (toitures, friches industrielles, parkings, etc.).

→ Développer le solaire thermique notamment sur les bâtiments urbains et collectifs.

→ Développer la récupération de chaleur et de froid notamment dans les zones urbaines à forte densité où il est possible d'installer des réseaux de chaleur et en remplacement des chauffages fossiles ou électriques.

→ Soutenir la substitution des sources fossiles pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire vers des sources renouvelables, notamment dans les programmes de rénovation des bâtiments.

DIMINUER LA CONSOMMATION TOTALE D'ÉNERGIE PRIMAIRE DE 27 % EN 2030 ET DE 50 % EN 2050 PAR RAPPORT À 2012

OBJECTIF 12

La réduction de la consommation énergétique constitue le premier levier d'action permettant d'inscrire Provence-Alpes-Côte d'Azur dans la transition énergétique. Le potentiel de production renouvelable présent sur le territoire régional ne permettant pas de couvrir l'ensemble de la consommation actuelle, il est prioritaire de diminuer la consommation pour atteindre l'ambition d'une région neutre en carbone conformément au Plan climat adopté en 2017 et aux objectifs « Trajectoire neutralité carbone » adoptés par la Région le 29 juin 2018.

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

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

Les objectifs stratégiques du SRADDET traduisent la volonté de la Région de s'inscrire dans la transition énergétique afin de réduire de 50% la consommation totale d'énergie primaire, et de 30% le niveau de consommation fi ale en 2050 par rapport à son niveau de 2012 pour atteindre 100% de couverture de la consommation par des sources renouvelables locales.

L'objectif vise la réduction de la consommation d'énergie en privilégiant la réduction de la consommation d'énergie fossile.



ArteParc, Meyreuil
P. Ciot

RÈGLE LD1-OBJ12 A ®
p. 62 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ12 B
p. 64 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ12 C
p. 65 du fascicule des règles

REPÈRES

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

Le SRADDET fixe les objectifs de réduction des consommations d'énergie suivants :

	PAR RAPPORT À 2012	2012*	2021*	2023*	2026*	2030*	2050*
ÉNERGIE PRIMAIRE	Industrie	-	-21 %	-26 %	-33 %	-42 %	2 %
	Résidentiel-tertiaire	-	-13 %	-16 %	-20 %	-25 %	-50 %
	Transports	-	-6 %	-8 %	-12 %	-17 %	-50 %
	Agriculture	-	-0,8 %	-1 %	-1,5 %	-2 %	-50 %
	Total	- 18 000 ktep 209 300 GWh	-14 % 15 500 ktep 180 745 GWh	-17 % 15 000 ktep 174 400 GWh	-21 % 14 140 ktep 164 400 GWh	-27% 13 000 ktep 151 160 GWh	-50 % 9 000 ktep 104 650 GWh
ÉNERGIE FINALE	Total	- 13 000 ktep 151 160 GWh	-7,5 % 12 018 ktep 139 740 GWh	-9 % 11 800 ktep 137 200 GWh	-12 % 11 460 ktep 133 200 GWh	-15 % 11 000 ktep 127 900 GWh	-30 % 9 000 ktep 104 650 GWh

* L'article R4251-5 du CGCT indique : « Les objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, d'atténuation du changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air sont fixés par le schéma à l'horizon de l'année médiane de chacun des deux budgets carbone les plus lointains adoptés en application des articles L.222-1-A à L.222-1-D du code de l'environnement et aux horizons plus lointains mentionnés à l'article L.100-4 du code de l'énergie » : soit 2021 (Budget carbone 2019-2023), 2026 (Budget carbone 2024-2028) et 2030 / 2050 (Art. L100-4).

Secteur résidentiel et tertiaire

Il représente le deuxième secteur le plus énergivore sur le territoire mais celui où les possibilités de gains sont les plus grandes. Il affiche une hausse de consommation constante depuis 2007. Si la tendance devait se poursuivre sur le même rythme, la consommation énergétique des logements devrait avoir rattrapé celle de l'industrie autour de 2030. Il faut donc limiter les besoins de chauffage, de climatisation et d'électricité spécifique en déployant des dispositifs d'efficacité par l'isolation et l'amélioration du confort d'été, notamment sur le parc existant.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 60
La rénovation du parc de logement

Pour ce faire, il apparait nécessaire que soient déployées les mesures nationales du Plan national habitat durable afin de supprimer à l'échéance de 2025 les habitats aux moins bonnes performances (classe énergétique E, F et G). Il fixe également un objectif de 50 000 rénovations par an.

Alors que les domaines de l'industrie, du résidentiel et des transports connaissent de fortes variations à la hausse ou à la baisse, les consommations du secteur tertiaire, public ou privé, ne varient que peu. Cette situation s'explique par le positionnement de ce domaine qui est à la fois tributaire de la situation du bâti et de l'activité économique.

Secteur des transports

Il présente la spécificité d'être dépendant à la fois de l'activité économique pour le transport de marchandises, des habitudes individuelles des habitants et de l'organisation territoriale (véhicules personnels, transports en commun et alternatifs…). Son évolution est marquée par une baisse soutenue de la consommation énergétique (-13,4 % par rapport à 2007) mais concentrée dans les années ayant suivi la crise de 2008. L'essentiel de la diminution a ainsi été

réalisée avant 2010 où elle affichait déjà -11 %, prouvant sa dépendance au niveau d'activité économique régional. La hausse du prix des carburants a également contribué à tirer à la baisse les consommations relatives aux déplacements. Toutefois, à l'avenir, deux influences contradictoires peuvent faire varier les consommations de ce secteur dans un sens comme dans l'autre : la corrélation de ce secteur à l'activité économique et aux prix du pétrole dont le baril est passé de 116 $ en février 2013 à 30 $ en janvier 2016 d'un côté et les multiples initiatives publiques en matière de lutte contre le trafic urbain, de développement des transports en commun et de covoiturage de l'autre. C'est pourquoi les actions à engager ciblent l'ensemble des filières du transport : le soutien aux opérations relatives aux infrastructures et services permettant le report modal notamment des marchandises hors routiers (AAP Infrastructures de recharge pour véhicules électriques, hydrogène…) comme le soutien aux changements en matière de flottes et de carburants utilisés (navires GNL…).

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

VOIR AUSSI
OBJECTIF 22
Les transports propres

Secteur industriel

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

Les actions en matière de réduction des consommations sur ce secteur se concentreront sur le process industriel pour une meilleure efficacité.

Agriculture

Bien que très anciennement implantée sur le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur, elle n'en reste pas moins marginale en matière de consommation énergétique en comparaison des autres secteurs. Sa consommation est dominée par deux usages distincts : la circulation des engins (moissonneuses, tracteurs…) et le chauffage des serres. Le second est le plus énergivore avec 75 % du total. Le poids de l'énergie dans les intrants agricoles est également important : des pratiques moins consommatrices doivent être recherchées. Il en est de même pour la gestion des déchets agricoles (valorisation énergétique).

Les actions en matière de réduction des consommations et d'efficacité énergétique sur ce secteur se concentreront notamment sur le bâti agricole.

OBJECTIF 13

FAIRE DE LA BIODIVERSITÉ ET DE SA CONNAISSANCE UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT INNOVANT

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur fait partie du hot spot mondial de biodiversité marine et terrestre que constitue le bassin méditerranéen. Cette richesse naturelle est fortement menacée : ainsi, la pression foncière et la surconsommation des ressources, liées notamment à l'augmentation démographique, est l'une des principales causes de la perte d'espaces naturels. Un constat encore aggravé par la perspective des impacts du changement climatique.

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

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

La connaissance, condition de la protection

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

Le manque de données est souvent déploré par les territoires, qui cherchent à identifier de façon pertinente leurs richesses biologiques faunistiques et floristiques, et les milieux nécessaires à leur protection (réservoirs et corridors écologiques). Néanmoins, les collectivités territoriales et les EPCI disposent aujourd'hui de données facilement mobilisables, il s'agit notamment des données issues de :

→ La plateforme d'accès aux données naturalistes régionales SILENE : www.silene.eu ;
→ La plateforme MEDTRIX.fr sur les écosystèmes marins de Méditerranée.
→ Site internet BATRAME de la DREAL : http://batrame-paca.fr
→ Observatoire régionale de la biodiversité : http://www.observatoire-biodiversite-paca.org/

→ Données du SRCE/SRADDET : www.paca.developpement-durable.gouv.fr > Biodiversité — Eau — Paysages > Continuités écologiques et TVB > Le SRCE : pas à pas > Le SRCE et ses pièces constitutives
→ Autres bases de données : associations (Conservatoire d'espaces naturels, Ligue pour la protection des oiseaux, Conservatoires botaniques nationaux alpin et méditerranéen, le Service d'information territoriale (SIT) des Parcs naturels régionaux).

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

VOIR AUSSI
OBJECTIF 37
La nature en ville
OBJECTIFS 50 ET 51
La Trame verte et bleue
OBJECTIF 15
Préserver et promouvoir la biodiversité et les multifonctionnalités écologiques des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin.

La biodiversité, levier de développement et d'aménagement innovant

Le SRADDET promeut la biodiversité comme source et facteur d'un aménagement et d'un développement innovant du territoire, à travers le renforcement de la connaissance notamment dans les documents d'urbanisme, l'échange de bonnes pratiques et de retours d'expériences. Pour ce faire, il est possible de mobiliser des outils et des financements pour améliorer les connaissances (espèces, habitats, fonctionnalités) au travers notamment de la réalisation d'Atlas de la biodiversité communale ou intercomunale (ABC), pouvant mobiliser une participation citoyenne, et d'atlas paysagers.

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

→ Services de régulation : la présence forte d'espaces verts atténue le phénomène d'îlots de chaleur (accumulation de la chaleur solaire par les voiries et le bâti dans la journée et restitution la nuit). La diminution du phénomène d'îlot de chaleur permet de réduire le recours à la climatisation et permet de s'adapter aux effets attendus du changement climatique (phases de canicule). De même, la présence de surfaces végétalisées diminue le ruissellement, donc le volume d'eau à traiter (infiltration de l'eau, évapo-transpiration).

→ Services d'approvisionnement : la création de jardins partagés ou individuels pour une production potagère, par exemple, incite au développement de nouveaux modes de consommation et d'approvisionnement domestiques.

→ Services culturels : la biodiversité possède une valeur esthétique, sensitive ou encore éducative. Enfin, elle conforte la valeur patrimoniale d'un quartier et le sentiment d'appartenance qu'il suscite.

ORIENTATION 2

DES RESSOURCES NATURELLES ET PAYSAGÈRES PRÉSERVÉES ET VALORISÉES, UNE IDENTITÉ RENFORCÉE

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



Barrage de Bimont, Vauvenargues.
J-P. Garufi

PRÉSERVER LES RESSOURCES EN EAU SOUTERRAINE, LES MILIEUX AQUATIQUES ET LES ZONES HUMIDES

OBJECTIF 14

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

RÈGLE LD1-OBJ14 A ®
p. 67 du fascicule des règles

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

RÈGLE LD1-OBJ14 B ®
p. 70 du fascicule des règles

Les grandes orientations et les objectifs à atteindre pour assurer le bon état des milieux aquatiques sont fixés par le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône-Méditerranée (SDAGE).

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

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

Les milieux aquatiques de surface (rivières et zones humides) sont d'importants pourvoyeurs de l'eau consommée.

Afin de garantir la qualité de la ressource disponible, et la pérennité des différents usages dépendants de ces milieux, le SRADDET fi e pour objectif de restaurer ou de préserver le bon fonctionnement des milieux aquatiques et zones humides et pour cela demande :

→ La restauration des continuités sédimentaires et biologiques des cours d'eau ainsi que les connexions latérales entre les milieux aquatiques et humides et leurs annexes hydrauliques.

→ L'entretien des corridors écologiques que sont les ripisylves (boisements de berges), qui participent à la Trame verte et bleue et constituent des habitats pour la faune semi-aquatique.

→ La préservation du fonctionnement et de la qualité des milieux aquatiques et des zones humides, qui participent à l'attractivité des territoires, en concevant des projets d'aménagement qui n'augmentent pas les pressions sur les milieux naturels (principe « Éviter,

Réduire, Compenser ») et en évitant les risques de pollution ou de dégradation de ces milieux.

→ L'identification des périmètres des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau et des zones humides dans les documents d'urbanisme.

→ La lutte contre les pollutions et les dégradations directes, actuelles et à venir, sur la biodiversité : il est nécessaire d'agir contre les perturbations, les dégradations et les destructions du patrimoine naturel résultant de l'activité des différents secteurs économiques, traditionnels et/ou émergeants, y compris la vie publique et sociale. Pour protéger et restaurer la ressource en eau, il convient d'organiser la prévention et la lutte contre les pollutions diffuses (pesticides, micro-polluants toxiques) et les rejets non traités d'effluents divers (pluviaux, issus de stations d'épuration).

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

Préservation en qualité et en quantité des eaux souterraines

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

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

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

Il est donc essentiel de préserver en qualité et en quantité les ressources en eau souterraine pour maintenir le potentiel de développement de la région.

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

Tous les usagers de l'eau sont concernés, notamment dans les services publics et les activités économiques, dont le tourisme et l'agriculture.

L'ensemble des mesures nécessaires doivent être prises pour maîtriser et limiter la consommation de la ressource et développer des pratiques adaptées aux besoins des différents usages en anticipant les modifications des régimes hydriques (avec des périodes de sécheresse accrues et la baisse significative des quantités de neige sur les massifs alpins).

DÉCLINAISONS

LE SRADDET DOIT ÊTRE COMPATIBLE AVEC LE SDAGE, QUI FIXE DES OBJECTIFS À L'HORIZON 2027

→ Préservation des milieux aquatiques et des zones humides :
68 % des milieux aquatiques en bon état écologique pour 2027 (SDAGE).

→ Préservation des eaux souterraines :
98 % des nappes souterraines en bon état quantitatif pour 2027 (SDAGE).

LE SRADDET PREND EN COMPTE LES ORIENTATIONS DE GESTION ÉQUILIBRÉE ET DURABLE DE LA RESSOURCE EN EAU (CE L211.1) ET PERMET LA MISE EN ŒUVRE DES ORIENTATIONS DU SOURSE (SCHÉMA D'ORIENTATIONS POUR UNE UTILISATION RAISONNÉE ET SOLIDAIRE DE LA RESSOURCE EN EAU)

→ Préservation des milieux aquatiques et des zones humides :éléments de la Trame bleue au titre de l'article L.371-1 du Code l'Environnement

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

- Calcaires urgoniens du plateau de Vaucluse et de la Montagne de Lure ;
- Plateaux calcaires des Plans de Canjuers, de Tavernes-Vinon et Bois de Pelenq ;
- Massif calcaire du Cheiron ;
- Massif calcaire de Tourette-Chiers ;
- Massif calcaire Mons-Audibergue ;
- Massif calcaire de la Sainte-Victoire ;
- Calcaires du bassin du Beausset et du massif des Calanques ;
- Calcaires et dolomies du Muschelkalk de l'avant-pays provençal ;
- Massifs calcaires jurassiques du centre Var ;
- Formations variées et calcaires fuveliens et jurassiques du bassin de l'Arc ;
- Molasses miocènes du Comtat ;
- Calcaires urgoniens sous couverture du synclinal d'Apt ;
- Calcaires jurassiques de la région de Villeneuve-Loubet ;
- Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var ;
- Alluvions du Rhône du confluent de la Durance jusqu'à Arles et Beaucaire et alluvions du Bas Gardon ;
- Alluvions du Gapeau ;
- Alluvions de la moyenne Durance ;
- Alluvions de la basse Durance ;
- Alluvions de la basse vallée du Var ;
- Alluvions du Rhône du défilé de Donzère au confluent de la Durance et alluvions de la basse vallée Ardèche.

OBJECTIF 15

PRÉSERVER ET PROMOUVOIR LA BIODIVERSITÉ ET LES MULTIFONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DES MILIEUX TERRESTRE, AQUATIQUE, LITTORAL ET MARIN.

Cet objectif s'inscrit dans une approche d'articulation stratégique entre différentes politiques publiques portant sur les enjeux climatiques, de biodiversité et de baisse de la consommation foncière.

RÈGLE LD1-OBJ15
p. 72 du fascicule des règles

VOIR AUSSI
OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

et les règles LD2-OBJ47-A et LD2-OBJ47 B associées.

La biodiversité subit une crise sans précédent dans le monde entier : le phénomène se traduit par la disparition massive et extrêmement rapide d'espèces et de milieux naturels. Du fait de sa variété géographique et climatique, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur présente une extraordinaire diversité de milieux naturels et d'espèces associant caractères méditerranéen et alpin. La faune et la flore régionales se caractérisent par un fort taux d'endémisme et par la présence d'espèces rares ou menacées. Le maintien des espèces dites « ordinaires » est un enjeu important. Mais cette richesse biologique est fortement menacée. La destruction et la fragmentation des milieux est une des principales causes du déclin généralisé de la biodiversité (Regards sur la Nature de Provence-Alpes-Côte d'Azur. 2021, IPBES. 2019). Les impacts du changement climatique risquent d'aggraver ce phénomène. Les causes majeures de disparition de la biodiversité sont identifiées :

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

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

→ La pression du bâti et de la tâche urbaine, dont les extensions progressent vers les zones périurbaines et rurales. Cette pression se fait au détriment des espaces agricoles et naturels, les mettant en péril.

→ En lien avec la menace précédente, l'extension du réseau d'infrastructures selon trois grands axes de « colonisation » : la bande littorale, le couloir rhodanien et la vallée de la Durance. Ces trois axes se structurent autour du réseau autoroutier qui, in fine, raccourcit les distances temporelles, facilite la pénétration des territoires et accompagne le processus d'extension de l'urbanisation. De la même manière, les réseaux de transport d'énergie et d'eau se développent à la faveur de l'installation des populations et constituent une pression supplémentaire sur les continuités écologiques.

→ La préservation, le maintien et le développement des multifonctionnalités des milieux est également un enjeu majeur. En effet, dans un contexte

d'accélération des effets du changement climatique, des espèces et des espaces naturels, agricoles et forestiers - porteurs d'enjeux de biodiversité - peuvent également être de puissants puits de carbone (notamment les prairies permanentes, les forêts, particulièrement anciennes/vieilles forêts et les zones humides) participant à la Stratégie nationale bas carbone visant l'objectif de Zéro émission nette de carbone à l'horizon 2050 (dit objectif ZEN).

De nombreux outils permettent de répondre à l'enjeu de préservation de la biodiversité et des milieux naturels :

VOIR AUSSI
OBJECTIF 13
La connaissance de la biodiversité

- → les outils de connaissance de la biodiversité (notamment inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, la base de données SILENE, qui permet l'accès aux données brutes, la plateforme MEDTRIX, le Système d'information sur la nature et les paysages, qui fixe le cadre national) ;
- → les outils réglementaires de protection de la biodiversité (le cœur des 4 Parcs nationaux, les réserves naturelles - 10 nationales et 6 régionales -, les 67 arrêtés préfectoraux de protection de biotopes, la réglementation des 865 espèces protégées) ;
- → les outils de protection contractuelle (le réseau des 128 sites Natura 2000, les 9 Parcs naturels régionaux, les aires d'adhésion des 4 Parcs nationaux) ;
- → les politiques foncières (les 37 900 ha répartis en 74 sites du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, les 56 000 ha sur 93 sites acquis ou sous convention du Conservatoire des espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur, les 317 Espaces naturels sensibles des départements) ;
- → les aires marines protégées ;
- → les plans d'actions en faveur des espèces patrimoniales ;
- → les Systèmes d'Information Territoriale (SIT) des parcs naturels régionaux de la Région Provence Alpes-Côte d'Azur.

Il est nécessaire d'aller plus loin en poursuivant le déploiement de la Trame verte et bleue (TVB) ou le Plan d'action pour le milieu marin, qui répond à la directive cadre stratégique pour le milieu marin visant à atteindre un bon état écologique des eaux marines d'ici 2020.

VOIR AUSSI
OBJECTIFS 50 ET 51
La Trame verte et bleue régionale

Au-delà de ces démarches ciblées territorialement, le SRADDET demande à préserver et promouvoir, sur l'ensemble du territoire régional, la biodiversité et les multifonctionnalités associées des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin. Il s'agit de :

- → valoriser les fonctionnalités climatiques des espaces et des espèces notamment dans leur rôle de puits de carbone, valoriser, accentuer et développer la transparence écologique des aménagements et ouvrages (règles LD2-OBJ50 C et D).
- → protéger et reconquérir l'intégrité écologique et le potentiel adaptatif des différents types de milieux (terrestre, aquatique, littoral, marin) vis-à-vis des pressions et du changement climatique ;
- → favoriser la mise en œuvre d'une animation foncière territoriale pour une mobilisation ciblée des outils fonciers ;
- → valoriser les fonctionnalités écologiques potentielles de l'agriculture ;
- → favoriser la gestion multifonctionnelle des forêts ;
- → accroître les compétences par la création de nouveaux outils et développer « un réflexe » de prise en compte systématique de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques ;
- → valoriser, accentuer et développer positivement le rôle des aménagements et ouvrages, dans leurs fonctions favorables à la biodiversité ;

→ appliquer les objectifs de la Directive cadre stratégique pour le milieu marin ;
→ préserver et consolider les Parcs naturels régionaux et les réserves naturelles régionales, compétences de la Région ;
→ développer, l'écotourisme, une filière touristique écoresponsable.

Afin de préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des différents milieux, le SRADDET demande à protéger avant tout l'intégrité et le potentiel évolutif et adaptatif des écosystèmes, qu'ils soient terrestres, aquatiques, littoraux ou marins. Pour cela, il est nécessaire :

→ de protéger et valoriser les espèces patrimoniales et communes en travaillant sur des critères écologiques, économiques et socio-économiques ;
→ d'étendre le réseau d'aires protégées, en s'appuyant sur l'identification des zones à enjeux de biodiversité et notamment le travail cartographique mené dans le cadre de la territorialisation des objectifs de la Stratégie nationale pour les aires protégées (SNAP) à 2030 et du travail régional réalisé dans ce cadre. La protection de nouveaux espaces participe aux objectifs de cette stratégie notamment l'objectif d'un minimum de 10% d'espaces en protection forte – actuellement taux de 6,48% en région) ;
→ de renforcer le réseau des aires protégées, notamment en gestion pour augmenter sa représentativité et sa fonctionnalité ;
→ de soutenir la gestion des aires protégées existantes selon une approche ouverte et valorisante au niveau socio-économique.
→ préserver les réservoirs biologiques identifiés par le SDAGE (tableau 6A-A)

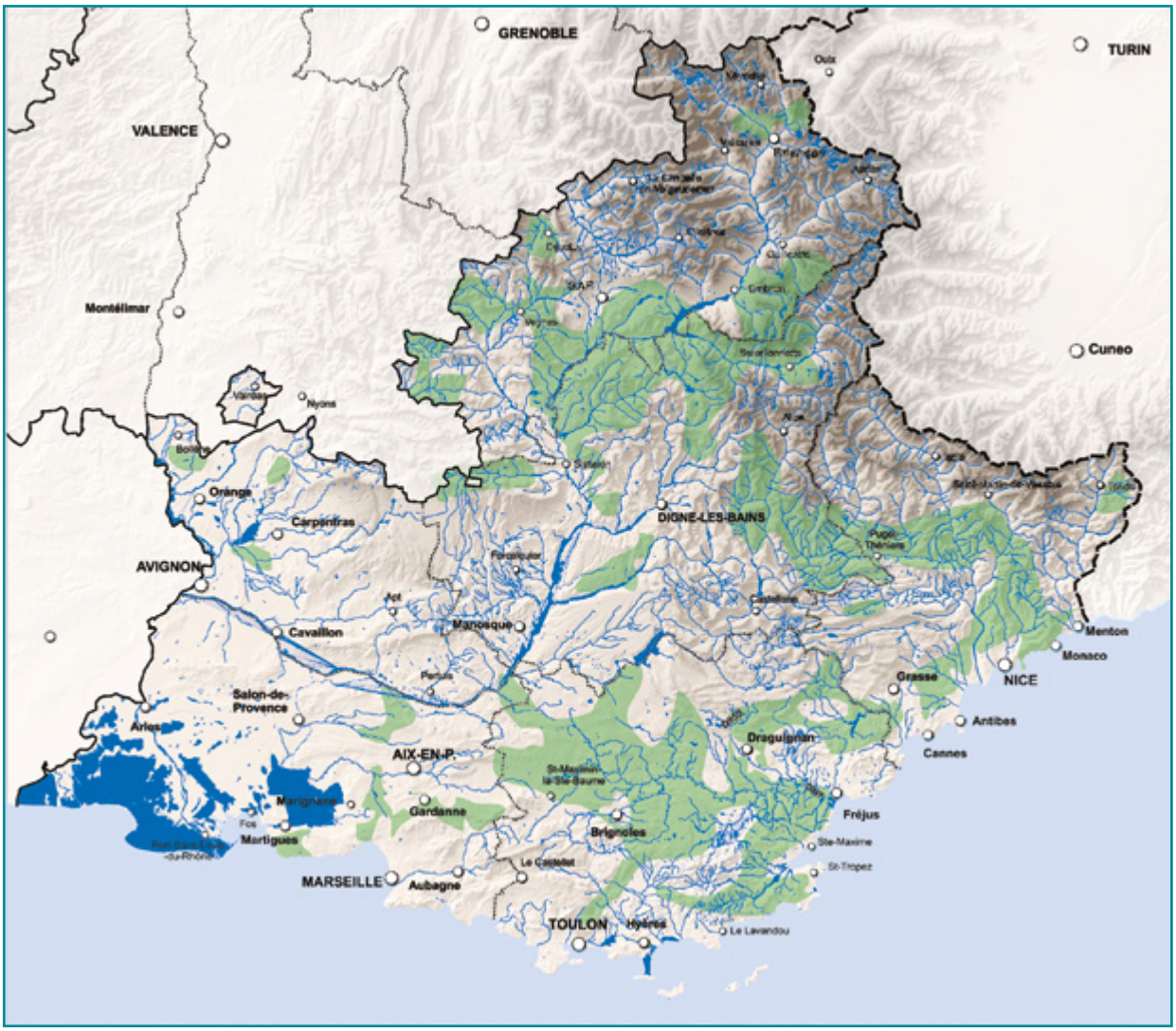
La stratégie de conservation la plus pertinente est celle qui permet de conserver des territoires abritant les populations d'espèces cibles et les territoires assurant une fonctionnalité et/ou une connectivité écologique. Ceci nécessite une analyse très fine du territoire et fait appel à la mobilisation de tous les outils actuels de la conservation : foncier, réglementaire, contractuel, etc.

Une vigilance particulière est attendue concernant la préservation de la biodiversité sur les espaces à enjeux de continuités écologiques non couverts par un dispositif de gestion, qui sont identifiés dans la Trame verte et bleue régionale.

Ces sites sont identifiés à titre indicatif dans la carte suivante.

Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin

Veiller à la préservation des espaces à enjeux de continuités écologiques non couverts par un dispositif de gestion



Sites à enjeux prioritaires
- Continuité écologique
- Trame bleue

- Commune
- Frontière nationale
- Limite de région
- Limite de département

Fond : GEOFLA, BD CARTO - IGN. Réalisation : DCOPT, SCOTIGEO, 24 août 2018.

Source : OCSOL Provence-Alpes-Côte d'Azur CRIGE 2006, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur SRCE, TVB.

OBJECTIF 16 FAVORISER UNE GESTION DURABLE ET DYNAMIQUE DE LA FORÊT

RÈGLE LD1-OBJ16 A
p. 74 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ16 B
p. 76 du fascicule des règles

DIAGNOSTIC



de la superficie régionale, soit 1 544 000 hectares de forêt en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, à part égale entre feuillus et résineux

Provence-Alpes-Côte d'Azur est la 2ème région la plus boisée de France. En son sein, le Var est le deuxième département le plus boisé de France. Du littoral méditerranéen aux sommets des Alpes, l'espace boisé régional présente une exceptionnelle diversité. La forêt est un milieu unique, anthropisé depuis des siècles dans notre région, qui juxtapose des enjeux économiques, environnementaux et sociaux. Réservoir de biodiversité, elle tempère le climat, a un effet protecteur sur les sols, l'eau, l'air, et peut avoir un effet préventif en matière d'érosion, d'avalanches et d'inondations.

Au cours du XXe siècle, la surface forestière n'a cessé de croître, progressant sur les terres abandonnées par l'agriculture. Multifonctionnelle, la forêt régionale, malgré sa dynamique en superficie et en volume, est particulièrement sous-exploitée puisque seul le cinquième environ de la biomasse produite annuellement est actuellement utilisé.

Élément majeur des paysages et de l'identité de Provence-Alpes-Côte d'Azur, la forêt est potentiellement créatrice de matière première renouvelable, à savoir le bois, dont les utilisations sont multiples et qui est source d'emplois non délocalisables et de valeur ajoutée. La forêt constitue également un espace récréatif auquel les citoyens, citadins comme ruraux, sont attachés.

La réponse aux enjeux de cette multifonctionnalité constitue le défi principal de la gestion forestière d'aujourd'hui. Cette gestion est organisée par différents documents :

→ les documents nationaux et leurs déclinaisons : le Programme national de la forêt et du bois, le Programme régional de la forêt et du bois, les Orientations régionales forestières, le Schéma régional de gestion sylvicole, la Directive régionale d'aménagement ;
→ les outils de politique forestière territoriale : le Schéma stratégique forestier de massif, la Charte forestière de territoire, le Plan de développement de massif, le Plan d'approvisionnement territorial, les Plans départementaux de protection des forêts contre l'incendie (PDPFCI), les Plans intercommunaux de débroussaillement et d'aménagement forestier (PIDAF), les Schémas de dessertes forestières, le Code de bonnes pratiques sylvicoles.

Le SRADDET recommande de mettre en place des stratégies territoriales en faveur d'une gestion multifonctionnelle et durable de la forêt, prise en compte par les documents de planification et d'urbanisme, notamment par un zonage particulier protégeant la vocation durable de ces espaces ainsi que dans les plans simples de gestion.

Ces stratégies visent à mettre en œuvre une organisation globale et concertée dans le temps et dans l'espace qui se traduit par une meilleure desserte interne des massifs forestiers et favorise la défense de la forêt contre les incendies à travers :

→ l'implantation d'activités agricoles et pastorales visant à créer des coupures de combustibles au cœur des massifs ;
→ l'intégration des obligations réglementaires en matière de débroussaillement et la mise en œuvre de dispositifs d'autoprotection, d'interfaces aménagées et de gestion forestière ;

→ l'implantation et la gestion des accès en forêt et des dessertes forestières (schéma de dessertes forestières, pistes DFCI, statut des voies DFCI et servitudes de passage).

Il s'agit également de favoriser l'adaptation des pratiques sylvicoles aux contraintes fortes exercées par le changement climatique (facteur d'aggravation du risque incendie), tout en permettant une mobilisation optimale de la ressource biomasse, favorisant le stockage de carbone (utilisation du bois matériau, puits de carbone).

Avec la mise en service de deux centrales biomasse, un équilibre doit être trouvé entre les différents usages : bois d'œuvre, bois d'industrie (papeterie) et bois énergie, qui sont parfois complémentaires, notamment le bois d'énergie et le bois d'œuvre. Or, le bois d'œuvre est insuffisamment développé même si la construction bois connaît un certain essor. Aujourd'hui, le nombre de scieries, d'entreprises de première transformation du bois est en diminution constante et leur production (volumes transformés) ne cesse de s'affaiblir.

Le SRADDET demande à veiller à :

→ l'amélioration des conditions de récolte en soutenant les aménagements indispensables à la mobilisation du bois (schémas de dessertes, dessertes, équipements des massifs, résorption de points noirs…) ;
→ une gestion qualitative de la forêt notamment par le développement de la certification des bois régionaux et la promotion de leur usage.

Enfin, en lien avec les Trames vertes et bleues identifiées localement, il s'agit également de promouvoir et développer des pratiques forestières favorables aux continuités écologiques notamment dans les vieilles forêts, matures et anciennes.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 49
Les terres agricoles et le potentiel de production agricole

OBJECTIF 19
Le développement du bois énergie

OBJECTIFS 50 ET 51
La Trame verte et bleue

Si la reconnaissance du rôle des forêts matures dans le fonctionnement des écosystèmes est aujourd'hui plus présente dans les documents de cadrage, il est nécessaire de pouvoir développer leur identification et leur localisation.

La stratégie régionale que porte le SRADDET est de faire naître des synergies entre les différents maillons de la filière forêt-bois, de les pérenniser afin de consolider et développer l'économie forestière dans une logique d'adaptation au changement climatique des peuplements sylvicoles, tout en veillant à la protection du patrimoine naturel et au bénéfice de la prévention des risques naturels.

Le SRADDET appelle à maintenir les politiques de protection contre les incendies de forêt, tant en faveur des zones habitées que des espaces naturels, dans une logique de solidarité entre territoires.

OBJECTIF 17

PRÉSERVER LES IDENTITÉS PAYSAGÈRES ET AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

Les paysages régionaux jouissent d'une réputation internationale. Porteurs de développement et créateurs de richesses, ils participent à l'attractivité résidentielle, économique et touristique de la région. Inspirant les artistes (peintres, écrivains, cinéastes…), les paysages sont aussi porteurs d'une dimension culturelle forte. Cela également au sens où ils fondent les identités et les cultures des territoires. La question de la qualité paysagère porte naturellement sur les paysages remarquables, mais aussi sur tous ceux qui constituent le cadre de vie des habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur : le paysage du quotidien peut ainsi être un élément fédérateur pour les différents acteurs du territoire.

Loin d'être un frein au développement des territoires ou une démarche uniquement de protection, l'approche paysagère est une démarche de projet permettant de construire l'avenir et de préserver la richesse, la qualité et les particularités des territoires de la région.

Le SRADDET vise à concilier la préservation des identités paysagères des espaces naturels, cultivés et anthropisés, la valorisation des paysages culturels, historiques, l'exploitation des potentialités de développement agricole et forestier (par le maintien des surfaces agricoles, mais aussi des structures et des terroirs qui en découlent) et le développement économique et démographique de la région.

Il s'agit aussi d'inciter les collectivités à développer des politiques d'aménagement et à imaginer des paysages contemporains de qualité visant à mettre en valeur les particularismes locaux et à limiter la banalisation des paysages.

Le SRADDET souhaite en cela s'inspirer de l'expérience conduite dans les Alpilles au travers de la « directive de protection et de mise en valeur du paysage » qui s'accompagne de différentes recommandations.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 37
La qualité des espaces publics et la nature en ville
OBJECTIFS 50 ET 51
La Trame verte et bleue

Il s'agit donc entre autres de :

→ préserver les paysages emblématiques et identitaires de la région ;

→ protéger les cônes de vue les plus emblématiques en limitant et contrôlant l'urbanisation ;

→ traiter avec le plus grand soin la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville et bourg, ainsi que celle des zones d'activités et commerciales ;

→ redynamiser les noyaux villageois et lutter contre l'étalement urbain et le mitage des espaces agricoles et naturels causés par le développement de l'habitat individuel ;

→ marquer les lisières ou franges urbaines et maîtriser l'aménagement des zones d'interface urbain/rural tout en maintenant les continuités visuelles des éléments naturels structurant le paysage (alignements d'arbres, ripisylves…) ;

→ favoriser le maintien ou la réintroduction de cultures traditionnelles et identitaires, mais aussi répondre aux évolutions sociales et climatiques par des productions régionales adaptés et prenant en compte les spécificités paysagères des terroirs.

Par ailleurs, afin d'assurer un cadre de vie de qualité à tous les habitants, le SRADDET incite les documents d'urbanisme à privilégier pour l'utilisation de l'espace situé sous les lignes à haute tension, le maintien d'espaces naturels et agricoles, ou les activités compatibles avec ces réseaux.



Fête des Parcs 2009,
Le Queyras, J-P. Garufi

AXE 3

CONFORTER LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE ET ÉNERGÉTIQUE : VERS UNE ÉCONOMIE DE LA RESSOURCE

Rappel de la stratégie régionale

Cet axe est au cœur de la stratégie régionale qui vise à conjuguer ambition économique et transition écologique et énergétique vers une région neutre en carbone, en pointe concernant le déploiement de l'Accord de Paris sur le climat[1] conclu le 12 décembre 2015 à l'issue de la 21e Conférence des Parties (COP 21) à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

La COP est une conférence internationale sur le climat qui réunit chaque année les pays signataires de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

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

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

[1] L'Accord de Paris sur le climat a été conclu le 12 décembre 2015 à l'issue de la 21e Conférence des Parties (COP 21) réunissant les pays signataires de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Entré en vigueur le 4 novembre 2016, il prévoit notamment de limiter l'augmentation de la température à 2°, voire d'aller vers l'objectif de 1,5° par rapport à l'ère pré-industrielle.

ORIENTATION 1

VERS UN NOUVEAU RÉFÉRENTIEL DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION, VERS UNE SOCIÉTÉ POST-CARBONE

La transition environnementale et énergétique doit se traduire par un changement de paradigme en matière de modèle économique, en mettant l'accent sur la durabilité. Il n'est plus possible de considérer que les ressources du territoire régional sont inépuisables et les effets du changement climatique irréversibles.

C'est pourquoi la Région se donne pour ambition de construire une société post-carbone en impulsant un nouveau référentiel de production et de consommation.



Crèche bioclimatique, Pierrevert
P; Ciot

OBJECTIF 18

ACCOMPAGNER LA TRANSITION VERS DE NOUVEAUX MODES DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION AGRICOLES ET ALIMENTAIRES

RÈGLE LD1-OBJ18
p. 78 du fascicule des règles

Un rapprochement de plus en plus prégnant s'opère entre le monde agricole et les aspirations profondes des consommateurs et des citoyens pour une alimentation plus saine, plus locale, plus durable et un environnement préservé. Ce rapprochement entre producteurs et consommateurs est déjà en train d'imprimer sa marque sur l'agriculture française et régionale, qui se convertit progressivement à l'agriculture biologique.

Il en va de même de l'engouement pour les circuits courts et l'agriculture de proximité, qui offrent de nouvelles perspectives en matière de développement économique.

En plus d'un impact économique direct pour les producteurs, les circuits courts de commercialisation des produits agricoles sont également susceptibles d'avoir des impacts positifs sur l'emploi local, sur l'environnement et les consommations énergétiques, la production de GES et d'émissions de polluants, et plus globalement sur les enjeux sociaux et sociétaux d'aménagement et de développement des territoires ruraux.

En parallèle du développement de la vente directe au consommateur, des initiatives de structuration de l'approvisionnement de la restauration hors domicile se sont multipliées, notamment au travers de projets pilotés par des collectivités et territoires de projets, ou portés par des associations issues du monde agricole ou de la société civile ; ce type de projets permet, par son animation territoriale, de faire émerger une vision concertée et partagée autour des questions agricoles et alimentaires pour le territoire visé, et de mettre en œuvre des actions multi-acteurs, transversales aux filières et aux secteurs d'activités.

REPÈRES

18%
de la Surface agricole utile régionale est engagée en agriculture biologique

15%
des fermes régionales sont en bio

Une agriculture respectueuse de son environnement

Dans le cadre du renouvellement du modèle d'aménagement régional, l'objectif du SRADDET est le développement de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires, respectueux de l'environnement, vecteurs de qualité et proches des territoires.

Il s'agit de promouvoir une agriculture respectueuse de l'environnement à travers :

→ des pratiques agricoles favorables aux continuités écologiques et à leurs fonctionnalités biologiques, hydriques et agronomiques, et plus généralement le maintien d'espaces végétalisés multifonctionnels, qui participent à la préservation de la biodiversité ;

→ des pratiques agricoles contribuant à limiter les ruissellements et à favoriser les infiltrations et à la réalimentation des nappes phréatiques ;

→ des pratiques agricoles sobres en énergie et en émissions de GES et polluants (notamment phytosanitaires et particules) et le développement de la production d'énergie (entre autres par la valorisation de la biomasse agricole) compatibles avec les enjeux de biodiversité et de continuités écologiques ;

VOIR AUSSI
OBJECTIF 10
La résilience du territoire
OBJECTIF 12
Les consommations énergétiques
OBJECTIFS 48 ET 49
Le foncier agricole

→ l'adaptation des pratiques techniques et espèces culturales pour faire face aux contraintes exercées par le changement climatique (gestion de la ressource en eau, préservation du foncier agricole irrigué par gravitaire…);
→ des pratiques agricoles contribuant à la réduction de certains risques (inondations, incendies) par exemple par la régénération des sols vivants, recours à une diversité d'espèces cultivées, etc.

Afin de se développer et de maintenir sa qualité, l'agriculture doit être préservée des pressions urbaines. Le SRADDET soutient la promotion du maraîchage à proximité des zones urbaines.

Projets alimentaires territoriaux

Il s'agit aussi de renforcer le lien entre production agricole locale et alimentation, en facilitant la mise en place des Projets alimentaires territoriaux (PAT).

Ces projets permettent en effet de sécuriser des filières d'alimentation locales (production et distribution) dans une logique de changement de modèle de production et consommation des produits agricoles.

Le SRADDET demande l'intégration, dans la définition des objectifs de consommation foncière au sein des SCoT, des besoins identifiés en matière d'agriculture de proximité, d'alimentation locale, et ainsi de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'antagonisme entre l'accueil de nouveaux habitants (et équipements nécessaires : logements, équipements publics, zones dédiées à l'économie) et la capacité du territoire à répondre aux enjeux de l'agriculture de proximité et de l'alimentation locale.

Enfin, le déploiement de ces filières d'alimentation locales et des circuits courts passe par la réponse à certains besoins en matière d'équipements collectifs allant en ce sens, en amont et aval (silos, plateformes d'approvisionnement, points de vente collectifs).



Parc naturel régional du Verdon, P. Ciot

OBJECTIF 19

AUGMENTER LA PRODUCTION D'ÉNERGIE THERMIQUE ET ÉLECTRIQUE EN ASSURANT UN MIX ÉNERGÉTIQUE DIVERSIFIÉ POUR UNE RÉGION NEUTRE EN CARBONE À L'HORIZON 2050

RÈGLE LD1-OBJ19 A
p. 80 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ19 B
p. 81 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ19 C
p. 83 du fascicule des règles

Dans le droit fil de l'Accord de Paris sur le climat, la Région a adopté le 29 juin 2018 les objectifs énergétiques du SRADDET dans le cadre de sa « Trajectoire neutralité carbone ». Ceux-ci visent la double ambition de devenir une région neutre en carbone et de couvrir 100 % de sa consommation par des énergies renouvelables à 2050. L'accroissement des énergies renouvelables constitue le second levier, après les économies d'énergie, permettant de concrétiser cette ambition.

Aujourd'hui déjà, notre production d'énergie est totalement d'origine renouvelable. Elle ne couvre cependant que 10 % de la consommation du territoire rendant la région fortement dépendante des importations d'énergie. Pourtant, notre potentiel d'énergies renouvelables est conséquent et diversifié : le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur constitue le 1er gisement solaire en France avec 300 jours d'ensoleillement par an, c'est la 2e région forestière de France, la 3e région hydraulique de France en matière de puissance raccordée et la 4e région en matière de potentiel (solaire photovoltaïque et thermique, hydraulique, éolien offshore flottant grâce au gisement de vent au large du Golfe de Fos, thalassothermie, bois énergie et bien d'autres formes d'énergies renouvelables). Le biogaz et le biométhane constituent des sources d'énergie inscrites dans le territoire et contribuant à l'économie circulaire tout en disposant d'un fort potentiel d'innovation à moyen terme.

Certaines filières ont bénéficié d'une dynamique importante au cours des dernières années leur permettant de se positionner dès 2015 au-delà des objectifs 2020 du SRCAE (comme les pompes à chaleur). D'autres, comme l'éolien, ne progressent pas en raison notamment de l'absence d'aides nationales ou de la difficulté d'acceptation de leur implantation. Entre ces deux extrêmes, la plupart des énergies renouvelables affichent une croissance constante, mais à un rythme insuffisant pour atteindre les ambitions initiales du SRCAE, actualisées et renouvelées par le SRADDET.

Il faut accroître et élargir la dynamique engagée de développement de l'ensemble des filières d'énergie renouvelable hors des filières historiquement existantes comme l'hydroélectricité. Le développement des énergies renouvelables est également une opportunité de développement économique et donc de création d'emplois et de valeurs, qui doit s'appuyer sur une montée en compétences des professionnels.

Ainsi, pour réduire la dépendance énergétique de la région, contribuer à la sécurisation électrique pour l'est de la région et ancrer la région dans un modèle énergétique et économique durable, Provence-Alpes-Côte d'Azur s'engage dans une trajectoire de région à énergie positive en 2050. Le territoire devra s'appuyer sur les deux piliers que sont les énergies renouvelables (objectif 19) et l'efficacité énergétique (objectif 12).

Un mix énergétique diversifié et décentralisé

Le SRADDET entend augmenter la production renouvelable en assurant un mix énergétique diversifié et décentralisé. A travers ces différents leviers, le recours aux énergies fossiles doit diminuer. En parallèle, la part de production électrique du territoire doit également augmenter pour délester et sécuriser les réseaux de transport électriques qui sont fortement sollicités lors des pics de consommation et qui devront être adaptés en conséquence. Cet objectif est à prendre en compte dans le respect de la gestion économe de l'espace.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

Priorité au développement des énergies renouvelables thermiques et électriques

Le SRADDET appuie la diversification énergétique du territoire au-delà des filières historiquement développées comme l'hydroélectricité. Pour ce faire, il fixe comme priorité le développement d'énergies renouvelables thermiques et électriques : ainsi il convient de tirer parti de ce potentiel régional dans le respect des paysages et de la biodiversité. Il s'agit de :

→ Développer le solaire photovoltaïque surtout sur les toitures de grande superficie (dans le tertiaire comme le résidentiel) et les espaces artificialisés ou les délaissés (parkings extérieurs, terrains aux abords des routes, autoroutes, voies ferrées et fluviales…) en privilégiant l'autoconsommation et le solaire thermique, notamment collectif. Les projets d'agrivoltaïsme conformes aux dispositions de l'article L314-36 du code de l'énergie et au décret n° 2024-318 du 8 avril 2024 sont encouragés.

→ Développer la récupération de chaleur quelle que soit la source (géothermie, thalassothermie, chaleur fatale industrielle, data centers...) pour valoriser les ressources du territoire et limiter le gaspillage.

→ Développer la production thermique par le biogaz conformément aux orientations du Schéma régional biomasse (SRB).

L'ensemble de la biomasse sera ainsi valorisé : bio-déchets issus des ménages, des industries agroalimentaires et des exploitations agricoles.

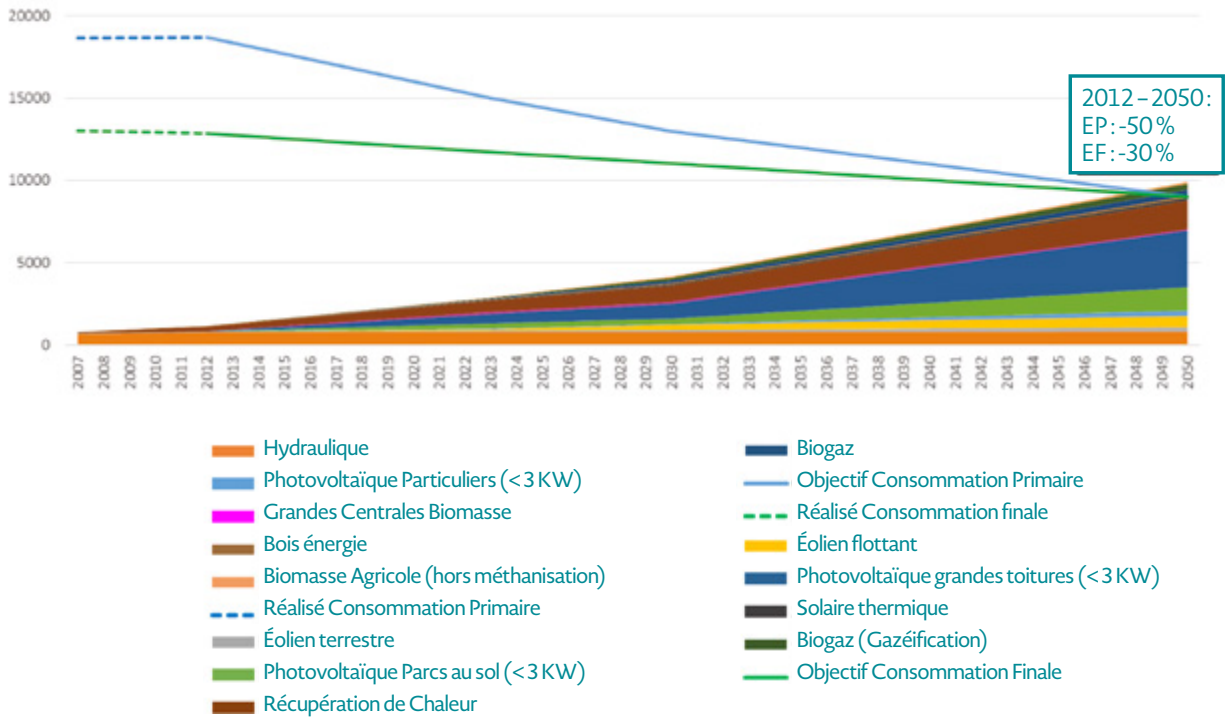
→ Développer le bois-énergie à travers la valorisation de la ressource forestière régionale et des déchets de bois non dangereux : cette valorisation s'effectue dans le respect des milieux naturels, des enjeux patrimoniaux de préservation des paysages et de la biodiversité, et intègre des mesures de préservation de la qualité de l'air via les différents éléments inclus dans le SRB et les PPA (Plan de protection de l'atmosphère).

→ Développer de l'éolien flottant offshore afin de créer une filière industrielle au large du Golfe de Fos.

→ Développer les autres potentiels (optimisation des centrales hydrauliques existantes, développement de la micro et pico hydraulique…) en intégrant les enjeux de recherche et développement en matière d'utilisation des ressources secondaires dans la fabrication des installations d'ENR et l'analyse des cycles de vie des matériaux utilisés.

→ Développer les solutions de stockage indispensables pour permettre la réalisation des objectifs énergétiques afin de pallier l'effet intermittent des énergies renouvelables : hydrogène, méthanation, batteries, etc.

Scénario « Une région neutre en carbone »



[1] Calculs basés sur les moyennes constatées au niveau nationales ou régionales par l'ORECA

Pour une représentation plus concrète de ces objectifs, les faits marquants suivants peuvent être mis en avant[1] :

→ **Solaire PV (TOTAL)** - Installer 1200 MW par an (= plus que l'ensemble des équipements actuellement en service en région).

→ **Solaire PV (particuliers)** - Équiper 173 000 toitures d'ici à 2030 et 978 000 d'ici à 2050.

→ **Solaire PV (parcs au sol)** - Installer 2 850 hectares (1 995 terrains de foot-3 Ha / commune) d'ici à 2030 et 12 778 hectares (8 900 terrains de foot-13 Ha / Commune) d'ici à 2050.

→ **Éolien terrestre** - Installer 170 éoliennes de 3,5 MW d'ici à 2030 et 370 d'ici à 2050.

→ **Éolien flo tant** - Installer 100 éoliennes de 10 MW d'ici à 2030 et 200 d'ici à 2050.

→ **Solaire thermique collectif** - Installer 665 000 m² d'ici à 2030 et 1 375 000 m² d'ici à 2050.

→ **Solaire thermique collectif** - Installer 11 100 équipements d'ici à 2030 et 23 000 d'ici à 2050.

→ **Bois énergie** - Installer 750 chaufferies d'ici à 2030 et 1 360 d'ici à 2050.

→ **Biogaz** - Installer 330 unités d'ici à 2030 et 715 d'ici à 2050.

DÉCLINAISONS

	PUISSANCE (MW)	2012	2021 *	2023 *	2026 *	2030 *	2031*	2050 *
ELECTRICITÉ	Hydroélectricité	3073	3756	3908	3929	3956	3963	4100
	Éolien terrestre	45	321	382	474	597	632	1305
	Éolien flo tant	0	236	289	594	1000	1050	2000
	PV-Particuliers (<3kW)	65	334	394	448	520	641	2934
	PV-Parcs au sol	531	6578	2684	2755	2850	3346	12778
	PV-Grandes toitures (>3kW)			5238	6576	8360	9499	31140
	Grandes centrales biomasse	0	141	172	172	172	172	172
THERMIQUE	Récupération de chaleur	1199	2749	3094	3611	4300	4412	6546
	Solaire thermique collectif	20	509	618	781	998	1051	2065
	Bois énergie collectif	80	177	198	242	300	312	544
	Biogaz	14	71	84	162	267	282	570
	Biogaz (Gazéification)	0	55	67	153	267	283	586
	Biomasse agricole (hors méthanisation)	0	175	214	272	350	369	739
	TOTAL général	5027	15103	17342	20168	23937	26 012	65479
	TOTAL électrique	3714	11366	13067	14948	17455	19 303	54429
	TOTAL thermique	1313	3736	4275	5221	6482	6 709	11050

* L'article R4251-5 du CGCT indique : « Les objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, d'atténuation du changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air sont fixés par le schéma à l'horizon de l'année médiane de chacun des deux budgets carbone les plus lointains adoptés en application des articles L. 222-1-A à L. 222-1-D du code de l'environnement et aux horizons plus lointains mentionnés à l'article L. 100-4 du code de l'énergie » : soit 2021 (Budget carbone 2019-2023), 2026 (Budget carbone 2024-2028), 2031 (Budget carbone 2029-2033) et 2030/2050 (Art. L100-4).

DÉCLINAISONS

	PUISSANCE (KTEP)	2012*	2021*	2023*	2026*	2030*	2031*	2050*
ELECTRICITÉ	Hydroélectricité	780	780	780	780	780	785	835
	Éolien terrestre	10	71	85	106	133	140	258
	Éolien flo tant	0	82	100	205	344	362	688
	PV-Particuliers (<3kW)	58	36	43	49	57	70	323
	PV-Parcs au sol			296	304	314	369	1 408
	PV-Grandes toitures (>3kW)		724	577	724	921	1047	3 431
	Grandes centrales biomasse	0	91	111	111	111	111	111
THERMIQUE	Récupération de chaleur	267	612	689	804	958	999	1 725
	Solaire thermique collectif	7	46	55	69	88	93	178
	Bois énergie collectif	18	39	44	54	67	70	122
	Biogaz	9	46	54	105	172	181	353
	Biogaz (Gazéification)	0	35	43	98	172	182	363
	Biomasse agricole (hors méthanisation)	0	30	37	47	60	64	127
	TOTAL	1 150	2593	2915	3455	4 177	4 473	9922
	Taux de couverture	6%	17%	19%	25%	32%	-	110%
	Objectif UE (Paquet Hiver 2016)	-	-	-	-	27%	-	-

Grandes centrales biomasse : Uniper–1125 GWh+Sylviana-168 MWh = 1 293 GWh / 111 ktep.

* L'article R4251-5 du CGCT indique : « Les objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, d'atténuation du changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air sont fixés par le schéma à l'horizon de l'année médiane de chacun des deux budgets carbone les plus lointains adoptés en application des articles L. 222-1-A à L. 222-1-D du code de l'environnement et aux horizons plus lointains mentionnés à l'article L. 100-4 du code de l'énergie » : soit 2021 (Budget carbone 2019-2023), 2026 (Budget carbone 2024-2028), 2031 (Budget carbone 2029-2033) et 2030/2050 (Art. L100-4).

DÉCLINAISONS

	PRODUCTION (GWH) [1]	2012*	2021*	2023*	2026*	2030*	2031*	2050*
ELECTRICITÉ	Hydroélectricité	9070	9070	9070	9070	9070	9 102	9709
	Éolien terrestre	116	829	988	1228	1547	1 620	3000
	Éolien flo tant	0	952	1163	2379	4000	4 200	8000
	PV-Particuliers (<3kW)	674	419	500	568	663	816	3756
	PV-Parcs au sol			3442	3532	3651	4 287	16372
	PV-Grandes toitures (>3kW)		8340	6709	8423	10709	12 168	39895
	Grandes centrales biomasse	0	1056	1291	1291	1291	1 291	1291
THERMIQUE	Récupération de chaleur	3105	7120	8012	9353	11140	11 586	20058
	Solaire thermique collectif	81	538	640	804	1023	1 075	2070
	Bois énergie collectif	209	457	512	626	779	811	1419
	Biogaz	105	533	628	1216	2000	2 105	4105
	Biogaz (Gazéification)	0	409	500	1143	2000	2 111	4221
	Biomasse agricole (hors méthanisation)	0	352	430	545	698	737	1477
	TOTAL	13360	30075	33884	40177	48570	51 909	115372
	TOTAL électrique	9860	20666	23163	26490	30931	33 484	82023
	TOTAL thermique	3500	9409	10722	13687	17640	18 425	33350
	Taux de couverture	6%	17%	19%	25%	32%		110%
	Objectif UE (Paquet Hiver 2016)	-	-	-	-	27%		-

[1] Passage du ktep en GWh : division des objectifs en ktep par 0,086 car 1 GWh = 0,086 ktep

* L'article R4251-5 du CGCT indique : « Les objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, d'atténuation du changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air sont fixés par le schéma à l'horizon de l'année médiane de chacun des deux budgets carbone les plus lointains adoptés en application des articles L. 222-1-A à L. 222-1-D du code de l'environnement et aux horizons plus lointains mentionnés à l'article L. 100-4 du code de l'énergie » : soit 2021 (Budget carbone 2019-2023), 2026 (Budget carbone 2024-2028), 2031 (Budget carbone 2029-2033) et 2030/2050 (Art. L100-4).

OBJECTIF 20

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE « TERRITOIRES INTELLIGENTS » AVEC DES SERVICES NUMÉRIQUES UTILES AUX HABITANTS, AUX VISITEURS ET AUX ENTREPRISES

La Région est résolument engagée dans l'anticipation et l'accompagnement des transformations numériques, moteur de développement et d'innovation sur les territoires. L'action régionale cible à court et moyen terme des mesures concrètes, notamment dans les domaines du très haut débit (THD), de la téléphonie mobile, du déploiement de services wifi, des données ouvertes et intelligentes, des services innovants pour les entreprises, de l'offre mutualisée de services numériques en direction des acteurs publics et des usagers, de la médiation numérique, de la santé, de l'éducation, de la formation, du tourisme, de la mobilité…

VOIR AUSSI
OBJECTIF 56
Le désenclavement numérique
OBJECTIF 63
L'accès aux services

La Région veille également, dans ses actions, à assurer et promouvoir l'égalité des territoires dans l'accès au numérique. Elle souhaite favoriser le développement et l'attractivité des territoires les plus fragiles comme de ceux qu'ils sont les mieux dotés.

Les Départements, dotés de schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique et pour la majorité d'entre eux de schémas directeurs des usages et services numériques, ainsi qu'un certain nombre d'établissements publics de coopération intercommunale et de communes se dotent également de stratégies numériques globales.

Le SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation), le SRDT (Schéma régional de développement touristique) et la Stratégie commune d'aménagement numérique du territoire (élaborée en 2018 et intégrée au SRADDET) constituent des cadres en faveur du déploiement des réseaux, des services et des usages numériques. Ils contribuent à accompagner l'essor de territoires intelligents, à même de proposer des services numériques utiles aux habitants, aux visiteurs et aux entreprises.

Le rôle central des données dans l'émergence des « territoires intelligents »

Les données sont désormais des actifs stratégiques que doivent maîtriser les villes et les territoires, elles forment un socle pour l'émergence des « territoires intelligents ».

Leur gestion est de plus en plus complexe du fait de volumes en augmentation constante (réseaux de capteurs basés sur l'Internet des objets), de la démocratisation des outils et des méthodes (sciences des données et intelligence artificielle), de la multitude des acteurs concernés, d'un cadre législatif renforcé (données ouvertes, données personnelles, transparence des algorithmes et des codes sources) et enfin d'enjeux et d'interactions croisés entre producteurs et réutilisateurs.

Leurs enjeux portent sur la souveraineté, la subsidiarité, la mutualisation et, in fine, la production de biens numériques communs. Ils appellent un positionnement actif des collectivités afin de garantir l'ouverture, l'interopérabilité et la sécurité des données.

Soutenir le développement des plateformes numériques de données est ainsi central dans le déploiement de nouveaux services numériques. La mise en place de référentiels communs de données d'intérêt territorial est nécessaire, avec la plateforme régionale de données ouvertes, géographiques et intelligentes DataSud comme dispositif ensemblier. Cela implique :

→ de renforcer l'ouverture et la diffusion d'ensembles cohérents de données thématiques (tourisme, transports, transition écologique, formation, emploi, santé…) ;
→ d'accompagner la montée en charge des plateformes et ensembles de données d'intérêt territorial et la progression des pratiques en matière de définition et application de standards et formats ouverts ;
→ de renforcer les services et la coopération publique comme privée en matière d'interfaces de programmation (API) et d'exploitation (intelligence artificielle, algorithmes) consommatrices de données d'intérêt territorial ;
→ de partager les réfl xions sur les modèles de valorisation économique de la donnée et les partenariats public-privé à mettre en œuvre.

Mais au-delà de la montée en gamme qualitative et quantitative des plateformes et ensembles cohérents de données ainsi que des services de diffusion et d'exploitation, il convient d'accompagner les initiatives productrices et ré-utilisatrices de données et d'acculturer les acteurs.

A cette fin il est nécessaire de renforcer les politiques publiques de soutien humain (mise en réseau des acteurs), technique et juridique (sensibilisation et formation) ainsi que financier (appels à projets, subventions…) permettant d'accélérer le déploiement de services innovants et d'initiatives productrices ou utilisatrices de données d'intérêt territorial.

La mise en place des stratégies publiques, de partenariats public-privé, de projets de R&D ainsi que l'organisation de challenges et de temps de formation et d'échanges concertés entre les différents niveaux d'acteurs doivent en conséquence être développés.

La problématique de l'hébergement des données est également fondamentale pour en assurer la maîtrise, notamment en matière de souveraineté et de cybersécurité des infrastructures comme des données, et ce au service des politiques publiques et de l'intérêt général.

Cet objectif répond d'ailleurs aux obligations légales et réglementaires renforcées en matière d'ouverture de données, d'hébergement de sites et de plateformes ainsi que de protection des données personnelles dans le cadre du règlement général européen de protection des données (RGPD).

Tout en respectant les niveaux d'acteurs et le principe de subsidiarité, la coopération doit s'intensifier entre les territoires et l'écosystème numérique en matière de souveraineté et de sécurité des infrastructures physiques de stockage des données d'intérêt territorial. Les compétences et bonnes pratiques, le recours à des groupements de commandes ou la création de structures dédiées doivent dès lors être développés.

Les données forment un socle pour innover dans de nombreux domaines, comme la mobilité et le tourisme

Le numérique permet l'émergence de nouveaux usages en matière de mobilité, notamment multimodale.

La production et l'exploitation de données de mobilité, l'ouverture des données transports, l'émergence des plateformes collaboratives et la production participative (crowdsourcing) élargissent le champ des possibles en matière de gestion des flux et d'appariement de l'offre et de la demande pour le transport de voyageurs et le fret. Les données sont cependant très hétérogènes et diversifiées.

L'enjeu est que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) travaillent de concert pour structurer, organiser et ouvrir ces données auprès de tiers publics ou privés afin de développer les usages.

Au-delà des obstacles à lever, techniques mais surtout organisationnels, un pan important de la problématique porte sur les modalités de production et de mise à disposition des données (format, temporalité, licence) ainsi que sur le croisement de ces dernières par la mise en place de partenariats équilibrés entre collectivités, entreprises (acteurs locaux, GAFAM) et particuliers.

En matière de tourisme, le SRADDET engage les territoires à tendre progressivement vers des destinations intelligentes, en tenant compte de leurs besoins et en valorisant leurs spécificités.

À travers son Plan de croissance de l'économie touristique qui traduit son Schéma régional de développement touristique, la Région entend faire émerger des territoires et des destinations touristiques fortes et dotées d'une stratégie marketing et numérique, dites « smart destinations ». Cette ambition repose notamment sur la disponibilité de services fixes et mobiles de qualité permettant la e-visibilité et la gestion de la relation client.

Le SRADDET invite également les territoires à faciliter et accompagner l'émergence de nouvelles expériences touristiques basées sur l'innovation autour du numérique (services d'information numérique, applications mobiles, visite 3D…) pour rendre l'économie touristique de la région plus performante, dans un triple contexte de mutation technologique, de concurrence des destinations et d'évolution forte et permanente des attentes des clientèles.

ORIENTATION 2

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Il s'agit ici de se doter d'objectifs quantifiés très précis pour la diminution des émissions de rejets polluants atmosphériques, répartis par secteurs d'activité. Le SRADDET promeut également le développement des modes de transport propre, collectifs et durables, et un report modal massifié vers des solutions alternatives à la voiture.



Pôle Multimodal de la Blancarde
F. Pennant

OBJECTIF 21

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET PRÉSERVER LA SANTÉ DE LA POPULATION

RÈGLE LD1-OBJ21
p. 85 du fascicule des règles

La qualité de l'air est un enjeu majeur de préservation de la santé. En 2016, plus de 300 000 personnes résidaient dans une zone où la pollution de l'air dépasse la valeur limite pour la protection de la santé en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce chiffre s'élève à près de 4 millions de personnes en considérant les lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé. L'exposition chronique à la pollution particulaire de la population des six agglomérations de Aix, Avignon, Cannes, Marseille, Nice et Toulon serait à l'origine de plusieurs milliers de décès précoces annuels et d'une perte d'espérance de vie de 3 à 7 mois.

Le territoire régional est fortement marqué par des épisodes de pollution liés notamment à l'ampleur du trafic automobile. Même si dans l'ensemble des tendances significatives à la baisse sont constatées, certains polluants restent problématiques tels que les particules et les NOx : ce sont ceux où les évolutions les moins favorables sont constatées. Face à ce constat, la Région a adopté le 29 juin 2018 les objectifs énergétiques du SRADDET dans le cadre de sa « Trajectoire Neutralité Carbone ». Ceux-ci visent la double ambition de devenir une région neutre en carbone et de couvrir 100 % de sa consommation par des énergies renouvelables à 2050.

C'est pourquoi dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones où les concentrations en polluants dans l'air sont supérieures aux valeurs limites réglementaires doivent être établis des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA). La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est concernée par quatre PPA : Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes du Sud, agglomération de Toulon, agglomération d'Avignon.

Par ailleurs, le réchauffement climatique favorise la pollution à l'ozone, polluant formé dans des conditions de température élevée et de forte luminosité. Le territoire régional est fortement impacté par ce type de pollution ; certains territoires ruraux, d'arrière-pays ou montagnards, où les sources de pollution sont peu nombreuses, sont fortement exposés à l'ozone du fait des déplacements de masses d'air.

L'atténuation des émissions constitue donc une opportunité pour l'air comme pour le climat, avec des bénéfices également forts en matière de santé publique et de biodiversité.

REPÈRES

En 2016, plus de 300 000 personnes résidaient dans une zone où la pollution de l'air dépasse la valeur limite pour la protection de la santé en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ce chiffre s'élève à près de 4 millions de personnes en considérant les lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé.



Écoquartier de Beaulieu, Lac de Monteux. J-P. Garufi

Le SRADDET appelle donc à réduire les sources de pollution et à préserver la population régionale.

Objectifs quantitatifs

Le SRADDET fi e comme objectif de diminuer les émissions de rejets polluants atmosphériques de la manière suivante :

PAR RAPPORT À 2012	2021 *	2023 *	2026 *	2030 *
PM 2,5	-33 %	-40 %	-46 %	-55 %
PM 10	-29 %	-35 %	-40 %	-47 %
NOx	-44 %	-54 %	-56 %	-58 %
COVNM	-21 %	-26 %	-31 %	-37 %
% de la population exposée aux dépassements de valeurs limites NO2 et PM	ND	5 %	4 %	3 %
% de la population exposée aux dépassements de valeurs limites O3	ND	70 %	65 %	60 %

	2020 À 2024	2025 À 2029	A PARTIR DE 2030
SO2 (Base 2020)	-55 %	-66 %	-77 %
NH3 (Base 2020)	-4%	-8 %	-13%

Concernant les gaz à effet de serre, les cibles sectorielles sont les suivantes :

PAR RAPPORT À 2012	2021 *	2023 *	2026 *	2030 *	2050 *
Industrie, déchets, énergie	-10 %	-12 %	-15 %	-18 %	-75 %
Résidentiel et tertiaire	-31 %	-38 %	-45 %	-55 %	-75 %
Transports	-19 %	-23 %	-28 %	-35 %	-75 %
Agriculture	-8 %	-10 %	-11 %	-13 %	-75 %
TOTAL	-15,5 %	-19 %	-22 %	-27 %	-75 %

* L'article R4251-5 du CGCT indique : « Les objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, d'atténuation du changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air sont fixés par le schéma à l'horizon de l'année médiane de chacun des deux budgets carbone les plus lointains adoptés en application des articles L.222-1-A à L.222-1-D du code de l'environnement et aux horizons plus lointains mentionnés à l'article L. 100-4 du code de l'énergie » : soit 2021 (Budget carbone 2019-2023), 2026 (Budget carbone 2024-2028) et 2030 (Art. L100-4)

La stratégie nationale bas carbone vise à atteindre la neutralité carbone à horizon 2050 grâce notamment à l'accélération de la décarbonation des grands sites industriels tels que celui de Fos-sur-Mer.

A l'horizon 2050, les objectifs à atteindre sont de :
→ - 100 % de GES énergétiques fossiles.
→ - 75 % de GES totaux.

La compensation des 25 % de GES restants se fera par des exports d'énergie décarbonée vers d'autres régions et par une baisse des émissions non-énergétiques. Pour répondre à ces objectifs dans les délais, les réseaux de transport d'énergies (H2, gaz, réseaux de chaleur et de froid, électricité) devront nécessairement être adaptés et développés.

Réduction des sources de pollutions (particules et oxydes d'azote (NOx))

Pour cela, il convient de :
→ mener des actions sur les transports (véhicules électriques et gaz, intermodalité, transports alternatifs, report modal…) ;
→ assurer le remplacement des chauffages polluants (chaudières, fioul, foyers ouverts…) par des sources non émettrices et efficientes ;
→ soutenir les actions volontaristes des industries ;
→ organiser et mettre en place des alternatives de valorisation des déchets verts dont le brûlage est interdit ;
→ élargir les mesures déjà présentes dans les PPA, notamment en matière de limitation du trafic (zones à circulation restreinte, zones à faible émissions mobilité et circulation différenciée en cas de pic de pollution).

	2023*	2030*
BIO GNV	200 GWh	-
GNV	1000 GWh	-
Véhicules électriques / hybrides rechargeables (= 10 % Obj. Ntx)	240000 véhicules	-
Véhicules électriques (n Nb de bornes (= 10 % Obj. Ntx)	-	700000

Préservation de la population régionale

Le SRADDET demande de réduire la part de la population exposée :
→ en développant des règles d'aménagement évitant son exposition ;
→ en prenant des mesures pour limiter le trafic routier (mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), circulation différenciée en cas de pic de pollution...) ;
→ en veillant à la mise en œuvre et à la transcription dans les documents de planification des mesures déjà présentes dans les PPA ;
→ en élargissant les mesures des PPA aux autres territoires.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 10
L'adaptation au changement climatique et la résilience

Les actions en matière d'efficacité énergétique, de réduction des consommations, ainsi que de développement des énergies renouvelables permettent d'agir sur les émissions polluantes des sources fixes. Ces actions concernent les différents secteurs que sont l'industrie, les déchets et l'énergie, le résidentiel tertiaire, les transports et l'agriculture.

CONTRIBUER AU DÉPLOIEMENT DE MODES DE TRANSPORT PROPRES ET AU DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES MOBILITÉS

OBJECTIF 22

La transition écologique, et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances, s'impose à tous. Elle ne peut pas être vécue comme une contrainte dans une région fortement sujette aux empreintes excessives de l'industrie et, dans une aussi forte mesure, par celles des transports et par la forte dominance de l'automobile. En 2016 encore, les valeurs limites européennes restaient nettement dépassées en Provence-Alpes-Côte d'Azur, principalement pour le dioxyde d'azote (NO2), un polluant caractéristique de la combustion fossile.

Outre des effets désastreux en matière de santé publique (environ 10 % de la population régionale est directement concernée au quotidien), ces fortes concentrations, qui frappent nos grands axes urbains et les hypercentres, contribuent au lourd contentieux qui oppose l'Europe à la France en matière de qualité de l'air.

Contribuer collectivement aux défis des enjeux climatiques (Accords de Paris) par le développement d'une offre de transports propres et la mise en place de nouvelles mobilités alternatives à l'autosolisme constitue une priorité de court, moyen et long terme, portée par le SRADDET.

L'objectif consiste d'une part à développer une offre de transports propres et, d'autre part, à accompagner le déploiement des nouvelles mobilités.

RÈGLE LD1-OBJ22 A ®
p. 87 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ22 B
p. 88 du fascicule des règles

L'atteinte de ces objectifs passe notamment par :

- → le soutien à l'innovation dans le domaine de la mobilité et du transport durable de personnes et de marchandises ;
- → la mise en place d'opérations et de dispositifs efficients du point de vue de l'environnement, de l'équité sociale et de l'accessibilité des territoires ;
- → le soutien à la mise en œuvre de services de mobilité destinés à promouvoir les solutions de transport alternatives à la voiture auto-soliste en complémentarité avec les transports publics collectifs mais aussi les mesures qui en favorisent l'usage ;
- → le nécessaire accompagnement des changements de comportements et l'amélioration de l'accessibilité de tous à la mobilité, en particulier sur les territoires en situation de précarité énergétique et d'accessibilité ;
- → la rationalisation des systèmes logistiques et de livraisons afin de les rendre plus durables.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 3
La performance de la chaîne logistique

Développement des transports en commun et infrastructures propres

Pour accompagner les ruptures technologiques susceptibles de se produire à moyenne échéance dans le domaine des transports, le SRADDET demande à favoriser le développement des véhicules décarbonés à motorisation électrique, en généralisant l'équipement en bornes électriques et le déploiement des infrastructures de recharge de carburants alternatifs sur l'ensemble du réseau régional.

En particulier, il convient d'accélérer la mise en place de solutions mutualisées d'avitaillement pour des transports en commun urbains et interurbains à faibles émissions, dans les pôles d'échanges multimodaux présentant les qualités requises.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 39
Les pôles d'échange multimodaux

L'institution régionale est fortement mobilisée pour accompagner les expérimentations et l'usage des nouvelles technologies, dans le cadre de la mise en œuvre de ses compétences, et souhaite devenir la collectivité chef de file des initiatives de transport responsable à travers notamment :

→ l'expérimentation d'une ligne LER au GNV et d'une ligne LER électrique ;
→ des appels à projet technologiques pour une solution alternative d'alimentation des TER sur les lignes non électrifiées ;
→ la poursuite du renouvellement et de la modernisation de la flotte de véhicules des réseaux régionaux, routiers et ferroviaires thermiques, afin de disposer d'un parc à faibles émissions ;
→ le soutien à l'expérimentation des routes intelligentes à production et stockage d'énergie pour recharger les bus et autocars électriques circulant sur celles-ci ;
→ le soutien à la conversion GNV des poids lourds ;
→ le soutien aux autorités compétentes de schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables, en concertation avec la Région.

Développement des nouvelles mobilités

Les nouvelles mobilités et le concept de « mobility as a service » (services de véhicules partagés, covoiturage, modes actifs, véhicules autonomes, mutualisation du transport des marchandises) commencent à émerger sous l'impulsion notamment d'un tissu d'entreprises innovantes dans le secteur des technologies numériques. Elles apportent des solutions de plus en plus crédibles en complément ou en alternative à l'existant et doivent être accompagnées vers un changement d'échelle pour une application plus généralisée et massifiée. Des schémas des aires de covoiturage pourront ainsi être mis en place par les AOM, en concertation avec la Région. Cet objectif nécessite une coopération inter-AOM avec la Région comme chef de file.

Le SRADDET encourage ainsi les territoires à favoriser les nouvelles pratiques de mobilité telles que l'auto-partage, le transport à la demande, les modes actifs, le covoiturage dynamique, notamment par la mise en place d'expérimentations ou de dispositifs innovants (applications numériques) et par la mise en place de schémas de développement des aires de covoiturage et par le déploiement massif d'aménagements cyclables.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 20
Le développement de « territoires intelligents »

FACILITER TOUS LES TYPES DE REPORTS DE LA VOITURE INDIVIDUELLE VERS D'AUTRES MODES PLUS COLLECTIFS ET DURABLES

OBJECTIF 23

Le territoire régional connaît un retard dans l'usage des transports collectifs au regard des territoires de même type. L'éloignement entre les lieux de vie et d'emploi a contribué à l'allongement des temps de parcours et l'évolution des habitudes de déplacement qui font appel à plusieurs modes (voiture, marche à pied, bus, train, tram…). Pourtant, la forte densité des populations et des activités serait susceptible d'être un véritable atout pour une organisation efficace des transports collectifs. En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 80 % de la population et des emplois se situe sur un corridor de 40 km de large englobant les grandes agglomérations du littoral et la vallée du Rhône.

La congestion des réseaux routiers est un véritable enjeu économique et social en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le temps perdu dans les transports routiers lèse sévèrement la compétitivité économique et donc l'attractivité régionale.

D'un point de vue sanitaire et social, l'insécurité routière, la forte dégradation de la qualité de l'air, les nuisances sonores… dégradent la qualité de vie des habitants et handicapent la recherche d'emplois (25 % des refus d'emplois par les chômeurs sont motivés par des difficultés de mobilité).

D'un point de vue environnemental, les transports routiers sont à l'origine d'un quart des émissions de gaz à effet de serre et 30 % des émissions de particules fines. Le report modal constitue donc une priorité régionale, à la croisée des grands enjeux environnementaux et sanitaires.

Le SRADDET fixe l'objectif d'une diminution de 15 % de la part modale de l'utilisation de la voiture à horizon 2030 afin de progresser vers un niveau de report modal en France en compatibilité avec les objectifs de décarbonation des transports (accord de Paris). C'est donc le report modal vers les transports collectifs, les modes partagés (covoiturage) et les modes actifs qui est recherché. Cet objectif implique une forte diminution du nombre de kilomètres parcourus en voiture particulière autosoliste (véhicules-kilomètre/an).

La Région entend y contribuer en augmentant de 50 % le nombre d'usagers sur les réseaux dont elle a la maîtrise en tant qu'AOM. L'atteinte de cet objectif passe par un large faisceau d'actions et par une mobilisation de tous les acteurs :

→ **Pour assurer une meilleure diffusion de l'information**. Le choix d'utiliser un mode de transport alternatif à la voiture particulière est conduit par de nombreuses considérations telles que le niveau de l'offre de transports collectifs, le développement de solutions alternatives, le contexte culturel, le confort personnel, le degré de sensibilisation… Mais l'élément premier et déterminant de ce choix se révèle être la qualité de l'information, quel que soit le type de mobilité retenu.

→ **Pour harmoniser, simplifier, rendre lisible et fluidifier la tarification et la billettique.** Favoriser l'accès aux réseaux de transports publics et leur usage implique de rendre la tarification lisible, simple, cohérente et attractive pour l'usager, pour qu'il puisse rapidement et facilement comprendre le tarif applicable et qu'il puisse se procurer un titre de

REPÈRES

+70%

des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture particulière

1,3%

des actifs utilisaient en 2015 le vélo pour leurs trajets domicile-travail

Les réseaux de transports en commun peinent à atteindre des fréquentations supérieures à 10 % sur de nombreux territoires

VOIR AUSSI
OBJECTIF 38
L'information, la billetique, la tarifica ion

transport aisément, quel que soit son motif de déplacement (travail, études, loisirs, tourisme), son statut (jeune, tout public, sénior) et le type de déplacement réalisé (seul ou accompagné).

→ **Pour mettre en place des plans de mobilité d'administrations, d'entreprises et inter-entreprises.** Ces démarches visent à favoriser et encourager les déplacements liés aux activités professionnelles par des modes autres que la voiture individuelle. Ils se traduisent par un ensemble de mesures spécifiques adaptées aux besoins des entreprises comme des salariés.

→ **Pour promouvoir les modes actifs.** Le SRADDET invite notamment les collectivités compétentes à réaliser des schémas de mobilités actives en capacité de structurer une armature de déplacements qui facilite la marche (principalement dans l'urbain) et le vélo le plus largement possible mais aussi de structurer les nœuds de report modal nécessaire aux déplacements de plus longues distances. Il s'agit de développer un maillage en « mode actif » des territoires, en assurant des cheminements doux continus, sécurisés et accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Par ailleurs, les modes actifs doivent être attractifs et compétitifs. Il convient à ce titre de développer les nouvelles technologies associées à ces pratiques de mobilité pour les rendre plus accessibles, ludiques et usuelles.

En particulier, le SRADDET demande à accompagner avec vigueur l'augmentation de la part modale du vélo pour atteindre l'objectif du Plan national vélo, qui ambitionne de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens de 3 % en 2012 à 12% en 2030.

Le vélo représente en effet un potentiel important pour les déplacements domicile-travail de courte et moyenne distance en milieu urbain, comme de longue distance en intermodalité (train notamment).

La Région a élaboré le Schéma régional véloroutes/voies vertes (déclinaison du schéma national et européen (EuroVelo). L'objectif porté par le SRADDET consiste à aménager 2 060 kilomètres d'ici 2025. La Région a également signé un contrat de performance avec la SNCF (Gares & Connexions) en décembre 2020, dont l'un des objectifs est de favoriser le report modal vélo et TER/lignes Zou!, Cet objectif se décline ainsi par un programme de déploiement d'équipements vélo dans les gares de la Région pour les déplacements du quotidien et touristiques.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 57
Le déploiement du Schéma des véloroutes et voies vertes

Une partie de ces aménagements peut être le support à des déplacements domicile-travail (aménagements cyclables vers des équipements régionaux type gares ou lycées, par exemple).

Ainsi, le SRADDET insiste sur la nécessité pour les territoires d'élaborer une politique cyclable cohérente et fonctionnelle avec les autorités urbaines organisatrices de mobilité.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 22
Le déploiement des modes de transport propres et les nouvelles mobilités
OBJECTIF 41
Le déploiement des modes de transports en commun adaptées aux territoires

Quatre éléments-clés sont indispensables pour sa mise en place, à savoir :

→ l'infrastructure routière (réseau de voirie permettant la circulation des cycles, aménagements dédiés comme pistes et bandes cyclables),
→ le stationnement vélo sécurisé (gares et PEM et pôles générateurs et résidentiels),
→ les services offerts (location de vélos courte et/ou longue durée, aide à l'achat, service de réparation, etc.) ;
→ les actions de sensibilisation et d'information autour du vélo (management de la mobilité).

Enfin, pour être attractive, l'offre concurrentielle à la voiture individuelle exige un développement qualitatif et quantitatif des offres de transports alternatifs.

ORIENTATION 3

PRÉVENTION ET GESTION DES DÉCHETS : VERS UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE PLURIELLE

Dans le Code de l'Environnement, la prévention est le mode prioritaire de gestion des déchets, devant la réutilisation, le recyclage, la valorisation et en dernier lieu, l'élimination.

Pour améliorer la qualité de vie en Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'attractivité du territoire régional, le SRADDET doit définir une politique ambitieuse en matière de gestion des déchets et d'économie circulaire, conforme aux objectifs réglementaires.

La diminution de la quantité de déchets à traiter passe en premier lieu par la prévention mais aussi par leur valorisation comme ressources secondaires, permettant de développer de nouvelles activités économiques, basées non plus sur un système linéaire mais sur un système circulaire, en lien avec les filières liées aux écotechnologies et créatrices d'emplois.

OBJECTIF 24

DÉCLINER DES OBJECTIFS QUANTITATIFS RÉGIONAUX DE PRÉVENTION, RECYCLAGE, VALORISATION ET ELIMINATION DES DÉCHETS

RÈGLE LD1-OBJ25 A
p. 89 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ25 B
p. 91 du fascicule des règles

REPÈRES

21,7 Mt

de déchets produits et collectés en région, dont 14,8 Mt de déchets issus de chantiers du BTP, en 2015

À peine 30 % des déchets ménagers et assimilés ont été recyclés dont 280 000 tonnes d'emballages ménagers (seulement 46 kg/an/hab. contre 76 kg/an/hab. en moyenne en France)

Depuis le milieu du siècle dernier, les politiques de gestion des déchets ont constamment évolué pour faire face à l'augmentation considérable de la production des déchets en France, comme dans l'ensemble des pays industriels.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, comme ailleurs, les acteurs publics et privés se sont adaptés : ils ont organisé leurs services, ont maillé le territoire d'équipements pour mieux collecter et traiter les déchets, sur la base de plans départementaux coordonnés initialement par l'État puis transférés aux conseils départementaux en 2005.

Même si des mesures importantes ont été mises en œuvre, la gestion des déchets sur le territoire régional n'est pas encore à la hauteur des enjeux. Ainsi, les 21 millions de tonnes de déchets produits annuellement en région sont très insuffisamment valorisés au regard des objectifs européens et français d'économie circulaire. Cette situation n'est tenable ni financièrement (900 millions d'euros/an pour les seuls déchets des ménages) ni du point de vue d'une gestion économe, rationnelle et durable de la ressource. Le SRADDET fournit un état des lieux complet de la prévention et la gestion des déchets en annexe. Il précise notamment les quantités de déchets produits et traités en région et les unités de gestion de déchets en activités en 2015 (plus de 500 sites recensés).

La lecture de cet état des lieux au regard des objectifs nationaux et des directives européennes éclaire sur les enjeux territoriaux et les ambitions de la planification en matière de prévention et gestion des déchets aux échéances 2025 et 2031.

Hypothèses démographiques retenues dans l'état des lieux du PRPGD

Selon les plus récentes projections de population établies par l'Insee en 2017, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur compterait 5,2 millions d'habitants 2030.

Comme le reste du territoire national, la région est confrontée au vieillissement de sa population. Les projections de l'Insee (2030-2050) envisagent une baisse du nombre de jeunes et de la population active et la poursuite du ralentissement démographique, avec une croissance de 0,2 % en moyenne d'ici 2050.

Le Schéma régional d'aménagement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ambitionne d'atteindre au moins un taux moyen de croissance démographique de l'ordre de 0,4 % (soit au moins la moyenne nationale), c'est à dire 5 380 000 habitants à horizon 2030. L'objectif est de préserver l'équilibre du peuplement par classe d'âge, menacé par le vieillissement de la population, et que le taux d'emploi augmente, sous l'impulsion notamment du Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation.

Compte tenu des évolutions de population estimées et de la stabilité de la fréquentation touristique, l'évolution démographique a été évaluée dans l'état des lieux de la prévention et gestion des déchets pour les échéances 2025 et 2031 sur la base suivante :

ANNÉE	POPULATION	FRÉQUENTATION TOURISTIQUES
2015	5 007 977 hab.	590 000 eq. hab. permanents
2025 (estimation)	5 230 000 hab.	600 000 eq. hab. permanents
2031 (estimation)	5 385 000 hab.	600 000 eq. hab. permanents

Estimation de l'évolution de la population régionale et de la fréquentation touristique (2015-2031).

La révision du SRADDET et de la planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets, telle que prévue par les textes, permettra d'ajuster ces estimations en fonction de l'atteinte de l'objectif du SRADDET et des précisions sur la part et l'évolution de la fréquentation touristique des territoires.

Le tableau ci-dessous résume les principaux enjeux :

NATURE DES DÉCHETS	PRINCIPAUX ENJEUX 2025-2031
Déchets non dangereux non inertes	‣ Passer de 40 % de valorisation matière en 2015 à 65 % en 2025 et 2031 ‣ Anticiper les besoins en traitement et en stockage en assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance des bassins de vie
Déchet inertes	‣ Capter dans des filières légales plus de 2Mt de déchets inertes suivant des filières illégales en 2015 tout en conservant un taux de valorisation de 70 % en 2025 et 2031 ‣ Anticiper les besoins en traitement et en stockage en assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance des bassins de vie
Déchets dangereux	‣ Capter 100 % du gisement contre seulement 60 % en 2015 et valoriser 70 % des tonnages collectés (matière et énergie) en 2025 et 2031

Déclinaison des objectifs nationaux

Aucune disposition de la planification régionale des déchets n'est de nature à compromettre la réalisation des objectifs généraux prescrits par la directive (UE) 2018/849 du 30 mai 2018. La planification régionale des déchets intègre les nouvelles dispositions issues de la Loi n°2020-105 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020, de la Loi portant Lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets du 24 août 2021 et de la Loi n°2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte. Les objectifs régionaux en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets s'appuient sur la déclinaison des objectifs nationaux au niveau régional dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, notamment :

→ Donner la priorité à la prévention et à la réduction de la production de déchets, en réduisant de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant et en réduisant de 5 % les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010

→ Atteindre une proportion de 5 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2023, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente, et de 10 % des emballages réemployés mis en

marché en France en 2027, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente. Les emballages réemployés doivent être recyclables

→ Lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés grâce à l'information des consommateurs

→ Développer le réemploi et augmenter la quantité de déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation, notamment des équipements électriques et électroniques, des textiles et des éléments d'ameublement afin d'atteindre l'équivalent de 5 % du tonnage de déchets ménagers en 2030 ;

→ Augmenter la quantité de déchets faisant l'objet d'une valorisation sous forme de matière, notamment organique, en orientant vers ces filières de valorisation, respectivement, 55 % en 2020 et 65 % en 2025 des déchets non dangereux non inertes, mesurés en masse

→ Augmenter la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025, 60 % en 2030 et 65 % en 2035 de ces déchets mesurés en masse

→ Tendre vers l'objectif de 100 % de plastique recyclé d'ici le 1er janvier 2025

→ Etendre progressivement les consignes de tri à l'ensemble des emballages plastique sur l'ensemble du territoire avant 2022, en vue, en priorité, de leur recyclage

→ Valoriser sous forme de matière 70 % des déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics en 2020

→ Réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025. Dans ce cadre, la mise en décharge des déchets non dangereux valorisables est progressivement interdite

→ Réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés produits mesurées en masse

→ Réduire de 50 % les quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020

→ Développer les installations de valorisation énergétique de déchets de bois pour la production de chaleur, afin d'exploiter pleinement le potentiel offert par les déchets de bois pour contribuer à la décarbonisation de l'économie, sous réserve du respect des critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre

→ Assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025

→ Réduire le gaspillage alimentaire, d'ici 2025, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la distribution alimentaire et de la restauration collective et, d'ici 2030, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale

→ Mettre en œuvre une hiérarchie des modes de traitement des déchets consistant à privilégier, dans l'ordre :

a) La préparation en vue de la réutilisation
b) Le recyclage
c) Toute autre valorisation, notamment la valorisation énergétique
d) L'élimination ;

En outre l'article L541-21-1 du Code de l'environnement mentionne que les personnes qui produisent ou détiennent des quantités importantes de déchets composés majoritairement de biodéchets sont tenues de mettre en place un tri à la source de ces biodéchets au plus tard le 31 décembre 2023, cette obligation s'applique à tous les producteurs ou détenteurs de biodéchets, y compris aux collectivités territoriales dans le cadre du service public de gestion des déchets et aux établissements privés et publics qui génèrent des biodéchets.

Ces objectifs s'appuient sur la mise en pratique des principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés (déchets non dangereux non inertes, déchets non dangereux inertes ou déchets dangereux) et adaptée aux bassins de vie (article R.541-16-I-5 du Code de l'environnement).

Orientations régionales en matière de prévention, recyclage, valorisation et élimination des déchets

Les objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage, valorisation et élimination des déchets s'appuient également sur les principales orientations régionales définies au travers des échanges avec les parties prenantes lors des phases de concertation :

- → définir des bassins de vie pour l'application des principes de proximité et d'autosuffisance appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et intégrant une logique de solidarité régionale ;
- → décliner régionalement les objectifs nationaux dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, en cohérence avec les contextes des bassins de vie ;
- → créer un maillage d'unités de gestion de proximité à l'échelle des 4 bassins de vie et anticiper la disponibilité de surfaces foncières pour ces infrastructures/équipements, et spécifiquement pour la valorisation des biodéchets et des déchets inertes ;
- → favoriser la prévention et le recyclage matière, capter et orienter l'intégralité des flux de déchets issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales ;
- → capter l'intégralité des flux de déchets dangereux en 2031 (déchets dangereux diffus) ;
- → mettre en adéquation les autorisations d'exploiter des unités de valorisation énergétique avec leur capacité technique disponible et les utiliser prioritairement pour les déchets ménagers et assimilés résiduels en 2025 et en 2031, en s'assurant de l'optimisation de leurs performances énergétiques, au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants ;
- → introduire une dégressivité des capacités de stockage des Installations de Stockage des Déchets non dangereux, dès l'entrée en vigueur de la planification régionale, en cohérence avec les besoins des territoires et disposer de capacités de stockage pour certains types de déchets (déchets ultimes issus d'aléas naturels ou techniques, sédiments et mâchefers non valorisables, alvéoles spécifiques…), au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants ;
- → disposer d'un maillage d'ISDND assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance aux 4 bassins de vie, intégrant des unités de pré-traitement des déchets et limitant les risques de saturation ;
- → mettre en place une politique d'animation et d'accompagnement des parties prenantes concernées par la prévention, la gestion des déchets et l'économie circulaire, afin d'assurer la coordination nécessaire à l'atteinte des objectifs de la planification régionale dans un souci de réduction des impacts environnementaux (logique de proximité, stratégies d'écologie Industrielles et Territoriale, limitation des impacts liés aux transports…).

Objectifs concernant les Déchets non dangereux Non inertes (DND-NI)

THÉMATIQUE	OBJECTIF	ÉCHÉANCE
Prévention	▸ Réduire de 10% la production de DND-NI 2015-2025	2025
	▸ Augmenter de 10% la quantité de DND-NI préparée pour une réutilisation	2025
	▸ Réduire de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant par rapport à 2010	2030
	▸ Diviser par deux les quantités de DAE-ND-NI collectés en mélange avec les DMA par rapport à 2015	2025
Recyclage	▸ Valoriser 65% des DND-NI	2025
	▸ Augmenter la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025, 60 % en 2030 et 65 % en 2035 de ces déchets	2025/2030/2035
	▸ Augmenter de 120 000 t les déchets d'emballages triés	2025
	▸ Trier à la source 450 000 t de biodéchets	2024
	▸ Valoriser 90% puis 100% des mâchefers produits	2025/2031
Valorisation	▸ Assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025	2025/2031
Élimination	▸ Réduire de 50 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installations de stockage en 2025 par rapport à 2010	2025/2031
	▸ Réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés produits	2035
	▸ Réduire de 50% la quantité de DND NI issus de chantiers du BTP mis en décharge par rapport à 2010	2025

Objectifs de prévention des déchets non dangereux non inertes

La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (loi AGEC) a renforcé la priorité donnée à la prévention de la production de déchets dans les actions à mener pour favoriser la transition vers une économie circulaire et ce en réduisant de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant et en réduisant de 5 % les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010.
La loi AGEC prévoit également l'obligation, pour tout producteur ou détenteurs de déchets d'activités économiques non dangereux, de mettre en place un tri des déchets à la source et, lorsque les déchets ne sont pas traités sur place,

une collecte séparée de leurs déchets, notamment du papier, des métaux, des plastiques, du verre, du bois, des déchets de plâtre (plaques de plâtre, cloisons alvéolaires, dalles ou carreaux de plâtre), des déchets de fraction minérale, des déchets textiles et des biodéchets.

Ces obligations s'appliquent aux professionnels dans leurs établissements, y compris en ce qui concerne les déchets issus de produits de consommation courante générés par leur personnel, ainsi que dans les établissements recevant du public (ERP). Compte tenu de la situation particulière en région, où les Déchets d'activités économiques (DAE) représentent plus de 20 % des Déchets ménagers et assimilés, la planification régionale fixe également des objectifs quantitatifs pour les déchets d'activités économiques et pour le réemploi.

Le SRADDET fixe de :

→ Réduire de 10 % la production de l'ensemble des déchets non dangereux ménages et d'activités économiques, dès 2025 par rapport à 2015. Cela représente un évitement de l'ordre de 600 000 tonnes en 2025 et 2031 en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC :
- Réduire de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant d'ici 2030 par rapport à 2010
- Réduire de 5% les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010
- Réduire le gaspillage alimentaire, d'ici 2025, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la distribution alimentaire et de la restauration collective et, d'ici 2030, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale
- Réduire de 50 % les quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020

→ Développer le réemploi et augmenter de 10% la quantité des déchets non dangereux non inertes faisant l'objet de préparation à la réutilisation, en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC :
- Atteindre une proportion de 5 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2023, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente, et de 10 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2027, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente. Les emballages réemployés doivent être recyclables
- Lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés grâce à l'information des consommateurs
- Développer le réemploi et augmenter la quantité de déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation, notamment des équipements électriques et électroniques, des textiles et des éléments d'ameublement afin d'atteindre l'équivalent de 5 % du tonnage de déchets ménagers en 2030.

Objectif de prévention et de recyclage des déchets non dangereux non inertes

La planification régionale fixe également un objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets d'activités économiques afin de diviser par deux leur quantité collectée en mélange avec les Déchets des Ménages pour faciliter l'obligation de tri des déchets à la source pour tout producteur ou détenteur de déchets d'activités économiques non dangereux [1].

[1] Pour faciliter la mise en œuvre du décret 5 flux dès 2025 (différencier les flux de déchets des ac ivités économiques collectés avec les DMA soit environ 670 000 tonnes).

Objectifs de recyclage des déchets non dangereux non inertes

Le SRADDET demande de :

→ Valoriser 65 % des déchets non dangereux non inertes en 2025 (+1 200 000 t/an par rapport à 2015) en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC :
- Augmenter la quantité de déchets faisant l'objet d'une valorisation sous forme de matière, notamment organique, en orientant vers ces filières de valorisation, respectivement, 55 % en 2020 et 65 % en 2025 des déchets non dangereux non inertes, mesurés en masse,
- Augmenter la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025, 60 % en 2030 et 65 % en 2035 de ces déchets mesurés en masse,
- Tendre vers l'objectif de 100 % de plastique recyclé d'ici le 1er janvier 2025.
- Augmenter de 120 000 tonnes les quantités de déchets d'emballages ménagers triées et atteindre dès 2025 les performances nationales 2015 de collectes séparées des emballages par typologie d'habitat (+55% par rapport à 2015) et étendre progressivement les consignes de tri à l'ensemble des emballages plastique sur l'ensemble du territoire avant 2022, en vue, en priorité, de leur recyclage.

→ Trier à la source plus de 450 000 tonnes de biodéchets dès 2025 (+340 000 t/an par rapport à 2015) au plus tard le 31 décembre 2023, cette obligation s'applique à tous les producteurs ou détenteurs de biodéchets, y compris aux collectivités territoriales dans le cadre du service public de gestion des déchets et aux établissements privés et publics qui génèrent des biodéchets.

→ Valoriser 90% des quantités de mâchefers produites par les Unités de Valorisation Energétique en 2025 puis 100% en 2031 (+130 000 t).

Objectifs de valorisation des déchets non dangereux non inertes

Le SRADDET fixe de :

→ Assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025.

→ Développer les installations de valorisation énergétique de déchets de bois pour la production de chaleur, afin d'exploiter pleinement le potentiel offert par les déchets de bois pour contribuer à la décarbonisation de l'économie, sous réserve du respect des critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Objectifs d'élimination des déchets non dangereux non inertes

Le SRADDET fixe de :

→ Réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025 :
- 1 399 709 tonnes en 2020
- 999 792 tonnes en 2025

→ Interdiction du stockage des plastiques en 2030.

→ Réduire la quantité de déchets non dangereux non inertes issus de chantiers du BTP stockés : -30% à horizon 2020 et -50% à horizon

2025, par rapport à 2010.

→ Réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés produits mesurées en masse.

→ Disposer d'un maillage d'installations permettant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et adaptée aux bassins de vie :

- Au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants il convient d'envisager, dès l'entrée en vigueur de la planification régionale, une dégressivité progressive des capacités de stockage tout en disposant d'un maillage équilibré des installations (capacités inférieures à 100 000 t/an/site dès 2025 (hors sédiments de dragages et déchets ultimes en situation de crise) pour 10 à 15 sites) assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance aux 4 bassins de vie, limitant les transports et intégrant une logique de solidarité régionale.
- Les Dossiers de Demandes d'Autorisation d'Exploiter devront préciser l'origine des déchets pouvant être admis conformément à l'arrêté du 15 février 2016 relatif aux installations de stockage de déchets non dangereux.
- Sur la durée de la planification régionale les exports et imports interrégionaux de déchets ultimes vers des ISDND devront se limiter aux quantités observées dans l'état des lieux de la planification régionale (flux 2015).

→ Les besoins de stockage des déchets ultimes issus d'opérations de dragage, d'aléas techniques (exemple : arrêts temporaires d'unité de gestion des déchets) ou naturels sont estimés à 250 000 t/an. Des capacités d'entreposage provisoire sont également à prévoir dans ce cadre.

Objectifs concernant les Déchets non dangereux Inertes (DND-Inertes)

THÉMATIQUE	OBJECTIF	ÉCHÉANCE
Prévention	Stabiliser la production de DND-Inertes par rapport à 2015	2025
	Capter et orienter 100% des déchets issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales	2025
Recyclage	Valoriser (matière) plus de 70% des déchets inertes et non inertes issus des chantiers du BTP	2025
Élimination	Maintenir les capacités dans les Installations de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) de 2019 à 2031	2025/2031

Objectifs de prévention des déchets inertes

La planification régionale des déchets intègre les nouvelles dispositions législatives et réglementaires qui renforcent la priorité donnée à la prévention de la production de déchets dans les actions à mener pour favoriser la transition vers une économie circulaire. Elle comporte un volet relatif à la lutte contre les gaspillages et à la promotion de l'économie circulaire notamment au travers de divers objectifs et dispositions concernant les déchets issus de chantiers

du BTP, incluant les déchets inertes. Elle prévoit notamment :
- l'obligation, pout tout producteur ou détenteur de déchets de construction et de démolition, de mettre en place un tri des déchets à la source des déchets non dangereux non inertes et des fractions minérales ;
- la responsabilité élargie des producteurs pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment.

Le SRADDET demande de :

→ stabiliser la production de déchets du BTP en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC réduisant de 5% les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010 et la mise en œuvre la responsabilité élargie des producteurs pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment ;
→ réduire la quantité de déchets non dangereux du BTP mis en décharge. -30 % à horizon 2020 et -50 % à horizon 2025, par rapport à 2010.

Le nombre d'actions de prévention est en progression depuis plusieurs années, notamment pour la réduction à la source et le réemploi des déchets inertes. Les entreprises du BTP prennent conscience peu à peu de l'importance de ce levier économique et environnemental.

L'objectif de prévention sera de développer le réemploi et d'augmenter de 10 % la quantité des déchets inertes faisant l'objet de prévention notamment pour le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics (+300 000 t/an en 2025 par rapport à 2015).

Objectif d'amélioration de prévention et de recyclage des déchets inertes

Le SRADDET fixe également un objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets inertes, pour capter et orienter l'intégralité des flux de déchets issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales en favorisant la prévention et le recyclage (env. 2 000 000 tonnes).

Objectifs de recyclage des déchets inertes

La directive-cadre sur les déchets 2008/98 du 19 novembre 2008 a introduit un objectif chiffré ambitieux de valorisation des déchets non dangereux (incluant les inertes) du BTP. La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a traduit cet objectif en droit français : d'ici à l'échéance 2020, la préparation en vue du réemploi, le recyclage et les autres formules de valorisation matière - y compris les opérations de remblayage qui utilisent des déchets au lieu d'autres matériaux - des déchets non dangereux de construction et de démolition, à l'exclusion des matériaux géologiques naturels […], passent à un minimum de 70 % en poids (art. L. 541-1, 6° du Code de l'environnement).

L'objectif réglementaire à atteindre est la valorisation de plus de 70 % des déchets issus de chantiers du BTP inertes et non inertes dès 2020, en 2025 et en 2031 (+2 100 000 t). intégrant les objectifs (collecte, réemploi, recyclage, valorisation) et la mise en place de la filière de responsabilité élargie des producteurs (REP) appliquée aux produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment (PMCB) conformément à l'arrêté du 10 juin 2022 portant cahier des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière. Le

Code de l'environnement mentionne que« II. -Chaque éco-organisme établit pour chaque région du territoire national, et pour chaque collectivité territoriale à statut particulier exerçant les compétences d'une région, un projet de maillage territorial tenant compte […] des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales » (art. R. 543-290-5).

Objectifs d'élimination des déchets inertes

Le SRADDET fixe de :

→ Autoriser au maximum 4 000 000 t/an de capacités à l'échelle régionale pour le stockage dans des Installations de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) de 2019 à 2031 s'appuyant sur un maillage visant une autosuffisance des bassins de vie et appliquant le principe de proximité par bassin de vie intégrant les préconisations d'implantation et d'adaptations :

- Favoriser le maintien des capacités de stockage existantes : par l'extension et prolongation de durées d'autorisations des sites existants et par le remplacement, en compensation, de capacité de stockage équivalente lors de la fermeture d'un site, en s'assurant du respect du principe de proximité.

- Fermer les installations illégales ou les régulariser, lorsque la demande d'autorisation d'exploiter est conforme et recevable, avec une réponse aux besoins de capacités de stockage sur la zone d'implantation*.

→ Disposer d'un maillage d'installations permettant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et adaptée aux bassins de vie.

* Les installations illégales qui voudraient continuer d'être exploitées devront régulariser leur situation par le dépôt d'un dossier ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement), incluant une évaluation environnementale (avec étude d'impact) ou une étude d'incidences (pour les installations ne nécessitant pas d'évaluation environnementale) avec l'analyse des impacts qu'elles génèrent et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées. Elles devront également justifier de leur réponse aux besoins identifiés dans la planification sur leur zone d'implantation

Objectifs concernant les Déchets dangereux

THÉMATIQUE	OBJECTIF	ÉCHÉANCE
Prévention	▸ Stabiliser le gisement de déchets dangereux (820 000 t)	2030/2031
	▸ Capter 80% en 2025 et 100% en 2031 des déchets dangereux	2025/2031
Recyclage et valorisation	▸ Valoriser (matière et énergie) plus de 70% des déchets dangereux collectés	2025/2031
Élimination	▸ Diminuer le recours au stockage (-7%) et à l'incinération sans valorisation énergétique (-8%)	2025/2031

Objectifs de prévention des déchets dangereux

Le SRADDET fixe une stabilisation du gisement des déchets dangereux (820000 t/an).

Objectif de prévention et de recyclage des déchets dangereux

Le SRADDET fixe également un objectif de capter 80% puis 100% des quantités de déchets dangereux en 2025 puis en 2031, soit 330000 tonnes supplémentaires à traiter s'appuyant sur les actions suivantes :

→ Sensibiliser les détenteurs aux risques sur la santé et l'environnement liés à l'absence de tri à la source

→ Valoriser les initiatives de limitation d'utilisation de produits contenant des substances dangereuses (ex : phytosanitaires, …)
→ Développer un réseau de déchèteries professionnelles accueillant des déchets dangereux (+70)
→ Atteindre 100% de déchèteries acceptant les déchets dangereux
→ Développer le nombre de déchèteries ou de collectes séparées en zones urbaines

Objectif de recyclage et de valorisation des déchets dangereux

Il a été retenu dans le cadre du SRADDET que 70% des déchets dangereux collectés devaient être valorisés (matière et énergie) en 2025, soit près de 240000 tonnes supplémentaires à traiter dans ces filières par rapport à 2015 s'appuyant sur les actions suivantes :
→ Développer des capacités de regroupement dans les bassins de vie éloignés des sites de traitement
→ Optimiser l'utilisation des capacités de traitement en région par rapport à l'évolution des besoins

Dans ce cadre et concernant les déchets d'activité de soins à risque infectieux (DASRI), la planification régionale demande aux exploitants des unités de valorisation énergétiques concernées de formaliser une convention de solidarité pour la prise en charge des DASRI qu'une installation ne serait pas en capacité de prendre en charge en raison d'une panne ou d'un incident ou d'un autre évènement de surcharge. A la demande de l'Agence régionale de santé, il est préconisé de conserver les capacités régionales d'incinération avec valorisation énergétique des DASRI.

Objectifs d'élimination des déchets dangereux

Le SRADDET fixe de :
→ Diminuer le recours au stockage (-7%) et à l'incinération sans valorisation énergétique (-8%)
→ Assurer la mise en œuvre d'alvéoles de stockage d'amiante en région (a minima une par bassin de vie)

Objectifs concernant certains déchets spécifiques

En vertu du III de l'article L541-13 du code de l'environnement des objectifs ont été identifiés concernant :

→ synthèse des actions prévues concernant le déploiement du tri à la source des biodéchets par les collectivités territoriales ; identification des possibilités de mutualisation des collectes et des traitements des flux des biodéchets des ménages, des biodéchets des entreprises et des déchets organiques des exploitations agricoles ;
→ identification en quantité et en qualité des ressources minérales secondaires mobilisables à l'échelle de la région de façon à permettre une bonne articulation avec le schéma régional des carrières défini aux articles R. 515-2 et suivants ;
→ synthèse des actions relatives au déploiement de la reprise des déchets mises en œuvre par les éco-organismes précisant notamment le maillage prévu au 4° de l'article L. 541-10-1) ;
→ synthèse des actions prévues concernant le déploiement de la tarification incitative pour les déchets ménagers et assimilés ;
→ planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets amiantés.
→ planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques relevant des filières à responsabilité

élargie des producteurs ;
→ planification de la collecte du tri ou du traitement des véhicules hors d'usage ;
→ planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets de textiles, linge de maison et chaussures relevant de la filière à responsabilité élargie des producteurs ;
→ une description et un bilan de l'organisation de la collecte des déchets y compris en ce qui concerne la couverture matérielle et territoriale de la collecte séparée, des mesures destinées à améliorer cette organisation, ainsi qu'une analyse de la nécessité de nouveaux systèmes de collecte comportant, notamment un état des lieux de la mise en place de la tarification incitative
→ un recensement des installations et des ouvrages existants qui gèrent des déchets et des capacités de déchets qu'ils peuvent accepter notamment pour les huiles usagées, les déchets dangereux, les déchets contenant des quantités non négligeables de matières premières critiques, les véhicules hors d'usage, les déchets de piles et accumulateurs, les déchets d'équipements électriques et électroniques, et les déchets d'emballages. (article R.541-16 du CE)
→ le SRADDET prévoit également une évaluation des investissements et des autres moyens financiers, y compris pour les autorités locales, nécessaires pour satisfaire les besoins identifiés en matière d'installation de traitement ;
→ une synthèse des actions menées par les autorités compétentes prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets. (...)

Concernant la gestion des sédiments de curage et de dragage, le SRADDET préconise de prendre en compte cette fraction de sédiments mise à terre ou qui pourrait l'être dans les années avenir dès lors qu'ils sont considérés comme des déchets. Par anticipation, un certain nombre d'actions qui peuvent traduire aujourd'hui les difficultés rencontrées par les acteurs locaux et leurs attentes justifie de s'inscrire dans une dynamique régionale afin de mutualiser les moyens et les bonnes pratiques :
→ développer les connaissances sur les sédiments de dragage ;
→ développer les installations de prétraitement et améliorer les procédés ;
→ développer la communication et la promotion des sédiments de dragage ;
→ identifier des capacités de stockage des sédiments non valorisables.

Le SRADDET propose de disposer d'une capacité de stockage de 100 000 tonnes / an dédiée à la gestion de crises à l'échelle régionale. Il convient d'ajouter que le vide de fouille spécialement prévu pour assurer cette gestion ne saurait être comblé pour une gestion des déchets en routine. Cette capacité dédiée, demandée par les exploitants qui voudraient en prendre l'initiative, devrait ainsi être mobilisée uniquement en cas d'événements majeurs de type aléas naturels et technique (cf. Fascicule des règles du SRADDET). Les déchets issus des catastrophes naturelles acceptés en ISDND seraient comptabilisés lors de l'établissement des bilans pluriannuels d'exploitation comme mobilisation du quota de réserve (par exemple 2 % de la capacité annuelle autorisée).

La planification régionale des déchets prend en compte les objectifs relatifs à la prévention des déchets abandonnés définis par le Document stratégique de façade (DSF) Méditerranée qui vise à « réduire les déchets présents sur notre littoral et dans notre mer ». Les actions suivantes concernent spécifiquement ce volet :

- G1. Réduire les apports et la présence des déchets d'origine terrestre retrouvés en mer et sur le littoral
  - → Prévenir les rejets de déchets en amont des réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales (action D10-OE01-AN1), dès 2022 :
    - ▸ Mettre en place un cadre réglementaire pour prévenir les fuites dans l'environnement de granulés plastiques industriels, mobiliser sur le territoire les opérateurs de la logistique sur les bonnes pratiques en s'appuyant notamment sur le protocole « Clean Sweep »
    - ▸ Mobiliser les filières à responsabilité élargie du producteur concernées par la production de déchets sauvages pour prévenir l'entrée de ces déchets dans les réseaux d'eaux usées et pluviales, renforcer sur ce sujet la collaboration avec CITEO d'ores et déjà engagée sur le site pilote des Gorges du Verdon
    - ▸ Encourager le nudges sur la voie publique, notamment « Ici commence la mer », dans la continuité de l'expertise produite en 2022 par l'Agence Régionale de la Biodiversité en région Provence-Alpes-Côte d'Azur
  - → Lutter contre les déchets dans les réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales (action D10-OE01-AN2) dès 2022 :
    - ▸ Expérimenter des dispositifs de lutte contre les déchets dans les réseaux, et de captation sur les émissaires (pluvial et bassins d'orage), et exploiter les résultats de l'appel à projets « Zéro déchet plastique » sur cet enjeu
    - ▸ Définir un cadrage national harmonisé précisant la méthode pour évaluer l'efficacité des dispositifs et la manière dont les données des déchets collectés dans les réseaux seront centralisées
    - ▸ Identifier les stations d'épuration des collectivités et des industries utilisant des biomédias filtrants à l'origine de pollutions et mettre en place des actions correctives pour prévenir les fuites. Une attention particulière sera portée sur le lac de Serre-Ponçon et le fleuve Var sur lesquels un diagnostic a été réalisé sur cet enjeu.
  - → Identifier les décharges prioritaires et les zones d'accumulation des déchets et les différentes possibilités de financement en vue de leur résorption (D10-OE01-AN3) dès 2022 :
    - ▸ Inventorier et cartographier les décharges historiques, en consolidant les données des DREAL et des DDTM
    - ▸ Cartographier et étudier le coût de résorption des zones d'accumulation des déchets dans les cours d'eau et sur le littoral
    - ▸ Identifier les sources financement possibles en vue d'une éventuelle résorption des zones d'accumulation et des décharges historiques prioritaires
  - → Sensibiliser, informer et éduquer sur la pollution des océans par les déchets (D10-OE01-AN4), dès 2022 :
    - ▸ Soutenir et animer le réseau associatif qui intervient sur le terrain pour informer et sensibiliser le grand public et les scolaires à la lutte contre les déchets marins, avec l'appui du réseau régional Eco-gestes
    - ▸ Déployer la plateforme de sciences participatives « ReMed » développée par la Région, dupliquée au niveau national (Zéro déchet sauvage), pour le développement de collectes de déchets sauvages et de caractérisations des déchets collectés (données consolidées par le Muséum National d'Histoire Naturelle)
  - → Inciter à la réduction, à la collecte et à la valorisation des déchets d'origine terrestre impactant le littoral et la mer (D10-OE01-AN6), dès 2022 :
    - ▸ Inciter à réduire les apports de déchets d'origine terrestre et poursuivre les actions de sensibilisation sur les territoires

littoraux (restaurateurs, marchés en bord de mer, etc), grâce à la dynamique engagée avec la charte régionale « Zéro déchet plastique » et la charte nationale « Plage sans plastique »
- Produire et diffuser auprès des gestionnaires des méthodes permettant de réduire les apports des déchets provenant des dépendances routières (bords de route), en s'appuyant sur les retours d'expérience acquis en région, en particulier le Département de Vaucluse
- Réduire les apports des déchets provenant des dépendances routières, en promouvant le recyclage du matériel routier plastique (process testés grâce à un co-financement Ademe-Région des cônes et balises)
- Développer une stratégie de réduction les apports de déchets d'origine fluviale, en capitalisant sur les solutions techniques testées grâce à l'appel à projet régional « zéro déchet plastique » (dromes flottantes, barrages..) et en coordination avec les Etablissements Publics Territoriaux de Bassin

G2. Réduire les apports et la présence de déchets en mer issus des activités, usages et aménagements maritimes

→ Inciter à la réduction, à la collecte et à la valorisation des déchets issus des activités maritimes et accompagner les activités vers des équipements durables(D10-OE01-AN5), dès 2022 :
- Accompagner les aquaculteurs, pêcheurs, mareyeurs, criées, halles à marée dans la réduction des déchets et la mutation des équipements vers des solutions recyclables et durables pour la distribution des produits de la mer et mettre en place des matériaux innovants pour les activités aquacoles et de pêche.
- Structurer et pérenniser les actions consistant à retirer les filets perdus en cas d'impact avéré sur la biocénose et/ou la ressource halieutique
- Accompagner la structuration d'une filière de valorisation et de recyclage des sous-produits des activités aquacoles et de la pêche professionnelle, avec le soutien de la Région et de l'Ademe
- Inciter, sur la base des réflexions menées sur la mise en place de filière de gestion des équipements de pêche usagés (EPU), à l'émergence de filières de collecte, traitement et valorisation

→ Améliorer la gestion des déchets dans les ports et faciliter la collecte des déchets lorsqu'ils sont pêchés accidentellement (D10-OE02-AN1), dès 2022 :
- Accompagner la mise en œuvre de la directive relative aux installations de réception portuaires (IRP)
- Faciliter la collecte des déchets lorsqu'ils sont pêchés accidentellement lors des opérations de pêche
- Accompagner les filières de la pêche professionnelle et de la conchyliculture dans l'identification des bonnes pratiques pour réduire les déchets issus du ramendage des filets de pêche et des déchets.

La planification régionale est déclinée à travers la règle n° LD1-Obj25 du fascicule, et présentée spécifiquement dans le chapitre 3.4.



Voyage en montgolfiè e,
Anne Van Der Stegen

PLANIFIER LES ÉQUIPEMENTS DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES DÉCHETS DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

OBJECTIF 25

La région dispose déjà d'un certain nombre d'équipements de prévention et de gestion des déchets (plus 500 sites recensés). En cohérence avec les principes de gestion proximité et d'autosuffisance des territoires, il est nécessaire d'améliorer le maillage de ces unités de gestion. D'autant que la ressource foncière en région Provence-Alpes-Côte d'Azur est limitée et celle qui attire le plus les acteurs économiques se concentre sur une partie limitée du territoire, à savoir le long des axes principaux de déplacement, dans la bande littorale et autour des principales agglomérations. Or le SRADDET a pour objectif de rattraper le retard de la Région dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets.

Même si des mesures importantes ont été mises en œuvre, la gestion des déchets sur le territoire régional n'est pas encore à la hauteur des enjeux. Cet objectif suppose d'organiser la mise en place d'équipements en privilégiant une gestion de proximité par rapport à l'origine de la production et de favoriser la valorisation des déchets et une gestion économe, rationnelle et durable des ressources. Il a pour objectif d'orienter la prévention et la gestion des déchets vers une économie circulaire innovante, durable et inclusive.

RÈGLE LD1-OBJ25 A ®
p. 89 du fascicule des règles

RÈGLE LD1-OBJ25 B
p. 91 du fascicule des règles

Principes retenus pour la planification des équipements de prévention et de gestion des déchets

En conséquence le SRADDET (article R.4251.12 du CGCT) préconise :

→ d'anticiper la disponibilité de surfaces foncières pour les infrastructures/équipements de prévention et de gestion des déchets (des ménages et des activités économiques) ;
→ d'encourager l'intégration des équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme (équipements de collecte, déchetteries, infrastructures de valorisation, de traitement et d'élimination) ;
→ d'indiquer les installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer conformes aux préconisations du chapitre 3.4 du fascicule des règles;
→ le cas échéant de prévoir une ou plusieurs installations de stockage des déchets non dangereux et une ou plusieurs installations de stockage de déchets inertes en justifiant de leur capacité, dans les secteurs qui paraissent les mieux adaptés, en veillant à leur répartition sur la zone géographique couverte par le schéma, afin de limiter le transport des déchets en distance et en volume et de respecter le principe d'autosuffisance ;
→ le cas échéant de veiller au respect des limites aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux non inertes lors de la création de toute nouvelle installation d'élimination des déchets non dangereux non inertes, lors de l'extension de capacité d'une installation existante ou lors d'une modification substantielle de la nature des déchets admis dans une telle installation ;
→ de prévoir les mesures permettant d'assurer la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets notamment les installations

→ permettant de collecter et traiter les déchets produits dans de telles situations, de façon coordonnée avec dispositions relatives à la sécurité civile prises par les autorités qui en ont la charge ;
→ de proposer des modalités d'action en faveur de l'économie circulaire conformes au plan d'action régional décrit dans le chapitre 3.5 du fascicule des règles

Principes retenus pour la mention des installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer afin d'atteindre les objectifs

Dans le chapitre 3.4 du fascicule des règles du SRADDET sont mentionnées les installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer, afin d'atteindre les objectifs et de gérer l'ensemble de déchets pris en compte, dans le respect des limites mentionnées à l'article R. 541-17 du Code de l'environnement et en cohérence avec les principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés (déchets non dangereux non inertes, déchets non dangereux inertes ou déchets dangereux) et adaptés aux bassins de vie.

Différents principes régissant la fermeture, l'adaptation ou la création, d'installations relatives à la gestion des déchets ont été retenus pour la période 2019-2031 :

→ La déclinaison régionale des objectifs nationaux dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, en cohérence avec les contextes des bassins de vie.

→ La création d'un maillage d'unités de gestion de proximité à l'échelle de 4 bassins de vie et l'anticipation de la disponibilité de surfaces foncières pour ces infrastructures/équipements, et spécifiquement pour la valorisation des biodéchets et des déchets inertes :
- La création de nouvelles unités de gestion doit être réalisée au regard des besoins à couvrir sur le moyen ou long terme sur le territoire desservi par l'unité, en cohérence avec l'offre existante sur le territoire et sur les territoires limitrophes.
- La priorité est donnée à l'optimisation, l'extension ou la transformation d'unités existantes qui concourent au respect de la déclinaison des objectifs nationaux.

→ L'optimisation et la modernisation des unités de gestion existantes ainsi que la création de nouvelles unités doivent faire l'objet d'une approche territoriale, y compris en matière de développement de l'emploi et de l'économie régionale. La mobilisation de technologies nouvelles et l'innovation sont encouragées.

→ La création de nouvelles capacités de valorisation ou de traitement doit se faire dans le respect de la déclinaison des objectifs nationaux de diminution des capacités de stockage et d'incinération des déchets non dangereux non inertes et dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement.

FAVORISER LE RECYCLAGE, L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

OBJECTIF 26

RÈGLE LD1-OBJ26 ®
p. 93 du fascicule des règles

Les 22 millions de tonnes de déchets produits annuellement en région sont très insuffisamment valorisés, au regard des objectifs européens et français d'économie circulaire. A l'échelle régionale, les matières premières vierges destinées à la consommation, parfois rares sur le continent européen, pourraient être remplacées par des matières premières de recyclage produites localement. L'économie de ressource, au-delà de son intérêt intrinsèque lié à la finitude globale des dites ressources, contribue également à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La valorisation et le réemploi sont par ailleurs potentiellement vecteurs de développement local (innovation sur de nouvelles filières non délocalisables, développement de l'économie de la fonctionnalité, etc.). On rejoint ici un axe fort de la Région, intégré au Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation (SRDEII), révisé en 2022. Pour exemple, les ressources mobilisables inertes sont estimées a minima à 4 millions de tonnes et pourraient atteindre 11 millions de tonnes en mobilisant des déchets du BTP en graves recyclés, terres excavées, dans les filières d'élimination et réaménagement.

La région a donc un potentiel de création d'activités important pour combler ces dépendances. L'objectif de l'économie circulaire est de déterminer les actions de prévention, réemploi ou recyclage optimisant l'usage des ressources locales et limitant la dépendance des activités régionales.

Certaines catégories de ressources sont particulièrement concernées comme les papiers-cartons, les plastiques, le verre, les métaux (aluminium, cuivre, fer) et les matériaux inertes, qui peuvent, par l'augmentation du recyclage, être remplacées par un déchet valorisable. La loi AGEC n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire confère à la Région une nouvelle compétence : la Région assure la coordination et l'animation des actions conduites par les différents acteurs en matière d'économie circulaire, notamment en matière d'écologie industrielle et territoriale. Elle définit également les orientations en matière de développement de l'économie circulaire, notamment en matière d'écologie industrielle et territoriale.

Stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire

L'économie circulaire
7 domaines, 3 piliers

Recyclage
(matière et organique)



Extraction / exploitation et achats durables

Écoconception
(produits et procédés)

Écologie industrielle et territoriale

Économie de la fonctionnalité

Economie servicielle

Allongement de la durée d'usage

- Réemploi
- Réparation
- Réutilisation

Consommation responsable

- Achat
- Consommation collaboratrice
- Utilisation

Le plan d'actions régional en faveur de l'économie circulaire est la résultante d'une concertation locale entre acteurs privés et publics du territoire. La gouvernance partenariale mise en place en interne et avec les partenaires institutionnels permet la montée en puissance, de façon cohérente et progressive, des stratégies et projets d'économie circulaire portés par les acteurs économiques et les territoires.

Les modalités d'action en faveur de l'économie circulaire intégrent 8 axes stratégiques et un programme spécifique déclinées à travers la règle n° LD1-Obj26 du fascicule, et développées dans le chapitre 3.5 du fascicule des règles. Ces modalités d'action sont compatibles avec les mesures du plan national de prévention des déchets visant à prévenir et à réduire l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement, en particulier le milieu aquatique, et sur la santé humaine.

Les axes transversaux

→ Axe 1 : Mobiliser et favoriser l'émergence de projets d'économie circulaire.
→ Axe 2 : Soutenir l'expérimentation et développer les projets d'économie circulaire.

Les axes et programme thématiques

→ Axe 3 : Développer l'écoconception.
→ Axe 4 : Promouvoir les nouveaux modèles économiques : économie de la fonctionnalité et servicielle, économie collaborative et approvisionnement durable.
→ Axe 5 : Allonger la durée d'usage des produits, biens et services (dont la lutte contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés).
→ Axe 6 : Coopérer et créer des synergies pour optimiser l'utilisation des ressources.
→ Axe 7 : Lutter contre les pertes et gaspillage alimentaire.
→ Axe 8 : Développer l'utilisation de ressources issues du réemploi et la substitution par des ressources issues du recyclage.
→ Programme « zéro déchet plastique en stockage en 2030 ».



Sud Challenge 2018
Recycle ton plastique
A. Van der Stegen

Objectifs quantitatifs

En matière de prévention et d'économie circulaire le SRADDET fixe les objectifs quantitatifs suivants :

→ Réduire de 10 % la production de Déchets non dangereux (ménages et activités économiques) en 2025 par rapport à 2015 (-600 000 tonnes en 2025 et 2031 par rapport à 2015) en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC :

- Réduire de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant d'ici 2030 par rapport à 2010
- Réduire de 5% les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010
- Réduire le gaspillage alimentaire, d'ici 2025, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la distribution alimentaire et de la restauration collective et, d'ici 2030, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale
- Réduire de 50 % les quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020

→ Développer le réemploi et augmenter de 10 % la quantité des déchets non dangereux non inertes faisant l'objet de préparation à la réutilisation, en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC :

- Atteindre une proportion de 5 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2023, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente, et de 10 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2027, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente. Les emballages réemployés doivent être recyclables
- Lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés grâce à l'information des consommateurs
- Développer le réemploi et augmenter la quantité de déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation, notamment des équipements électriques et électroniques, des textiles et des éléments d'ameublement afin d'atteindre l'équivalent de 5 % du tonnage de déchets ménagers en 2030.

→ Développer le réemploi et augmenter de 10% la quantité des déchets inertes faisant l'objet de prévention notamment pour le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics (+300 000 t en 2025 par rapport à 2015).

Prise en compte de l'économie circulaire dans les projets d'aménagement

En tant qu'outil de planification participant à la cohérence des politiques publiques d'aménagement du territoire régional, le SRADDET demande que les documents d'urbanisme anticipent la disponibilité de surfaces foncières pour les infrastructures/équipements de prévention et de gestion des déchets (des ménages et des activités économiques) et proposent des modalités d'action en faveur de l'économie circulaire conformes au plan d'action régional décrit dans le chapitre 3.5 du fascicule des règles.



Gare Avignon TGV
P. Ciot

4.3

LIGNE DIRECTRICE

02

MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU

AXE 1

Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités

P. 230

AXE 2

Mettre en cohérence l'offre de mobilité et la stratégie urbaine régionale

P. 261

AXE 3

Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques

P. 290



La seconde ligne directrice a pour objet de mettre en œuvre une organisation du territoire plus aboutie (Axe 1), d'améliorer l'offre de mobilité en cohérence avec la stratégie urbaine (Axe 2) et de reprendre la main sur le territoire (maîtrise du foncier et restauration des continuités écologiques) (Axe 3). Le défi consiste à reconsidérer fortement les modes d'urbanisation et à rattraper un retard considérable en matière de transports.

AXE 1

STRUCTURER L'ORGANISATION DU TERRITOIRE EN CONFORTANT LES CENTRALITÉS

Rappel de la stratégie régionale

Le SRADDET développe son modèle de développement territorial à travers une nouvelle organisation du territoire constituée autour de trois niveaux de centralités urbaines, appelées à structurer et organiser le développement au sein d'espaces cohérents.

Il s'agit de favoriser une approche pluri-fonctionnelle en matière d'habitat, de services, de reconquête commerciale et d'activité économique, d'établissement de formation et de santé, de lieux culturels et touristiques, de desserte en transports durables autour de pôles d'échanges eux même renforcés.



Pôle d'échanges multimodal
C. Almodovar

ORIENTATION 1

UNE STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE À AFFIRMER

Cette première orientation vise à définir une stratégie globale d'organisation du territoire permettant d'affirmer le rôle structurant des centralités et de proposer une trajectoire de régulation des dynamiques d'étalement urbain à l'horizon 2030-2050.

Le SRADDET établit une hiérarchie urbaine comportant trois niveaux de centralités, appelées à jouer un rôle et des fonctions spécifiques dans l'organisation du territoire régional :

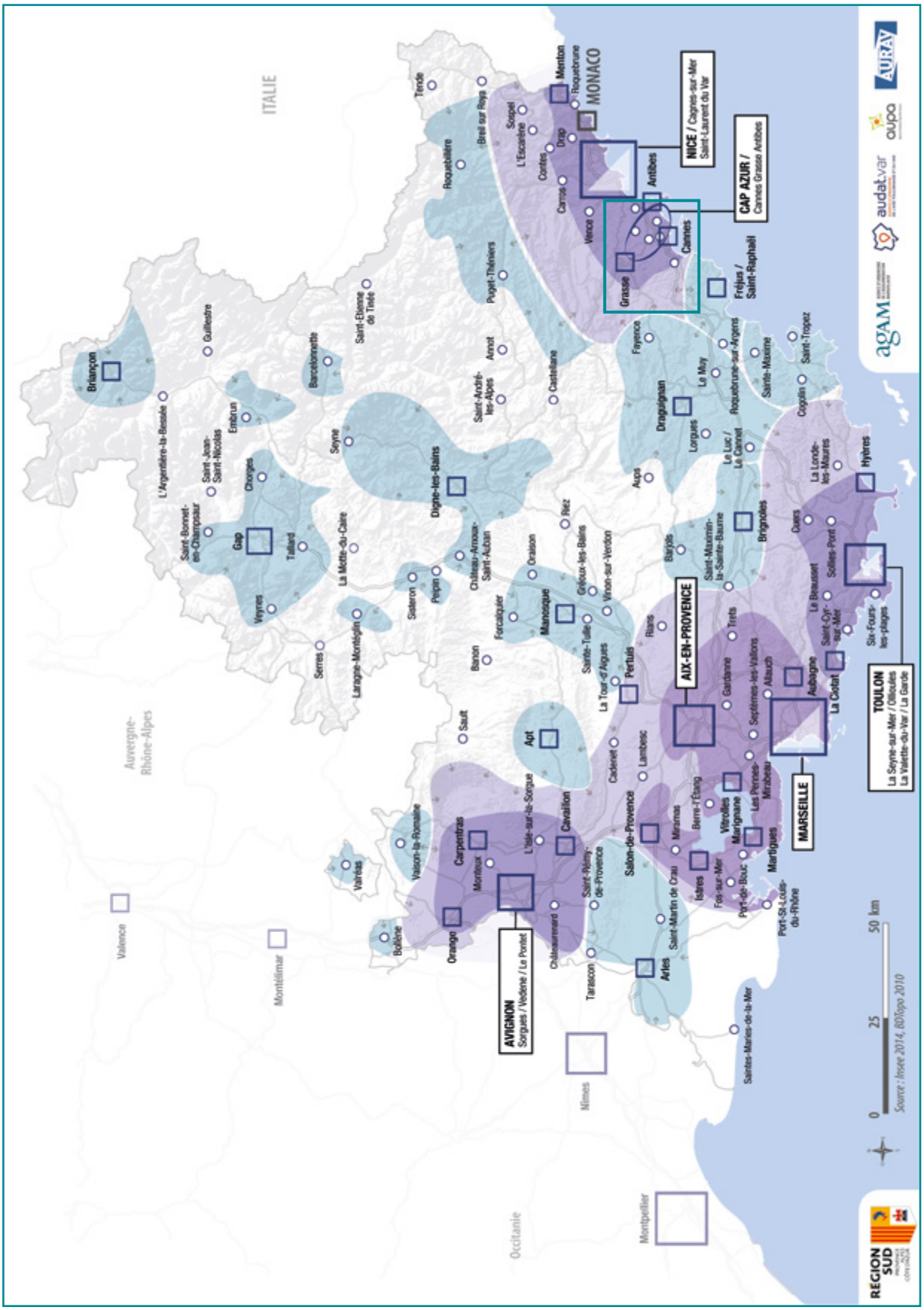
Centralités métropolitaines

Centres urbains régionaux

Centralités locales et de proximité

Cette structuration constitue un cadre d'appui important que les documents de planification inférieurs (énumérés à l'article L. 4251-3 du CGCT : SCoT prioritairement, à défaut : PLU, cartes communales et documents en tenant lieu) devront respecter dans un rapport de prise en compte (et de compatibilité s'agissant des règles générales, énumérées dans le fascicule). Ce cadre permettra, sur ces échelles de territoire, de travailler à une meilleure répartition de la production de logements et d'équipements et une meilleure structuration de l'offre de mobilité.

Cette structuration territoriale s'appuie également sur une organisation des transports et de la mobilité adaptée, portée notamment par le développement des lignes fortes multimodales et des pôles d'échanges multimodaux.


ITALIE
MONACO
Menton
Roquebrune
Trende
Breil sur Roya
Sospel
L'Escarène
Contes
Drap
Carros
Vence
Roquebillière
Antibes
NICE / Cagnes-sur-Mer Saint-Laurent du Var
CAP AZUR / Cannes Grasse Antibes
Cannes
Grasse
Fréjus / Saint-Raphaël
Puget-Théniers
Saint-Etienne de Tinée
Barcelonnette
Guillestre
Briançon
L'Argentière-la-Bessée
Saint-Jean-Saint-Nicolas
Embrun
Chorges
Gap
Tallard
Veynes
Saint-Bonnet-en-Champsaur
Seyne
Digne-les-Bains
La Motte-du-Caire
Annot
Saint-André-les-Alpes
Castellane
Fayence
Draguignan
Lorgues
Le Muy
Roquebrune-sur-Argens
Sainte-Maxime
Saint-Tropez
Cogolin
Aups
Le Luc / Le Cannet
La Londe-les-Maures
Hyères
Brignoles
Saint-Maximin-la-Sainte-Baume
Barjols
Rians
Riez
Oraison
Manosque
Forcalquier
Peyruis
Sisteron
Château-Arnoux-Saint-Auban
Gréoux-les-Bains
Vinon-sur-Verdon
Saint-Tulle
La Tour-d'Aigues
Pertuis
AIX-EN-PROVENCE
Gardanne
Trets
Septèmes-les-Vallons
Allauch
Aubagne
La Ciotat
Le Beausset
Saint-Cyr-sur-Mer
Solliès-Pont
Six-Fours-les-plages
TOULON
La Seyne-sur-Mer / Ollioules
La Valette-du-Var / La Garde
MARSEILLE
Martigues
Port-St-Louis-du-Rhône
Les Pennes-Mirabeau
Marignane
Vitrolles
Berre-l'Etang
Istres
Fos-sur-Mer
Port-de-Bouc
Miramas
Salon-de-Provence
Saint-Martin de Crau
Arles
Saintes-Maries-de-la-Mer
Tarascon
Châteaurenard
Saint-Rémy-de-Provence
Cavaillon
L'Isle-sur-la-Sorgue
Carpentras
Monteux
Vaison-la-Romaine
Vaison
Orange
Bollène
AVIGNON
Sorgues / Vedène / Le Pontet
Apt
Cadenet
Lambesc
Sault
Banon
Forcalquier
Serres
Laragne-Montéglin
Valence
Montélimar
Nîmes
Montpellier
Auvergne-Rhône-Alpes
Occitanie
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
AURAV
agam
audat var
aupa
RÉGION SUD

Des modes de développement différenciés selon l'intensité urbaine

LD2 - Axe1 - Obj. 31,32,33,34

Espaces « les plus métropolisés » :
recentrer et optimiser le développement, pour des métropoles attractives portant la dynamique régionale
→ Densifier et optimiser le foncier au sein de l'enveloppe urbaine
→ Faire de la cohérence urbanisme/transport un principe d'aménagement prioritaire

Espaces sous influence métropolitaine :
maîtriser et organiser le développement, pour des territoires plus équilibrés, mieux connectés aux métropoles
→ Réduire le rythme de consommation d'espace
→ Rééquilibrer le rapport habitat / emplois / services, dans le respect des objectifs sur le foncier économique et la maîtrise de l'étalement urbain
→ Accroître la desserte par les transports en commun

Espaces d'équilibre régional :
promouvoir un développement harmonieux, autour de bassins de vie singuliers, offrant qualité de vie et proximité
→ Réduire le rythme de consommation d'espace
→ Équilibrer le développement au sein de ces espaces cohérents dans leur fonctionnement

Espaces à dominante rurale ou naturelle :
porter un modèle de développement rural régional
→ Préserver la qualité des espaces ruraux et naturels
→ Réduire le rythme de consommation d'espace
→ Favoriser l'accès aux services dans les centralités
→ Organiser un développement cohérent au sein des bassins de vie

Conforter les centralités

LD2 - Axe1 - Obj. 27, 28, 29

Centralités métropolitaines
→ Conforter leur développement et leur capacité de rayonnement
Aix-Marseille, Nice, Toulon, Avignon

Centres urbains régionaux
→ Consolider leur rôle d'appui au développement métropolitain (pour ceux situés dans les espaces métropolisés)
→ Consolider leur rôle de structuration de l'espace environnant (pour ceux situés dans les espaces d'équilibre régional)

Centres locaux et de proximité
→ Les soutenir dans leur rôle d'animateur d'un bassin de vie

Sièges des métropoles institutionnelles

Pôle métropolitain Cap-Azur (Cannes, Grasse, Antibes)

Voies principales et secondaires

Source : Insee, 2014 : BDTopo, 2010. Cartographie : Agam, juin 2018.

RAPPORT
• Table des matières
• Liste des objectifs
FASCICULE DES RÈGLES
• Table des matières
• Liste des règles
RETOUR
PAGE INTERACTIVE
Des liens vous permettent de naviguer facilement dans ce document

OBJECTIF 27

CONFORTER LE DÉVELOPPEMENT ET LE RAYONNEMENT DES CENTRALITÉS MÉTROPOLITAINES

® **RÈGLE LD2-OBJ27**
p. 96 du fascicule des règles

Les centralités métropolitaines correspondent aux grandes villes-centres de la région avec leurs conurbations principales : Marseille, Aix-en-Provence, Nice, Toulon, Avignon. Excepté Avignon, ces centralités constituent, de façon institutionnelle, des métropoles : Aix-Marseille-Provence, Nice Côte d'Azur et Toulon-Provence-Méditerranée.
Réparties sur la façade littorale et l'axe rhodanien - espaces porteurs d'une longue tradition d'échanges à l'origine des principales infrastructures portuaires, aéroportuaires, économiques, etc. -, les centralités métropolitaines constituent de véritables portes d'entrée du territoire régional et participent au positionnement stratégique de la région à l'échelle nationale et internationale.

Le SRADDET identifie les centralités métropolitaines d'Aix-en-Provence, Marseille, Nice, Toulon et Avignon. Les centralités métropolitaines correspondent à des espaces de très forte intensité urbaine et économique, qui, aujourd'hui et à l'horizon 2030, ont vocation à jouer un rôle majeur pour le développement régional.

Trois d'entre elles s'appuient sur un statut métropolitain : la Métropole de Nice Côte d'Azur, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et la Métropole de Toulon Provence Méditerranée. Récemment constituées, elles élaborent leur projet métropolitain et font face à un triple défi :

→ déployer une gouvernance métropolitaine ;
→ construire et déployer des politiques publiques contribuant à structurer le territoire métropolitain ;
→ assumer un rôle moteur, notamment en matière économique, et porter un développement capable de bénéficier plus largement aux habitants de la région et aux autres territoires.

La centralité d'Avignon est identifiée au titre des centralités métropolitaines par le SRADDET car, sans relever du statut légal, elle présente par son positionnement géostratégique, ses fonctions administratives, culturelles, d'enseignement supérieur et de santé, des caractéristiques qu'il convient de renforcer à l'horizon 2030-2050, de même que l'intensité des liens entre Avignon et les centralités voisines d'Arles ou de Nîmes.

Des fonctions métropolitaines à conforter, et des complémentarités à rechercher

Le SRADDET demande donc à conforter le rayonnement régional, national et international (toutes dimensions confondues) des centralités métropolitaines d'Aix-en-Provence, Marseille, Nice, Toulon et Avignon, notamment par le renforcement de leurs fonctions supérieures.

Grande accessibilité ferroviaire, fonctions portuaires et aéroportuaires, offre universitaire et d'enseignement supérieur et de recherche de rang national, grands équipements et évènements culturels, grands établissements de santé, sont autant de caractéristiques des centralités métropolitaines. La concentration de ces fonctions est constitutive de la dimension métropolitaine et constitue un levier majeur d'attractivité économique comme résidentielle.

Les centralités métropolitaines confortent les conditions d'exercice de leurs fonctions métropolitaines supérieures, selon des stratégies visant à cultiver leurs atouts et positionnements spécifiques. A ce titre, la recherche de complémentarités entre les centralités métropolitaines régionales est à rechercher.

Lieux privilégiés d'accueil de la croissance démographique

Le SRADDET désigne les centralités métropolitaines comme les lieux privilégiés d'accueil de la croissance démographique et demande à conforter leur rôle moteur en matière de développement exogène du territoire. Ce développement s'accompagne d'un effort particulier en matière de production de logements.

Les centralités métropolitaines ont vocation à contribuer à l'ambition démographique régionale et développent en ce sens des stratégies d'attractivité économiques et résidentielles, notamment à destination des jeunes et des étudiants.

La population active doit y trouver les conditions de vie permettant de se loger, se former, travailler, consommer, se déplacer, et une « qualité de vie » susceptible de contribuer à un ancrage durable des habitants.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 52
L'ambition démographique régionale
OBJECTIFS 59, 60 ET 61
L'habitat

En effet, au-delà des fortes densités de population qui caractérisent les centralités métropolitaines, elles sont les premières impactées par le ralentissement démographique et sont confrontées à des enjeux résidentiels forts dus notamment à la spécialisation touristique et patrimoniale. Conséquence, les populations les moins aisées connaissent des difficultés pour s'y loger et cette situation explique pour partie les migrations vers d'autres espaces régionaux. En cela, le rythme actuel de la consommation d'espace apparait sans rapport avec la nécessité d'accueil d'habitants.

Le SRADDET demande donc à organiser au sein et autour de ces centralités métropolitaines un développement maîtrisé susceptible d'offrir à la population active une réelle accessibilité à l'habitat, tout en préservant les ceintures agropaysagères.

Les centralités métropolitaines doivent porter un développement garantissant attractivité économique, attractivité résidentielle et préservation des ressources et des espaces.

Les centralités métropolitaines ont également vocation à organiser une gestion optimisée, durable et innovante des flux (énergie, eau, déchets, transports de marchandises, mobilité…).

VOIR AUSSI
OBJECTIF 30
La mise en réseau des centralités

Enfin, les métropoles régionales se caractérisent à la fois par leur étendue et leur caractère polycentrique : les différentes polarités situées dans les espaces métropolitains jouent un rôle à part entière dans le rayonnement métropolitain. Ainsi, Marseille ne pourrait faire métropole sans Aix-en-Provence, pas plus que Nice sans la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis. Il s'agit donc de penser les complémentarités entre un centre métropolitain et ses polarités, mais également entre les différentes centralités métropolitaines.

OBJECTIF 28

CONSOLIDER LES DYNAMIQUES DES CENTRES URBAINS RÉGIONAUX

RÈGLE LD2-OBJ27
p. 96 du fascicule des règles

Outre les centralités métropolitaines réparties sur l'axe littoral et rhodanien, l'organisation du territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur prend appui sur des centres urbains de niveau régional, qui jouent un rôle essentiel dans l'équilibre du territoire régional, mais présentent, pour certains d'entre eux, un fort enjeu de redynamisation.

Le SRADDET identifie les centres urbains régionaux suivants, ayant un rôle structurant dans l'aménagement régional, le développement économique, la formation, le développement des services et l'organisation des transports : Aubagne, La Ciotat, Vitrolles, Marignane, Martigues, Istres, Salon, Pertuis, Hyères, Cannes, Grasse, Antibes, Menton, Cavaillon, Carpentras, Orange, Arles et Apt, Gap, Digne, Fréjus/Saint-Raphaël, Draguignan, Brignoles, Manosque, Briançon.

Généralement situés au cœur des espaces métropolisés et espaces d'équilibre régional, ils sont dans ce dernier cas le plus souvent chefs-lieux de communautés d'agglomération et de communautés de communes et constituent des zones d'emploi.

VOIR AUSSI
OBJECTIFS 31, 32 ET 33
Les espaces métropolisés, les espaces sous influence métropolitaine et les espaces d'équilibre régional

Un rôle majeur pour assurer une organisation équilibrée du territoire régional

Dans la stratégie urbaine régionale, ces centres urbains régionaux se distribuent essentiellement au sein des espaces dits « les plus métropolisés » et au sein des « espaces d'équilibre régional ». Ce positionnement différencié conduit à distinguer des vocations distinctes.

Les centres urbains régionaux situés au sein des espaces métropolisés ont vocation à consolider leur rôle d'appui au développement métropolitain.

C'est le cas de :

→ Aubagne, La Ciotat, Vitrolles, Marignane, Martigues, Istres, Salon et Pertuis pour la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
→ Hyères pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée ;
→ Cannes, Grasse, Antibes et Menton avec la Métropole azuréenne ;
→ Cavaillon, Carpentras et Orange pour l'agglomération d'Avignon.

Les centres urbains régionaux situés dans les espaces sous influence métropolitaine ont vocation à contribuer à une dynamique métropolitaine, tout en canalisant les dynamiques expansives constatées aux franges des métropoles.

→ C'est le cas de Pertuis.

Les centres urbains régionaux situés au sein des espaces d'équilibre régional ont vocation à consolider leur rôle de structuration de l'espace environnant.

→ C'est le cas de Gap, Digne, Fréjus, Saint-Raphaël, Draguignan, Brignoles, Manosque, Arles, Apt et Briançon.

Une contribution à la croissance démographique régionale

Les centres urbains régionaux contribuent à l'ambition démographique régionale et à la polarisation de la croissance démographique au sein des centralités.

Ils développent des stratégies coordonnées d'attractivité économique et résidentielle afin d'accueillir et de maintenir la population, notamment active, dans le respect des objectifs de maîtrise de l'étalement urbain.

La recherche d'une dynamique démographique renouvelée dans les centres urbains régionaux doit s'inscrire dans une réflexion d'ensemble intégrant production et réhabilitation des logements, commerces, services publics, en particulier au regard de la fragilisation marquée de certains centres-villes, et des nécessaires rééquilibrages à assurer dans la distribution des activités économiques et commerciales.

La desserte en transports et la densification, notamment dans les quartiers de gares identifiés comme stratégiques, est cruciale pour répondre aux besoins des habitants et maîtriser le développement urbain

VOIR AUSSI

OBJECTIF 52
L'ambition démographique régionale

OBJECTIF 36
Le réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs

OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain



La Joliette
C. Flores Regis

OBJECTIF 29

SOUTENIR LES FONCTIONS D'ÉQUILIBRE DES CENTRALITÉS LOCALES ET DE PROXIMITÉ

® **RÈGLE LD2-OBJ27**
p. 96 du fascicule des règles

Moins appelées à rayonner au-delà du territoire régional que les deux autres niveaux de centralités identifiés par le SRADDET, les centralités locales et de proximité sont tout aussi nécessaires à l'équilibre du territoire régional et au maintien d'une proximité cruciale pour les habitants.

Le SRADDET identifie les centres locaux et de proximité suivants :

→ Saint Maximin-la-Sainte Baume, Miramas, Lambesc, Berre-l'Étang, Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis, Les-Pennes-Mirabeau, Septèmes-les-Vallons, Allauch, Gardanne, Trets, Saint-Cyr-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Le Beausset, Solliès-Pont, La Londe-Les Maures, Cogolin, Saint-Tropez, Cuers, Sainte Maxime, Rians, Barjols, Le Luc-Le Cannet ;

→ Tende, Drap, Roquebillière, Breil-sur-Roya, Sospel, L'Escarène, Contes, Carros, Vence, Puget-Théniers, Fayence, Lorgues, Le Muy, Saint-Etienne-de-Tinée, Mandelieu-la-Napoule, Le Cannet, Vallauris, Mougins, Valbonne, Roquebrune-sur-Argens, Biot, Roquebrune-Cap-Martin ;

→ Valréas, Vaison-la-Romaine, Bollène, Monteux, l'Isle-sur-la-Sorgue, Châteaurenard, Tarascon, Saint-Rémy-de-Provence, Saint-Martin-de-Crau, Saintes-Maries-de-la-Mer, Sault, Cadenet, La Tour d'Aigues ;

→ L'Argentière-la-Bessée, Saint-Bonnet-en-Champsaur, Saint Jean Saint Nicolas, Guillestre, Embrun, Veynes, Tallard, Seyne, Laragne-Montéglin, Sisteron, Barcelonnette, Peipin, Château-Arnoux-Saint-Auban, Banon, Forcalquier, Oraison, Saint-André-les-Alpes, Annot, Castellane, Gréoux-les-Bains, Vinon-sur-Verdon, Riez, Sainte-Tulle, Aups, La Motte-du-Caire, Serres, Chorges.

Ces centres locaux correspondent à des polarités d'équipements et de services structurantes pour leur bassin de vie, et constituent un maillage urbain de proximité réparti sur l'ensemble du territoire régional.

Structuration et animation d'un bassin de vie

Présentes sur l'ensemble du territoire régional, les centralités locales et de proximité sont appelées à jouer un rôle d'animation et de structuration de leur bassin de vie, avec des enjeux variés selon leur situation au sein des différents espaces d'intensité urbaine.

Les centres locaux et de proximité situés au sein des espaces métropolisés constituent l'une des centralités d'un espace polycentrique structuré autour des centralités métropolitaines. Ils ont alors pour rôle de contribuer au développement métropolitain par la structuration d'un bassin de vie local.

Les centres locaux et de proximité situés au sein des espaces sous influence métropolitaine sont souvent concernés par une pression démographique et résidentielle liées aux dynamiques métropolitaines. Ils ont pour rôle de structurer et animer leur bassin de vie tout en canalisant les dynamiques expansives constatées dans les espaces sous influence métropolitaine, et espaces situés aux franges des métropoles.

Les centres locaux et de proximité situés au sein des espaces d'équilibre régional y jouent un rôle de centralité fort, accompagné pour un nombre significatif d'entre elles d'un rôle de chef-lieu des communautés de communes, voire d'arrondissement, ou de sous-préfecture. Ils ont pour rôle de structurer et animer leur bassin de vie.

Enfin, les centres locaux et de proximité situés dans les espaces à dominante rurale et naturelle, sont parfois situés en fond de vallée sur des territoires difficiles d'accès. Ils jouent un rôle majeur pour maintenir la vitalité des territoires ruraux, et/ou l'habitabilité de certaines zones de montagne. Pour cela ils ont vocation à soutenir et animer le bassin de vie, avec une priorité au maintien de l'accès aux services de première nécessité et aux commerces.

Le maintien du dernier commerce ou de commerces multiservices, des services aux publics, des services de santé sont très importants pour ces centralités, dont certaines peuvent être soumises à une pression touristique assez forte appelant à un sur-dimensionnement des services et des équipements. L'accès aux commerces et services, la desserte numérique, les mobilités et les transports (entre autres l'accessibilité aux gares et aux pôles d'échanges) figurent également au rang des enjeux forts, notamment dans les espaces ruraux et montagnards.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 17
Les identités paysagères et le cadre de vie des habitants
OBJECTIF 63
L'accès aux services

Le SRADDET demande ainsi que les centralités locales et de proximité bénéficient d'un niveau de services de bonne qualité et accessible.

Un cadre de vie à valoriser

Les centres locaux et de proximité constituent souvent des villages qui jouent un rôle de centre de vie et présentent un cadre et une qualité de vie agréables. Certains de ces territoires connaissent une forte attractivité touristique et sont confrontés à l'adéquation des niveaux de services et d'équipements pour satisfaire la clientèle saisonnière.

OBJECTIF 30

METTRE EN RÉSEAU LES CENTRALITÉS, CONSOLIDER LES RELATIONS, COOPÉRATIONS ET RÉCIPROCITÉS AU SEIN DES ESPACES ET ENTRE EUX

® **RÈGLE LD2-OBJ27**
p. 96 du fascicule des règles

Le confortement des centralités promu par le SRADDET doit s'inscrire dans une lecture dynamique des relations existantes entre ces centralités et s'accompagner d'un renforcement des relations, coopérations et réciprocités aux différentes échelles pertinentes au regard des enjeux.

L'analyse des relations entre aires urbaines fait apparaître un fonctionnement en réseau de ces dernières, et des espaces relativement circonscrits et autonomes. Ces espaces illustrent un fonctionnement réel du territoire basé notamment sur les trajets domicile-travail et constituent une échelle pertinente pour approcher certains enjeux de coopération. Selon les enjeux, les dynamiques de mise en réseau des centralités sont à conforter à l'échelle régionale, illustrant les relations privilégiées des espaces infrarégionaux entre eux, ou à l'échelle suprarégionale, en lien avec des territoires limitrophes.

Le SRADDET demande donc à conforter les relations et coopérations d'intérêt suprarégional.

→ Il s'agit en particulier de développer les coopérations entre les centralités métropolitaines assurant des fonctions internationales, inscrites dans des réseaux interrégionaux, nationaux et européens. Ces relations et coopérations sont notamment de nature économique, scientifique et universitaire ; elles contribuent au rayonnement du territoire, notamment par la recherche de complémentarité dans les positionnements stratégiques des différentes métropoles.

→ En matière de mobilité, le SRADDET engage à renforcer la connectivité sur ces grands corridors internationaux :

- Arc Méditerranéen ;
- Axe Méditerranée / Rhône / Rhin ;
- Axe Durance / Grenoble / Italie à structurer.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 7
Les relations avec les territoires limitrophes et l'arc méditerranéen

Le SRADDET demande à conforter les relations et coopérations d'intérêt régional. Sont distinguées :

→ Des relations et coopérations à conforter au sein de chacun des quatre grands « espaces » (alpin, azuréen, provençal et rhodanien) ; prioritaires pour l'établissement de liens, ils correspondent à des territoires fonctionnant déjà ensemble de manière préférentielle.

→ Des relations à conforter entre les différentes centralités de la stratégie urbaine : ces relations s'inscrivent au sein de chacun des espaces alpin, azuréen, provençal, et rhodanien, ou dessinent des relations à géométrie variable entre ces différents espaces.

- Entre polarités métropolitaines et centres urbains régionaux :

→ développer l'offre de transports en commun « express » ;
→ renforcer l'accessibilité aux équipements et services métropolitains structurants ;
→ renforcer les coopérations économiques, scientifiques et universitaires.

- Entre les grands pôles urbains et leurs bassins de vie :

→ renforcer les réseaux de transports « du quotidien » ;
→ renforcer l'accessibilité aux équipements et services « du quotidien » (administration, santé, culture) ;
→ impulser de nouvelles réciprocités villes-campagnes (gestion des ressources naturelles, alimentation, mutualisation d'équipements…)

- Entre les polarités locales et de proximité :

→ structurer une offre d'équipements et de services en réseau, visant la complémentarité de l'offre entre villes et villages.

DÉCLINAISONS

EN PARTICULIER, CERTAINES DYNAMIQUES DE COOPÉRATION ENTRE CENTRALITÉS SONT À CONFORTER

Dans l'espace azuréen :

→ les dynamiques de coopération engagées entre les centres urbains régionaux de Cannes, Grasse, et Antibes, notamment au sein du pôle métropolitain CAP AZUR sont à conforter, tout en assurant une nécessaire complémentarité avec la Métropole Nice Côte d'Azur et avec l'Est varois.

Dans l'espace rhodanien :

→ Les dynamiques de coopération engagées entre Avignon, Arles, et les centralités du Delta Rhodanien situées en Occitanie sont à conforter, afin de favoriser les coopérations.


ITALIE
MONACO
MENTON
NICE
ANTIBES
CANNES
GRASSE
FRÉJUS SAINT-RAPHAËL
DRAGUIGNAN
HYÈRES
TOULON
LA CIOTAT
MARSEILLE
AIX
APT
MANOSQUE
GAP
DIGNE-LES-BAINS
BRIANÇON
CARPENTRAS
ORANGE
AVIGNON
CAVAILLON
SALON
ISTRES
MARTIGUES
ARLES
NÎMES
MONTPELLIER
MONTÉLIMAR
Espace Azuréen
Espace Alpin
Espace Provençal
Espace Rhodanien
Vers Turin
Vers Grenoble
Vers Valence
Vers Lyon
Auvergne-Rhône-Alpes
Occitanie
CORRIDORS INTERNATIONAUX
Arc méditerranéen
Méditerranée / Rhône / Rhin
Durance / Grenoble / Italie
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
RÉGION SUD

Coopérations et réciprocités au sein et entre espaces régionaux

LD2 - Axe 1 - Obj. 29



Coopérations d'intérêt supra-régional entre centralités métropolitaines, assurant des fonctions internationales, inscrites dans les réseaux interrégionaux et européens (cf. encart)

Coopérations d'intérêt régional
Développer les liens et complémentarités :



Entre les centralités métropolitaines et les centres urbains régionaux
→ Développer l'offre de transports en commun « express »
→ Renforcer l'accessibilité aux équipements et services métropolitains structurants
→ Renforcer les coopérations économiques, scientifiques et universitaires



Entre les centres urbains régionaux et leurs bassins de vie
→ Renforcer les transports « du quotidien »
→ Renforcer l'accessibilité aux services (administration, santé...)
→ Impulser de nouvelles réciprocités villes-campagnes (gestion des ressources, alimentation, mutualisation d'équipements...)



Entre centralités locales et de proximité
→ Structurer une offre d'équipements et de services en réseau (complémentarités entre villes et villages)

4 grands « espaces » de coopérations privilégiées
Alpin, Azuréen, Provençal, Rhodanien :
territoires pertinents pour l'affirmation de liens

3 niveaux de centralités



Centralités métropolitaines
Centres urbains régionaux
Centres locaux et de proximité

NOTE : Cette carte illustre schématiquement la volonté du SRADDET de renforcer les coopérations entre les centralités métropolitaines, les centres urbains régionaux et leurs bassins de vie, ainsi que les interdépendances entre centralités locales et de proximité. Les flèches ne sont pas proportionnelles et illustrent des intentions de coopérations (largeurs et longueurs sont indicatives).

RAPPORT
• Table des matières
• Liste des objectifs
FASCICULE DES RÈGLES
• Table des matières
• Liste des règles
RETOUR
PAGE INTERACTIVE
Des liens vous permettent de naviguer facilement dans ce document

ORIENTATION 2

DES MODES DE DÉVELOPPEMENT DIFFÉRENCIÉS SELON L'INTENSITÉ URBAINE

Pour organiser le développement et la maîtrise de la consommation d'espace, le SRADDET distingue quatre types d'espaces selon leur niveau d'intensité urbaine :

Espaces les plus métropolisés

Espaces sous influence métropolitaine

Espaces d'équilibre régional

Espaces à dominante rurale et naturelle



Réouverture de la gare de Sausset-Les-Pins
J-P. Garufi

RECENTRER LE DÉVELOPPEMENT SUR LES ESPACES LES PLUS MÉTROPOLISÉS

OBJECTIF 31

Les espaces les plus métropolisés du territoire régional sont distribués sur la bande littorale et l'axe rhodanien, dessinant deux grands axes stratégiques nord-sud et est-ouest connectés à Marseille. Ils se caractérisent par la concentration des fonctions économiques supérieures, des emplois et des habitants, et par l'intensité des liens et des échanges internes. Polycentriques, ils s'organisent autour de centralités métropolitaines et de plusieurs centralités de niveau régional ou local, participant directement à la dynamique métropolitaine.

RÈGLE LD2-OBJ27 ®
p. 96 du fascicule des règles

Le SRADDET demande à recentrer et optimiser le développement des espaces les plus métropolisés, pour des métropoles attractives porteuses de la dynamique régionale.

Des espaces de recentrage du développement démographique

Les espaces les plus métropolisés sont les espaces au sein desquels s'effectue de façon privilégiée l'accueil de la croissance démographique régionale, sous l'impulsion du dynamisme de leurs centralités métropolitaines. Ils ont vocation à jouer un rôle moteur en matière d'attractivité économique et résidentielle, en privilégiant un développement maîtrisé, dans le respect des objectifs sur l'aménagement économique et la maîtrise de l'étalement urbain.

La croissance démographique s'effectue prioritairement au niveau des centralités et s'accompagne d'un effort de production de logements, tel que développé dans l'objectif 59.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 5
La stratégie territoriale d'aménagement économique

OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

Des espaces de forte intensité urbaine

Cette trajectoire suppose la mise en œuvre d'un nouveau mode de développement, plus intensif et moins expansif, axé prioritairement sur le potentiel de renouvellement urbain et l'identification de secteurs de densification et d'optimisation au sein des enveloppes urbaines. Le SRADDET demande donc à densifier et optimiser le foncier au sein des enveloppes urbaines des espaces métropolisés.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 52
L'ambition démographique régionale

La cohérence urbanisme-transport comme principe d'aménagement prioritaire

La cohérence urbanisme transports est un principe d'aménagement prioritaire pour les espaces les plus métropolisés. Le SRADDET identifie comme prioritaire l'aménagement en pôles d'échanges multimodaux les pôles à forte affluence en milieu urbain dense : cet aménagement s'accompagne d'une intensification urbaine à organiser selon le potentiel identifié, et dans un périmètre à définir au regard de la distance-temps.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 39
L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux
OBJECTIF 35
La cohérence urbanisme-transport

Des espaces à forte intensité urbaine, mais également une nécessité de préserver des espaces de respiration

Dans les espaces les plus métropolisés, qui concentrent populations, emplois et une large gamme de services et d'équipements, l'enjeu de préservation d'espaces de respiration nécessaires au bien-être des habitants et au maintien de la nature en ville est d'autant plus fort.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 48
La préservation du socle naturel, agricole et paysager régional

Le SRADDET demande donc à ce que les espaces métropolisés contribuent, selon leurs enjeux propres, à la préservation du socle naturel, agricole et paysager régional.



Palais Longchamp, Marseille, F. Pennant

MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT DES ESPACES SOUS INFLUENCE MÉTROPOLITAINE

OBJECTIF 32

À la frange des espaces les plus métropolisés, les espaces sous influence métropolitaine sont ceux sur lesquels s'exercent des pressions démographiques et foncières liées notamment à des effets de report des dynamiques métropolitaines. Certains connaissent des croissances démographiques fortes et sont confrontées à des difficultés d'accompagnement en matière d'équipements, de services ou de transports.

Les espaces sous influence métropolitaine sont donc très dépendants, dans leur fonctionnement, des espaces les plus métropolisés, tout en étant encore majoritairement composés de zones agricoles et naturels. Ils constituent des espaces particulièrement stratégiques dans l'objectif de maîtrise des dynamiques expansives des métropoles et de maîtrise de la consommation d'espace.

RÈGLE LD2-OBJ27 ®
p. 96 du fascicule des règles

Des dynamiques de développement à maîtriser

Le SRADDET demande à maîtriser le développement de ces espaces sous influence métropolitaine, pour organiser des territoires plus équilibrés et mieux connectés aux métropoles. Pour cela le SRADDET engage les territoires sous influence métropolitaine à rechercher une croissance démographique maîtrisée et demande à orienter prioritairement cette croissance dans les centralités identifiées par la stratégie urbaine régionale.

Un développement qualitatif à rechercher

La maîtrise de l'accroissement démographique et de son impact territorial s'effectue dans le respect des objectifs sur la maîtrise de l'étalement l'urbain et la recherche de formes urbaines moins consommatrices d'espace.

Ce développement maîtrisé s'effectue en :

→ réduisant le rythme de la consommation d'espace ;
→ rééquilibrant le rapport habitat/emplois/services, dans le respect des objectifs sur le foncier économique et la maîtrise de l'étalement urbain.

Pour les territoires sous influence métropolitaine, les interdépendances et les liens intenses avec les centralités métropolitaines appellent à des réponses en matière de transports collectifs.

Si l'articulation avec les espaces métropolisés est essentielle, ces territoires doivent également cultiver la singularité de leurs atouts, notamment la présence d'espaces naturels, agricoles, et la préservation de leur socle naturel, agricole et paysager.

L'appartenance d'une partie de ces espaces sous influence métropolitaine à des Parcs naturels régionaux (notamment Pré-Alpes d'Azur, Sainte-Baume, Alpilles, Luberon et Ventoux) constitue un levier majeur pour assurer un développement maîtrisé de l'urbanisation, qui prenne appui sur les atouts paysagers, naturels et l'identité des territoires.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 52
L'ambition démographique régionale
OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificia isation et l'étalement urbaina maîtrise de l'étalement urbain

VOIR AUSSI
OBJECTIF 55
Les campagnes urbaines
OBJECTIF 48
La préservation du socle naturel, agricole et paysager

OBJECTIF 33

ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DES ESPACES D'ÉQUILIBRE RÉGIONAL

RÈGLE LD2-OBJ27
p. 96 du fascicule des règles

Les espaces d'équilibre régional sont définis sur la base d'aires urbaines de dimensions plus modestes, ancrées au cœur d'espaces ruraux ou périurbains, structurées par des centralités locales et de proximité.

Certains sont situés à la périphérie des espaces métropolitains et caractérisés par une forte situation d'interdépendance. D'autres sont à distance suffisante pour affirmer des trajectoires de développement endogène. Enfin, une partie des espaces d'équilibre régional sont éloignés des espaces les plus métropolisés.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

Le SRADDET demande à promouvoir un développement harmonieux de ces espaces, autour de bassins de vie singuliers, pour conforter les atouts de ces territoires en matière de qualité de vie et de proximité.

Compte tenu de leur poids démographique modeste, les espaces d'équilibre doivent se coordonner et mutualiser leurs ressources et leur offre en équipements publics, en équipements commerciaux et en foncier économique, dans une logique de rationalisation fi ancière, de non concurrence et de maîtrise de la consommation foncière.

Ces espaces, qui contribuent à la croissance régionale en l'orientant prioritairement vers les centralités, recherchent, à l'instar des espaces les plus métropolisés, un mode de développement plus économe et à (r)établir un équilibre entre habitat, emplois et services.

Dans les espaces d'équilibre régional, le SRADDET demande donc à :

→ équilibrer et favoriser le développement en faveur des principales centralités ;
→ réduire le rythme de consommation de l'espace ;
→ améliorer le niveau de desserte par la mutualisation des équipements et des services.

PRÉSERVER LA QUALITÉ DES ESPACES RURAUX ET NATURELS ET L'ACCÈS AUX SERVICES DANS LES CENTRES LOCAUX ET DE PROXIMITÉ

OBJECTIF 34

Le SRADDET identifie également des espaces à dominante rurale et naturelle, dont les problématiques sont distinctes des problématiques spécifiquement urbaines.

RÈGLE LD2-OBJ27 ®
p. 96 du fascicule des règles

Ces espaces, qui contribuent fortement au patrimoine naturel exceptionnel de Provence-Alpes Côte d'Azur ont un rôle à jouer dans l'aménagement durable du territoire régional. Ils sont appelés à porter un modèle de développement rural exemplaire, pour participer à l'amélioration du cadre de vie des habitants et au renforcement de l'attractivité régionale.

Même s'ils ne sont pas confrontés à des pressions démographiques et urbaines, ces territoires doivent également veiller à organiser l'accueil de leurs habitants selon des logiques durables :

→ en réduisant le rythme de consommation de l'espace ;
→ en privilégiant l'accueil des nouveaux habitants au sein des centralités, qu'elles soient identifiées dans le SRADDET ou par des documents de planification infrarégionaux.

Des logiques de bassins de vie doivent être recherchées et privilégiées pour organiser l'accès aux services et aux équipements mutualisés.

L'appartenance de certains espaces ruraux et naturels à un Parc naturel régional constitue un atout, notamment dans la perspective de développement d'un tourisme durable au sein de ces espaces.

VOIR AUSSI

OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

OBJECTIF 54
Le modèle de développement rural régional



Parc naturel régional des Préalpes d'Azur
J. Cabanel

ORIENTATION 3

DES CENTRES URBAINS RÉINVESTIS POUR JUGULER L'ÉTALEMENT URBAIN, FAVORISER LA PROXIMITÉ ET LE LIEN SOCIAL

La troisième orientation forte autour des centralités est celle qui vise à construire en région le modèle de la ville des proximités, en mobilisant la capacité de réinvestissement urbain dans les centres-bourgs, en favorisant le développement des fonctions de proximité (notamment des fonctions commerciales) et en réintroduisant la nature en ville, elle-même facteur d'amélioration du cadre de vie. Ce modèle se veut innovant en matière de déplacements, de renouvellement des fonctions commerciales en centre-ville basé sur la traçabilité des produits et leur image, de développement des usages de la nature en ville (vocation pédagogique et éducative notamment, vocation scientifique).



Marché d'Aix-en-Provence
J-P Garufi

CONFORTER LES CENTRALITÉS EN PRIVILÉGIANT LE RENOUVELLEMENT URBAIN ET LA COHÉRENCE URBANISME-TRANSPORT

OBJECTIF 35



RÈGLE LD2-OBJ35 ®
p. 98 du fascicule des règles

En souhaitant répondre aux nouveaux modes de vie, à l'aspiration des ménages à plus d'espace et de confort, le modèle de développement urbain a longtemps été dominé par la consommation foncière. L'organisation très clivée des différentes fonctions urbaines et l'absence de réflexion préalable sur le maillage optimal des transports en commun ont conduit à construire des espaces peu fonctionnels. Ce modèle fondé sur l'étalement urbain a eu en outre pour conséquence une dévitalisation prononcée de certains centres-villes et centres-bourgs. L'usage de ces centres n'est plus privilégié, car ils sont de plus en plus concurrencés par les fonctions commerciales en périphérie des villes ou des métropoles. L'habitat y est souvent délaissé car associé à des formes d'insalubrité prononcée. Le réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs est une priorité du SRADDET.

La revitalisation de ces tissus urbains est aujourd'hui indispensable pour structurer les échelles de proximité et limiter les déplacements vers les pôles d'activités. Il convient de renforcer la fonction résidentielle, commerciale et d'animation sociale des centres-villes, tous niveaux de centralités confondus.

Priorité au renouvellement urbain

Pour cela, les SCoT et les documents d'urbanisme doivent traiter en priorité les potentiels de renouvellement urbain et de densification avant d'engager de nouveaux développements urbains extensifs. Les SCoT doivent ainsi fixer une part minimale suffisante de création de logements en renouvellement urbain.

→ Plus particulièrement, dans les centralités des polarités métropolitaines, l'objectif est d'accélérer la mise en œuvre des objectifs de renouvellement urbain : développer l'accueil d'activités et de logements, favoriser la mixité fonctionnelle et sociale, maintenir les fonctions productives et tertiaires de bureau en centre-ville.

→ Dans les centres des polarités de niveau régional, local ou de proximité, l'objectif est de renouveler l'offre en logements et services résidentiels dans le cadre de stratégies urbaines de centres-villes globales portant conjointement sur plusieurs dimensions : réhabilitation et traitement de la vacance, traitement du bâti ancien et insalubre, qualité de l'espace public, amélioration des mobilités de centre-ville, revitalisation du commerce, etc.

Pour que la densification ne compromette pas la qualité de vie, le SRADDET propose que les programmes de densification comportent des prescriptions en matière de qualité urbaine, architecturale et environnementale.

Priorité à l'urbanisation autour des dessertes en transports collectifs

Le SRADDET demande à privilégier l'organisation de l'urbanisation autour des dessertes en transports collectifs et à favoriser le développement urbain autour des axes bien desservis.

VOIR AUSSI

OBJECTIF 36
Le réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs

OBJECTIF 37
La qualité des espaces publics et la nature en ville

OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

La densification devra être privilégiée sur les secteurs présentant des qualités de desserte et d'équipements, ce qui suppose la mise en œuvre d'une politique urbaine adaptée, une lecture croisée des enjeux urbanisme/déplacements et une stratégie foncière favorisant la mise en œuvre opérationnelle des projets.

Les secteurs à enjeux autour de certains pôles d'échange multimodaux seront principalement ciblés. Il revient aux SCoT d'apprécier l'opportunité d'une intensification urbaine autour des pôles d'échanges multimodaux identifiés comme stratégiques par le SRADDET, au regard notamment de leur potentiel de développement urbain.

Ces secteurs auront vocation à devenir des quartiers exemplaires de la ville durable, à travers la qualité urbaine, architecturale et environnementale de leurs programmes.

Développer l'usage des modes actifs et améliorer la qualité de vie en ville

REPÈRES



11 % des déplacements de moins de 1 km sont encore réalisés en véhicule particulier

Alors que 90 % de la population est concentrée dans les grandes aires urbaines, la part des déplacements réalisés en mode doux est relativement faible. Le potentiel de développement des modes actifs sur le territoire, notamment sur les distances inférieures à 5 km, est donc très important et nécessite d'être accompagné. En effet, les distances inférieures à 5 km s'effectuent principalement en milieu urbain, participant à la dégradation de la qualité de vie en ville et de l'air.

Le SRADDET incite à développer les modes actifs en tant qu'alternative à l'usage des modes motorisés en milieu urbain, en déployant les infrastructures de mobilité adaptées et de qualité pour ces modes actifs : itinéraires spécifiques adaptées, qualité des ambiances et du confort thermique d'été (ombrage), équipements adaptés au divers publics (bancs pour les personnes âgées), parkings vélo…

Le SRADDET incite enfin les collectivités à apaiser les centres urbains par des mesures de restriction de l'utilisation de la voiture individuelle (maîtrise du stationnement, tarifications routières, etc.) et d'incitation à l'utilisation de solutions alternatives (mobilités douces).

RÉINVESTIR LES CENTRES-VILLES ET CENTRES BOURG PAR DES STRATÉGIES INTÉGRÉES

OBJECTIF 36

Les centres-villes et centres-bourgs sont essentiels à l'équilibre régional. On y habite ou l'on s'y rend pour étudier, travailler, accéder à des commerces, des services, assister à des évènements… Les centres-villes et centres-bourgs sont des lieux supports du vivre ensemble, où se concentrent des populations, des activités et des pratiques diversifiées, ils sont porteurs d'un « héritage urbain, économique et culturel de très grande valeur[1] ». Or la dynamique de périurbanisation et d'extension des zones commerciales les ont considérablement affaiblis au cours des dernières décennies. Ces évolutions interpellent au niveau national[2], avec des phénomènes de délitement du petit commerce de centre-ville, de dégradation du parc de logements, conjugués à une paupérisation des populations. Par ailleurs, des friches commerciales font leur apparition en zones périurbaines, liées à la croissance du e-commerce et à la désuétude de certaines zones.

Pour endiguer ces évolutions préoccupantes, le réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs constitue une priorité pour le SRADDET, qui souhaite accompagner leur mutation vers des modèles de villes plus durables, à l'attractivité réinventée. Le confortement des centralités prôné par le SRADDET implique d'apporter des réponses à la croisée de nombreux enjeux : organisation plus rationnelle du territoire, gestion plus économe de l'espace, déploiement de solutions de mobilité plus durables… La Région partage à travers le SRADDET le volontarisme manifesté par l'État avec le Plan national « Action cœur de ville » et appelle à fédérer les énergies et les engagements autour de cette priorité.

RÈGLE LD2-OBJ36 A ®
p. 100 du fascicule des règles

RÈGLE LD2-OBJ36 B
p. 101 du fascicule des règles

[1] La dévitalisation des centres anciens, un constat préoccupant, étude réalisée dans le cadre du partenariat Agences d'Urbanisme Région Provence-Alpe-Côte d'Azur pilotée par l'Agam avec les trois autres agences du territoire.

[2] Le rapport « Yves Dauge » remis au Premier ministre en février 2017 identifiait 600 centres anciens à revitaliser à l'échelle nationale.

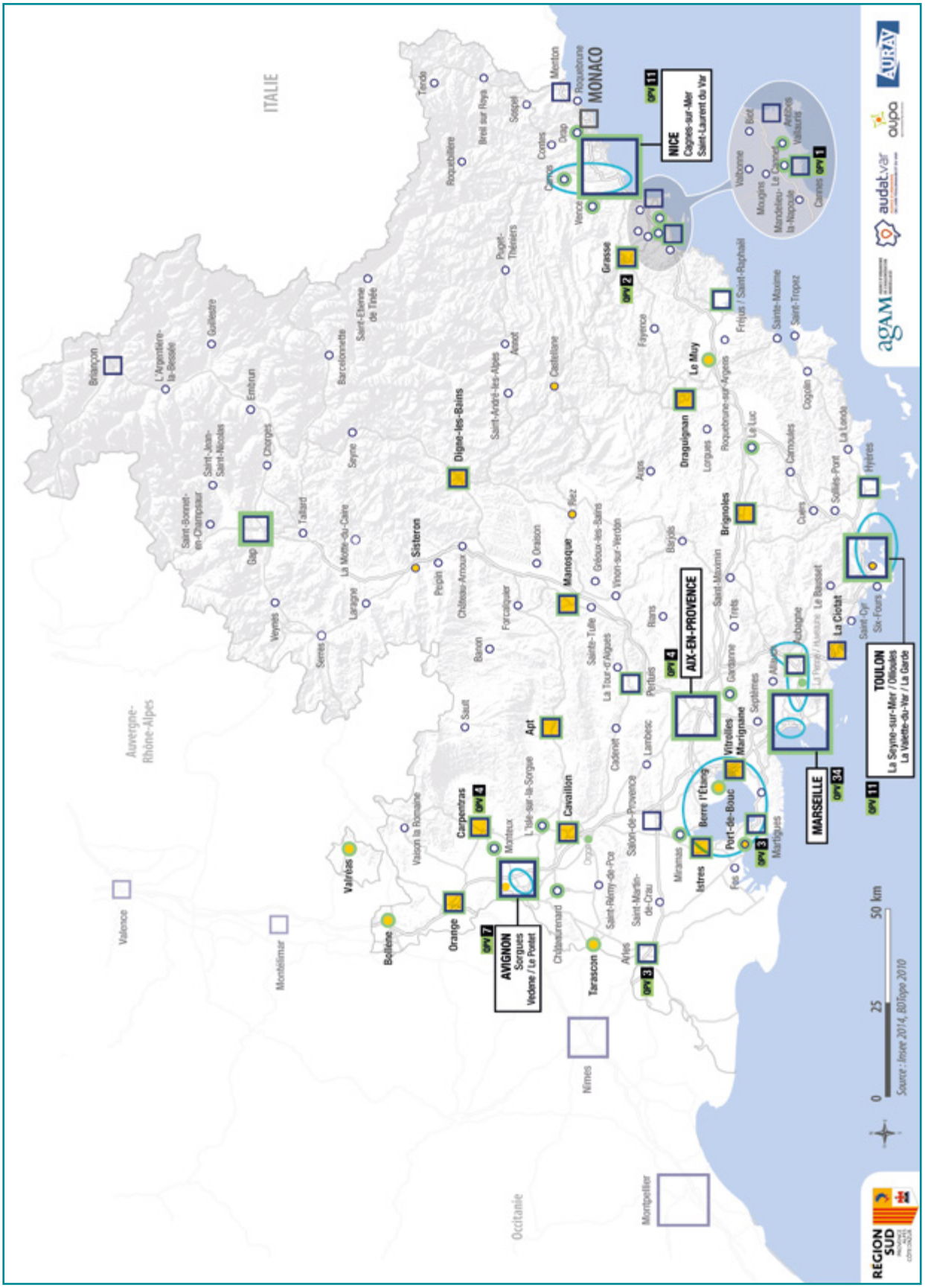
Privilégier des stratégies intégrées

Le réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs passe par des stratégies intégrées, abordant et actionnant de façon cohérente les différents leviers en matière de commerce, d'habitat, de mobilité, d'équipements et de services publics.

Le SRADDET engage en particulier :

→ à retrouver la vitalité commerciale et faire revenir l'activité économique dans les centres ;
→ à innover et expérimenter pour refaire la ville sur la ville ;
→ et à augmenter le plaisir à vivre et venir en cœur de ville.

Le SRADDET engage à agir en priorité sur les centres et les espaces urbains présentant de forts enjeux de renouvellement, en privilégiant des approches intégrées.


ITALIE
MONACO
NICE Cagnes-sur-Mer Saint-Laurent du Var
Grasse
Digne-les-Bains
Sisteron
Manosque
AIX-EN-PROVENCE
Draguignan
Le Muy
Brignoles
La Ciotat
TOULON La Seyne-sur-Mer / Ollioules La Valette-du-Var / La Garde
MARSEILLE
Apt
Cavaillon
Carpentras
AVIGNON Sorgues Vedène / Le Pontet
Orange
Vitrolles Martigues
Berre l'Étang
Port-de-Bouc
Istres
Auvergne-Rhône-Alpes
Occitanie
Nîmes
Montpellier
Valence
Montélimar
Bollène
Tarascon
Cannes
Antibes Valbonne
Fréjus / Saint-Raphaël
Hyères
Saint-Tropez
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
REGION SUD

Réinvestir les centres et les espaces urbains à forts enjeux de renouvellement

Replacer tous les centres-villes et les centres-bourgs de la région au cœur des politiques publiques par des stratégies intégrées

LD2 - Axe 1 - Obj. 35, 36

Centralités métropolitaines, centres urbains régionaux et centres locaux et de proximité

Retrouver la vitalité commerciale et faire revenir l'activité économique :

→ Réguler le commerce en périphérie, « manager » le commerce en centre-ville
→ Développer de nouveaux espaces urbains : tiers-lieux innovants, coworking

Innover et expérimenter pour « refaire la ville sur la ville » :

→ Restaurer / reconvertir le bâti et le patrimoine ancien
→ Rénover les copropriétés dégradées, lutter contre l'habitat indigne

Augmenter le plaisir à vivre et à venir en cœur de ville :

→ Inciter au retour des salariés : renouveler l'offre de logements et l'adapter aux familles, faciliter l'accès à la propriété
→ Implanter prioritairement les services publics et les équipements numériques
→ Requalifier les espaces publics centraux, « apaiser » la mobilité, faciliter la logistique du dernier kilomètre
→ Proposer des solutions « smart » (stationnement, éclairage, mobilités, covoiturage et véhicules autonomes, civic tech...)

Réinvestir en priorité les centres-villes les plus fragilisés
(Besoin prioritaire d'intervention)

Réinvestir, au cœur des espaces les plus métropolisés, les espaces à forts enjeux de renouvellement urbain

LD3 - Axe 2 - Obj. 56, 57, 58

Cœur de l'agglomération avignonnaise (hors centre-ville)
Centre-ville de Marseille (dont OIN Euroméditerranée) et grands quartiers d'habitat social
Vallée de l'Huveaune
Rade de Toulon
Étang de Berre
OIN Plaine du Var

Soutenir les stratégies de réinvestissement urbain dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)

LD3 - Axe 1 - Obj. 53

Centralité comprenant jusqu'à 3 QPV

Nombre de QPV dans les centralités métropolitaines et les centres urbains régionaux

QPV 9

Source : Insee, 2014 : BDTopo, 2010. Cartographie : Agam, juin 2018.

Retrouver la vitalité commerciale

Face à l'offre importante des surfaces commerciales en périphérie, certains centres-villes s'inscrivent dans un processus de dévitalisation commerciale, les petits commerces ayant du mal à proposer une offre viable et adaptée. Le développement du e-commerce contribue également à affaiblir certains commerces jusqu'alors « épargnés », comme certains commerces d'équipement de la personne ou des commerces de loisirs et culturels.

Le SRADDET encourage les SCoT à réguler le commerce en périphérie, notamment en se dotant d'un Document d'aménagement artisanal et commercial et logistique (DAACL).

Celui-ci détermine « les conditions d'implantation des équipements commerciaux, qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable »[1]. Ces DAAC doivent favoriser les commerces de proximité et prioriser les implantations commerciales en centre urbain notamment par la régulation des surfaces en périphérie. Il pourra être imposé un moratoire sur l'extension des zones d'activités commerciales dans les centralités les plus exposées à la dévitalisation de leurs centres afin de privilégier la revitalisation de l'offre en cœur de ville.

[1] Art. L 141-17 du code de l'urbanisme

Par ailleurs, une connaissance partagée sur les dynamiques InterSCoT, à travers l'observation de la vacance commerciale et du foncier économique, l'observation des comportements d'achat des ménages, doit être engagée sur ces questions afin d'éviter les logiques concurrentielles entre polarités et la surenchère de surfaces commerciales dans une structure urbaine polycentrique.

D'autres outils peuvent être mobilisés :

→ l'identification et la délimitation au sein du règlement des PLU des quartiers, îlots et voies dans lesquels est préservée ou développée la diversité commerciale » ;
→ l'institution d'un droit de préemption commercial.

Faire revenir l'activité économique

VOIR AUSSI
OBJECTIF 5
La stratégie régionale d'aménagement économique

En parallèle la vitalité commerciale et le retour des activités économiques dans les centres-villes et centres-bourgs doivent être recherchées à travers la restructuration commerciale des principaux cœurs de ville et l'implantation préférentielle de certaines activités tertiaires, commerciales ou encore d'artisanat en milieu urbain.

Le SRADDET engage en particulier les collectivités et les acteurs publics et parapublics à rechercher l'implantation des services en priorité dans les cœurs de villes, afin de conforter leur vocation à offrir une multiplicité de services éducatifs, culturels, sociaux, et de santé et à faire converger les citoyens, quel que soit leur âge ou leur classe sociale, vers des centralités dynamiques.

Le développement dans les centres urbains de nouveaux types de lieux, tels que les espaces de coworking et tiers lieux, peut également constituer une opportunité pour dynamiser les centres et faire place à de nouvelles générations de salariés, évoluant vers des modes de travail plus collaboratifs et nomades.

Reconstruire la ville sur la ville

Afin de lutter contre la paupérisation, une offre de logements de qualité supérieure devra être développée afin de retenir et attirer de jeunes actifs et ménages, tout en déployant une action ambitieuse pour refaire la ville sur la ville en particulier:

→ par le traitement et la restauration du bâti ancien;
→ par la rénovation des copropriétés dégradées;
→ par la lutte contre l'habitat indigne.

VOIR AUSSI
OBJECTIFS 59, 61, 62 ET 63
La cohésion sociale et l'offre de logements
OBJECTIF 37
La qualité des espaces publics et la nature en ville

Innover, expérimenter

Des solutions innovantes sont à développer afin de saisir toutes les opportunités liées à la ville intelligente, en matière de stationnement, d'éclairage, de mobilités…

Le SRADDET incite à adapter les politiques de stationnement pour apaiser les centres-villes et leur permettre de retrouver leur attractivité.

Les documents d'urbanisme doivent proposer des solutions pour développer une logistique urbaine innovante et lisible à travers notamment la réservation d'espaces dédiés pour le stockage et la redistribution (plateforme urbaines mutualisées, par exemple).

Le maillage du territoire par des hots spots wifi dans des zones à enjeux, au premier rang desquelles les centres-villes, gares et sites touristiques majeurs, est également indispensable.



Les 36h Chrono de la création d'entreprise
J-P. Garufi

OBJECTIF 37

RECHERCHER LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET FAVORISER LA NATURE EN VILLE

® **RÈGLE LD2-OBJ37**
p. 102 du fascicule des règles

Dans l'optique d'un réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs et de l'optimisation de la densité des espaces urbanisés, la qualité des espaces publics et la place de la nature en ville constituent des leviers essentiels.

REPÈRES

92%
de la population régionale vit en zone urbaine

La nature en ville constitue une réponse à la croisée d'enjeux immédiats et de plus long terme : enjeux d'embellissement et de pacification du cadre de vie, enjeux sociaux de mise à disposition d'espaces publics et d'aménités écologiques, enjeux de maintien de la biodiversité ordinaire et remarquable d'une Trame verte et bleue urbaine, enjeux d'adaptation au changement climatique et de résilience face aux risques. L'enjeu transversal de la nature en ville, au coeur de l'action publique et d'un aménagement durable appelle à un portage des collectivités locales avec des moyens associés et en impliquant une ingénierie en écologie et paysage.

Favoriser la nature en ville c'est également repenser le développement urbain dans une perspective « gagnant-gagnant », où la préservation des écosystèmes et de la Trame verte et bleue urbaine s'accompagne de services rendus et de fonctions de régulation, notamment climatique.

Une demande sociale

Des espaces publics accueillants

Essentiels au fonctionnement de la Cité, les espaces publics sont « les lieux d'expression de la vie collective, citadine et citoyenne[1] », où se croisent des populations diverses.

[1] Tribune de Carlos Moreno, Villes, espaces publics et démocratie au XXIe siècle, 27 janvier 2016.

La conception et le réaménagement d'espaces publics de qualité s'entend comme un projet visant à accueillir la diversité des populations et des usages, dans un espace de repos, conçu pour favoriser la convivialité, le confort, le bien-être et la sécurité.

L'espace public est indissociable des habitants et des promeneurs qui lui donneront vie et animation.

La conception des projets est donc à mener en étroit dialogue avec la population, afin de favoriser l'adaptation des espaces publics aux attentes, aux usages et leur future appropriation.

Nature en ville

La nature en ville correspond à une demande sociale forte, en particulier dans les cœurs de ville dominés par l'habitat collectif où elle contribue à la qualité urbaine et paysagère... L'égal accès des habitants à des espaces verts est l'un des enjeux à considérer dans les choix de planification et d'aménagement urbain, afin d'assurer une répartition équilibrée des espaces de nature accessibles au public.

Le SRADDET demande ainsi à ce que des espaces verts soit mis à

disposition des habitants en particulier dans les zones urbaines denses. La création d'espaces de respiration est à envisager systématiquement en accompagnement de la densification.

Le SRADDET préconise une proportion d'un arbre pour quatre habitants en milieu urbain, en accord avec le Plan Biodiversité régional.

Le SRADDET entend favoriser la nature en ville afin de :

→ permettre l'accès des habitants aux espaces verts ;
→ maintenir la biodiversité ordinaire et ses fonctionnalités écologiques en milieu urbain ;
→ favoriser les fonctions de régulation notamment climatique.

Des fonctions écologiques à développer à travers des Trames vertes et bleues urbaines

Dans ses fonctions écologiques, la nature en ville prend appui sur une diversité d'espaces publics et privés, à travers des parcs, des places, des squares, des jardins collectifs, des cours d'immeubles, des cours d'eau et des friches qui peuvent se révéler être des réservoirs de biodiversité et/ou de corridors écologiques (en pas japonais notamment). Elle se développe également le long des axes de circulation ou à travers des opérations de désimperméabilisation et de renaturation.

Tous les espaces urbains ne se prêtent cependant pas à la végétalisation, et c'est au cas par cas, selon le contexte écologique, la géographie des lieux et les vœux des habitants, que peuvent se développer les projets.

Le SRADDET incite au maintien et au développement de la nature en ville et favorise le fonctionnement en réseau écologique de l'ensemble de ces espaces, afin de constituer des trames vertes et bleues fonctionnelles en milieu urbain.

Le maillage vert et bleu urbain consiste à organiser en réseau l'ensemble des espaces de nature en ville et à rétablir des connexions entre les espaces de nature situés en cœur de tissu urbain et les enveloppes vertes périurbaines. Les documents d'urbanisme devront favoriser la restauration ou la recréation de certains axes de déplacements altérés ou modifiés par des aménagements antérieurs qui devront être renaturés en accompagnement de l'évolution de l'urbanisation.

Les friches végétalisées peuvent constituer des réservoirs de biodiversité ou des corridors écologiques stratégiques intéressants à identifier dans les documents d'urbanisme. Elles peuvent également contribuer à la qualité urbaine et paysagère participant de l'acceptation sociale liée à l'optimisation de la densité des espaces urbanisés. Enfin, elles peuvent participer à la résilience des villes aux risques naturels liés au changement climatique (confort thermique, limitation de l'érosion et du ruissellement, etc.).

Le SRADDET invite les collectivités à accompagner leurs documents de planification de plans paysagers contribuant à la définition d'une Trame verte et bleue prenant appui sur les structures préexistantes (réseaux hydrauliques, espaces boisés).

Une nécessaire adaptation des espaces urbains au changement climatique

Selon les projections climatiques, la région verra sa température moyenne estivale augmenter de manière significative, avec des canicules (et probablement des épisodes de pollution atmosphérique) plus fréquentes et plus intenses sur l'ensemble du territoire, accroissant le risque de développement des îlots de chaleur urbains en ville.

Ces conditions climatiques estivales pourront générer un inconfort thermique préjudiciable à la qualité de vie et à l'attractivité globale du territoire, ainsi que des risques sanitaires accrus pour les populations vulnérables (notamment les personnes âgées dont le nombre augmentera fortement), dans un contexte actuel d'inadaptation des villes aux chaleurs extrêmes.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 10
L'adaptation au changement climatique
OBJECTIF 11
Les modes d'aménagement
OBJECTIFS 50 ET 51
La prise en compte des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme

L'enjeu pour la Région consiste donc à préserver la qualité de vie des populations et l'attractivité des espaces urbains face aux périodes de forte chaleur en améliorant le confort thermique du bâti (neuf et ancien) et la climatologie globale des espaces urbains, tout en limitant le développement de la climatisation électrique.

Il est donc stratégique dans les documents de planification de travailler à l'adaptation de ces zones à des conditions plus extrêmes pour réduire le risque de développement des îlots de chaleur urbains, de limiter l'inconfort thermique et au final de préserver l'attractivité résidentielle et touristique de la région en travaillant sur la climatologie des espaces urbanisés.

Le SRADDET invite les collectivités et les acteurs de l'aménagement à concevoir des projets optimisant les services rendus par la nature en ville, en particulier dans la recherche d'adaptation au changement climatique et de résilience face aux risques. Ainsi les espaces de nature favorisent le confort thermique en atténuant les îlots de chaleur urbains, et contribuent à réduire les émissions de CO_2 et les pollutions de l'air.

Le SRADDET incite également à appliquer des coefficients de biotope (CBS) permettant de définir une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou écoaménageables.

QUELQUES CHIFFRES

Au niveau global, la température s'est réchauffée de + 1,2°C depuis l'aire pré-industrielle (GIEC, PNUE).

Le réchauffement global en méditerranée sur cette période a atteint +1,5°C en moyenne annuelle sur cette période (GREC-Sud).

Les scénarios à la fin du siècle pourraient amener l'augmentation des températures au niveau global entre +3,3°C à +5,7°C selon le scénario le plus pessimiste (GIEC. 2021).

AXE 2 METTRE EN COHÉRENCE L'OFFRE DE MOBILITÉ ET LA STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE

Rappel de la stratégie régionale

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

La création de la Ligne nouvelle provence côte d'azur (LNPCA) est l'occasion d'une refonte totale des liaisons de proximité au travers d'un réseau TER fiabilisé et enrichi par un maillage de liaisons à haut niveau de service. Les itinéraires routiers d'intérêt régional sont également définis.



TER Provence-Alpes-Côte d'Azur
P. Ciot

ORIENTATION 1

UNE INTERMODALITÉ FACILITÉE POUR SIMPLIFIER LA VIE DU VOYAGEUR ET LE LIEN SOCIAL

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose désormais du rôle de chef de file de l'intermodalité. Cette compétence est au cœur des politiques de mobilité, pour promouvoir de nouveaux modes de déplacement plus collectifs et plus durables, pour structurer les pôles d'échanges multimodaux, une billettique et une offre tarifaire multimodale.



Inauguration des Rencontres nationales des transports publics, 2017, F. Pennant

DÉVELOPPER AVEC L'ENSEMBLE DES AOM UNE INFORMATION FACILEMENT ACCESSIBLE, UNE BILLETTIQUE SIMPLIFIÉE, UNE TARIFICATION HARMONISÉE ET MULTIMODALE

OBJECTIF 38

Dans le parcours usagers, l'information des voyageurs et l'achat de titres de transport sont des éléments cruciaux qui doivent être facilités et rendus accessibles, simples et compréhensibles. Il s'agit pour les acteurs et organisateurs de la mobilité, d'assurer dans la conception des process et des outils, la prise en compte du parcours usagers de sorte que soient minimisés les obstacles et les difficultés rencontrés. Aujourd'hui encore, l'absence d'interopérabilité, la multiplicité d'offres tarifaires pour un même déplacement ou encore la dispersion de l'information pénalisent le choix des usagers des transports collectifs.

RÈGLE LD2-OBJ38 A ®
p. 104 du fascicule des règles

RÈGLE LD2-OBJ38 B
p. 106 du fascicule des règles

Des réponses sont donc à apporter pour promouvoir l'accès au transport public et améliorer l'intermodalité et la multimodalité, autour de trois grandes pistes de progrès.

Un accès à l'information voyageur facilité

L'accès à l'information est l'un des leviers essentiels à actionner pour susciter un report modal plus systématique vers les transports collectifs, vers les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Il s'agit à la fois de faire mieux connaître l'offre de transports existante et d'assurer à l'usager des conditions d'information optimales, notamment pour faciliter son parcours lors des changements de modes de transport.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 23
Le report modal
OBJECTIF 39
L'optimisation des pôles d'échanges multimodaux

Portes d'entrée au quotidien des usagers vers les transports publics, les sites aménagés en pôles d'échanges multimodaux doivent à cet égard assurer une information multimodale de qualité.

Les déclinaisons de cet objectif sur ce point consistent donc à :

→ diffuser une information complète sur l'offre de transports publics existante (multimodale, impact environnemental des choix, tarifs, lieux d'achat,...) via le maximum de canaux disponibles (sites de transport des AOM, moteurs de recherche, sites de vente en ligne de titres de transports ou calculateurs d'itinéraires, offices de tourisme) ;
→ développer l'accès à l'information en temps réel du voyageur ;
→ mutualiser les bases d'information multimodale au niveau régional et ouvrir les données des réseaux dans la logique de l'open data.

La Région, chef de file de l'intermodalité, a mis en place un calculateur d'itinéraires multimodal, mis à disposition des organisations publiques (AOM, offices de tourisme...) sous forme de marque blanche. Cet outil délivre une information quasi-exhaustive sur les possibilités de déplacements sur le territoire régional. Le partage des données avec les acteurs des plates-formes numériques doit permettre de franchir une deuxième étape vers cette large diffusion de l'information.
Ce partage des données de contrats opérationnels de mobilité, à l'échelle des bassins de mobilité introduits par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre

2019 d'orientation des mobilités (LOM) permettra de donner une traduction opérationnelle à cet objectif d'harmonisation de l'information voyageur entre les différentes AOM.

Une tarification simplifiée

La multiplicité des gammes tarifaires présentes sur l'ensemble des territoires d'intervention des différentes Autorités organisatrices nuit à la lisibilité globale des offres de mobilité en transports collectifs.
Pour le seul réseau régional coexistent ainsi les produits « Zou ! », la gamme tarifaire nationale SNCF, les gammes tarifaires propres à chacun des ex-réseaux départementaux, les gammes multimodales avec certains réseaux urbains, etc. Autant d'offres tarifaires qui coexistent et composent un paysage complexe et parfois dissuasif pour l'usager.

Le SRADDET demande à l'ensemble des acteurs de la mobilité d'œuvrer dans le sens d'une tarification simplifiée. Il s'agit de :

→ promouvoir des tarifications multimodales adaptées aux besoins et usages des territoires ;
→ mettre en œuvre une tarification intégrée, multimodale zonale, pour les déplacements du quotidien dans les grandes aires urbaines ;
→ développer les titres tarifaires multimodaux pour les voyageurs occasionnels (y compris touristiques) ;
→ assurer la cohérence des gammes monomodales.

La conclusion, à l'échelle des bassins de mobilité introduits par la LOM, permettra de faciliter l'atteinte de cet objectif de tarification intégrée de contrats opérationnels de mobilité.

Dans cette optique la Région, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale a simplifié et harmonisé (à partir de 2023) la gamme tarifaire de ses réseaux de transport (train et cars) pour une tarification simplifiée, cohérente et lisible pour les usagers.

Amélioration de la billettique et de la distribution

Afin de faciliter l'accès aux réseaux de transports en commun et limiter les effets de rupture entre réseaux, et développer ainsi l'intermodalité et la multimodalité, l'interopérabilité de supports doit être développée. Il s'agit d'accepter une grande variété de supports billettiques, de permettre le chargement de titres tarifaires de réseaux différents sur un seul et même support pour que ce dernier ne soit plus une contrainte supplémentaire pour l'usager.

Le SRADDET demande donc à poursuivre et généraliser l'interopérabilité des titres sur tous les réseaux de transports.

Le déploiement, en 2018, sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence d'un Pass intégral constitue un exemple à décliner : ce type d'abonnement multimodal, qui permet d'accéder à l'ensemble des réseaux de transports collectifs tout en intégrant un bouquet de services à la mobilité (vélos en libre-service, parc à vélos, parcs-relais…), constitue en effet une avancée essentielle dans la construction de la mobilité et en territoire métropolitain.

FLUIDIFIER L'INTERMODALITÉ PAR L'OPTIMISATION DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

OBJECTIF 39

Pièces maîtresses des réseaux de transports et de l'accessibilité des territoires, les gares et pôles d'échanges multimodaux représentent pour les usagers des portes d'entrée quotidiennes. Cela permet aux usagers d'accéder aux réseaux de transports publics selon divers modes (piéton, vélo, routier), ou leur offre la possibilité de changer de modes de transports (report modal), en conséquence la correspondance doit être assurée dans de bonnes conditions pour sécuriser le choix de transport. Ils sont souvent également des lieux de vie et d'activités diverses y compris commerciales, et constituent une ressource fiscale pour les collectivités territoriales, les communes et leurs groupements. L'intégration viaire et urbaine de ces lieux d'échanges, leur qualité de conception, l'efficacité de leur gestion et la variété des services qu'ils peuvent offrir aux voyageurs, doivent contribuer à valoriser l'offre globale de transports publics en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ces caractéristiques multiformes faisant partie de champs de compétences variés et territorialisés, une action partenariale s'avère nécessaire. C'est ensemble que les acteurs de la mobilité doivent répondre aux besoins de déplacements des usagers avec un niveau d'exigence élevé en matière d'accessibilité, de confort et de sécurité.

RÈGLE LD2-OBJ39 ®
p. 107 du fascicule des règles

Ainsi, depuis de nombreuses années, la Région a placé l'amélioration de l'intermodalité au cœur de ses politiques d'investissements et de services aux voyageurs. De nombreuses gares ont été aménagées en pôles d'échanges multimodaux. Cette ambition doit se poursuivre.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 23
Le report modal
OBJECTIF 38
L'information, la billettique, la tarifica ion

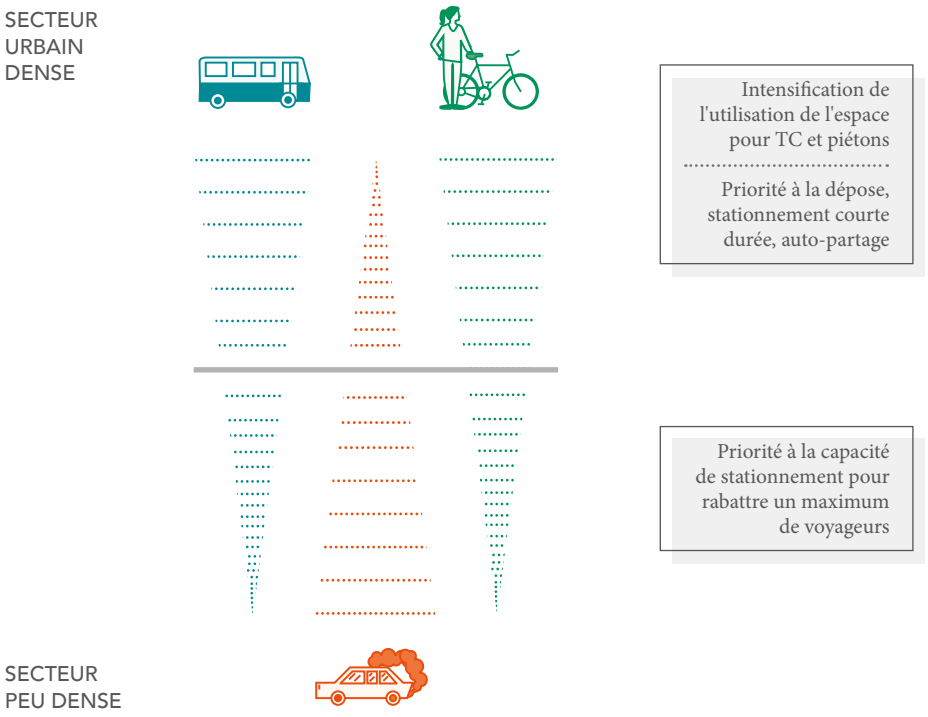
L'enjeu premier pour le territoire régional est de favoriser l'usage des transports en commun et le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle, par la recherche de fluidité dans les changements de modes et le développement de pôles d'échanges multimodaux performants à cet égard.

Cette recherche d'une intermodalité fluidifiée et d'une qualité de service améliorée doit cibler la question des besoins et des usages. L'usager doit pouvoir accéder facilement au site, disposer d'une information complète (idéalement en temps réel) relative à son trajet, disposer d'un espace d'attente confortable, sécurisé et abrité, afin de pouvoir passer d'un mode à l'autre quelle que soit sa situation (et notamment en situation de handicap).

En cohérence avec la Stratégie régionale pour l'aménagement des gares et pôles d'échanges multimodaux (PEM) en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le SRADDET identifie comme prioritaire l'aménagement en PEM des pôles identifiés « à forte affluence en milieu urbain dense » et des pôles « à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense ».

Il est donc demandé aux territoires de fournir un effort particulier afin d'y développer l'intermodalité, et d'y optimiser les rabattements, sur la base du principe suivant :

→ plus le secteur est dense en activités et en habitat, plus le rabattement doit être accessible en transports collectifs et en modes actifs (la marche notamment) ;
→ en secteur peu dense, le PEM doit faire une place plus importante au vélo, même si les connexions avec les transports collectifs interurbains notamment seront privilégiées.



Pôles de forte affluence en milieu urbain dense

Pour ces gares et PEM, l'objectif consiste à pérenniser ou développer l'intermodalité en cohérence avec les perspectives de développement et les projets urbains locaux.

Pour ces gares et PEM pour lesquels l'offre-cible portée par la Région est de 4 TER/h en heure de pointe, il est demandé de :

→ développer les rabattements en transports en commun et en modes actifs dans les zones urbaines denses, circulant préférentiellement sur des sites propres ;
→ de diminuer la place des véhicules particuliers en stationnement et en circulation ;
→ de développer les services et les commerces attractifs.

Ces gares de forte affluence en milieu urbain dense présentent également des enjeux sécurité/sûreté de première importance, pour lesquels le contrôle des flux et la coordination de la surveillance méritent une attention et une réflexion partenariale particulière.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 35
La cohérence urbanisme-transport

Enfin, l'interface entre la gare et son quartier doit être cohérente avec les objectifs d'aménagement territorial formalisés dans les documents d'urbanisme tels que les zones urbaines à intensifier, les secteurs à requalifier ou encore les centralités urbaines à renforcer.

Pôles à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense

Ces gares à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense doivent faire l'objet d'une réflexion amont différente des gares précédentes.

En premier lieu, la connexion des différents modes de transports doit être étudiée au regard de la faible densité urbaine et des fréquences de transports en commun moindre par rapport aux gares de forte affluence.

Pour ces gares et PEM il est demandé :

→ d'améliorer la connexion des différents modes de transports vers les PEM ;
→ d'assurer une offre de stationnement relais à proximité des pôles d'échanges disposant d'une situation pertinente, de même pour les aménagements cyclables et les stationnements pour les vélos.

L'accès à l'information sur les différents systèmes de transports en commun connectés sur le pôle d'échange doit être accessible et opérationnel en continu. Le confort, la sécurité en gare et la qualité de traitement de l'espace public doivent être développés. Il s'agit d'améliorer l'attractivité du pôle d'échange et sa compétitivité face au choix de la voiture personnelle et de l'auto-solisme. Les gares et pôles d'échanges auront à être vertueux en termes d'atténuation et d'adaptation au changement climatique (îlot de fraîcheur, sobriété énergétique, énergies renouvelables...).

DÉCLINAISONS

INFORMATION MULTIMODALE

→ Améliorer l'accès à l'information en temps réel et en continu sur les différents systèmes de transports en commun connectés sur le pôle d'échanges

→ Poursuivre la mise en accessibilité des PEM (schéma directeur d'accessibilité des quais et agenda d'accessibilité programmée)

CONNEXIONS AUX PEM

→ Améliorer les cheminements des modes actifs en accès aux PEM et leurs stationnements sécurisés associés

→ Développer les solutions de correspondances pour les modes alternatifs innovants à la voiture particulière avec les transports collectifs ou entre eux

→ Développer la réalisation de parcs-relais périurbains au niveau des gares ferroviaires (ou routières) périurbaines en limite de congestion routière dans l'objectif de capter les usagers effectuant des liaisons longue distance au plus près de leur point d'origine

SERVICES INNOVANTS

→ Mettre en œuvre des actions à forte valeur ajoutée sur les services de transports : des niveaux optimisés de correspondances dans les standards de performance, des places pour les véhicules et micro-mobilités électriques avec bornes de recharge, places d'autopartage ou pour les flottes de véhicules innovants de motorisation plus propre (hydrogène, GNL, GPL...)

Stratégies des PEM et gares routières



Pôle (gare ferroviaire ou routière)

- Pôle de forte affluence en milieu urbain dense
- Pôle à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense
- Pôle à faible fréquentation en secteur peu dense
- Gare routière hors PEM (non rattachée à une gare ferroviaire)

Réseau ferré

- TGV
- Voie ferrée
- CFP

Repères

- Limite de région
- Limite de département

Fond : GEOFLA - IGN. Réalisation : DCO PT - SCOTIGEO - 04 septembre 2018. Source : TTK, STRATIS, KOMODITE, TRANSITEC, CEREMA.

RENFORCER LA CONVERGENCE ENTRE RÉSEAUX ET SERVICES, EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE

OBJECTIF 40

La Région, chef de file de l'intermodalité à l'échelle régionale et coordinatrice de la mobilité à l'échelle des bassins de mobilité

RÈGLE LD2-OBJ40 ®
p. 109 du fascicule des règles

La Région en sa qualité de chef de file de l'intermodalité et de la mobilité est chargée d'animer les démarches partenariales, pour une coordination entre acteurs de la mobilité.

Douze bassins de mobilité ont été établis en concertation avec les intercommunalités concernées en tenant compte des flux de déplacements quotidiens (études et travail) et occasionnels des habitants.

Un contrat opérationnel de mobilité sera conclu à l'échelle de chaque bassin de mobilité entre la Région et a minima : les autorités organisatrices de la mobilité, les Départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles multimodaux concernés et le cas échéant la ou les Régions limitrophes, y compris un acteur de la mobilité inter-frontalier.

La gouvernance partenariale qui en résultera permettra d'asseoir la stratégie mobilité de la Région portée par le SRADDET dans sa la déclinaison opérationnelle en lien avec chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Stratégie urbaine régionale et desserte des centralités

La stratégie urbaine développée dans le SRADDET vise à enrayer l'étalement urbain par une gestion plus économe du foncier et à orienter le développement régional au bénéfice des centralités. Ce recentrage s'accompagne du déploiement de différents niveaux de desserte par les transports régionaux, adaptés aux différents territoires.

Le SRADDET demande ainsi à ce que la stratégie urbaine défendue par l'institution régionale dans le cadre de ce document, s'accompagne d'une forte convergence des réseaux de transports, tous modes confondus. De même, la stratégie de développement des pôles d'échanges multimodaux, coordonnant de manière efficace les transports urbains cadencés et les transports interurbains à vocation de rabattement lourd, doit contribuer au confortement des principales centralités identifiées par la stratégie urbaine régionale.

Enfin, le principe de renforcement de l'urbanisation à proximité des pôles d'échanges multimodaux, lorsqu'ils sont identifiés comme stratégiques et lorsqu'ils présentent un potentiel en matière d'intensification, contribuera également à une optimisation de la desserte des centralités et à un report modal facilité pour les habitants.

Vers une optimisation des points de desserte

Par ailleurs, la compétence transport interurbain de voyageurs, récemment transférée à la Région, représente plus de 500 circuits parcourus par une flotte de près de 1 700 véhicules transportant entre autres 55 000 scolaires quotidiennement.

VOIR AUSSI
OBJECTIFS 27, 28 ET 29
La stratégie urbaine régionale
OBJECTIF 35
La cohérence urbanisme-transports
OBJECTIF 39
Les pôles d'échanges
OBJECTIF 41
Les niveaux de desserte adaptés aux territoires

Cette compétence, qui complète l'architecture régionale des TER et LER, représente pour la Région une véritable opportunité pour assurer un maillageau plus près des territoires et des usagers.

En effet, la souplesse d'utilisation du transport routier permet d'adapter la desserte aux spécificités territoriales et aux types d'usagers. Qu'il s'agisse de PEM, de gares, de haltes ou de points d'arrêt, ces aires représentent pour les usagers un accès aux réseaux de transports routiers interurbains et/ou un lieu de correspondance avec ou sans changement de mode de transport. L'intégration, la qualité, la bonne gestion, la sécurisation et les services constitutifs de ces aires contribuent à optimiser la mobilité des usagers en tous points du territoire régional.

Le SRADDET encourage donc la Région à poursuivre le travail engagé pour appréhender l'ensemble de ces points de desserte et construire un maillage qui permettra :

→ de produire progressivement un service harmonisé, garant d'une égalité d'accès et d'usage adapté aux spécificités des territoires ;
→ d'optimiser la desserte du territoire régional dans le cadre d'une stratégie multimodale en complémentarité et en coopération avec les AOMU.

Le SRADDET engage l'ensemble des acteurs de la mobilité et de la planification à contribuer à l'optimisation de ces points de desserte par la valorisation des correspondances et en facilitant les rabattements, tous modes confondus.

L'atteinte de cet objectif passe notamment par l'élaboration d'une stratégie de gestion et d'aménagement des aires de correspondance conçue en partenariat avec les collectivités, notamment dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

Les bassins de mobilité



Périmètre de bassin de mobilité

Ⓐ Lettre affectée au bassin de mobilité

Bassin de mobilité « Montélimar Sud Drôme », nom sous réserve de la carte définitive de la région Auvergne-Rhône-Alpes

Limites régionales

Limites intercommunales

Sources : DGTMGE, IGN



Place Masséna,
Getty Images

ORIENTATION 2

UNE OFFRE DE TRANSPORTS ADAPTÉE, SIMPLIFIÉE ET PERFORMANTE POUR TOUS ET POUR TOUS LES TERRITOIRES

La volonté régionale consiste à mettre en œuvre une offre globale, multimodale, plus cohérente et mieux adaptée aux réalités des territoires.



Gare de Port-de-Bouc
P. Ciot

OBJECTIF 41

DÉPLOYER UNE OFFRE RÉGIONALE DE TRANSPORTS EN COMMUN ADAPTÉE AUX TERRITOIRES, SELON TROIS NIVEAUX D'INTENSITÉ URBAINE

Le but premier de la Région est de définir et construire l'offre de transports en commun la plus adaptée possible aux réalités des territoires et aux besoins des usagers. Les demandes d'un service de qualité touchent les métropoles comme le monde rural, les usagers du quotidien comme les visiteurs et les touristes.

La Région doit s'appliquer, à travers les réseaux dont elle a aujourd'hui la maîtrise en tant qu'autorité organisatrice (TER, Chemins de Fer de Provence, LER et services routiers interurbains), à répondre au mieux, par une organisation des services mieux coordonnée, à la question majeure de l'équité territoriale. Son rôle de chef de file de l'intermodalité, qui doit lui permettre de sensibiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne du transport, sera mis au service de cette recherche d'une meilleure coordination et d'une rationalisation gage d'efficacité. La conclusion, à l'échelle des bassins de mobilité de contrats opérationnels de mobilité, contribuera également à cet objectif.

Ce sont, bien entendu, les réseaux urbains qui dominent très nettement en volume les déplacements réalisés en transports en commun, d'autant que trois des dix villes les plus peuplées du pays (Marseille, Nice et Toulon) sont situées sur le territoire. Ainsi, le nombre de déplacements annuels s'élève à environ 200 millions sur les réseaux urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence quand le réseau TER représente environ 40 millions de trajets et les LER 1,5 million sur ses 19 lignes. Le réseau des lignes départementales, dont la Région vient d'hériter, représente de son côté environ 28 millions de déplacements, dont une large part de scolaires.

Cette recherche de cohérence et de rationalisation, qui se conjugue avec l'exigence d'une meilleure qualité du service rendu et d'une maîtrise des coûts de fonctionnement par la suppression de certains doublons, la Région se l'impose déjà en travaillant à l'optimisation de ses propres réseaux.

Cet objectif doit se décliner au travers d'une plus grande complémentarité entre le train et le car afin d'apporter une réponse satisfaisante à la multiplicité des enjeux de desserte comme par une harmonisation progressive des politiques tarifaires et des supports billettiques. Ces efforts permettront rapidement de rendre la multimodalité plus lisible et plus attractive.

Une offre cible de transports en commun régionaux à l'horizon 2022

Réfléchir à une offre de services globale, et non plus strictement par mode, telle est donc la ligne de conduite qui guide le travail de la Région à travers cet objectif.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 41
Les niveaux de desserte

Il s'agit ici de définir et d'atteindre une offre de service globale, multimodale, attractive et standardisée au plus près des besoins et attentes de chaque territoire. Cette schématisation, qui concerne en premier lieu la rationalisation et l'amélioration de l'offre de transport régionale tous réseaux confondus (TER, Chemin de Fer de Provence, LER et lignes interurbaines), vise à s'affranchir d'une vision étroite par mode pour gagner à la fois en souplesse, en qualité de service et en maîtrise des coûts.

L'organisation de ce réseau global de transports en commun cohérent nécessite l'optimisation des complémentarités entre le réseau ferroviaire, colonne vertébrale de l'ensemble du système, l'offre de transports en commun routière et les réseaux de transport urbain par une politique coordonnée de rabattement et de cadencement.

Ces complémentarités, au service des territoires et des usagers, ne remettent pas en cause la place prépondérante occupée par un système ferroviaire de qualité et justement dimensionné. Car le ferroviaire reste le mode de transport de masse le plus efficace sur les axes les plus denses, comme sur le littoral : en matière de fréquentation, la région se situe à la 4e place sur les 11 régions métropolitaines et en 5e position pour ce qui concerne l'offre. Il constitue donc toujours la colonne vertébrale de l'ensemble des réseaux.

Ce schéma d'offres-cibles que la Région entend consolider, repose sur une typologie de densité de trafic et sur une meilleure organisation de l'offre multimodale à travers les pôles d'échanges. Il est décomposé en trois types d'offres, trois standards qui correspondent précisément aux centralités identifiées dans la stratégie urbaine.

Le SRADDET soutient l'engagement régional à déployer les trois types d'offres cibles suivantes à horizon 2025 :

→ Express urbain : 1 service toutes les 15 minutes en heure de pointe pour les gares principales et 1 toutes les 30 minutes pour les gares intermédiaires ; 1 service toutes les 30 minutes en heure creuse. Cela répond à la demande de massification par un maillage dense avec les TC urbains grâce à un rabattement renforcé et à un cadencement adapté.

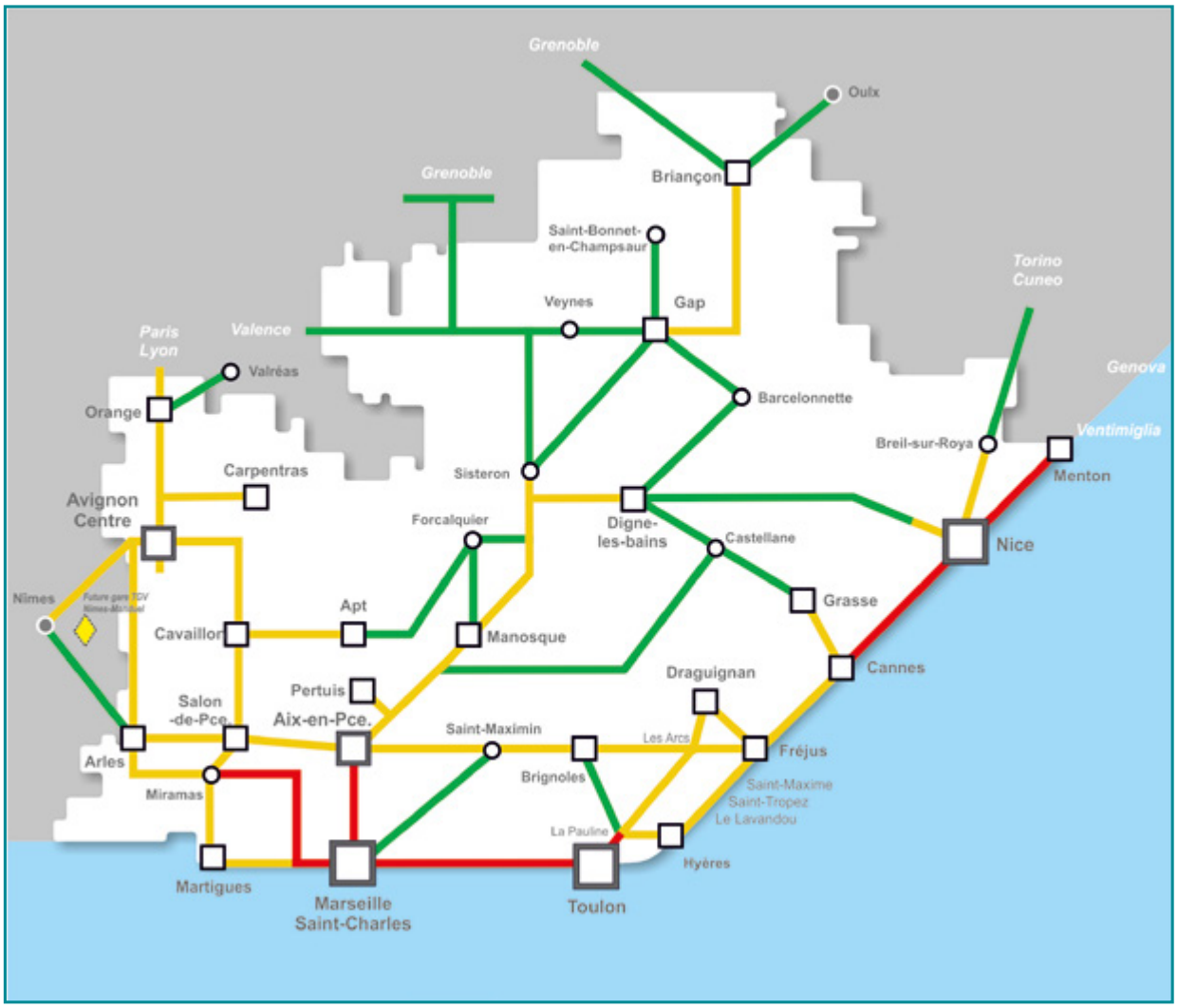
→ Intervilles : 1 service toutes les 30 minutes en heure de pointe et 1 par heure en heure creuse. Nécessité là encore d'un maillage renforcé des différents réseaux et d'une structuration étroite avec les horaires TCU.

→ Maillage du territoire : pour principe de base, l'offre de transport est de 6 rotations routières quotidiennes. Priorité est donnée aux portes d'entrée du territoire régional, à la valorisation économique et touristique.

Le rythme d'évolution matérialisé par le schéma suivant est non seulement tributaire des évolutions constitutionnelles et réglementaires portées par la loi d'orientation sur les mobilités, mais aussi par le phasage de réalisation d'infrastructures majeures comme les chantiers de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Ces derniers sont nécessaires pour concrétiser les ambitions régionales, à savoir consolider et accroître la capacité de circulation des trains du quotidien, en particulier dans les espaces métropolitains, pour atteindre une offre moyenne de 6 trains par heure en période de pointe.

La concrétisation de ces offres-cibles est également fortement conditionnée par l'évolution des marges de manœuvre budgétaires de l'ensemble des acteurs institutionnels, État comme collectivités. Cet objectif n'interdit en rien la veille et l'accompagnement des initiatives relatives au développement des nouvelles mobilités.

Déployer une offre régionale de transports en commun adaptée aux territoires à l'horizon 2022



Niveaux de desserte-cible projetés
(tous modes confondus : ferroviaire et routier)

EXPRESS
Fréquence :
15' en heure de pointe (gares principales)
30' en heure creuse

INTERVILLES
Fréquence :
30' en heure de pointe
1h en heure creuse

MAILLAGE DU TERRITOIRE
Fréquence :
2 à 5 allers-retours quotidiens

Hiérarchie urbaine : 3 niveaux de centralité

Centralités métropolitaines

Centres urbains régionaux

Centres locaux et de proximité

Sources : Région-Alpes-Côte d'Azur, Direction des Infrastructures et des Grands Équipements.
Conception : DCOPT - SCOTIGEO - 28 mai 2018

RECHERCHER DES COMPLÉMENTARITÉS PLUS ÉTROITES ET UNE MEILLEURE COORDINATION ENTRE DESSERTES URBAINES, INTERURBAINES ET FERROVIAIRES

OBJECTIF 42

Pour être pleinement efficaces, ces complémentarités entre les multiples réseaux de transports en commun, doivent être abordées simultanément sous trois angles : celui de l'optimisation qualitative de l'offre de services à l'échelle de chaque territoire, celui des infrastructures à travers l'organisation et la hiérarchisation des pôles d'échanges multimodaux, celui d'une coordination structurée entre autorités organisatrices par une gouvernance partagée.

RÈGLE LD2-OBJ42 ®
p. 110 du fascicule des règles

Des niveaux et offres de dessertes-cibles répondant aux caractéristiques des territoires

Il s'agit ici de définir et d'atteindre une offre de service globale, multimodale, attractive et standardisée, au plus près des besoins et attentes de chaque territoire.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 41
Les niveaux de desserte adaptés aux territoires

Pour ce faire, il convient d'agir en premier lieu sur la rationalisation et l'amélioration de l'offre de transport régionale tous réseaux confondus (TER, Chemin de Fer de Provence, LER et lignes interurbaines) : la stratégie d'offres cibles présentée dans l'objectif 41 vise à s'affranchir d'une vision étroite par mode pour gagner à la fois en souplesse, en qualité de service et en maîtrise des coûts.

Elle implique de promouvoir une offre cadencée et lisible, d'optimiser les fréquences et les capacités de sièges offertes et d'améliorer et adapter les amplitudes horaires. L'enjeu du cadencement est essentiel car c'est là que se joue techniquement la qualité de la complémentarité entre les réseaux.

Le schéma régional d'offres-cibles proposé dans le SRADDET doit être considéré comme l'épine dorsale d'une offre globale. Son efficacité sera renforcée par une coordination étroite, qu'il convient de rechercher, entre réseaux de transport urbains, interurbains et ferroviaires, en particulier par les rabattements et le cadencement des horaires.

Dans les secteurs qui s'y prêtent, le réseau régional (ferré, régional et interrurbain) doit servir d'armature à des réseaux plus fins qui assureront les dessertes de proximité. Il convient de sauvegarder et moderniser les lignes de desserte fine du territoire (Côte Bleue, Nice-Breil-Tende, Etoile de Veynes) et d'améliorer l'offre de desserte par le train du quotidien.

Compte tenu des contraintes d'exploitation et d'infrastructures pour élaborer les grilles horaire des lignes interurbaines ferroviaires et routières, il est demandé que les réseaux de transports publics urbains favorisent les correspondances depuis et vers le réseau régional, tant au travers de leurs infrastructures propres (TCSP, BHNS, voies réservées), leurs points d'arrêt et schémas de desserte, que de leur grille horaire. Cette approche est essentielle pour développer l'efficacité du transport collectif et la multimodalité qui sont recherchées par ailleurs au travers de la tarification, la billettique ou l'information voyageur. Il s'agit d'améliorer la cohérence de l'offre des transports en commun en favorisant la complémentarité des services.

En ce sens, des solutions peuvent être accompagnées dans leur développement, en particulier pour les zones les moins peuplées tels que le covoiturage, le transport à la demande, etc... mais également en milieu métropolitain, toutes les pratiques qui conduisent à réduire la place de la voiture particulière tels que les parcs de covoiturage aux entrées d'autoroutes, voies dédiées à l'approche des grandes villes…

Des pôles d'échanges multimodaux au cœur d'un maillage efficace de l'offre de transports

L'enjeu premier est de favoriser l'accès aux transports collectifs par la recherche d'une plus grande fluidité entre les modes afin de réduire l'usage de la voiture individuelle.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 39
Les pôles d'échanges multimodaux

Les pôles d'échanges sont au cœur de cette intermodalité par la recherche d'une définition d'une stratégie collective de rabattement des différents réseaux, par une plus grande lisibilité de l'offre grâce à un cadencement adapté aux réalités du terrain, par le développement d'une information complète en temps réel au bénéfice de l'usager, par des facilités d'accès (parcs-relais, pistes cyclables, parcs-vélos…). Priorité doit être donnée à la qualité des connections par l'organisation de rabattements efficaces, condition majeure d'accès aux grands corridors de transports, donc de désenclavement : rabattement de l'autocar rural sur un PEM desservi par le TER, rabattement de ce dernier vers les portes TGV ou les aéroports…

La Région a engagé un travail dense de réflexion pour dessiner cette stratégie à moyen et long terme, le but étant de proposer une standardisation des niveaux de services selon les polarités que recouvrent ces PEM. Ce schéma, qui vise à optimiser l'articulation entre les différentes échelles de réseaux et la diversité des pratiques en matière de déplacement, sera nécessairement en phase avec les dynamiques territoriales mises en évidence dans le SRADDET.

Vers une gouvernance coordonnée et collective

VOIR AUSSI
OBJECTIF 66
Les modalités d'action collective avec les AOM

La pleine réussite de cet objectif d'optimisation des moyens engagés ne pourra être atteinte que par une volonté commune et des démarches coordonnées. En tant que chef de file de l'intermodalité, la Région souhaite, à travers le SRADDET, les comités de partenaires et les contrats opérationnels de mobilité introduits par la loi LOM, organiser les partenariats, afin que les politiques de mobilité des différentes AOM gagnent en cohérence.

ACCOMPAGNER LES DYNAMIQUES TERRITORIALES AVEC DES OFFRES DE TRANSPORT ADAPTÉES AUX ÉVOLUTIONS SOCIODÉMOGRAPHIQUES (EN COHÉRENCE AVEC LA STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE)

OBJECTIF 43

L'ambition démographique exprimée par le SRADDET, visant un taux moyen de croissance démographique de l'ordre de 0,4 %, met plus que jamais en évidence la nécessité d'approches sociales et territoriales différenciées.

Pour ce faire, le SRADDET demande à conduire un développement démographique dont l'impact territorial est maîtrisé, afin de conforter les centralités identifiées par la stratégie urbaine régionale, et d'enrayer l'étalement urbain et les phénomènes de pression sur les espaces en proximité des métropoles. Ces évolutions démographiques sont étroitement liées à la question des mobilités en général, et des réseaux de transports collectifs en particulier.

La réponse du SRADDET passe d'abord par le recentrage du développement démographique sur les centralités existantes et les espaces susceptibles d'offrir une desserte performante par les transports en commun.

Cependant, de nombreuses évolutions socio-démographique appellent à penser plus largement les problématiques liées à la mobilité.

Les enjeux portent ici sur les besoins en matière de déplacements des plus de 65 ans, dont le nombre devrait fortement augmenter dans les espaces alpins et rhodaniens. En 2040, un habitant de la région sur trois aura plus de 60 ans. Il s'agit également d'accompagner la mobilité des plus de 75 ans, dont le nombre devrait doubler au cours des trente prochaines années. De plus, l'offre de transport doit être adaptée aux nécessités, pour ces populations, de proximité avec les services collectifs publics comme privés.

Ces enjeux appellent également de nouveaux équilibres financiers soutenables afin de répondre à ces profondes évolutions socio-démographique tout en s'efforçant de ne pas aggraver les inégalités sociales et territoriales qui handicapent déjà le territoire régional. L'offre de transports collectifs classique, basée sur une concentration de la demande et une massification de l'offre, ne permet pas d'offrir une réponse économiquement performante pour les zones peu denses.

Autre problématique, l'adaptation des offres de mobilité aux évolutions du monde du travail et aux nouvelles pratiques en matière d'emploi (télétravail, horaires décalés, temps partiel…). Les actifs de la région ne sont sans doute pas dans les mêmes dispositions d'esprit que les Franciliens qui se disent, pour 3 sur 4 d'entre eux, disposés à envisager une baisse de salaire en échange d'une réduction de leur temps de transport quotidien : pour bon nombre d'entre eux, ce sont l'accès aux sites d'emplois et le coût des trajets qui sont problématiques, plus encore que le temps de parcours. Les opportunités offertes par l'explosion des outils de connectivité, des initiatives locales via les plates-formes de mobilité, et la généralisation des PDIE constituent une partie de la réponse.

Le parti pris régional de retenir sur ce territoire les jeunes populations actives passe aussi par ces politiques publiques de transport et de mobilité volontaristes, orientées autant en faveur de la desserte de zones d'activités et des dessertes interurbaines que de la consolidation de l'accessibilité aux zones rurales.

Le juste équilibre entre tous les territoires, qu'ils soient urbains, périurbains ou ruraux, dans le respect de la stratégie urbaine régionale, doit être la ligne directrice de la Région en tant que chef de file de l'intermodalité. La loi LOM clarifie davantage encore le champ de cette compétence en instituant la Région comme AOM pour les zones «grises», non couvertes par une autorité organisatrice de la mobilité au 1er juillet 2021.

La recherche d'une desserte cohérente entre les modes et fonctionnelle entre les pôles économiques et les zones d'habitat est donc nécessaire à l'échelle de chaque territoire.

Les zones périurbaines et rurales nécessitent une plus forte adaptabilité des offres de transports collectifs et de mobilité partagées : cela ne peut se construire que par une plus forte coordination entre acteurs et opérateurs.

Le SRADDET se doit donc de privilégier le développement des nouvelles mobilités dans ces territoires, ainsi que la structuration des plateformes de mobilité dédiées.

Cette structuration devra reposer également, sur le plan des infrastructures, sur la stratégie développée par la Région pour consolider et hiérarchiser les pôles d'échanges multimodaux.

C'est avec ce même regard différencié que doit être considérée la desserte des zones touristiques des territoires alpins. Leur dynamique propre, largement dictée par la saisonnalité des activités, mérite d'être consolidée par la mise en cohérence ordonnée de nouveaux types d'offres (services routiers saisonniers, transport à la demande, covoiturage…). Cette volonté est pleinement affirmée sur le plan des infrastructures par l'inscription dans le Schéma des itinéraires d'intérêt régional (SIIR) des axes de fonds de vallées.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 45
Schéma des itinéraires d'intérêt régional

ORIENTATION 3

INFRASTRUCTURES : DES RÉSEAUX CONSOLIDÉS, DES PÔLES D'ÉCHANGES HIÉRARCHISÉS

La création de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'azur (LNPCA) fait partie des grandes priorités régionales. Elle permettra notamment d'améliorer les liaisons ferroviaires de proximité. Les itinéraires routiers d'intérêt régional permettront, eux, d'optimiser le maillage régional, à l'image du développement de liaisons à haut niveau de service (réseau autoroutier, transports collectifs...).



Comité de pilotage de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur
C. Almodovar

OBJECTIF 44

ACCÉLÉRER LA RÉALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR POUR RENFORCER L'OFFRE DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Les aires urbaines d'Aix-Marseille, de Toulon et de Nice et de la Côte d'Azur, qui comptent parmi les 10 plus grandes agglomérations de France, ont connu une croissance démographique très forte ces 50 dernières années et concentrent aujourd'hui 90% de la population des 3 départements littoraux des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes- Maritimes (contre 50% en moyenne à l'échelle nationale). Sur le littoral méditerranéen, l'usage des autoroutes pour les déplacements quotidiens, a conduit à une saturation progressive des réseaux. Chaque année, dans les trois départements côtiers (Bouches-du-Rhône, Var et Alpes- Maritimes), les actifs perdent un temps considérable dans les embouteillages : 40 journées de travail perdues entre Aix et Marseille, 15 entre Toulon et Fréjus, 25 entre Nice et Sophia Antipolis (1 jour de travail = 7h). Selon une étude Inrix de 2017, Marseille est la ville la plus embouteillée (hors Ile-de-France) et Nice la dixième.

Avec 2,5 km de voie ferrée pour 10 000 habitants, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (moyenne nationale de 5,75 hors IDF). La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, a été construite en 1860 quand la région comptait trois fois moins d'habitants qu'aujourd'hui.
Dans un contexte régional de saturation des réseaux de transports et d'incessante congestion routière, la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Marseille et Nice constitue une alternative à la route (objectifs de report modal), mais également une occasion de traiter les dysfonctionnements du système ferroviaire dans les nœuds de Marseille, Toulon et Nice.

Les liaisons entre les gares principales de ces trois métropoles littorales, à forte attractivité nationale comme internationale (tourisme, événements de renommée mondiale, technopoles...), enregistrent actuellement des taux de retard annuels de 50 à 60% sur l'ensemble des trajets effectués par les TER inter-villes. Au-delà de cette problématique de fiabilité des trajets, les trois nœuds ferroviaires ont aujourd'hui atteint leur limite de capacité. En conséquence, l'exploitation ferroviaire manque de robustesse : le moindre incident a un impact très fort sur l'ensemble du trafic ferroviaire régional, avec des répercussions nationales. Les travaux de maintenance ou d'entretien s'avèrent extrêmement longs et complexes, car limités à quelques heures chaque nuit. Aussi, la région connaît-elle les taux de retards et d'annulation de TER les plus élevés de France : 1 TER sur 6 en retard, 1 TER sur 20 annulé.

En outre ; SNCF Réseau ne peut plus répondre favorablement aux projets d'augmentation des capacités des lignes TER desservant les trois métropoles du fait de l'impossibilité d'accueillir plus de trains dans les gares. Et pourtant, l'offre de service ferroviaire proposée est bien en-deçà de celles des gares des métropoles européennes comparables : par exemple, sur la liaison Marseille-Aix, l'offre n'est que de 6 trains en période de pointe du matin (7h-9h) quand elle est de 16 entre Amsterdam et Haarlem, qui constitue un dipôle de population comparable (800 000 et 150 000 habitants respectivement).

Ces dysfonctionnements pèsent d'autant plus sur la qualité du réseau de transport public ferroviaire et la qualité de vie quotidienne des 5 millions d'habitants de la région que la section Côte d'Azur Cannes-Nice-Monaco connaît depuis plusieurs années la plus forte fréquentation TER de France (hors Ile-de-France). Le projet de Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), à l'étude depuis maintenant plus de quinze ans, doit permettre à terme la désaturation d'un réseau ferroviaire existant conçu en 1860 et dont la dernière grande modernisation date des années 1970 avec l'électrification. Cette ligne à double voie cumule l'ensemble des trafics : plus de 135 trains y circulent chaque jour, avec des types de circulation très différents (TER omnibus ou semi-direct, trains grande ligne et TGV, trains de fret, trains internationaux). L'infrastructure ferroviaire ne comporte aucun maillon alternatif entre Marseille et Vintimille : en cas de retard, tous les trains sont touchés à la queue leu leu. Outre la désaturation des nœuds ferroviaires, le désenclavement du département des Alpes-Maritimes et l'amélioration des temps de parcours entre les métropoles régionales sont les objectifs principaux poursuivis. Aujourd'hui, le temps de trajet Marseille-Nice est plus court par la route (2 heures) que par le train (2h32) alors que la distance est de 160 km à vol d'oiseau. Les enjeux ultimes visés sont vitaux, il s'agit de contribuer à la conversion écologique et énergétique des transports, d'améliorer la qualité de vie des habitants qui subissent congestion et pollution de l'air, et de conforter les perspectives de développement économique, de renforcer la compétitivité du territoire et de garantir son attractivité touristique.

Ainsi, la LNPCA apportera une réponse ferroviaire structurante à l'amélioration des mobilités du quotidien (doublement des services TER sur les trois grandes métropoles) et garantira une plus grande fiabilité du réseau ferroviaire sur ses sections les plus fréquentées.

En 2013, la Commission Mobilité 21 a défini deux priorités de réalisation pour le projet LNPCA :

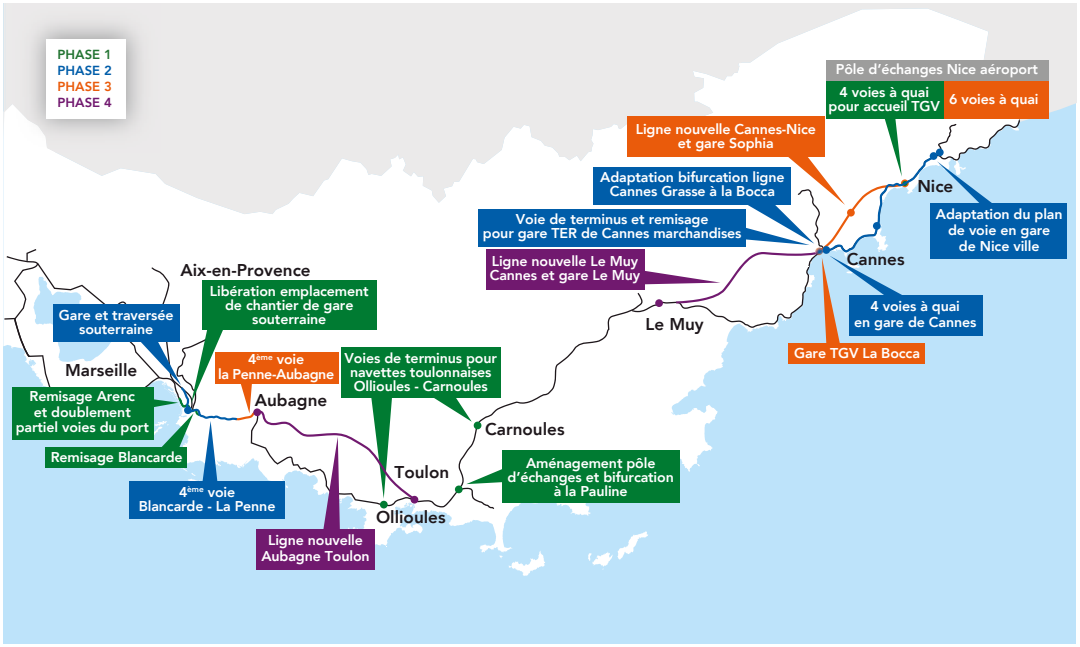
→ Priorité 1 : traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2,5 Mds €) et azuréen (4,2 Mds €).
→ Priorité 2 : réalisation des sections de lignes nouvelles entre Aubagne et Toulon et entre Le Muy et la ligne actuelle Cannes-Grasse (5,3 à 7,8 Mds €).

L'avancement général des études préalables à enquête d'utilité publique, les résultats de la concertation publique menée en 2016 ainsi que les diverses actions des représentants politiques et partenaires financeurs du projet pour donner la priorité aux trains du quotidien conduisent à une mise en œuvre progressive de la LNPCA.

La nécessité impérieuse de ce projet et le principe du phasage des chantiers ont été confirmés à nouveau par le Conseil d'orientation des Infrastructures début 2018 et par le Gouvernement qui a inscrit le projet dans le volet programmation de la Loi d'Orientation des Mobilités qui est en débat au Parlement pour un vote à l'automne 2019. Les Priorités 1 et 2 ont été scindées en quatre phases, les phases 1 et 2 devant faire l'objet d'une Déclaration d'utilité publique à l'horizon 2022 pour des mises en service échelonnées entre 2025 et 2032, les phase 3 puis 4 devant être mises en service à partir de 2037.

Calendrier de réalisation

La réalisation de la LNPCA constitue une priorité portée par l'ensemble des partenaires, priorité réaffirmée dans le cadre du présent SRADDET, qui insiste sur la nécessité de réaliser ce projet déterminant dans le respect du calendrier issu du Comité d'Orientation des Infrastructures : Phase 1 dès 2025, Phase 2 avant 2032, phases 3 puis 4 à l'horizon 2037.



Priorité aux nœuds ferroviaires marseillais et azuréens

Les nœuds ferroviaires marseillais et azuréens doivent être désaturés en priorité. Le traitement global du nœud ferroviaire marseillais avec la gare souterraine de Saint-Charles conditionne l'efficacité des aménagements sur l'ensemble du territoire. Le traitement du nœud toulonnais permettra la création d'une navette TER. Concernant le nœud ferroviaire azuréen, il s'agit d'augmenter la capacité sur la ligne actuelle pour répondre à la demande et de créer l'infrastructure nécessaire à la mise en relation des pôles azuréens : Cannes Bocca, Sophia Antipolis, Nice Aéroport.

Vers l'amélioration des trains du quotidien

Le projet comprend différentes étapes pour parvenir graduellement à améliorer les performances du système ferroviaire entre Marseille et Nice :

→ **Phase 1** (milieu de la décennie 2020, 860 M€) : amélioration de la régularité du service dans les métropoles :
- à Marseille par la création / le réaménagement des sites de maintenance et de remisage des TER ;
- à Toulon par des aménagements qui permettront une densification des services traversant l'agglomération d'un côté à l'autre, et le traitement du point critique que constitue la bifurcation de La Pauline (mise en place de la navette toulonaise entre Saint-Cyr-sur-Mer et la Pauline, puis vers Carnoules et Hyères) ;
- à Nice par la création d'une gare TGV-TER à Nice aéroport, porte d'entrée multimodale de l'agglomération, par le déplacement de la gare TER

de Cannes La Bocca et par la mise en place d'un nouveau système de signalisation plus performant entre Cannes et Vintimille (ERTMS3 hybride).

→ **Phase 2** (début de la décennie 2030, 2,8 Md€) : il s'agit de poursuivre l'amélioration de la qualité de service mais aussi de permettre son développement en accroissant les capacités du réseau. Pour cela :
- l'ERTMS sera mis en place de Marseille à Mandelieu ;
- une ligne en tunnel sera créée en traversée de Marseille avec une gare souterraine à Saint-Charles, la gare Saint-Charles ainsi étendue pourra accueillir 8 trains/heure/sens sur chacune des branches principales qui y convergent et permettra de relier sans correspondance Toulon/Aubagne à Miramas via l'aéroport ;
- divers aménagements seront réalisés entre Cannes et Nice : ajout de voies supplémentaires en gare, traitement de la bifurcation de Grasse, création d'un terminus TER à Cannes La Bocca, réorganisation des sites de remisage. La densité des services entre Cannes et Nice passera de 5 à 8 trains/heure/sens en pointe.

→ **Phase 3** (4 Md€) souhaitée en continuité de la phase 2 : ligne nouvelle entre Cannes et Nice aéroport, création de gares TGV à Cannes La Bocca et Sophia-Antipolis, permettant une desserte du territoire azuréen renforcée avec un lien direct entre tous les pôles majeurs de la côte d'Azur, de Cannes à Monaco.

→ **Phase 4** (6,2 Md€) souhaitée en parallèle de la phase 3 notamment pour la partie Est : ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon d'une part, entre le secteur du Muy et Cannes d'autre part : gains de temps importants entre les métropoles, densification des services moyen et longue distance.

Vers une crédibilisation du financement du projet

A titre d'illustration de la mobilisation de nouvelles ressources et la mutualisation, la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) a été créée par ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 afin de porter la part de financement des collectivités locales et de leurs groupements au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Dotée de ressources fiscales propres depuis la loi de finances 2023, la SLNPCA finance par ailleurs 50% de la part des partenaires locaux du projet. La SLNPCA bénéficie ainsi du produit d'une taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement ainsi que d'une une taxe additionnelle de 34 % à la taxe de séjour dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes directement concernés par le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

En outre, la Région s'est fortement mobilisée avec ses partenaires pour obtenir l'inscription de l'axe Barcelone-Marseille-Toulon-Nice-Vintimille-Gênes comme barreau multimodal du corridor Méditerranée du RTE-T. Cela ouvre la voie d'un financement par l'Union Européenne qui sera sollicité en complément des parts de l'Etat, de la Région et de ses partenaires.

OBJECTIF 45

ARRÊTER UN SCHÉMA D'ITINÉRAIRES D'INTÉRÊT RÉGIONAL CONTRIBUANT À UN MAILLAGE PERFORMANT ENTRE LES POLARITÉS RÉGIONALES

Ⓡ **RÈGLE LD2-OBJ45**
p. 112 du fascicule des règles

L'article L. 4251-1 du CGCT indique que le SRADDET « identifie les voies et axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional. Ces itinéraires sont pris en compte par le département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers ». L'article L. 111-1 du code de la voirie routière précise que la Région « peut contribuer au financement des voies et axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional ».

L'élaboration du Schéma des itinéraires d'intérêt régional a été menée dans un cadre établissant les principes suivants :

→ les autoroutes et routes nationales sont des itinéraires d'intérêt national par définition et l'intérêt régional se définit comme le prolongement des itinéraires nationaux, notamment sur les itinéraires interrégionaux et internationaux ;
→ les itinéraires parallèles aux itinéraires nationaux, en particulier les routes départementales qui « doublonnent » le réseau autoroutier, ne revêtent pas un intérêt régional ;
→ le réseau routier assurant la liaison entre les polarités identifiées au schéma peut être reconnu d'intérêt régional si les infrastructures ferroviaires qui desservent ces mêmes polarités offrent un niveau de service insuffisant au regard des trafics routiers constatés (dans le cas contraire, ce sont les infrastructures ferroviaires qui composent le réseau d'intérêt régional) ;
→ hors des grandes centralités urbaines et péri-urbaines, les axes principaux permettant la desserte des grands pôles d'activités économiques et touristiques revêtent un intérêt régional.

L'élaboration de ce schéma, puis sa mise en œuvre à travers les responsabilités départementales et régionales, doivent contribuer :

→ à garantir un maillage du territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur en le reliant aux territoires voisins ;
→ à fiabiliser la desserte des polarités régionales, en cohérence avec la stratégie urbaine ;
→ à prendre en compte les spécificités territoriales en matière de déplacement ;
→ à déployer des aménagements routiers favorisant le développement de l'intermodalité et des pratiques de mobilité plus écoresponsables

Le schéma arrêté distingue deux types d'itinéraires d'intérêt régional :

→ ceux relevant du réseau routier d'intérêt régional structurant, qui présentent un linéaire de 1 322 km ;
→ ceux relevant d'axes de fond de vallées, dans les territoires alpins, soit un linéaire de 480 km.

DÉPLOYER UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES EN SITE PROPRE COUPLÉES À DES ÉQUIPEMENTS D'ACCÈS ET DE STATIONNEMENT EN COHÉRENCE AVEC LA STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE

OBJECTIF 46

L'utilisation des transports collectifs est favorisée dès lors que la chaîne multimodale des déplacements est performante. Afin de permettre le report modal, l'ensemble des collectivités du territoire régional doit donc œuvrer à la mise en cohérence de leurs réseaux afin qu'ils soient complémentaires et performants.

RÈGLE LD2-OBJ46 ®
p. 119 du fascicule des règles

Vers des voies réservées sur le réseau autoroutier

La mutation actuelle et à venir des autoroutes en zones urbaines présente le potentiel de drainer plus d'usagers sans nécessairement faire circuler plus de véhicules. La réaffectation des voies autoroutières présente un fort intérêt : la mutation en autoroutes plus urbaines, avec notamment la réduction de vitesse afférente, constitue une opportunité pour étudier la pertinence de voies réservées aux transports publics autrement appelées VRTC, ainsi que les voies réservées au covoiturage et la lutte contre l'autosolisme, autrement appelées VR+2.

Des réflexions sur le développement des voies TC sur autoroutes sont d'ores et déjà portées par les différents partenaires (État, métropoles, concessionnaires d'autoroutes et DIRMED), et aboutissent progressivement au développement d'aménagements à forte valeur ajoutée en matière de performances.

Le SRADDET engage les différents partenaires à poursuivre la création de voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage sur le réseau autoroutier, notamment :
→ sur l'A7, l'A50 et l'A51 sur la métropole marseillaise, l'A8 entre Nice et Antibes jusqu'au bassin cannois ;
→ la desserte de Sophia-Antipolis, l'A57 entre Toulon et Hyères.

Pour des coûts en général limités, ces voies dédiées permettent de redonner une réelle compétitivité aux transports en commun dans les agglomérations congestionnées.



Ligne Express Régionale
P. Ciot

Déploiement de transports en communs en site propre

Le SRADDET préconise d'améliorer l'efficacité des réseaux par le développement de sites propres et le développement de transports collectifs urbains structurants hautement performants.

Ainsi les pôles d'échanges régionaux, notamment, doivent être connectés à l'armature urbaine par des réseaux à haut niveau de service en site propre en coordination avec la desserte régionale. Les BNHS étant totalement compatibles avec le SRADDET.

Il s'agit d'agir efficacement sur les flux les plus importants, notamment en matière de déplacements domicile-travail, avec un niveau de service efficace en heure de pointe, sur des liaisons bassin de vie/bassin d'emploi.

Afin que le réseau soit efficace, l'ensemble des collectivités du territoire doivent s'accorder sur des critères techniques et de service définissant le haut niveau de service :

→ Vitesse commerciale des réseaux en site propre à 20km/h ;
→ Fréquence : 5 à 15 minutes en heure de pointe et 10 à 30 min en heure creuse en fonction des territoires ;

Le déploiement de TCSP doit rechercher :

→ la cohérence des services de transports en sites propres avec les réseaux routiers régionaux.

→ La mutualisation des points d'arrêt TCSP avec les réseaux routiers et ferroviaires régionaux.

→ La coordination des horaires et du niveau de service avec la Région quand un PEM régional est desservi.

→ La desserte optimale des PEM régionaux.



Nouvelles rames, voyage Inaugural, Marseille-Aubagne
J-P. Garufi

AXE 3

RECONQUÉRIR LA MAÎTRISE DU FONCIER RÉGIONAL ET RESTAURER LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Rappel de la stratégie régionale

La revitalisation des centres urbains contribue à reconquérir la maîtrise du foncier régional en offrant aux habitants la proximité, gage d'une qualité de vie, et en luttant contre une consommation foncière excessive. De façon corollaire, les milieux naturels et les continuités écologiques seront préservés et contribueront autant à la biodiversité globale qu'à une offre de cadre de vie de qualité pour les habitants comme pour les touristes. La meilleure allocation de l'espace doit être recherchée, notamment en veillant à restaurer, réhabiliter, requalifier les espaces déjà urbanisés pour leur permettre d'assurer pleinement les fonctions attendues.

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



Paysage, Côte d'Azur
© Region Sud / Getty Images

ORIENTATION 1

LES GRANDS ÉQUILIBRES PRÉSERVÉS ET UNE ORGANISATION DU TERRITOIRE PLUS RATIONNELLE

La volonté régionale au travers du SRADDET consiste à acquérir une meilleure maîtrise de l'étalement urbain en structurant d'une part, le développement du territoire autour de centralités bien définies, en protégeant d'autre part, de façon renforcée, les espaces agricoles et naturels les plus fragilisés et exposés à la pression urbaine.



Vue aérienne de Marseille
© Region Sud DR

OBJECTIF 47

REDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS, L'ARTIFICIALISATION DES SOLS ET L'ETALEMENT URBAIN

RÈGLE LD2-OBJ47 A
p. 121 du fascicule des règles

RÈGLE LD2-OBJ47 B
p. 126 du fascicule des règles

Entre mer et montagne, exposé à de nombreux risques naturels, le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur se caractérise par de fortes contraintes qui limitent naturellement les dynamiques d'aménagement. Confronté à des conflits d'usages, le foncier disponible se raréfie, en particulier sur la bande littorale hypermétropolisée. Pourtant, la consommation d'espace est aujourd'hui deux fois plus rapide que l'évolution démographique.

Si le phénomène de consommation d'espace et d'artificialisation des sols n'est pas propre au territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur, et varient selon les réalités locales, ils accentuent certaines tendances susceptibles de compromettre la qualité de vie.

L'artificialisation des sols se caractérise notamment par un étalement urbain synonyme d'allongement des distances domicile-travail, d'accroissement des consommations d'énergie et émissions de CO2 et de dévitalisation des centres-villes et centres-bourgs. Elle provoque la diminution de nos capacités de production agricole et contribue à la dégradation des fonctionnalités écologiques des sols. En fragilisant les milieux et la biodiversité, elle rend également le territoire plus vulnérable face aux risques naturels, notamment du fait des phénomènes de ruissellement aggravant les inondations. Enfin, alors que la France et l'Europe visent la neutralité carbone, elle diminue les capacités de stockage du CO2.

La lutte contre l'artificialisation des sols constitue donc l'un des moyens essentiels pour adapter notre territoire régional au changement climatique. Elle est encouragée par la feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources du 20 septembre 2011 et la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 fixe les principes de sa mise en œuvre par les collectivités.

Les principes retenus pour la territorialisation des objectifs de réduction de la consommation foncière pour la période 2021-2030 reposent sur l'égalité de traitement des espaces alpin, azuréen, provençal et rhodanien, avec un niveau d'effort identique pour chacun de ces 4 espaces. A l'échelle des Schémas de cohérence territoriale (ou, en l'absence de SCoT, des PLUI) et pour la décennie 2021-2030, les taux d'effort de réduction de la consommation d'espace sont modulés pour tenir compte des caractéristiques et dynamiques de chaque territoire. Afin prendre en compte la spécificité des espaces ruraux et dans une volonté d'équilibre territorial s'appuyant sur le confortement des centralités de ces espaces, un bonus de 1 à 5 ha maximum est attribué aux 52 centres locaux et de proximité situés dans les espaces ruraux et d'équilibre régional. Ce bonus de 112 ha à l'échelle régionale est alimenté par une contribution des espaces les plus urbanisés.

REPÈRES SÉMANTIQUES

Dans son article 194, la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 entend la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers comme «la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné». Ces espaces urbanisés peuvent accueillir de l'habitat, des activités, des infrastructures, des équipements publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs…
Le code de l'urbanisme, tel que modifié par la loi Climat et Résilience, définit à son article L. 101-2-1 :

- L'artificialisation comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage ;
- La renaturation d'un sol, ou désartificialisation, comme consistant en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé ;
- Et l'artificialisation nette comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnés

L'objectif de sobriété foncière pour la décennie 2021-2030 (inclus) s'applique à la seule consommation d'ENAF. A compter de 2031 l'objectif porte sur la réduction de l'artificialisation.

Trajectoire en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols

Le SRADDET fi e la trajectoire suivante, par tranche de 10 années jusqu'à l'horizon 2050 :

À court terme, sur la période 2021-2030 (inclus) :

A l'échelle régionale, diviser par deux la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers, et intégrer la part d'effort supplémentaire de 4,5% résultant de la mutualisation des projets d'envergure nationale ou européenne, soit une réduction d'au moins 54,5 % de la consommation d'espaces sur la période 2021-2030 (inclus) par rapport à la période 2011-2020 (inclus). Pour la période du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2030, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour l'ensemble du territoire régional devra donc être inférieure à 6 133 ha.

Les projets d'envergure nationale ou européenne font l'objet d'un recensement par le ministre chargé de l'urbanisme. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers due à ces projets est prise en compte dans le cadre d'un forfait national mutualisé entre les régions couvertes par un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, au prorata de leur enveloppe d'artificialisation définie au titre de la période 2021-2030 (inclus). Ce prorata correspond à un taux d'effort de réduction de 4,5%.

A l'échelle des quatre espaces infrarégionaux (espaces alpin, azuréen, provençal et rhodanien), la déclinaison de cet objectif est calculée :

→ En appliquant ce taux de réduction de 54,5 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers de manière égale à l'échelle de chaque grand espace,

REPÈRES

Sur la base des données de l'Observatoire de l'artificialisation des sols, entre 2011 et 2020 inclus, 13 481 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été consommés sur le territoire. Ces données sont présentées à l'échelle de chaque SCoT (ou à défaut, d'EPCI) dans le rapport d'évaluation environnementale de la modification n°1 du SRADDET (voir annexes). Plus de détails sur la méthodologie et la prise en compte des espaces et bâtis par les fichiers fonciers dans le document « Mesure de la consommation d'espaces à l'aide des Fichiers Fonciers : définitions, précisions méthodologiques, limites et précautions d'interprétation » (Cerema, mai 2022).

VOIR AUSSI

OBJECTIF 29
Les centralités locales et de proximité

OBJECTIFS 31 À 34
Les espaces de la stratégie urbaine régionale

CARTE
« Affirmer la stratégie urbaine régionale » (en introduction de l'objectif 27), pour faciliter le repérage des centralités concernées

RÈGLE LD2-OBJ47 A du fascicule des règles

→ Avant de le moduler par un mécanisme d'équilibre territorial visant en particulier à conforter les 52 centralités locales et de proximité situées dans les espaces d'équilibre régional et les espaces à dominante rurale et naturelle (voir objectifs 29, 33 et 34 et règle LD2-OBJ47 A).



© Region Sud / Getty Images

Pour la période du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2030, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ne devra donc pas dépasser :

- Pour l'espace alpin : 986 ha, (soit une réduction de 54,2% de la consommation constatée entre 2011 et 2020 inclus)
- Pour l'espace azuréen : 943 ha, (soit une réduction de 54,2% de la consommation constatée entre 2011 et 2020 inclus)
- Pour l'espace provençal : 2 862 ha, (soit une réduction de 55,3% de la consommation constatée entre 2011 et 2020 inclus)
- Pour l'espace rhodanien : 1 342 ha, (soit une réduction de 54,5% de la consommation constatée entre 2011 et 2020 inclus).

A l'échelle régionale, l'effort est de 54,5 %. Les effets du mécanisme d'équilibre territorial induisent de légères variations selon les espaces.

À l'échelle des SCoT, ou à défaut des EPCI, la Région définit trois niveaux d'effort attendus :

→ Poursuivre : taux d'effort d'au moins -49,5 % par rapport à la période 2011-2020 (inclus)
→ Renforcer : taux d'effort proche de -54,5 % par rapport à la période 2011-2020 (inclus)
→ Intensifier : taux d'effort proche de -59,5 % par rapport à la période 2011-2020 (inclus)

Les SCoT, ou à défaut les EPCI, sont appelés à intégrer dans leurs documents de planification une trajectoire au plus proche des bornes définies (-49,5%, -54,5% et -59,5%). Ils pourront prévoir, s'ils le souhaitent, des niveaux d'effort plus importants. En effet, l'objectif de consommation foncière formulé en hectares à l'échelle de chaque espace pour la décennie 2021-2030 (inclus) constitue la surface maximale de consommation.

Dans le cas des cinq SCoT inter-régionaux (Bassin de vie d'Avignon, Vaison-Ventoux, Arc Comtat Ventoux, Sisteronais-Buëch et Rhône Provence Baronnies) : le niveau d'effort attendu sur 2021-2030 (inclus) et le mécanisme d'équilibrage territorial définis ci-avant s'appliquent uniquement à la partie de leur territoire située en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Dans la limite de la consommation foncière maximum définie ci-dessus pour chacun des espaces, les SCoT et les EPCI d'un même espace peuvent engager un dialogue pour moduler les niveaux d'efforts indiqués ci-après (cf. tableaux). Les propositions de nouvelle répartition seront soumises à la Conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols.

Pour ajuster ces niveaux d'efforts dans le respect de la limite de la consommation foncière définie à l'échelle de chacun des quatre espaces du SRADDET dans la règle LD2-OBJ47A, les SCoT ou EPCI peuvent se référer à la circulaire du 31 janvier 2024 relative à la mise en œuvre de la réforme vers le « zéro artificialisation nette des sols » du Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

La méthodologie ayant conduit à la définition de ces taux d'effort est explicitée dans l'encadré ci-après.

Les calculs à l'échelle de chaque SCoT, ou à défaut EPCI, sont présentés dans le rapport d'évaluation environnementale de la modification n°1 du SRADDET (Livret 3, chapitre « Présentation des solutions de substitution et exposé des motifs retenus »). Les précisions à l'échelle de chaque SCoT, ou à défaut EPCI, sont présentés dans le rapport d'évaluation environnementale de la modification n°1 du SRADDET (Livret 3, chapitre « Présentation des solutions de substitution et exposé des motifs retenus).

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec l'appui des agences d'urbanisme de Provence-Alpes-Côte d'Azur a défini une méthodologie de **déclinaison territoriale de l'effort de gestion économe de l'espace sur la base de trois indicateurs d'efficacité foncière** relatifs aux dynamiques démographiques, économiques et de production de logements observables sur le territoire sur la période de référence :

1. Nombre d'habitants supplémentaires / consommation d'espace à fins d'habitat (en hectares)
2. Nombre de résidences principales supplémentaires / consommation d'espace à fins d'habitat (en ha)
3. Nombre d'emplois supplémentaires / consommation d'espace totale (en ha)

Ces indicateurs d'efficacité foncière ont été déterminés à l'échelle de chaque territoire composant chacune des quatre strates de l'armature urbaine du SRADDET : espaces métropolisés, espaces sous influence métropolitaine, espaces d'équilibre régional, espaces à dominante rurale et naturelle. Ainsi, l'efficacité foncière de l'espace métropolisé toulonnais a été comparée à celle des autres espaces métropolisés (Nice, Marseille-Aix et Avignon) uniquement. De même, l'efficacité foncière de l'espace à dominante rurale et naturelle alpin a été comparée à celle des autres espaces à dominante rurale et naturelle (azuréen, provençal et rhodanien) uniquement.

Au sein de chacune des quatre strates de l'armature urbaine, l'efficacité foncière ainsi calculée pour chaque territoire a été traduite sous la forme

d'un niveau d'effort à réaliser sur la décennie suivante, à l'échelle des SCoT (ou, à défaut de SCoT applicable sur certains territoires, à l'échelle des EPCI), pour réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers :

- Poursuivre : taux d'effort d'au moins -45 % par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée sur la période 2011-2020 (inclus)
- Renforcer : taux d'effort proche de -50 % par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée sur la période 2011-2020 (inclus)
- Intensifier : taux d'effort proche de -55 % par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée sur la période 2011-2020 (inclus)

Sur la base de ce taux d'effort, une déclinaison territoriale des objectifs régionaux a été établie à l'échelle des SCoT, en intégrant la part du forfait national mutualisé dédié aux projets d'envergure nationale ou européenne pour parvenir à un taux effort d'au moins 54,5 % à l'échelle régionale.

Prise en compte des projets d'envergure nationale ou européenne
La part régionale de la mutualisation du forfait national pour prise en compte de l'impact foncier des projets d'envergure nationale ou européenne listés dans l'arrêté du ministre chargé de l'urbanisme correspond à un effort de réduction de 4,5% s'ajoutant à l'objectif de réduction de 50 % de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers constatée lors de la décennie 2011-2020.

Dans le cas où le forfait de projets d'envergure nationale d'intérêt majeur mutualisé entre les régions couvertes par un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires serait ajusté par une évolution de la législation ou de la réglementation postérieurement à l'entrée en vigueur du SRADDET, le taux de réduction de la consommation d'espace qui en résulterait sera transposé de manière homogène à chacun des niveaux territorialisés fixés dans le présent schéma.

Renforcement des centres locaux et de proximité
Au regard des enjeux en matière d'équilibre et d'égalité des territoires (voir en particulier les objectifs 33 et 34), un **mécanisme d'équilibre territorial** favorable aux 52 centres locaux et de proximité des espaces d'équilibre régional et des espaces à dominante rurale et naturelle a été appliqué. La majoration de 20 % de la consommation d'ENAF allouée à ces centralités (avec un minimum de 1 ha et un maximum de 5 ha par centre local et de proximité) est supportée sous forme de contribution par les communes des espaces métropolisés et sous influence métropolitaine, de manière proportionnelle à leur consommation foncière sur la période 2011-2020 (inclus). Ce mécanisme vient donc moduler l'effort à l'échelle de chaque espace.

Les SCoT, ou à défaut les EPCI, comprenant des espaces métropolisés et sous influence métropolitaine compensent le mécanisme d'équilibre territorial (112 hectares au total) proportionnellement à la part de consommation foncière de leurs espaces métropolisés et sous

influence métropolitaine, rapportée à la consommation foncière des espaces métropolisés et sous influence métropolitaine de l'ensemble du territoire régional.

Ainsi, une commune d'un espace métropolisé dont la consommation foncière 2011-2020 représente 2 % de la consommation 2011-2020 des espaces métropolisés et sous influence métropolitaine de la région contribuera à hauteur de 2 % de la surface totale (112 ha) répartie dans les 52 centralités concernées par le mécanisme d'équilibre territorial. Sa contribution sera donc de 2,24 ha au travers de son SCoT. A l'échelle des espaces, cela aboutit aux objectifs détaillés dans les tableaux pages suivantes.

Application de la garantie communale
La loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 attribue une garantie à toutes les communes qui disposeront au 22 août 2026 d'un document local d'urbanisme exécutoire ou prescrit. Au moment de la rédaction du SRADDET, il n'est pas possible de savoir quelles communes seront dans cette situation à cette date. C'est pourquoi, les niveaux d'efforts sont ajustés en partant de l'hypothèse que toutes les communes pourront bénéficier de la garantie communale. Cette garantie est d'un hectare pour la période 2021-2030 (inclus) pour toutes les communes, majorée dans les communes nouvelles constituées après le 1er janvier 2011 de 0,5 hectare pour chaque commune déléguée avec un plafond de deux hectares.

La mise en œuvre de la garantie communale n'entraine pas d'incidences sur les SCoT ou les territoires de l'espace provençal ni de l'espace rhodanien mais nécessite des ajustements pour l'espace alpin et l'espace azuréen (voir tableaux ci-après).

Dans l'espace alpin
Pour le SCoT Alpes Provence Verdon et la Communauté de communes du Guillestrois-Queyras, l'application de ce mécanisme de garantie communale impose d'adapter leurs niveaux d'effort afin qu'ils disposent des enveloppes foncières permettant le respect de cette garantie.

Dans l'espace azuréen
Pour le SCoT Alpes d'Azur, compte tenu du nombre important de communes bénéficiant potentiellement d'un hectare de garantie, l'enveloppe nécessaire pour assurer la mise en œuvre de la garantie communale pour la décennie 2021-2030 (compris) conduit à adapter les niveaux d'effort appliqués pour l'ensemble des autres territoires.

Pour compenser ce mécanisme de garantie communale, une péréquation est réalisée à l'échelle de l'espace alpin et de l'espace azuréen.

Pour la décennie 2021-2030 (inclus) :

SCoT, ou EPCI à défaut de SCoT, de l'espace alpin

Les niveaux d'efforts sans application de la garantie communale sont indiqués pour information.

Déclinaison à l'échelle des périmètres de SCoT (ou à défaut de SCoT, des EPCI)	Mécanisme d'équilibre territorial en faveur du renforcement des centres locaux et de proximité situés dans les espaces d'équilibre régional et les espaces à dominante rurale et naturelle *	Mécanisme de garantie communale selon l'hypothèse où toutes les communes disposeront d'un document local d'urbanisme exécutoire ou prescrit au 22 août 2026	Niveau d'effort attendu sur 2021-2030 (inclus) par rapport à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur 2011-2020 (inclus)	
			Pour information : SANS GARANTIE COMMUNALE	AVEC GARANTIE COMMUNALE
SCoT Durance-Luberon-Verdon Agglomération	Total de la dotation : 14 ha	Total de la contribution : -2,2 ha	*Poursuivre*	Poursuivre
SCoT Provence-Alpes Agglomération	Total de la dotation : 2 ha	Total de la contribution : -1,5 ha	*Renforcer*	Renforcer
SCoT Alpes-Provence-Verdon	Total de la dotation : 4 ha	Total de la dotation : 6,5 ha	*Poursuivre*	Poursuivre
SCoT de l'aire gapençaise	Total de la dotation : 4 ha	Total de la contribution : -1,5 ha	*Poursuivre*	Poursuivre
SCoT du Pays des Ecrins	Total de la dotation : 1 ha	Total de la contribution : -0,1 ha	*Renforcer*	Poursuivre
SCoT du Briançonnais	0 ha	Total de la contribution : -0,2 ha	*Intensifier*	Renforcer
SCoT du Sisteronais-Buëch (partie située sur le territoire de la Région SUD)	Total de la dotation : 7 ha	Total de la contribution : -0,5 ha	*Poursuivre*	Poursuivre
SCoT Serre-Ponçon	Total de la dotation : 4 ha	Total de la contribution : -0,4 ha	*Poursuivre*	Poursuivre
SCoT Lacs et Gorges du Verdon	Total de la dotation : 1 ha	Total de la contribution : -0,2 ha	*Renforcer*	Renforcer
CC Haute-Provence-Pays de Banon	Total de la dotation : 1 ha	Total de la contribution : -0,2 ha	*Poursuivre*	Poursuivre
CC Jabron-Lure-Vançon-Durance (partie située sur le territoire de la Région SUD)	Total de la dotation : 1 ha	Total de la contribution : -0,2 ha	*Renforcer*	Renforcer
CC Pays Forcalquier et Montagne de Lure	Total de la dotation : 2 ha	Total de la contribution : -0,2 ha	*Poursuivre*	Poursuivre
CC Vallée de l'Ubaye	Total de la dotation : 1 ha	Total de la contribution : -0,2 ha	*Renforcer*	Renforcer
CC du Guillestrois et du Queyras	Total de la dotation : 1 ha	Total de la dotation : 0,9 ha	*Renforcer*	Poursuivre

* La présentation sous forme d'arrondi à l'hectare par SCOT, peut aboutir à un différentiel de +/- 1 ha avec la somme des dotations / contributions à l'échelle de l'espace.

Rappel des centres locaux et de proximité des espaces d'équilibre régional et à dominante rurale ou naturelle de l'espace alpin :

→ SCoT Durance-Luberon-Verdon Agglomération : Gréoux-les-Bains, Oraison, Riez, Vinon-sur-Verdon, Sainte-Tulle

→ SCoT Provence-Alpes Agglomération : Château-Arnoux-Saint-Auban, Seyne

→ SCoT Alpes-Provence-Verdon : Annot, Castellane, Saint-André-les-Alpes

→ SCoT de l'aire gapençaise : Saint-Bonnet-en-Champsaur, Saint-Jean-Saint-Nicolas, Tallard, Veynes

→ SCoT du Pays des Ecrins : L'Argentière-la-Bessée

→ SCoT du Sisteronais-Buëch (partie située sur le territoire de la Région SUD) : Sisteron, Serres, Laragne-Montéglin, La Motte du Caire

→ SCoT Serre-Ponçon : Chorges, Embrun

→ SCoT Lacs et Gorges du Verdon : Aups

→ CC Haute-Provence-Pays de Banon : Banon

→ CC Jabron-Lure-Vançon-Durance : Peipin

→ CC Pays Forcalquier et Montagne de Lure : Forcalquier

→ CC Vallée de l'Ubaye : Barcelonette

→ CC du Guillestrois et du Queyras : Guillestre



Ligne Express Regional

SCoT, ou EPCI à défaut de SCoT, de l'espace azuréen

Les niveaux d'efforts sans application de la garantie communale sont indiqués pour information.

Déclinaison à l'échelle des périmètres de SCoT (ou à défaut de SCoT, des EPCI)	Mécanisme d'équilibre territorial en faveur du renforcement des centres locaux et de proximité situés dans les espaces d'équilibre régional et les espaces à dominante rurale et naturelle *	Mécanisme de garantie communale selon l'hypothèse où toutes les communes disposeront d'un document local d'urbanisme exécutoire ou prescrit au 22 août 2026	Niveau d'effort attendu sur 2021-2030 (inclus) par rapport à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur 2011-2020 (inclus)	
			Pour information : SANS GARANTIE COMMUNALE	AVEC GARANTIE COMMUNALE
PLUi Nice Côte d'Azur	Total de la dotation : 3 ha Total de la contribution : -5 ha	Total de la contribution : -3,6 ha	*Renforcer*	Renforcer
SCoT Ouest des Alpes-Maritimes	Total de la contribution : -3 ha	Total de la contribution : -1,9ha	*Renforcer*	Renforcer
SCoT de Sophia-Antipolis	Total de la contribution : -4 ha	Total de la contribution : -2,6 ha	*Renforcer*	Intensifier
SCoT de la Riviera Française	Total de la dotation : 2 ha Total de la contribution : -1 ha	Total de la contribution : -0,5 ha	*Renforcer*	Renforcer
SCoT Alpes d'Azur **	Total de la dotation : 1 ha	Total de la dotation : 17,5 ha **	*Poursuivre* **	Poursuivre **
SCoT Estérel Côte d'Azur Agglomération	Total de la dotation : 5 ha	Total de la contribution : -2,0 ha	*Poursuivre*	Poursuivre
SCoT Dracénie Provence Verdon Agglo-mération	Total de la dotation : 8 ha	Total de la contribution : -4,7 ha	*Poursuivre*	Renforcer
SCoT du Pays de Fayence	Total de la dotation : 2 ha Total de la contribution : -1 ha	Total de la contribution : -1,6 ha	*Poursuivre*	Renforcer
Communauté de communes du Pays des Paillons	Total de la contribution : -1 ha	Total de la contribution : -0,7 ha	*Renforcer*	Intensifier

* La présentation sous forme d'arrondi à l'hectare par SCOT, peut aboutir à un différentiel de +/- 1 ha avec la somme des dotations / contributions à l'échelle de l'espace.
** la mise en œuvre de la garantie communale peut conduire, pour constituer l'enveloppe foncière nécessaire à l'échelle de ce SCoT, à un effort moindre que celui indiqué ci-dessus.

Rappel des centres locaux et de proximité des espaces d'équilibre régional et à dominante rurale ou naturelle de l'espace azuréen :

→ PLUi Nice Côte d'Azur : Saint-Etienne-de-Tinée, Roquebillière

→ SCoT de la Riviera Française : Breil-sur-Roya, Tende

→ SCoT Alpes d'Azur : Puget-Théniers

→ SCoT Esterel Côte d'Azur Agglomération : Roquebrune-sur-Argens

→ SCoT Dracénie Provence Verdon Agglomération : Lorgues, Le Muy

→ SCoT du Pays de Fayence : Fayence



Père et fils avec des vélos près d'un parc éolien, Région Sud / Getty Images

SCoT, ou EPCI à défaut de SCoT, de l'espace provençal

La mise en œuvre de la garantie communale n'entraine pas d'incidences sur le niveau d'effort dans cet espace.

Déclinaison à l'échelle des périmètres de SCoT (ou à défaut de SCoT, des EPCI)	Mécanisme d'équilibre territorial en faveur du renforcement des centres locaux et de proximité situés dans les espaces d'équilibre régional et les espaces à dominante rurale et naturelle (arrondi à l'hectare*)	Niveau d'effort attendu sur 2021-2030 (inclus) par rapport à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur 2011-2020 (inclus)
SCoT de Marseille Provence Métropole	Total de la contribution : -54 ha	Renforcer
SCoT Agglopole Provence	*Total de la contribution : -7 ha*	*Renforcer*
SCoT de l'Ouest Etang de Berre	*Total de la contribution : -10 ha*	*Renforcer*
SCoT du Pays d'Aix	*Total de la contribution : -25 ha*	*Renforcer*
SCoT de Marseille Provence Métropole	*Total de la contribution : -8 ha*	*Renforcer*
SCoT Pays d'Aubagne et de l'Etoile et de Gréasque	*Total de la contribution : -4 ha*	*Renforcer*
SCoT Provence Méditerranée	Total de la contribution : -13 ha	Renforcer
SCoT de la Provence Verte Verdon	Total de la dotation : 7 ha Total de la contribution : -4 ha	Renforcer
SCoT du Cœur du Var	Total de la dotation : 8 ha Total de la contribution : -1 ha	Renforcer
SCoT du Golfe de Saint Tropez	Total de la dotation : 6 ha	Renforcer

* La présentation sous forme d'arrondi à l'hectare par SCOT, peut aboutir à un différentiel de +/- 1 ha avec la somme des dotations / contributions à l'échelle de l'espace.

Rappel des centres locaux et de proximité des espaces d'équilibre régional et à dominante rurale ou naturelle de l'espace provençal

→ SCoT de la Provence Verte Verdon : Saint-Maximin, Barjols

→ SCoT du Cœur du Var : Le Cannet-des-Maures ; Le Luc

→ SCoT du Golfe de Saint Tropez : Cogolin, Sainte-Maxime, Saint-Tropez



PNR Verdon, F. Carone

SCoT, ou EPCI à défaut de SCoT, de l'espace rhodanien

La mise en œuvre de la garantie communale n'entraine pas d'incidences sur le niveau d'effort dans cet espace.

Déclinaison à l'échelle des périmètres de SCoT (ou à défaut de SCoT, des EPCI)	Mécanisme d'équilibre territorial en faveur du renforcement des centres locaux et de proximité situés dans les espaces d'équilibre régional et les espaces à dominante rurale et naturelle (arrondi à l'hectare*)	Niveau d'effort attendu sur 2021-2030 (inclus) par rapport à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur 2011-2020 (inclus)
SCoT du Pays d'Arles	Total de la dotation : 15 ha Total de la contribution : -4 ha	Renforcer
SCoT du Sud Luberon	Total de la dotation : 2 ha Total de la contribution : -1 ha	Poursuivre
SCoT du Pays d'Apt-Luberon	0 ha	Renforcer
SCoT du Bassin de l'Arc Comtat Ventoux (partie située sur le territoire de la Région SUD)	Total de la dotation : 1 ha Total de la contribution : -4 ha	Renforcer
SCoT du Bassin de Vie d'Avignon (partie située sur le territoire de la Région SUD)	Total de la contribution : -11 ha	Renforcer
SCoT du Pays Vaison-Ventoux (partie située sur le territoire de la Région SUD)	Total de la dotation : 2 ha	Renforcer
SCoT du Bassin de Vie de Cavaillon, Cous-tellet, l'Ile sur la Sorgue	Total de la contribution : -5 ha	Renforcer
SCoT Rhône Provence Baronnies (partie située sur le territoire de la Région SUD)	Total de la dotation : 5 ha	Poursuivre

* La présentation sous forme d'arrondi à l'hectare par SCOT, peut aboutir à un différentiel de +/- 1 ha avec la somme des dotations / contributions à l'échelle de l'espace.

Rappel des centres locaux et de proximité des espaces d'équilibre régional et à dominante rurale ou naturelle de l'espace rhodanien :

→ SCoT du Pays d'Arles : Saint-Martin-de-Crau, Saint-Rémy-de-Provence, Tarascon, Saintes-Maries-de-la-Mer

→ SCoT du Sud Luberon : La Tour d'Aigues

→ SCoT de l'Arc Comtat Ventoux (partie située sur le territoire de la Région SUD) : Sault

→ SCoT Vaison-Ventoux (partie située sur le territoire de la Région SUD) : Vaison-la-Romaine

→ SCoT Rhône Provence Baronnies (partie située sur le territoire de la Région SUD) : Bollène, Valréas

Dans chacun des espaces, la dotation issue du mécanisme d'équilibre régional en faveur des centres locaux et de proximité peut, sur justification d'un projet intercommunal partagé à l'échelle du SCoT ou à défaut de SCoT du PLUI, être attribué à une autre polarité que la ou les centralités définies dans le SRADDET.



Paysage de Montagne, Region Sud - Cabanel Jerome

À moyen terme, sur la période 2031-2040 (inclus) :

A l'échelle régionale et à l'échelle de chaque espace infrarégional, le rythme de l'artificialisation nette devra être inférieur de moitié au moins au rythme de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers de la période 2021-2030 (inclus) inscrit dans le SRADDET.

À long terme, sur la période 2041-2050 (inclus) et au-delà :

A l'échelle régionale et à l'échelle de chaque espace infrarégional :
→ Pour la période 2041-2050 (inclus), réduire de moitié au moins le rythme de l'artificialisation nette par rapport à celui de la période 2031-2040 (inclus) ;
→ S'inscrire dans l'objectif national du « zéro artificialisation nette » à partir de 2050.

La trajectoire de sobriété foncière inscrite dans ces documents pourra tenir compte, au-delà de la première décénie, des efforts déjà réalisés mais aussi des éventuels décalages dans le temps de la réalisation de certains projets consommateurs d'ENAF, ou de nature à artificialiser les sols, pour autant qu'elle respecte, dans la durée, l'objectif chiffré résultant des paliers temporels décrits ci-dessus.

VOIR AUSSI
RÈGLE LD2-OBJ47 A du fascicule des règles

Éventuelles adaptations de la trajectoire

Dans le cadre d'une évolution du SRADDET, les taux de réduction de l'artificialisation fixés pour les périodes 2031-2040 et 2041-2050 pourront être adaptés en tenant compte notamment :
→ De la superficie des espaces artificialisés ayant fait l'objet d'une renaturation sur la décennie précédente ;
→ De l'atteinte, ou non, des objectifs de réduction de la consommation foncière fixés pour la décennie précédente pour chaque partie du territoire régional.

Prise en compte des bâtiments agricoles dans la trajectoire en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols

VOIR AUSSI
OBJECTIF 49
Préserver le potentiel de production agricole régional

Jusqu'en 2030 inclus, les constructions ou extensions nécessaires aux exploitations agricoles ne sont pas obligatoirement comptées au titre de la consommation d'espaces naturels et forestiers.

Pour la décennie 2031-2040 et les suivantes, les constructions ou installations à destination d'exploitation agricole qui seront réalisées dans les espaces agricoles ou naturels devraient être considérées comme de l'artificialisation. Dans cette perspective, les SCoT ou à défaut les PLU(i) sont invités à établir le diagnostic de ces besoins afin de concilier le développement agricole et les impératifs de sobriété foncière et de lutte contre le mitage de l'espace agricole.

Limiter la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers

Les collectivités compétentes en matière de planification contribuent à cet objectif régional de réduction d'au moins 54,5% du rythme de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers sur la décennie 2021-2030 par rapport à la consommation observée sur la période 2011-2020 à l'échelle régionale et de chaque espace infrarégional.

Les SCoT et PLUI porteront une attention particulière à la préservation de la bande littorale, des espaces agricoles, notamment ceux équipés à l'irrigation et/ou à forte valeur agronomique ainsi que des espaces naturels, agricoles et forestiers porteurs d'enjeux en matière de biodiversité, de paysages, de ressource en eau, de risques naturels.

Il s'agit de considérer le sol comme une ressource précieuse devant être utilisée de la manière la plus optimisée possible. La réduction de la consommation foncière ne constitue pas tant une contrainte qu'une opportunité de recentrer l'aménagement du territoire autour de priorités stratégiques dans un contexte d'adaptation au changement climatique particulièrement prégnant en zone littorale et en montagne.

Maîtriser l'étalement urbain en optimisant la ressource foncière au sein des enveloppes urbaines existantes.

Le SRADDET appelle les territoires à prioriser et hiérarchiser leur développement autour des aménagements et opérations les plus porteurs de bénéfices en matière de qualité du cadre de vie, d'accueil des populations, de production d'équipements publics essentiels et de développement de l'activité économique, et réduisant les impacts environnementaux, climatiques et énergétiques.

Les collectivités compétentes en matière de planification, comme les acteurs de l'aménagement privilégieront la densification et le renouvellement urbain plutôt que l'ouverture de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Pour contribuer, à cet objectif, les collectivités compétentes en matière de planification identifient l'enveloppe urbaine dans laquelle s'effectuera en priorité le développement urbain ainsi que le potentiel de foncier artificialisé ou fortement anthropisé (locaux vacants, friches, espaces urbanisés) à mobiliser de façon préférentielle pour les opérations d'aménagement ou l'installation d'équipements.

L'enveloppe urbaine, englobe un ensemble de parcelles bâties attenantes ou très proches. Elle peut incorporer en son sein certaines enclaves, composées de parcelles non bâties (parkings, équipements sportifs, terrains vagues, etc.). Cette enveloppe exclut en principe les zones d'habitat diffus. La réussite de la densification de cette enveloppe supposera la création d'espaces de haute qualité urbaine, le maintien d'espaces de respiration ainsi que la renaturation de surfaces artificialisées.

A cet égard, les parcelles libres destinées à l'urbanisation qui se situent en dehors de l'enveloppe sont considérées comme des espaces d'extension et non de densification/mutation de l'enveloppe urbaine. En cas de discontinuité du bâti et/ou de l'existence de plusieurs centralités, l'enveloppe urbaine peut, dans une commune donnée, être composée de plusieurs secteurs distincts. Le tracé de l'enveloppe urbaine est en partie adaptable aux réalités locales, pourvu que les choix soient clairement expliqués, et renvoient aux objectifs poursuivis à travers le travail d'identification des potentialités de renouvellement urbain et au contexte urbain (formes, densités, compacité de la tache urbaine…).

La question de la consommation foncière s'accompagne d'enjeux de renouvellement des formes urbaines, qui peuvent contribuer à réduire l'impact du développement sur le foncier et à répondre aux nouveaux besoins des ménages et des entreprises tout en préservant les espaces à fort enjeu environnemental.

Les documents d'urbanisme et chartes de PNR sont encouragés à définir des niveaux minimaux de densité différenciés sur les différentes parties de leur territoire et tenant compte du renforcement de leurs centralités.

À l'échelle de chaque projet d'aménagement, il s'agira de rechercher une efficacité foncière élevée afin d'accueillir les populations et les activités tout en optimisant l'utilisation de la ressource foncière.

Ces nouvelles formes urbaines passent, entre autres, par la mixité des usages, le développement de la nature en ville et la désimperméabilisation accompagnée d'une renaturation qualitative et quantitative.

Intégrer la multifonctionnalité des sols dans les démarches d'élaboration des documents d'urbanisme

Le SRADDET invite les territoires à prendre en compte les dimensions de qualité et de fonctionnalité des sols dans leur réflexion et d'adapter leur projet de territoire à l'usage qui peut être fait de ces derniers. L'objectif poursuivi est d'éclairer les choix en matière d'urbanisme au regard des services rendus par les sols : régulation du cycle de l'eau, stockage du CO2, capacité productive agricole, biodiversité au sein des sols.

Pour la fonction « capacité productive agricole » des sols, la caractérisation et la cartographie devront tenir compte de l'équipement à l'irrigation des terres agricoles.

Les démarches les plus ambitieuses pourront s'appuyer, lorsqu'elle existe, sur la Trame brune complétant les trames vertes et bleues et permettant de maintenir et rétablir la continuité écologique des sols.

Définir des stratégies foncières adaptées

Le SRADDET invite les territoires de projet à appréhender de manière collective le développement de leur territoire en systématisant le recours au PLUi et en se dotant de stratégies foncières partagées.

Pour les collectivités compétentes en matière de planification, une stratégie foncière permet d'anticiper et de repérer des espaces à enjeux sur le territoire, qu'il convient de maîtriser pour permettre la réalisation du projet de territoire.

Il s'agit à travers la stratégie foncière de :

→ répondre aux besoins en matière d'accueil des populations ainsi que des entreprises, en accord avec la stratégie portée par le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII). Il s'agit plus largement de réguler les concurrences

d'usage entre les différentes vocations du foncier : équipements publics, espaces verts ou de nature, activités économiques dont le tourisme et la production d'énergie renouvelable, habitat, …

→ prévoir les emprises foncières nécessaires pour la production de logements et permettre aux territoires de décliner les volets fonciers des Plans locaux d'urbanisme ;

→ promouvoir des usages du sol compatibles avec les enjeux de biodiversité, de transition énergétique et de résilience des territoires face aux risques naturels, technologiques et au changement climatique ;

→ identifier, afin de les préserver, les espaces agricoles à forte valeur ajoutée (terres irriguées ou facilement irrigables, qualité agronomique et pédologique des sols, …) ;

→ s'appuyer sur l'étude de densification dans le cadre de l'élaboration ou la révision des PLU et des SCoT pour identifier les potentiels de densification, de surélévation des bâtiments (foncier aérien) et de mutation dans les zones urbanisées et mobiliser les outils à disposition ;

→ pour les territoires littoraux, identifier et mobiliser le foncier permettant de déployer une stratégie face au recul du trait de côte (repli stratégique) ;

→ définir un plan d'action foncière.

Afin de décliner cette stratégie, les collectivités qui le souhaitent peuvent choisir se doter d'un plan d'action foncière. Ce dernier peut contenir les éléments de programmation territorialisés, chiffrés, et assortis d'un calendrier. Ce plan peut proposer un panel d'outils de mobilisation et de rationalisation des coûts. Il permet de positionner la politique foncière comme un outil d'évaluation et/ou de production de foncier avec, en fonction des politiques sectorielles, des objectifs de préservation ou de mobilisation. Il permet à la collectivité d'avoir une connaissance prévisionnelle des conditions de faisabilité et de coût du renouvellement urbain et de l'aménagement extensif.

Développer les actions de renaturation des espaces artificialisés

L'évitement et la réduction de l'artificialisation sont à privilégier par rapport à la compensation.
Le SRADDET invite les territoires à identifier dans leurs projets les espaces artificialisés les plus propices à des actions de renaturation et à conduire de telles actions.

Une démarche de renaturation qualitative et quantitative s'appuie sur des principes généraux notamment :

→ Identifier le potentiel théorique de renaturation

→ Hiérarchiser les espaces à renaturer en priorité

→ Etablir des objectifs de renaturation.

→ Rechercher la multifonctionnalité des espaces.

→ Sur la bande littorale, pour les communes ayant délibéré en faveur de leur inscription dans la liste prévue par l'article L321-15 du code de l'environnement, dans le cadre d'un projet de recomposition spatiale réalisé durant la décennie en cours, les surfaces identifiées comme ayant vocation à être renaturées du fait du recul du trait de côte à l'horizon 30 ans pourront être considérées comme désartificialisées.

VOIR AUSSI

OBJECTIF 9
Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération maritime européenne, méditerranéenne et internationale

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

OBJECTIF 14
Préserver les ressources en eau souterraine, les milieux aquatiques et les zones humides

OBJECTIF 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

OBJECTIF 37
Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

OBJECTIF 49
Préserver le potentiel de production agricole régional

OBJECTIF 50
Décliner la Trame verte et bleue et assurer la prise en compte des continuités écologiques

RÈGLES LD2-OBJ50A, LD2-OBJ50B, LD2-OBJ50C ET LD2-OBJ50D
Dans le fascicule des règles

OBJECTIF 48

PRÉSERVER LE SOCLE NATUREL, AGRICOLE ET PAYSAGER RÉGIONAL

Le socle naturel, agricole et paysager régional est d'une richesse exceptionnelle. Il est à la fois réservoir de biodiversité, pourvoyeur de nourriture, créateur d'activités (agriculture, sports, loisirs…), facteur d'attractivité, etc. Et dans le cadre plus large (national comme international) de la mobilisation pour la sauvegarde de l'environnement, de l'accompagnement des impacts du changement climatique et de la transition énergétique, sa préservation constitue ainsi un enjeu essentiel pour la Région.

Dans le contexte régional, il y a urgence à agir. Car, malgré sa richesse naturelle, agricole et paysagère, le territoire a fortement pâti du phénomène d'étalement urbain, qui entraîne une forte pression sur le foncier agricole, naturel et forestier. Les terres agricoles, qui représentent moins de 20 % du territoire régional (moins de 2 % dans les Alpes-Maritimes), sont les plus impactées avec près de 3 125 hectares artificialisées entre 2006 et 2014, soit 390 hectares par an. Quant aux espaces forestiers et naturels, 2 814 hectares ont été artificialisés durant cette période. Au total, ce sont 750 hectares d'espaces naturels et agricoles qui ont été consommés chaque année sur cette même période 2006-2014.

La consommation des espaces naturels et agricoles a des conséquences sur les équilibres naturels, la biodiversité, l'économie, etc. et, par ricochet, l'identité paysagère s'en trouve elle aussi dégradée en raison de la disparition ou de la transformation de zones de nature et d'agriculture (vignobles, vergers, oliveraies, rizières…).

La situation appelle un nouveau modèle de développement, centré sur les enveloppes urbaines existantes et moins consommateur, comme l'affirme l'objectif précédent sur la maîtrise de l'étalement urbain.

Le SRADDET demande ainsi aux acteurs publics porteurs de documents de planification et d'urbanisme de se mobiliser afin de réduire la consommation foncière des espaces naturels, agricoles et forestiers, et pour assurer la préservation du socle naturel, agricole et paysager régional, qui constitue un patrimoine à transmettre et un atout à cultiver, contribuant à la qualité de vie des habitants et à l'attractivité du territoire.

Il s'agit pour cela :

→ d'affirmer les liaisons agronaturelles entre espaces métropolisés et espaces d'équilibres régional :

- en luttant contre l'émergence de continuums urbains le long des axes de déplacement ;
- en préservant rythmes et structures paysagers dans la traversée des territoires ;

→ d'assurer la préservation du potentiel de production agricole régional :

- en préservant notamment des espaces agricoles à proximité des villes,

→ de prendre en compte les identités paysagères.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 17
Les identités paysagères et le cadre de vie des habitants

La préservation du socle naturel, agricole et paysager régional concerne tous les types d'espaces, des zones naturelles et rurales aux espaces les plus urbanisés.

Ainsi, dans les espaces les plus métropolisés, l'objectif du SRADDET consiste donc à :

→ préserver des espaces de respiration ;
→ préserver l'accès aux espaces de nature et aux espaces de loisirs ;
→ promouvoir un juste équilibre entre valorisation et préservation de sites naturels exceptionnels ;
→ développer la nature en ville, comme facteur d'adaptation au changement climatique ;
→ maintenir la biodiversité ordinaire et ses fonctionnalités écologiques en milieu urbain ;
→ développer les fonctions écologiques à travers des trames vertes et bleues urbaines.

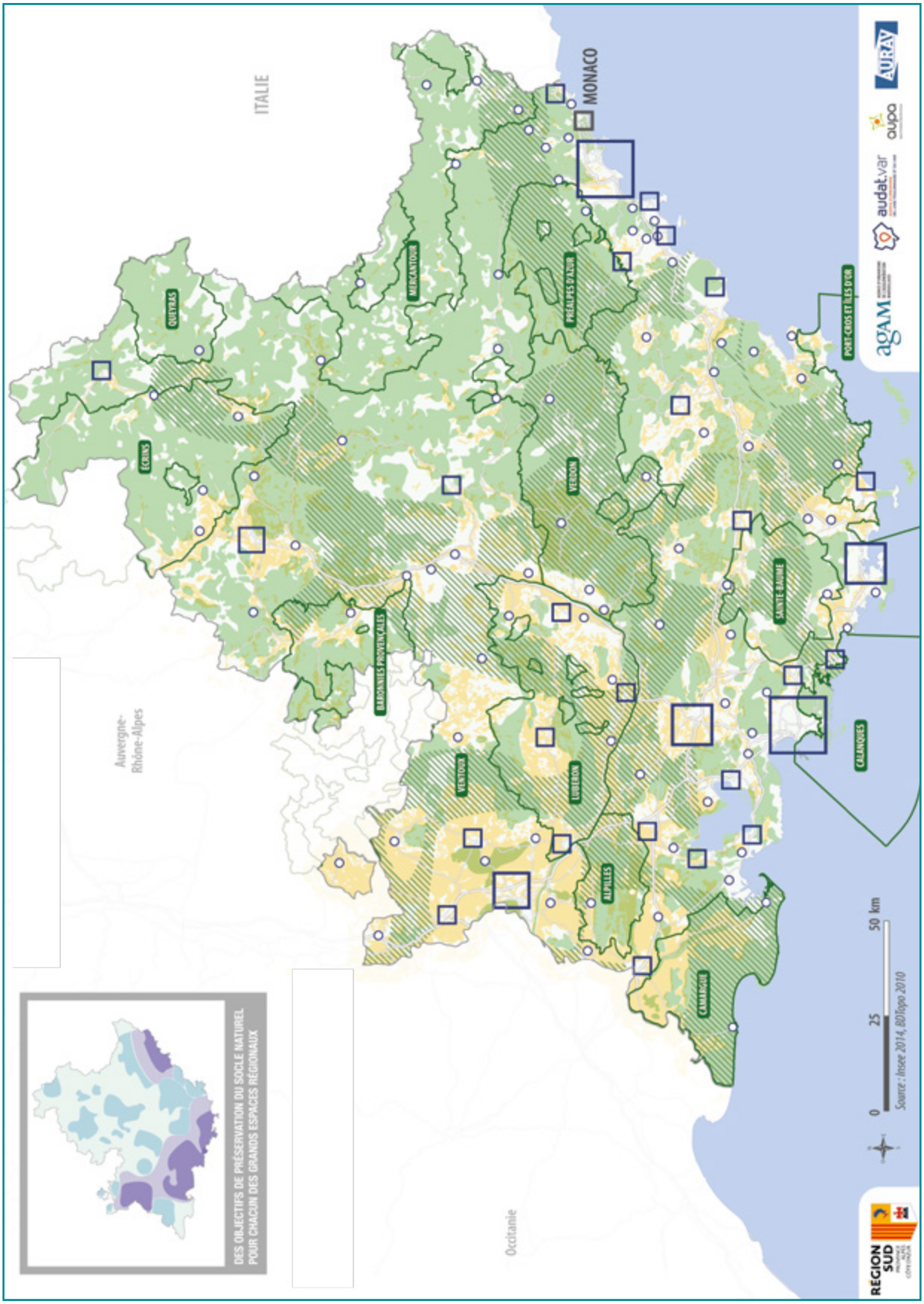
Dans les espaces sous influence métropolitaine et les espaces d'équilibre régional, l'objectif consiste à :

→ préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants ;
→ préserver le potentiel de production agricole régional : l'agriculture périurbaine doit être préservée et les ceintures vertes agricoles développées.

Dans les espaces à dominante rurale et naturelle, l'objectif consiste à :

→ préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants ;
→ préserver le potentiel de production agricole régional ;
→ s'inspirer du modèle de développement rural déployé par les Parcs naturels régionaux.

Enfin, pour les Parcs naturels régionaux, l'objectif consiste à poursuivre leur engagement de construire des projets de territoires durables, axés sur la préservation du cadre de vie, des paysages et le développement endogène.


ITALIE
MONACO
QUEYRAS
ÉCRINS
MERCANTOUR
PRÉALPES D'AZUR
VERDON
PORT-CROS ET ÎLES D'OR
SAINTE-BAUME
CALANQUES
BADLANDS PROVENCALES
VENTOUX
LUBERON
ALPILLES
CAMARGUE
Auvergne-Rhône-Alpes
Occitanie
DES OBJECTIFS DE PRÉSERVATION DU SOCLE NATUREL POUR CHACUN DES GRANDS ESPACES RÉGIONAUX
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
RÉGION SUD

Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

Réduire la consommation foncière des espaces naturels, agricoles et forestiers

LD2 - Axe 3 - Obj. 47, 48, 49

Réservoirs de biodiversité
→ Maintenir la biodiversité et la trame écologique du territoire
→ Préserver l'accès aux espaces de nature

Liaisons agronaturelles à affirmer entre espaces métropolisés / et espaces d'équilibre régional
→ Lutter contre l'émergence de continuums urbains le long des axes de déplacement
→ Préserver des rythmes paysagers dans la traversée des territoires

Espaces agricoles
→ Préserver le potentiel de production agricole régional
→ Assurer la préservation d'espaces agricoles à proximité des villes
→ Faire monter en gamme l'agriculture régionale et l'accompagner dans des démarches de protection, labelisation

Centralités métropolitaines, centres urbains régionaux, centres locaux et de proximité

Voies principales et secondaires

Des objectifs de préservation du socle naturel et paysager pour chacun des grands espaces régionaux (cf. encart)

LD2 - Axe 1 - Obj. 31, 32, 33, 34

Espaces les plus métropolisés
→ Préserver des espaces de respiration au sein de ces espaces
→ Préserver l'accès aux espaces de nature et aux espaces de loisirs
→ Promouvoir un juste équilibre entre valorisation et préservation de sites naturels exceptionnels au sein même des espaces métropolisés
→ Développer la nature en ville, comme facteur d'adaptation au changement climatique
→ Maintenir la biodiversité ordinaire et ses fonctionnalités écologiques en milieu urbain
→ Développer les fonctions écologiques à travers des trames vertes et bleues urbaines

Espaces sous influence métropolitaine et espaces d'équilibre régional
→ Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants
→ Préserver le potentiel de production agricole régional : préserver une agriculture périurbaine et développer des ceintures vertes agricoles

Espaces à dominante rurale et naturelle
→ Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants
→ Préserver le potentiel de production agricole régional
→ S'inspirer du modèle de développement rural déployé par les PNR

Parcs naturels régionaux
Poursuivre l'engagement des Parcs naturels nationaux et régionaux en matière de construction d'un projet de territoire durable, axé sur la préservation du cadre de vie, des paysages et le développement endogène

Source : Insee, 2014 : BDTopo, 2010. Cartographie : Agam, juin 2018.

RAPPORT
• Table des matières
• Liste des objectifs
FASCICULE DES RÈGLES
• Table des matières
• Liste des règles
RETOUR
PAGE INTERACTIVE
Des liens vous permettent de naviguer facilement dans ce document

OBJECTIF 49

PRÉSERVER LE POTENTIEL DE PRODUCTION AGRICOLE RÉGIONAL

RÈGLE LD2-OBJ49 A
p. 129 du fascicule des règles

RÈGLE LD2-OBJ49 B
p. 131 du fascicule des règles

Les activités agricoles et pastorales occupent 26 % de la superficie du territoire régional, sur près de 800 000 hectares, dont 200 000 hectares de pâturages collectifs utilisés par des exploitations d'élevage en intéraction majeure avec la biodiversité.
L'agriculture structure fortement l'espace régional en contribuant à la vitalité des territoires et à la richesse du patrimoine paysager. Elle joue un rôle important dans le développement économique et l'attractivité de la région, notamment en terme de tourisme.

La géographie régionale (Alpes, vallées, littoral…) et les climats méditerranéen et alpin déterminent des types d'agricultures très différents. Une agriculture extensive, d'élevage, principalement ovin, occupe les vastes territoires de montagne et de haute montagne. Dans les plaines, le long des fleuves et des cours d'eau en zones irriguées et sur le littoral, les exploitations agricoles sont de type intensif, à plus forte valeur ajoutée. Enfin, dans les zones du moyen pays ou de plateaux, les systèmes d'exploitation sont variés et adaptés aux conditions édaphiques et climatiques, comme aux possibilités ou non d'irrigation des cultures : polyculture, polyculture-élevage, cultures au sec.

La production agricole régionale est à 90 % végétale et spécialisée : fruits et légumes frais, plantes à parfum, olives, horticulture, vins, riz. L'agriculture régionale est très largement dépendante, pour son maintien et son développement, de la disponibilité et de la qualité de la ressource en eau sur l'ensemble du territoire régional. L'irrigation apporte une valeur ajoutée indispensable à l'économie agricole et à son développement face notamment aux enjeux du changement climatique. La diminution importante des terres agricoles au profit de l'urbanisation est une problématique centrale, notamment dans les zones soumises à une forte pression urbaine et/ou touristique comme le littoral, la vallée du Rhône et la vallée de la Durance.

Avec la disparition des surfaces agricoles, c'est à la fois l'outil de production qui est affaibli, des exploitations agricoles qui disparaissent et l'installation de nouveaux agriculteurs qui est de plus en plus compliquée. Mais c'est également l'ensemble des filières de transformation et de commercialisation qui sont à terme fragilisées.

La disparition de terres irriguées perturbe l'équilibre des exploitations agricoles, mais également les structures d'irrigation en charge de la gestion et de l'entretien des réseaux. Sur certains territoires, comme la plaine de La Crau, la mise en difficulté des réseaux d'irrigation gravitaire impacte directement l'enjeu de recharge des aquifères, et donc d'accès à l'eau potable.

Le SRADDET entend renforcer les mesures permettant de préserver le potentiel de production agricole des territoires.

Cela passe par :

→ l'application du principe « Éviter Réduire Compenser » sur les espaces agricoles et outils de production agricole, en incitant, mais en dernier recours, à compenser les pertes de terres agricoles par le fi ancement de mesures compensatoires (extensions de réseaux d'irrigation…).

REPÈRES

La région Provence-Alpes Côte d'Azur :



1er bassin horticole de France

—

1ère région productrice de vin rosé, d'olives, de pommes, de cerises, de poires, de riz ..., 4ème région productrice de vins AOP

—

Surface Agricole utile : 21 % du territoire régional

→ La protection des espaces agricoles à fort potentiel productif : surfaces équipées à l'irrigation, périmètres AOP/AOC, périmètres ayant fait l'objet de procédures de restructuration foncière, qualité agronomique des sols. Le SRADDET demande à atteindre zéro perte de surface agricole irriguée à l'horizon 2030 inclus et incite à la mobilisation des différents outils existants : mise en place par les départements de « périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains », dits PAEN, et classements en Zones agricoles protégées (ZAP) : pour ces dernières, le SRADDET incite les collectivités à organiser cette protection à des échelles de cohérence supra-communales.

→ La pérennisation des équipements d'hydraulique agricole et de drainage, en identifiant notamment les canaux, ainsi que leur emprise et les accès pour leur entretien, dans les documents d'urbanisme.

→ La mise en place de stratégie sur la question des constructions agricoles, dans l'optique de concilier le développement agricole et les impératifs de lutte contre le mitage de l'espace agricole.

→ La prise en compte des structures d'exploitation existantes dans les prévisions de l'urbanisation.

→ L'identification au niveau local de surfaces à fortes qualités agronomiques, hydriques et écologiques des sols en vue de leur préservation.

Ainsi, le SRADDET préconise de protéger les espaces agricoles avec un fort potentiel agronomique, irrigués et porteurs d'enjeux écologiques (pouvant participer des trames vertes et bleues) ou bénéficiant d'une IGP (Indication géographique protégée) ou AOP (Appellation d'origine protégée).

ORIENTATION 2

LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES RESTAURÉES

Le projet territorial ambitionne d'inverser le regard sur la biodiversité : plutôt que de la considérer comme le dernier volet d'un projet d'aménagement, il s'agit de la prendre en compte comme le cadre de référence des projets. Cela implique à la fois de s'attaquer à la problématique des milieux naturels dégradés par la pression humaine et de refondre la culture du projet.



PNR de la Sainte-Baume
F. Gardin

DÉCLINER LA TRAME VERTE ET BLEUE RÉGIONALE ET ASSURER LA PRISE EN COMPTE DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ET DES HABITATS DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES PROJETS DE TERRITOIRE

OBJECTIF 50

Un des principaux objectifs du SRADDET (cf. objectif 15) est de « préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux ».

Pour cela, l'identification puis la préservation des continuités écologiques, c'est-à-dire des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient entre eux – la Trame Verte et Bleue régionale (TVB) –, est un enjeu majeur.

Définition

Les réservoirs de biodiversité sont des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante, qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces (Article R. 371-19 du Code de l'environnement).

Cinq sous-trames sont identifiées comme composantes de la Trame verte et bleue en Provence-Alpes-Côte d'Azur :

Trois types de sous-trames constituent la composante Verte :

→ les milieux ouverts : prairies, pelouses et pâturages naturels, plages, dunes, sable, roches nues, végétation clairsemée (steppe, pelouses sommitales), zones incendiées.
→ Les milieux semi-ouverts : le maquis (substrat cristallin), la garrigue (substrat calcaire aux étages thermo et méso-méditerranéen), la lande (substrat calcaire aux étages supra méditerranéen et montagnard) et les landes subalpines à plus haute altitude.
→ Les milieux forestiers : forêts de feuillus, forêts de conifères et forêts mélangées.

Deux types de sous-trames constituent la composante Bleue :

→ les eaux courantes ;
→ les zones humides.

La Trame verte et bleue régionale est issue d'un diagnostic écologique qui intègre les activités économiques et les usages des milieux et des espaces. Ainsi, la Trame verte régionale couvre 63 % de la superficie du territoire avec 59 % identifiés comme réservoir de biodiversité et 4 % ayant une fonction de corridor écologique. Les réservoirs de biodiversité de la composante verte de la TVB couvrent 68 % de la forêt et 22 % des espaces agricoles ; les corridors écologiques couvrent quant à eux 6 % de la forêt et 2 % des espaces agricoles La quasi-totalité des zones humides et 52,6 % des cours d'eau constituent la Trame Bleue régionale.

RÈGLE LD2-OBJ50 A ®
p. 133 du fascicule des règles

RÈGLE LD2-OBJ50 B
p. 135 du fascicule des règles

RÈGLE LD2-OBJ50 C
p. 137 du fascicule des règles

RÈGLE LD2-OBJ50 D
p. 139 du fascicule des règles

Zoom sur les sous-trames

1. La sous-trame forestière, un macro-réservoir de biodiversité, mais avec certaines zones fragilisées par des infrastructures.

Les continuités forestières occupent plus de 1/3 de la superficie totale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, soit environ 39 % du territoire. Elles constituent de loin l'ensemble écologique le plus vaste de la région. Cette représentation importante fait écho au recouvrement conséquent de la forêt en Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi qu'à la connectivité des surfaces forestières.

Le « triangle » Digne-les-Bains/Draguignan/moyenne vallée de la Vésubie, à cheval sur les trois départements des Alpes de Haute-Provence, du Var et des Alpes-Maritimes, forme l'entité la plus importante, de plus de 300 000 ha. Cette zone immense et compacte constitue un macro-réservoir de biodiversité potentiel pour les espèces à affinité forestière.

D'autres vastes entités se découpent à l'échelle régionale : l'ensemble des Préalpes de Digne-les-Bains, Gap et des Baronnies ainsi que l'entité formée par le Haut-Var et les massifs de la Sainte-Baume et de la Sainte-Victoire. Ces deux grandes continuités forestières sont plus fragmentées, notamment par les infrastructures, mais des secteurs de perméabilité existent (cette perméabilité est toute relative dans certaines zones très fragiles comme l'axe durancien entre la Clue de Sisteron et Tallard par exemple).
Plus à l'ouest, en rive droite de la basse vallée de la Durance, le Luberon est davantage enclavé, alors que les monts du Vaucluse et le Piémont sud du Ventoux s'inscrivent en continuité des Baronnies drômoises. Au sud-ouest de la région, la partie bucco-rhodanienne entre les Alpilles et les Calanques est quant à elle dominée par des ensembles forestiers de surfaces très restreintes, isolés par les infrastructures et l'étalement urbain. Concernant la partie alpine enfin, les continuités forestières, peu altérées, suivent l'axe des vallées, avec une limite altitudinale naturelle à l'approche des alpages.

2. La sous-trame des milieux semi-ouverts, aux surfaces restreintes, forme une couronne morcelée des Alpilles aux abords du fleuve Var, face à une reconquête forestière liée au retrait progressif de l'agriculture.

Les continuités écologiques de milieux semi-ouverts concernent au total 8,4 % du territoire (dont 1 % de corridors). Le terme « continuité » semble cependant inapproprié pour cet ensemble de milieux semi-ouverts, globalement très fragmenté à l'échelle régionale. Les espaces en question, structurés par les garrigues, les maquis et les landes, sont de surfaces très restreintes, peu connectés et dans une majorité de cas localisés dans l'arrière littoral, formant une couronne morcelée allant des Alpilles aux Baous, aux abords du fleuve Var.

Dans ce contexte, le massif des Maures est l'entité la plus vaste, alors qu'ailleurs les réservoirs de biodiversité potentiels sont des petits patchs isolés (Montagnette, Étoile-Garlaban, etc.).

Dans l'arrière-pays, deux ensembles de superficie conséquente se détachent mais là encore totalement isolés : le plateau de Canjuers ainsi que le massif de la Méléa, au-dessus de Puget-Théniers.

Globalement, au-delà de la problématique de fragmentation, la faible représentation des milieux semi-ouverts (dont le corollaire est une connectivité limitée) fait écho au retrait progressif de l'agriculture dans les secteurs ruraux, qui favorise la reconquête forestière.

3. La sous-trame des milieux ouverts est formée de petites surfaces isolées (hormis les alpages et la Crau) en régression.

Les milieux ouverts exacerbent la tendance observée pour les milieux semi-ouverts. Hormis dans les alpages et la Crau, où les conditions de milieu limitent naturellement la dynamique forestière, ils sont globalement en régression à l'échelle régionale et se cantonnent à présent à de petites surfaces isolées, non mises en évidence (à cette échelle d'analyse).

Si la Crau sèche constitue un isolat, dans les Alpes en revanche, ces continuités, situées entre les forêts et les crêtes rocailleuses, sont relativement connectées, les crêtes pouvant offrir des espaces de perméabilité.

Les continuités écologiques de milieux ouverts représentent 10,2 % du territoire régional (dont 1,2 % de corridors).

4. Les continuités écologiques aquatiques se répartissent en 2 groupes : celles traversant les secteurs urbanisés (avec de nombreux seuils) et celles peu concernées par l'urbanisation.

A l'échelle régionale, il ressort que la partie eau courante de la trame bleue présente un maillage assez serré et équilibré tant dans la couverture géographique (représentant 52,2 % des cours d'eau régionaux) que dans sa composition. Les éléments les plus structurants sont les suivants :

→ le Rhône et sa vallée ;
→ le bassin versant de la Durance (dont bassin versant du Verdon) ;
→ le bassin versant du Var ;
→ le bassin versant de l'Argens et plus particulièrement l'ensemble des fleuves côtiers du département du Var dans le secteur du Massif des Maures (Argens, Gapeau, Giscle et Môle) ;
→ le haut bassin versant du Drac qui revêt une importance transrégionale en raison de sa contribution importante pour le bassin versant de l'Isère.

À noter également l'existence d'éléments plus singuliers comme le bassin des Sorgues en raison de sa nature (origine et régulation anthropique majoritairement) et de son fonctionnement (importante résurgence karstique) qui lui confèrent un ensemble de particularités intéressantes comme la présence de l'Ombre commun par exemple.

Pour ce qui est des plans d'eau et des zones humides d'importance, leur répartition est hétérogène et déséquilibrée à l'échelle régionale. Le secteur le plus remarquable pour ces éléments est bien entendu le quart sud-ouest de la région avec la Camargue et ses étangs, le secteur de la Crau ainsi que l'étang de Berre. On notera également l'existence d'un vaste ensemble de milieux rivulaires pour la Durance entre la confluence de la Bléone et la confluence du Verdon soit un tronçon d'environ 40 kilomètres.
Comme pour les eaux courantes, le réseau des Sorgues ressort comme riche en zones humides et milieux rivulaires, tout comme la partie amont du Rhône, le secteur des Maures (basse vallée de l'Argens, Giscle, Môle et salins d'Hyères). La haute-vallée du Drac ainsi que la haute-vallée de la Durance sont deux secteurs assez riches en milieux rivulaires et zones humides. Enfin, il faut noter qu'à l'échelle de la région, il existe une multitude de milieux rivulaires et de zones humides de petite taille difficilement décelables sur la carte à l'échelle régionale et répartis de façon assez homogène sur le territoire avec cependant une liaison « forte » avec les milieux d'eau courante.

Du point de vue de l'état de la fonctionnalité écologique des cours d'eau de la trame bleue, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est « coupée » en deux. Il y a d'un côté les cours d'eau traversant des secteurs urbanisés ou en voie d'urbanisation et d'un autre côté les cours d'eau peu concernés par l'urbanisation.

Les cours d'eau les plus concernés par l'urbanisation sont estimés comme ayant une fonctionnalité écologique dégradée à très dégradée en raison notamment soit d'un nombre important d'obstacles à l'écoulement (seuils, buses, barrages…) soit à cause d'une dégradation de la qualité de l'eau (état écologique et/ou chimique dégradé). Parmi ces cours d'eau avec une fonctionnalité dégradée on retrouve la Durance, le Verdon, le Buëch, le Rhône, le réseau des Sorgues, l'Ouvèze et le Drac ainsi que la majorité des fleuves côtiers (Huveaune, Aygalades (ou Caravelle), Gapeau, Argens, Siagne, Bragues, Loup, Cagne, Var, Paillons, Roya, Arc et Touloubre par exemple).

Les cours d'eau pour lesquels la fonctionnalité écologique a été estimée comme non dégradée à peu dégradée se trouvent soit dans des zones préservées (ex. le massif des Maures avec la Giscle et la Môle), soit dans des secteurs peu urbanisés car difficiles d'accès comme le secteur Alpin (cf. carte ci-après).

5. Le littoral, une composante spécifique avec des zones humides littorales à haute valeur écologique mais progressivement isolées par l'étalement urbain.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, la problématique des continuités écologiques littorales se décline en deux cas de figure selon la naturalité et la physionomie des secteurs concernés :

→ les espaces d'interface terre/mer marquée, au niveau des zones humides ;
→ les milieux littoraux rocheux et sablonneux.

Les zones humides littorales sont, dans la région, les seuls habitats naturels formant une continuité entre la terre et la mer, à la faveur d'interfaces complexes entre les milieux laguno-marins et fluvio-lacustres. Il s'agit d'ensembles à haute valeur écologique au premier rang desquels figurent la Camargue, le golfe de Fos et d'autres secteurs moins étendus comme l'embouchure de l'Argens, la presqu'île de Giens ou encore certaines parties de l'étang de Berre.

Les continuités écologiques nord-sud se cantonnent à ces formations humides. L'importance fonctionnelle de ces espaces naturels terrestres littoraux réside davantage dans les échanges est/ouest, ces derniers étant souvent altérés entre les massifs qui ont été progressivement isolés par l'étalement urbain.

A noter qu'un certain nombre de périmètres à statut est à la fois concerné par des milieux terrestres et maritimes (Parc nationaux des Calanques et de Port Cros, sites Natura 2000, etc.). Ces espaces sont susceptibles de jouer un rôle important dans l'interface terre/mer.

Le littoral rocheux et, secondairement, sablonneux comporte une zone d'interface des domaines terrestre et marin habituellement considérée comme correspondant à la partie supérieure de l'étage supra-littoral. Le supra-littoral est un étage écologique comportant une biodiversité particulièrement riche. La bande littorale maritime est ainsi davantage concernée par la question des réservoirs de biodiversité que de continuité écologique. Néanmoins, nous savons que cette zone maritime est directement et plus spécifiquement le supra-littoral soumise à des pressions susceptibles d'impacter les biocénoses (piétinements, ruissellements des eaux de lessivage terrestre, aménagements…). La notion de gestion intégrée de la zone côtière prenant en compte le bassin versant et la zone marine adjacente doit par conséquent retenir toute notre attention.

De la prise en compte des Orientations nationales de la TVB à la définition de la TVB locale

Les Orientations nationales pour la préservation et la remise en état des continuités écologiques (ONPRECE) désignent un certain nombre de périmètres à statut qui doivent être considérés comme réservoirs de biodiversité :

Pour la définition de la Trame verte :

→ les zones « cœurs » des Parcs nationaux ;
→ les réserves naturelles nationales et régionales (RNN et RNR) ;
→ les réserves biologiques (RB) forestières de l'ONF ;
→ les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB) ;
→ les sites gérés par le CEN (Conservatoire d'espaces naturels) ;
→ les espaces acquis par le Conservatoire du littoral, les espaces remarquables naturels (DTA 13 et DTA 06), les sites identifiés dans le cadre de la nouvelle stratégie de création d'aires protégées (SCAP), les ENS (espaces naturels sensibles).

Pour la définition de la Trame Bleue :

→ les cours d'eau classés ;
→ les zones humides issues des inventaires départementaux existants à la date de décembre 2012.

Ces espaces protégés ne couvrent que partiellement les continuités écologiques régionales. Or, le SRADDET entend préserver et valoriser la Trame verte et bleue comme élément de structuration du territoire régional. La TVB doit être le cadre préalable à la réflexion pour l'élaboration et la mise en œuvre des politiques d'urbanisme et donc à la définition des projets d'aménagement et/ou d'équipements (infrastructures, etc.).

Cependant, la TVB régionale reste volontairement « macroscopique », car définie à l'échelle régionale. Cela suppose de préciser la TVB au niveau local. Les collectivités locales ou établissements publics de coopération intercommunale en charge de l'élaboration des documents locaux de planification urbaine (SCoT, PLU, PLUi) conduiront ce travail de définition de la TVB sur leur territoire d'intervention.

Afin que ces documents de planification et les projets d'aménagement qui en découlent prennent bien en compte les continuités écologiques, le SRADDET demande :

→ d'agir en priorité sur la consommation de l'espace par la planification et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien des corridors écologiques ;
→ d'identifi r les TVB dans les documents d'urbanisme par un zonage particulier et adapté aux spécificités du secteur (ou zonage indicé) et/ou par des servitudes protectrices ou encore des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) spécifiques à la biodiversité ;
→ de développer des solutions écologiques en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture.

Tous les nouveaux projets d'urbanisme ou d'infrastructure doivent prendre en compte la vulnérabilité des milieux naturels et agricoles y compris ceux situés en milieux urbains (trame arborée, espace de nature dont les friches et les espaces verts, les espaces dédiés à l'agriculture urbaine, etc.). Les territoires

doivent considérer tous leurs projets en cherchant à diminuer les fragmentations écologiques. Ils doivent chercher à relier les espaces jugés importants pour la préservation de la biodiversité, d'abord en les identifiant puis en les préservant en tant que corridors écologiques. Ces corridors doivent être basés sur une bonne connaissance des espèces sauvages, de leurs déplacements, en anticipant particulièrement les effets du changement climatique qui peuvent engendrer des modifications de comportement.
Ils proposeront des actions contre les perturbations, les dégradations et les destructions du patrimoine naturel liées aux activités anthropiques. Ils mettront en œuvre des actions pour la restauration des milieux et habitats dégradés. Ils organiseront la prévention et la lutte contre les pollutions diffuses (pesticides, micro-polluants toxiques…) à travers l'élaboration de protocoles de sensibilisation pour l'ensemble des acteurs socio-économiques de leurs territoires, y compris les particuliers, voire de la formation pour les professionnels (agriculteurs, entreprises…).

DIAGNOSTIC



16 % des réservoirs de biodiversité et 40 % des cours d'eau doivent faire l'objet d'une recherche de remise en état optimale

La protection des espaces et des espèces se fera ainsi, à l'échelle de chaque territoire, par la définition d'un maillage écologique – la Trame verte et bleue – qui précisera les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques et par la mise en œuvre d'actions nécessaires à leur restauration et/ou leur préservation.

Certains de ces milieux sont altérés par les interventions humaines et n'assurent plus, ou mal, certains services environnementaux indispensables. Les infrastructures linéaires (routières, ferrées, aériennes, canaux…) sont identifiées comme étant des aménagements particulièrement fragmentant, dès lors que leur perméabilité n'est pas assurée. Déblais, remblais, clôtures, trafics ou débit ne permettent pas aux espèces de les franchir : c'est le cas tout particulièrement autour de l'A8 et de l'A57.

Du point de vue de l'état de la fonctionnalité écologique de la Trame Bleue, de très nombreux cours d'eau sont estimés comme ayant une fonctionnalité écologique dégradée à très dégradée en raison de l'urbanisation proche (importants obstacles à l'écoulement et/ou dégradation de la qualité de l'eau). Sont ainsi identifiés la Durance, le Verdon, le Buëch, le Rhône, le réseau des Sorgues, l'Ouvèze et le Drac ainsi que la majorité des fleuves côtiers, dont le Var, particulièrement touché.

Face à ces constats aggravés par les effets du changement climatique, le SRADDET identifie, dans la continuité du Schéma régional de cohérence écologique, la Trame verte et bleue comme un élément structurant du territoire régional, devant déterminer en amont les choix de planification et d'aménagement.

Le SRADDET distingue deux grandes typologies de continuités écologiques :

→ Les éléments de la TVB subissant une pression importante et devant faire l'objet d'une recherche de remise en état optimale.

→ Les éléments de la TVB pour lesquels l'état de conservation des fonctionnalités écologiques est jugé correct.

Continuités devant faire l'objet d'une remise en état optimale

16 % des réservoirs de biodiversité et environ 40 % des cours d'eau, identifiés comme corridors écologiques dans le cadre de l'atlas de référence au 1/100 000e, sont identifiés comme faisant l'objet d'une pression importante, et doivent faire l'objet d'une recherche de remise en état optimale.

Les différents acteurs du territoire doivent, notamment dans le cadre de l'élaboration des documents de planification urbaine (SCoT, PLUi, PLU…), identifier chacune de ces continuités. Ils doivent définir et mettre en œuvre une action ou une combinaison d'actions, qui leur est propre, mais dont la finalité est la remise en état ou la préservation optimale. Il pourra s'agir, lorsque la fragmentation des milieux est importante, de réaliser des opérations de restauration pour corriger les altérations constatées.

Continuités devant faire l'objet d'une préservation optimale

84 % des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques sont identifiés, dans le cadre de l'atlas de référence au 1/100 000e, comme présentant un état correct de conservation des fonctionnalités écologiques. Il s'agit dès lors de rechercher la préservation optimale afin de ne pas dégrader les bénéfices présents.

REPÈRES



84 % des réservoirs de biodiversité doivent faire l'objet d'une recherche de conservation optimale

S'intéresser à la « Trame Noire »

Il s'agit de promouvoir, identifier et préserver une « Trame Noire ».

Cette approche met en relation l'éclairage public et privé générateur de pollution lumineuse pour les espèces et fragmentant les espaces naturels (notamment les TVB) d'une ville et entre les villes. Cette superposition identifie les TVB qui sont aujourd'hui dans l'obscurité, et à l'inverse, celles qui sont jalonnées par des luminaires dont les axes routiers.

Il s'agit alors d'établir un plan de sauvegarde de l'obscurité, nécessaire au développement de la faune et de la flore.

Ce plan permet d'institutionnaliser et de préserver les zones actuellement démunies d'éclairage et d'apporter des propositions alternatives pour les espaces naturels éclairés (extinction totale et partielle, détection de présence, gradation…). Une carte régionale de la radiance est mise à disposition dans l'annexe dédiée au SRCE.

DÉFINITION

Selon le centre de ressources trame verte et bleue, la trame noire peut être définie comme étant un « ensemble connecté de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques pour différents milieux (sous-trames), dont l'identification tient compte d'un niveau d'obscurité suffisant pour la biodiversité nocturne ».

DÉCLINAISONS

→ Préserver 1 660 000 ha de la trame verte (84 %).

→ Mettre en place des actions qui participent au maximum à la remise en état afin d'atteindre l'objectif de remise en état optimal de 302 390 ha de la Trame Verte (16 %).

→ Participer à la remise en état optimale de 42,3 % des cours d'eau (30 058 ha).

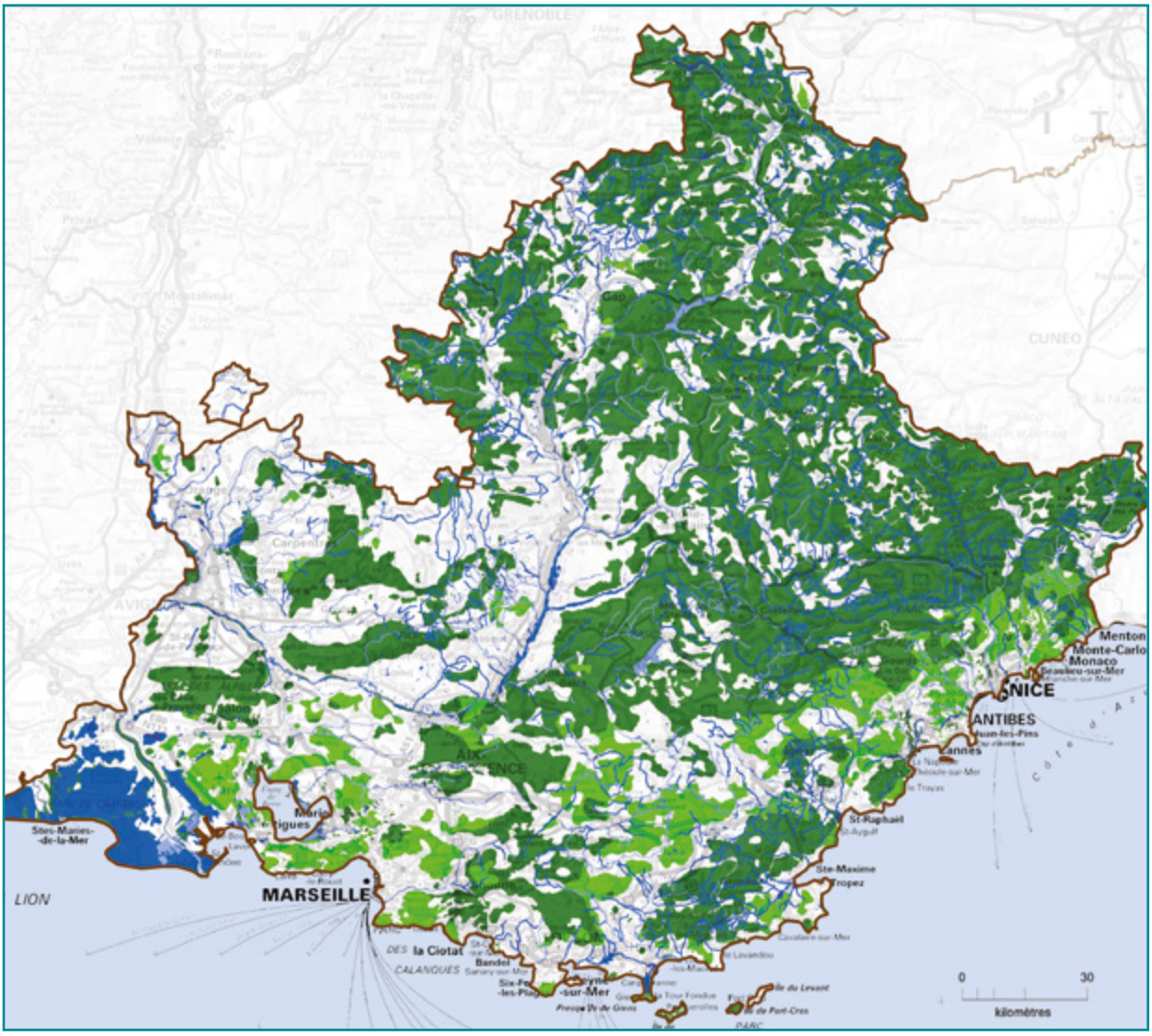
→ Identifier et connecter les TVB infra avec le niveau régional sur chaque territoire des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques.

→ Élaboration d'une cartographie de déclinaison de la TVB régionale à l'échelle des documents locaux de planification territoriale (SCoT, PLUi, PLU) et proposition d'une méthodologie pour une meilleure prise en compte des enjeux des continuités écologiques.

→ Promouvoir une « trame noire » sur l'ensemble du territoire régional.

→ Identifier les TVB à l'aide d'un zonage particulier permettant de les protéger (recherche de préservation optimale), les valoriser voir les restaurer (recherche de remise en état optimale) pour celles étant dégradées y compris dans les matrices urbaines.

Carte de synthèse des objectifs des éléments de la Trame verte et bleue régionale



Objectifs

Recherche de préservation optimale

- Trame verte
- Trame bleue
- **Zone humide**
- Cours d'eau

Recherche de remise en état optimale

- Trame verte
- Trame bleue
- **Zone humide**
- Cours d'eau

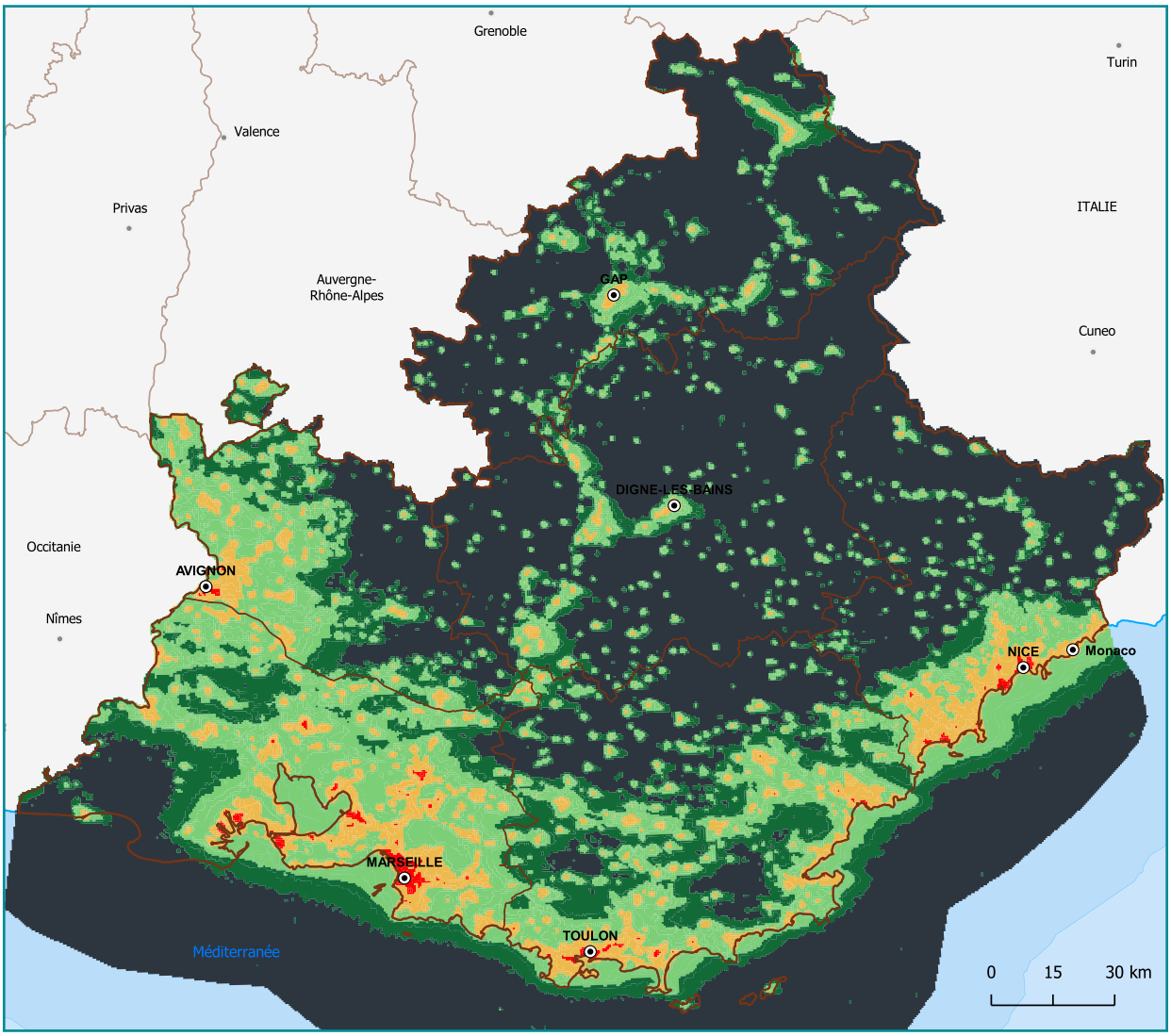
Part de la surface TVB concernée par les deux objectifs



- Recherche de préservation optimale
- Recherche de remise en état optimale

Fond : GEOFLA, BD CARTO - IGN.
Réalisation : DCOPT - SCOTIGEO - 24 juillet 2018.
Source : OCSOL Provence-Alpes-Côte d'Azur
CRIGE 2006, DREAL PACA SRCE-TVB

Radiances moyennes annuelles de l'année 2021 en Provence-Alpes-Côte d'Azur



Niveau de radiance

- Intense (400,0 à 150 nW/cm²sr et plus)
- Forte (3,0 à 39,99 nW/cm²sr et plus)
- Moyenne (0,30 à 2,99 nW/cm²sr et plus)
- Faible (0,01 à 0,29 nW/cm²sr et plus)
- Absente ou très faible

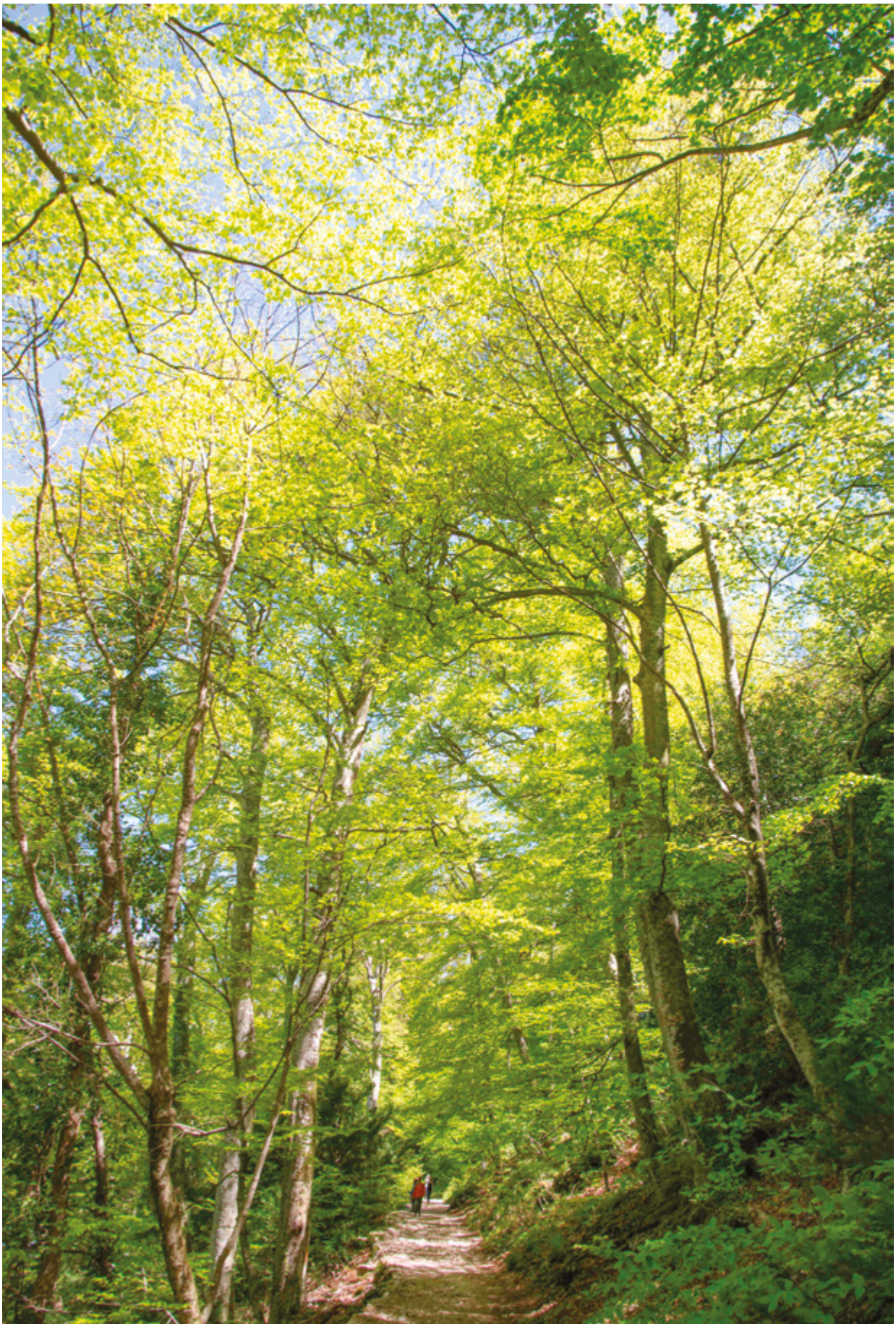
La radiance est définie comme la luminance énergétique exprimée en nanoWatt/cm2/sr et correspondant "à la quantité de lumière rayonnant d'une surface donnée et perçue par un capteur photographique" (Sordello et al. 2021). Plus la valeur de la radiance augmente, plus la quantité de lumière diffusée par une source d'émission est importante.

Limites administratives :

— Limite de région

— Limite de département

Source :
Fond ADMIN EXPRESS COG ® - © IGN
Réalisation Région Sud 2022



PNR Sainte Baume,
Matthieu Desbief

ASSURER LES LIAISONS ÉCOLOGIQUES AU SEIN DU TERRITOIRE RÉGIONAL ET AVEC LES RÉGIONS VOISINES

OBJECTIF 51

Le respect des continuités entre territoires : les continuités infrarégionales

Parce que les continuités écologiques ne s'arrêtent pas aux limites administratives, la définition et la précision de la Trame verte et bleue régionale sur chaque territoire devra être conduite dans le cadre d'un partenariat étroit avec les territoires voisins.

L'objectif du SRADDET consiste à harmoniser, sur l'ensemble du territoire régional, la Trame verte et bleue, en veillant notamment à la prise en compte, lorsqu'ils existent, des corridors écologiques reliant les réservoirs de biodiversité recensés sur des territoires distincts. Le choix d'échelles identiques pour l'illustration cartographique de la TVB au sein des documents locaux de planification urbaine est vivement encouragé.

Le respect des continuités entre territoires : les continuités régionales

Dans la lignée du point précédent, l'objectif du SRADDET consiste à harmoniser les Trames Verte et Bleue de Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie et dans la mesure du possible avec les deux Régions italiennes bordant la Région.

Plus spécifiquement, dans ce cadre, les Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Piémont et Ligurie pourront s'appuyer le travail réalisé dans le cadre du projet européen INTERREG ALCOTRA Biodiv'Connect mettant à disposition une cartographie des trames vertes plus fines réalisée dans l'espace alpin de Provence-Alpes-Côté d'Azur et à l'interface des régions alpines.

Cohérence avec la région Auvergne-Rhône-Alpes

L'interface entre les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur se situe dans des contextes de naturalité extrêmement variés, depuis la vallée du Rhône jusqu'aux sommets alpins. La plaine du Tricastin est le secteur le plus anthropisé. La matrice paysagère est constituée par une plaine agricole de grande production, entrecoupée par de nombreuses infrastructures de transport, notamment l'ouest où l'on observe un jumelage d'infrastructures (autoroutes, voies ferrées dont la LGV, routes nationales et départementales, lignes HT, canaux). Ce contexte artificialisé est peu compatible avec la présence de continuités écologiques, cependant on peut noter les éléments de naturalités suivants :

→ les espaces naturels terrestres dont la répartition est très localisée et isolée (petits boisements de pins d'Alep par exemple) ;
→ les cours d'eau et petits canaux (secteur de Lapalud-Pierrelatte) qui constituent des continuités naturelles d'Auvergne-Rhône-Alpes vers notre région. Il s'agit du Lez et de l'Eygues dont les milieux rivulaires (ripisylves, etc.) jouent un rôle fonctionnel important entre les deux régions.

Ces continuités sont le support d'échanges comme l'atteste la colonisation

récente du bassin du Lez par la loutre, à partir de l'aval.
Le secteur préalpin, du massif du Ventoux à Lus-la-Croix-Haute : il s'agit d'un secteur présentant de vastes continuités forestières, hormis au niveau du plateau d'Albion. Ces continuités relient entre elles de grandes entités écologiques (massifs du Ventoux / montagne de Lure / Baronnies / Bochaine et Diois vers le nord) et forment globalement un vaste ensemble peu altéré, entre le Buech, à l'est, et les plaines du Tricastin et de Montélimar, à l'ouest. Les massifs sont entaillés par des cours d'eau qui assurent naturellement un lien entre les deux régions :

→ le Toulourenc, dans le bassin versant de l'Ouveze ;
→ principalement le bassin versant et la Meouge, dans le bassin de la Durance.

Le secteur alpin, du massif de l'Obiou au massif du Thabor, à proximité de la frontière italienne, est entrecoupé par les vallées du Drac et de la Romanche qui s'écoulent vers l'Isère. Il s'agit d'un secteur de haute naturalité, en grande partie constitué par des réservoirs de biodiversité de milieux ouverts : les pelouses alpines et les milieux connexes. Dans un secteur de haute montagne majoritairement localisé dans la zone cœur du Parc national des Ecrins, les échanges entre les deux régions sont peu contraints, hormis par l'altitude.

Cohérence avec la région Occitanie

L'interface entre les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur revêt un caractère particulier car elle est composée dans sa très grande majorité par le cours du fleuve Rhône. Or, en raison de sa taille, du courant et de la hauteur d'eau, le Rhône agit plus comme une barrière naturelle que comme une simple frontière administrative perméable à la circulation de la faune et de la flore. Néanmoins, il ne s'agit pas non plus d'une frontière étanche. Par le biais de ses berges et de la végétation et de certaines infrastructures transversales (ponts routiers ferroviaires, barrages …), le Rhône offre une perméabilité minimale entre les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur pour la flore comme la faune. C'est donc par une gestion des berges adaptée (ripisylves et éléments favorables à la faune au niveau des ouvrages de franchissement) que la cohérence transrégionale peut s'affirmer, ainsi que par la gestion du fleuve en tant que tel qui représente l'un des réservoirs / corridors d'ampleur nationale.

Cette gestion intégrée du cours d'eau et de ses berges en rive droite comme en rive gauche est déjà en cours dans le cadre des sites Natura 2000 « le Rhône Aval », « Petit Rhône » et « Les bancs sableux de l'Espiguette, au large de la Camargue gardoise (site marin) » pour lesquels le Parc naturel régional de Camargue est actuellement opérateur. Par ailleurs, le plan Rhône est un outil de cohérence, qui doit permettre tout à la fois d'exploiter au mieux les potentialités de ce territoire, de gérer les contraintes auxquelles il est soumis et de préserver ses richesses environnementales et le cadre de vie de ses habitants.

Il s'agit de pouvoir concilier la prévention des inondations avec le développement des activités, tout en respectant le cadre de vie des riverains et un développement économique pérenne. Le plan Rhône est porté par les 5 régions riveraines du Rhône ainsi que par l'État et la Compagnie nationale du Rhône (CNR). Enfin, il existe une zone d'interface « terrestre » conséquente entre Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le secteur de la petite Camargue fluvio-lacustre (entre Arles et le Grau-du-Roi). Ce secteur est majoritairement constitué d'étangs et de salins au sein desquels les échanges sont peu contraints entre les deux régions. Cette zone est également gérée par le PNR de Camargue.

Cohérence avec l'Italie

L'objectif du SRADDET consiste ici à harmoniser les Trames Verte et Bleue de Provence-Alpes-Côte d'Azur et des régions italiennes voisines.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est frontalière avec deux régions italiennes : principalement le Piémont, au nord, et la Ligurie, au sud. Des continuités écologiques ont été identifiées par la Région du Piémont dans une logique identique à celle qui prévaut en France (et en Provence-Alpes-Côte d'Azur) : la définition de réservoirs de biodiversité, correspondant ou non à des zones protégées, et de connexions. A ces continuités s'ajoutent des bandes de connexion suprarégionales, des zones tampons autour des nœuds ainsi que les périmètres à statut. La partie frontalière n'est pas concernée par les zones de restauration environnementale autour des villes (Turin, Cuneo). Pour marquer l'importance de la connectivité intraalpine, la frontière française avec le Piémont est entièrement incluse dans une zone de connexion suprarégionale alpine de naturalité élevée.

Globalement, la partie italienne jouxtant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est concernée par des réservoirs hormis, du nord au sud, les secteurs restreints :

→ du Col de Montgenèvre (situé en zone tampon) ;
→ du Bric Bouchet ;
→ du col Agnel (secteur largement étendu vers le sud) ;
→ du col de Tende (situé en zone tampon).

Vu du côté piémontais, le rôle joué par la zone frontalière est donc essentiellement un rôle de réservoir (approximativement 90 %) avec comme support écologique des espaces ouverts d'altitude (pelouses, landes, milieux rocheux) et, dans une moindre mesure, des milieux forestiers, aux altitudes les plus basses.

L'interface Provence-Alpes-Côte d'Azur – Ligurie est en revanche dominée par des espaces forestiers, les milieux ouverts d'altitude étant minoritaires, vers le nord. L'élément structurant est la vallée de la Roya dont la partie amont est française et la partie aval italienne. Cette vallée constitue un continuum important pour :

→ les espèces aquatiques et riveraines ;
→ les espèces méditerranéennes qui remontent vers le nord et les taxons montagnards-subalpins qui descendent vers l'Italie.

Globalement, qu'il s'agisse du Piémont ou de la Ligurie, la zone frontalière est un secteur à haute naturalité, exceptés quelques domaines skiables, certaines infrastructures (au niveau des cols) et le littoral. Dans les versants français, la dominance de réservoirs de biodiversité fait écho à cette naturalité ; principalement alpins (il s'agit d'alpages, rattachés aux milieux ouverts), ils forment une bande quasi-continue entre le col de Tende et le bassin versant de haute-Ubaye, au nord. Ils sont davantage morcelés jusqu'au Mont Viso avant d'être à nouveau bien représentés jusqu'au col de Montgenèvre, puis plus dispersés vers l'extrémité nord de la région.

Entre le col de Tende et Menton, les réservoirs de biodiversité recouvrent plus de 75 % de la zone frontalière. Du fait de l'altitude, plus modeste, ces réservoirs sont rattachés aux milieux forestiers.

Concernant la partie maritime, la gestion intégrée de la zone côtière de la façade maritime française sera abordée dans le cadre de la Directive Cadre « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM).

Sur le plan des démarches mises en place pour conserver les continuités écologiques, il existe donc une cohérence globale entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les régions italiennes, cohérence exacerbée par la présence d'espaces protégés ou de sites Natura 2000 transfrontaliers.



Fête du citron, Menton, 2018.
F. Gardin

4.4

LIGNE DIRECTRICE

03

CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS

AXE 1

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

P. 332

AXE 2

Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie

P. 358

AXE 3

Développer échanges et réciprocités entre territoires

P. 376



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.

AXE 1

CULTIVER LES ATOUTS, COMPENSER LES FAIBLESSES, RÉALISER LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET HUMAIN DE TOUS LES TERRITOIRES

Rappel de la stratégie régionale

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



Lycée Alpes Durance Embrun
P. Ciot

ORIENTATION 1

DES TRAJECTOIRES DE DÉVELOPPEMENT POUR TOUS LES TERRITOIRES

Cette orientation consiste à accompagner les territoires fragilisés, urbains ou ruraux, en visant leur intégration dans la dynamique générale, en optimisant leurs ressources spécifiques et en favorisant des logiques de coopération entre d'une part, le littoral, l'avant pays et les montagnes, et d'autre part, entre ville et campagne.



Briançon
J. Cabanel

OBJECTIF 52 CONTRIBUER COLLECTIVEMENT À L'AMBITION DÉMOGRAPHIQUE RÉGIONALE

RÈGLE LD3-OBJ52
p. 142 du fascicule des règles

A travers le SRADDET, la Région se donne pour objectif d'atteindre un taux moyen de croissance démographique de 0,4 %, axé de manière privilégiée sur la population active à l'horizon 2050. La Région souhaite en effet maintenir les jeunes sur son territoire et attirer une nouvelle population en âge de travailler. Pour atteindre cet objectif, la Région doit réinventer son modèle de développement territorial afin de l'adapter aux besoins et attentes de ses habitants.

Comme le reste du territoire national, la région est confrontée au vieillissement de sa population, de manière plus marquée encore. Les projections de l'Insee (2030-2050) envisagent une baisse du nombre de jeunes et de la population active et la poursuite du ralentissement démographique. Selon l'Insee toujours, la population d'âge actif (20 à 64 ans) diminuerait de 0,2 % par an en moyenne d'ici 2050 jusqu'à représenter moins de la moitié de la population (48,9 %). Enfin l'Insee envisage une croissance démographique de 0,2 % en moyenne d'ici 2050.

La Région ambitionne d'atteindre au moins un taux moyen de croissance démographique de l'ordre de 0,4 % (soit au moins la moyenne nationale), axé de manière privilégiée sur la population active. L'objectif est de préserver l'équilibre du peuplement par classe d'âge, menacé par le vieillissement de la population, et que le taux d'emploi augmente, sous l'impulsion notamment du SRDEII.

Cette croissance démographique se traduit par un objectif minimal de :

→ 375 000 habitants supplémentaires en 2030 (par rapport à 2013), soit une population de 5 380 000 habitants en 2030 ;
→ 840 000 habitants supplémentaires en 2050 (par rapport à 2013), soit une population de 5 850 000 habitants en 2050.

Cette ambition nécessite d'anticiper le phénomène du vieillissement de la population (et les besoins induits) et de mettre en place des stratégies différenciées selon les territoires et les objectifs, notamment afin d'attirer les jeunes et les actifs.

Modulation territoriale

Soumis à des dynamiques différentes, les quatre espaces régionaux identifiés par le SRADDET contribueront de manière différenciée à l'ambition démographique régionale. Le SRADDET demande aux acteurs publics (porteurs de SCoT entre autres) de répercuter ces contributions dans leurs stratégies territoriales.

Espace provençal :
→ au moins 200 000 habitants supplémentaires en 2030 et 450 000 en 2050, soit un objectif de 2 790 000 habitants en 2030 et 3 038 000 en 2050.

Espace azuréen :
→ au moins 85 000 habitants supplémentaires en 2030 et 200 000 en 2050, soit un objectif de 1 470 000 habitants en 2030 et 1 586 000 en 2050.

Espace rhodanien :
→ soit au moins 56 000 habitants supplémentaires en 2030 et 124 000 en 2050, soit un objectif de 785 000 habitants en 2030 et 853 000 en 2050.

Espace alpin :
→ au moins 33 000 habitants supplémentaires en 2030 et 65 000 en 2050, soit un objectif de 338 000 habitants en 2030 et 372 000 en 2050.

Modulation infraterritoriale

L'impact territorial de l'accroissement démographique doit être maîtrisé.

Ainsi, le SRADDET demande à ce que ces habitants supplémentaires soient prioritairement localisés dans les espaces métropolitains et les trois niveaux de centralité plutôt que dans leur couronne :

→ centralités métropolitaines ;
→ centralités urbaines régionales ;
→ centralités locales ou de proximité.

Pour accompagner cette stratégie de croissance démographique différenciée, l'objectif consiste également à maîtriser les migrations infrarégionales et à conforter les centralités (notamment en maîtrisant la périurbanisation et en privilégiant le renouvellement urbain et la densification), en accord avec l'objectif 27 (Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines). Dans cette optique, il s'agit également de réinvestir les centres-villes et centres-bourgs (cf. objectif 36).

Attirer les actifs

Axée sur l'accroissement de la part des actifs dans la population globale, l'ambition démographique doit s'appuyer sur plusieurs leviers actionnés par les acteurs publics, notamment l'habitat et les mobilités.

Concernant l'habitat, il s'agit de développer une offre en logements adaptée au public visé, prioritairement dans les espaces les plus métropolisés et les centralités. Les objectifs du SRADDET listés ci-contre s'y rapportent. Il en va de même pour les mobilités. Retenir et attirer jeunes et actifs implique aussi de leur proposer des moyens de se déplacer en accord avec leurs attentes et leurs besoins, liés à l'emploi, à la famille, à l'accès aux services, etc. Dans ce domaine, la desserte des zones d'activités figure au rang des priorités.

En vue de maintenir et d'attirer les jeunes et les actifs, l'objectif du SRADDET consiste également à conforter et étoffer l'offre régionale en matière d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation, ainsi qu'en matière de formation.

Adaptation au vieillissement de la population

Enfin, eu égard au vieillissement de la population, l'objectif consiste également à répondre aux besoins suscités par cette problématique, notamment dans les espaces alpin et azuréen, où le phénomène est marqué. Des besoins qui touchent à l'offre de logements, au secteur des services à la personne, à la santé ou encore aux mobilités.

VOIR AUSSI

OBJECTIF 6
Le rayonnement du territoire en matière universitaire, de recherche et d'innovation

OBJECTIFS 27, 28, 29 ET 30
La stratégie urbaine régionale

OBJECTIF 55
Les campagnes urbaines

OBJECTIF 36
Le réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs

OBJECTIF 43
Les offres de transports adaptées aux évolutions socio-démographiques

OBJECTIF 61
La mixité sociale et intergénérationnelle

OBJECTIF 64
Les établissements de formation

OBJECTIF 53

FAIRE RAYONNER LES PROJETS MÉTROPOLITAINS ET PROMOUVOIR LEURS RETOMBÉES POUR L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES DE LA RÉGION

La forte concentration littorale et métropolitaine des richesses, des grands équipements (université, recherche, sport, culture, santé, tourisme, etc.), et des infrastructures de développement économique participe de cette partition vécue du territoire entre la frange littorale, l'arrière-pays et les hautes terres. Les réformes territoriales successives ont d'abord créé et puis doté en compétences les métropoles pour leur donner les moyens de soutenir la croissance économique, tout en confirmant leur rôle moteur vis-à-vis des territoires environnants.
Avec trois métropoles Aix-Marseille-Provence Métropole (AMP), Nice Côte d'Azur (NCA), Toulon Provence Méditerranée et plusieurs projets de coopération métropolitaine dans l'espace rhodanien et azuréen, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est particulièrement concernée par les enjeux de structuration économique et résidentielle de leur territoire. Quand l'une a tendance à englober totalement l'aire urbaine pour ce qui est de AMP, une autre tend à se dissocier complètement de cette aire pour ce qui est de NCA. Prenant en compte les spécificités de ces trois métropoles dont les centres sont historiquement tournés vers la mer, dépendantes des espaces et de l'hinterland qui les ouvrent et les font rayonner sur l'intérieur des terres, elles entendent construire un modèle singulier de développement et de coopération entre les territoires de la région et au bénéfice de l'ensemble de ses habitants.

Le SRADDET veut renforcer les logiques de coopération autour des grands projets métropolitains en cours de construction. Le déploiement de réseaux d'acteurs et de métiers à haute valeur ajoutée, le développement de conventions de travail, la déconcentration des équipements, la diffusion spatiale des évènements mais également des innovations, les débouchés économiques et chaînes de sous-traitance, sont autant de leviers à explorer et à développer de façon plus systématique pour étendre et amplifier les dynamiques positives induites par les projets métropolitains sur l'ensemble des territoires de la région.

Il s'agit par exemple de conforter les dynamiques de diffusion et de déconcentration déjà à l'œuvre dans le domaine culturel tout en s'en inspirant pour les appliquer à d'autres domaines comme la formation, l'innovation sociétale et technologique, l'économie, le tourisme et l'évènementiel.

La mobilisation de ces leviers doit se faire en prenant en compte, dans un rapport de réciprocité, les enjeux de solidarité amont aval dans l'usage des ressources et des aménités qu'offrent les territoires environnants aux habitants de la métropole.

A cet égard, les arbitrages métropolitains entre les différentes fonctions résidentielles économique, commerciale qui les traversent… au regard de leur impact potentiel sur les territoires environnants sont particulièrement sensibles.

Il s'agit également de développer et conforter les relations inter-métropolitaines autour d'enjeux d'attractivité, de coopération en matière économique et touristique, de recherche et d'enseignement supérieur, de culture et de mise en réseaux.

RENFORCER UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT RURAL RÉGIONAL EXEMPLAIRE À L'ÉCHELLE NATIONALE

OBJECTIF 54

La réalité du monde rural aujourd'hui est totalement différente de celle du siècle dernier, et toujours en profonde évolution. De façon schématique, le monde rural ancien était étroitement lié au monde agricole. Après une période de déprise, il s'est diversifié et renouvelé à travers l'évolution du monde agricole lui-même, et l'évolution plus générale de la sociologie des campagnes. Celles-ci sont en effet de plus en plus investies par d'anciens « urbains », en quête d'une plus forte relation avec la nature ou y développant de nouveaux usages (pratiques sportives, activités de pleine nature). D'autres habitants s'y installent de façon plus subie, du fait de la cherté de la vie en ville.

Par ailleurs, les aspirations liées au développement des nouvelles technologies, ainsi que l'aspiration à se déplacer (malgré les temps de parcours, voire l'absence d'alternative à la voiture individuelle), s'expriment comme ailleurs dans le monde rural : celui-ci n'est pas un monde « reculé », mais doit également bénéficier de la modernité.

L'émergence d'un modèle de développement rural endogène, articulant protection et développement (nouvelles formes de travail, dématérialisation, Économie sociale et solidaire…), constitue l'un des atouts à conforter du territoire, à travers les Parcs nationaux et les Parcs naturels régionaux qui expérimentent et promeuvent cet équilibre au service de la qualité de vie.

Les Parcs naturels régionaux (PNR) et les Parcs nationaux (PN), une colonne vertébrale rurale pour l'équilibre régional

Les PNR et les aires d'adhésion des PN constituent une trame, une colonne vertébrale, à l'échelle régionale, pour un développement équilibré basé sur l'attractivité par la qualité de vie et d'environnement dans une recherche permanente d'équilibre et de protection/préservation, dont les autres territoires ruraux de la région peuvent s'inspirer pour leur projet de développement.

L'aménagement de leurs espaces doit d'abord être basé sur leurs atouts et ressources pour les habitants (permanents/bi-résidants), les pratiquants réguliers, les excursionnistes, les touristes, et non comme une ceinture verte/récréative sur laquelle viendrait buter le développement urbain et périurbain.

L'accessibilité aux services publics, préalable indispensable

Afin de bâtir un modèle rural exemplaire, le SRADDET demande que l'accessibilité aux services, notamment publics, soit assurée pour les habitants de ces espaces, qu'ils soient permanents ou régulièrement présents.

Elle en constitue un aspect essentiel à la vie et au maintien de populations sur ces territoires. Les réponses en matière d'accès aux services publics doivent être définies dans les Schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public. Les préconisations portées dans ces documents à l'échelle départementale doivent particulièrement être suivies dans le cadre de projets d'équipements, d'infrastructures d'accès ou encore d'innovation dans les services publics.

Ils doivent répondre aux stratégies et chartes de territoires ruraux (PNR, GAL…).

Le fort lien, dans la région, entre les territoires ruraux, notamment montagneux, et la bande urbanisée peut constituer une opportunité pour développer des réponses nouvelles aux besoins (exemple des services assurés par des résidents non permanents dans des maisons de services).

Valorisation des atouts naturels et patrimoniaux

La labellisation des filières locales doit être recherchée, non seulement dans un souci de qualité et de durabilité mais aussi dans une logique porteuse pour la marque du territoire régional, et pour l'ancrage d'un développement endogène.

La préservation du patrimoine vernaculaire, qu'il soit architectural ou paysager, en lien avec les objectifs du plan patrimoine portée par la Région, est un élément constitutif de la valorisation du modèle rural régional.

Celui-ci répond au double but de conforter l'attractivité régionale, tant pour le tourisme que pour les autres activités économiques, et de viser à une appropriation par les habitants pour développer leur territoire.

Dans cette logique, l'objectif du SRADDET consiste à promouvoir la mise en œuvre de plans de paysage et de plans de patrimoine dans le cadre de l'élaboration et de la révision des SCoT ruraux.

Le développement d'une offre orientée sur les loisirs de nature et le soutien à l'agrotourisme, la labellisation des produits locaux et la préservation patrimoniale sont les trois composantes d'une offre touristique différenciante et complémentaire, en plus des hots spots touristiques régionaux et de l'industrie touristique classique de la région.

Le développement coordonné de ces initiatives contribue directement à renouveler non seulement la ruralité dans l'espace régional, mais aussi à enrichir et diversifier la destination « Provence-Alpes-Côte d'Azur ».

Télétravail et relocalisation d'activités : vers une ruralité réinventée

L'émergence de nouvelles formes de travail (coworking, télé-travail, innovations sociales…), la dématérialisation possible et potentielle de nombreuses activités et l'investissement par l'ESS de champs économiques nouveaux adaptables au milieu rural permettent d'imaginer un mode de développement économique et social différent, voire alternatif, spécifique au monde rural et adapté aux particularités des territoires ruraux de la région.

Le développement d'espaces d'innovation et de partage (coworking, tiers lieux, plateformes de télétravail, fab-lab…) peut constituer un levier de redynamisation des territoires.

Toutefois, il apparait nécessaire d'analyser en amont l'opportunité de ce type de projet et de privilégier pour ceux-ci des implantations au sein des centralités (notamment locales et de proximité), en intégrant la problématique de l'accessibilité.

Des modes de gouvernance à développer

Dans l'affirmation d'un nouveau modèle de développement en milieu rural qui concerne également les espaces périurbains, le SRADDET incite fortement les porteurs de projet à s'inspirer des initiatives déjà expérimentées et développées par les Parc naturels régionaux (PNR) et à les amplifier. Pour ces derniers, les dynamiques d'inter-parcs constituent un axe fort de coopération à développer.

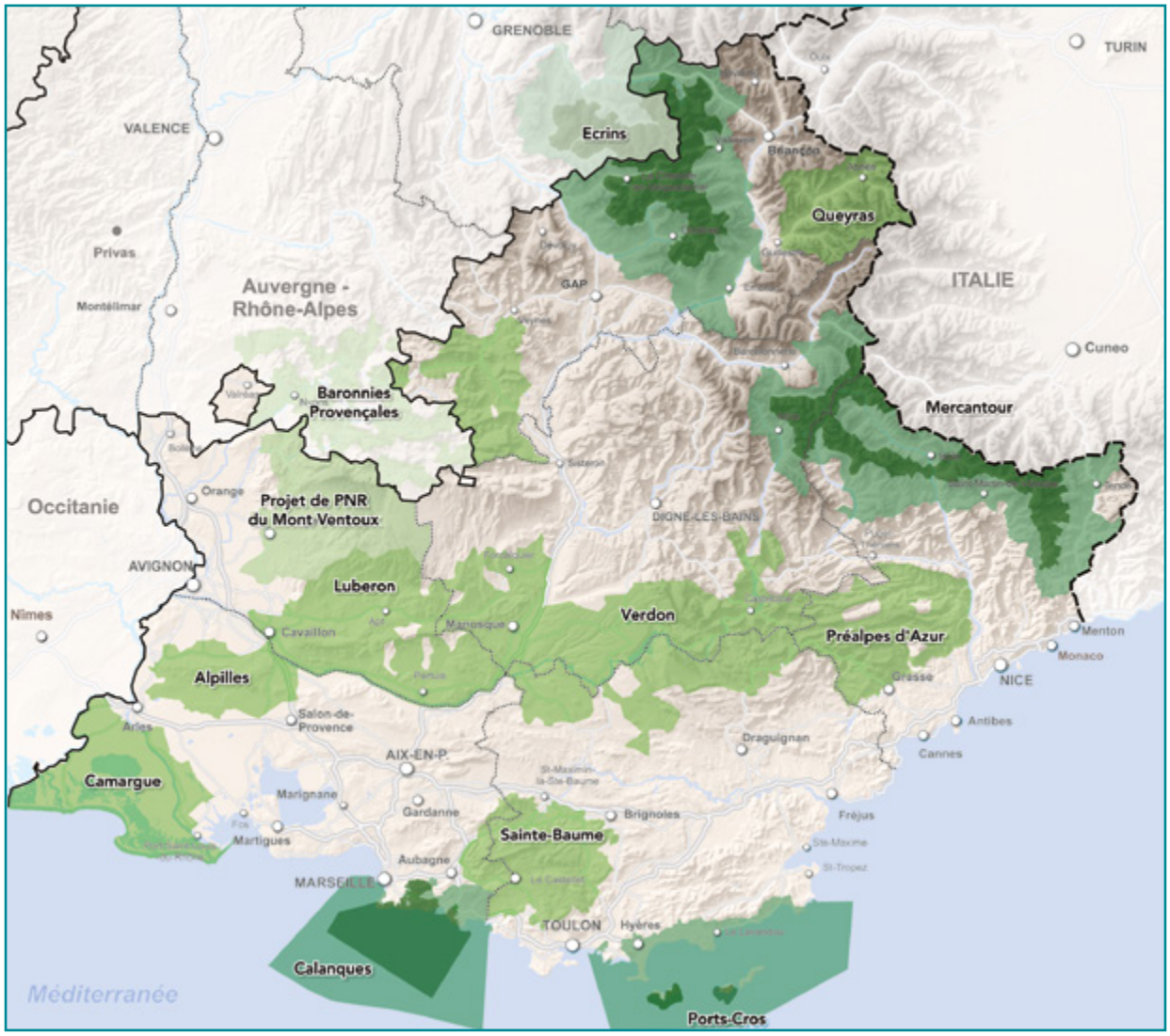
Ces différentes démarches s'inscrivent dans plusieurs registres qui, en se conjuguant, sont à même de révéler une ruralité différente, alternative, harmonieuse et résolument ancrée dans la modernité.

Le SRADDET encourage également le développement d'une gouvernance renouvelée adossée à des méthodes de concertation, de chartes multipartenaires et des programmes d'actions.

DÉCLINAISONS

→ Soutenir la mise en œuvre des chartes des Parcs naturels régionaux-Préalpes d'Azur, Verdon, Luberon, Alpilles, Camargue, Queyras, Baronnies Provençales, Sainte-Baume, Ventoux (projet de PNR) et contribuer à leur révision pour un développement rural respectueux de l'environnement

Parcs naturels régionaux et Parcs nationaux



Parc naturel régional
Existant
Projet

Parc national
Cœur de Parc
Zone potentielle d'adhésion et aire maritime adjacente

Commune
Frontière nationale
Limite de Région
Limite de département

Fond : GEOFLA - N.
Réalisation : DCOPT - SCOTIGEO - 17 mai 2018.
Source : DDTE/SPNR - DREAL FACA.

STRUCTURER LES CAMPAGNES URBAINES ET VEILLER À UN DÉVELOPPEMENT HARMONIEUX DES TERRITOIRES SOUS PRESSION

OBJECTIF 55

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, un tiers de la population réside dans des communes de faible densité en situation de croissance démographique. L'organisation multipolaire et linéaire du territoire régional tend à favoriser la dispersion des habitants et des activités dans les villes moyennes ou petites, alors que d'autres régions françaises se caractérisent par une convergence des populations et des emplois vers les très grandes villes. Ainsi, les dynamiques de périurbanisation devraient se poursuivre de manière plus marquée dans notre région. Ces dynamiques démographiques traduisent un mouvement continu depuis trente ans vers des territoires où la qualité de vie apparait meilleure (tranquillité, accès à un habitat individuel et à une sociabilité de proximité), ce qui attire notamment les familles avec enfants de la classe moyenne. Mais ces tendances engendrent également des situations de fragilités socio-économiques pour certains ménages en raison de l'éloignement aux lieux d'emploi, de l'utilisation généralisée de la voiture individuelle, de la moindre accessibilité aux équipements majeurs et aux lieux de formation, des contraintes sur l'organisation du temps… Les arbitrages financiers des ménages qui s'y implantent s'ajustent entre prix du foncier et coût de l'énergie, ce qui peut entraîner à terme un besoin accru de financements publics pour les réseaux de transports, ainsi que les équipements et services.

L'analyse régionale menée par les Agences d'urbanisme (convention 2015-2016) révèle que les territoires périurbains sont aussi divers que les territoires urbains. Se distinguent ainsi plusieurs types d'espaces périurbains :

→ un « périurbain aisé », souvent proche des grandes villes ;
→ un « périurbain établi », aux indicateurs économiques favorables ;
→ un « périurbain éloigné », plus modeste et fragile ;
→ des communes rurales qui se transforment.

La dynamique de ces territoires interroge les orientations d'aménagement des grandes villes aux prises avec diverses problématiques : inadéquation entre offre et demande de logements, tensions et nuisances ressenties telles qu'insécurité, bruit, pollution, congestion, rareté des espaces verts. Le développement rapide des communes de faible densité déstabilise les zones urbaines et produit de nouvelles demandes dans le périurbain.

Une dynamique d'étalement urbain à maîtriser

Le SRADDET demande aux documents d'urbanisme, notamment aux SCoT, de maîtriser l'étalement urbain et de promouvoir des formes urbaines moins consommatrices d'espace (objectif 47), ainsi que de contribuer au confortement des polarités en privilégiant le renouvellement urbain à l'ouverture de nouveaux espaces à urbanisation (objectif 35).

Des stratégies différenciées au service d'une diversité de territoires périurbains

Souvent portés par un marché foncier et un marché du logement attractif, les territoires périurbains commencent à construire des stratégies d'aménagement d'ensemble à travers leurs SCoT.

La variabilité du périurbain liée à la situation géographique, à la proximité de la ville ou encore aux potentialités de développement touristique impose de recourir à une politique d'aménagement sur mesure construite au plus près des réalités et des vocations du périurbain.

Le SRADDET vise donc à encourager une stratégie de développement maîtrisé et structuré pour ces territoires périurbains, en prenant appui sur les atouts propres à chacun, en prenant en considération le lien entre périurbain et centralité, la trajectoire de développement économique, les ressources humaines présentes et les capacités de leurs équipements publics.

Le SRADDET entend ainsi promouvoir une stratégie et des modèles particularisés de préservation et de développement des campagnes urbaines, liant ré-urbanisation, emploi et équipements de proximité.

Des solutions adaptées

Habitat

Une réflexion doit être menée sur :

→ l'importance des centres et de leur revitalisation ;
→ la mise à disposition de logements diversifiés et abordables permettant des parcours résidentiels selon les besoins et les ressources (jeunes actifs, familles, séniors…) ;
→ le vieillissement de la population, en particulier dans les zones périurbaines ;
→ la mise en place de stratégies de requalification originale type BIMBY (Build in My BackYard) ;
→ la maison individuelle, en lien avec l'énergie, la gestion économe de l'espace, l'accès aux espaces collectifs et aux services.

Mobilité

Le SRADDET se fi e également pour objectif de réduire la demande automobile en accélérant les pratiques de mobilités alternatives en complément du report modal sur les transports en commun.

Cet objectif passe par des réponses différenciées en matière de transports, en fonction de la typologie des secteurs, avec une nécessité commune de réduire l'usage de l'automobile, notamment pour les déplacements pendulaires.

Dans les secteurs périurbains denses, il convient de consolider le maillage des transports en commun et leur articulation aux agglomérations proches.

Aussi, l'augmentation de la capacité des réseaux sur ces secteurs et le développement du report modal aux portes des grandes agglomérations est à encourager de manière à répondre à la demande aux heures de pointes et en période estivale.

Dans les secteurs en situation d'habitat diffus, des solutions alternatives aux transports en commun classiques aujourd'hui peu rentables, doivent être étudiées.

Il s'agit de :

→ ne pas négliger les modes actifs ;

→ encourager les solutions de covoiturages et de transport à la demande ;
→ engager une réflexion sur l'inter-périurbain ;
→ penser aux effets de frontière : dans le périurbain le versement transports n'existe plus. Le lien avec les métropoles doit être examiné en tenant compte du développement des transports en commun dans les territoires avoisinants.

Réseaux et services numériques

Il existe des enjeux importants de déploiement optimisé des infrastructures numériques et de développement des services numériques afin de limiter les effets de fracture numérique.

Place de la nature

Les espaces de nature subsistants doivent être préservés, notamment pour lutter contre l'imperméabilisation des sols et parce qu'ils font partie des facteurs d'attractivité des zones périurbaines. La qualité de la relation à la nature doit être travaillée avec des continuités, des cheminements (éviter les fermetures), des placettes, des terrains de jeux…

Zones commerciales périphériques

Elles affaiblissent considérablement le commerce de centre-ville. Il faut donc penser la complémentarité en dégageant une stratégie de « peuplement commercial différencié ». Ces zones doivent être intégrées dans un tissu urbain de qualité (transports, espaces publics…).

Services

De manière générale, les zones périurbaines sont bien pourvues en équipements et services (publics et privés).

Les enjeux consistent à maintenir la proximité et la qualité des services, leur capacité devant être corrélée à la démographie.

Ces services ne répondent pas toujours à une demande des populations issues des villes. Aussi des mutualisations et des optimisations sont possibles.

Le lien entre service public et initiatives citoyennes (qui est un atout du périurbain) doit être pensé.

Emploi et formation

L'emploi se déplace vers ces zones dans un second temps, poussé par des opportunités foncières.

Au niveau stratégique doivent être pensés :

→ l'articulation de nouvelles activités avec les besoins et ressources du territoire ;
→ la place du tourisme ;
→ le chômage de longue durée ;
→ les emplois non pourvus et le lien avec les besoins en matière de mobilité et de garde d'enfants ;
→ le foncier économique ;
→ la formation des jeunes, qui souvent quittent ces espaces entre 15 et 30 ans.

ORIENTATION 2

POUR LA RÉALISATION DU POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET HUMAIN DE TOUS LES TERRITOIRES

Cette orientation vise à créer les conditions pour un développement du potentiel économique et humain de tous les territoires. Certains indicateurs alertent sur un risque de décrochage social et territorial : isolement croissant des personnes âgées, décrochage scolaire, précarisation, fragmentation entre la ville et ses quartiers défavorisés, entre les métropoles et les espaces ruraux reculés. Chaque territoire qui compose la région est marqué, de manière plus ou moins forte par ces tendances, et parallèlement chaque territoire présente un potentiel ou des singularités à même de contribuer au développement régional.

L'assise d'un développement homogène passe par la prise en compte de ces spécificités et des ressources différentes dont dispose chaque territoire. Le SRADDET doit accompagner chaque territoire dans la mise en exergue de ses singularités. En s'appuyant sur les ressources propres à chaque territoire, et en misant sur son capital humain, chaque territoire doit tirer judicieusement parti de ses forces, de ses faiblesses, à des fins de développement, de renouvellement, de révélation d'un positionnement ou d'une vocation différenciante.

La réalisation du potentiel des territoires passe par l'identification des inégalités dont peuvent souffrir les territoires et en y apportant les réponses nécessaires. Une partie de ces inégalités peut être prise en charge par le développement des infrastructures et des usages du numérique sur tout le territoire. Formidable levier de développement local et de développement économique, le numérique constitue à plus d'un titre, une ressource pour les territoires ruraux les plus reculés et les territoires alpins. Cette assise passe également par une meilleure cohésion sociale au travers d'une intervention renforcée sur les poches de pauvreté des principales villes et aussi des campagnes, au travers d'actions ciblées sur la formation dans l'enseignement général pour limiter les situations de décrochage scolaire.

ACCÉLÉRER LE DÉSENCLAVEMENT PHYSIQUE ET NUMÉRIQUE DES TERRITOIRES, EN PARTICULIER ALPINS

OBJECTIF 56

L'enclavement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur recouvre des réalités distinctes et ne concerne pas l'ensemble du territoire de la même manière. Certains territoires sont enclavés physiquement faute d'accès performants ou insuffisamment diversifiés, d'autres le sont davantage du fait de leur éloignement physique aux grandes centralités et pôles de services (par exemple les hôpitaux), certains souffrent d'un enclavement lié à la géomorphologie (fond de vallée ou, à l'inverse, altitude avec des cols difficiles à passer). L'enclavement peut être également lié à un accès déficitaire aux services numériques, qui reposent sur la présence de réseaux performants de communications électroniques fixes et mobiles. Or tout déficit de connectivité induit une limitation des usages possibles des technologies de l'information et de la communication et limite de fait l'attractivité du territoire.

Une couverture la plus large possible par les services à très haut débit

Au regard des enjeux d'attractivité mais aussi d'égalité dans l'accès aux services, l'objectif d'une couverture la plus large possible de la population et des entreprises par des services très haut débit fi es et mobiles est une priorité pour les acteurs publics.

Qu'il s'agisse d'usages privés (accès à l'information, au commerce en ligne, aux services bancaires, aux réseaux sociaux, à de la vidéo à la demande, à des contenus éducatifs et culturels, à des services de maintien à domicile, etc.) ou de la satisfaction des besoins de débit de sites à enjeux (points hauts mobiles, écoles, collèges, lycées, zones d'activités économiques, exploitations agricoles, maisons de santé, etc.), l'accès à une couverture fixe et mobile très haut débit est en effet désormais un socle indispensable au développement de services numériques performants réclamés par la population, les entreprises et les administrations.

Les acteurs publics s'engagent en conséquence, en complément des actions engagées par les opérateurs privés sur les zones sur lesquelles ils ont déclaré leur intention d'investir, en faveur du déploiement du très haut débit sur les zones moins denses de la région.

Les besoins sont en effet particulièrement importants dans les massifs, où les interventions des opérateurs sur leurs fonds propres seront limitées voire très limitées.

Un calendrier pour la couverture très haut débit du territoire

L'objectif consiste à accélérer le déploiement de réseaux très haut débit fi e afin de couvrir à l'horizon 2025 l'ensemble du territoire régional, en exploitant de manière pragmatique l'éventail des technologies disponibles (mix technologique : fibre, montée en débit, hertzien, satellite), pour un coût supportable par l'État et les collectivités, avec les échéances suivantes :

→ 2020 : haut débit pour l'ensemble du territoire régional, soit 8 Mbit/s, avec très haut débit pour l'ensemble des zones très denses et des zones sur lesquelles les opérateurs ont engagé ou ont déclaré engager des déploiements (AMII - Appel à manifestation d'intention d'investissement).

→ 2022 : finalisation des déploiements de l'ensemble des réseaux d'initiative publique (RIP) très haut débit hors départements nécessitant une deuxième phase de déploiement aujourd'hui non engagée (Alpes de Haute-Provence et Hautes-Alpes).

→ 2025 : très haut débit pour l'ensemble du territoire régional en ayant recours au mix technologique.

Une couverture hertzienne homogène et de qualité

Par ailleurs, face au développement continu de services basés sur les réseaux mobiles, il est nécessaire de disposer d'une couverture hertzienne homogène et de qualité pour ne pas freiner les usages des visiteurs comme des habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cela implique que les opérateurs, en lien avec l'État qui attribue les licences permettant l'utilisation des fréquences, déploient des sites pour résorber les zones blanches et s'orientent vers des démarches de mutualisation (points hauts et ran sharing) afin de limiter les zones grises de couverture.

La couverture des logements, des zones économiques, des axes de transports routiers et ferroviaires ainsi que des sites touristiques est prioritaire.

Ces actions, qui s'intégreront dans l'accord national entre l'État et les opérateurs annoncés en janvier 2018, **nécessitent que les collectivités soient étroitement associées à l'identification et à la priorisation des sites à couvrir.** Pour cela, la mise en place d'un observatoire régional au service de tous les territoires impliqués par le déploiement d'une infrastructure de très haut débit doit permettre de réaliser un suivi objectif et indépendant, en prenant appui notamment sur les données émanant tant de l'échelon départemental que du niveau national.

Les collectivités peuvent également **assurer le déploiement complémentaire de réseaux wifi sur des sites d'intérêt touristique ou plus globalement considérés comme porteurs d'enjeux** (administrations, commerces, centres-bourgs, ports, etc.). L'objectif est de tendre vers un réseau wifi territorial, avec un accès par identifiant unique et une réelle qualité de service.

Aménagement numérique, urbanisme et aménagement du territoire : des problématiques croisées

La nécessaire accélération de la couverture fixe et mobile du territoire implique que tous les niveaux d'administration territoriale contribuent, facilitent ou rendent plus efficients, en coût comme en délai, le déploiement des réseaux de communications électroniques.

La Stratégie commune d'aménagement numérique du territoire pointe en annexe (dans sa note « Aménagement numérique, urbanisme et aménagement du territoire : des problématiques croisées »), les principes du SRADDET que les territoires peuvent développer afin de prendre en compte les problématiques croisées de l'aménagement et du numérique.

Désenclavement par les transports

Des grands projets d'infrastructures complémentaires sont aussi nécessaires pour offrir une réponse complète à la problématique de l'enclavement. Les territoires sont à relier de manière plus efficace et sont d'ores et déjà ciblées prioritairement les connexions routières avec l'Italie, Auvergne-Rhône-Alpes et l'Occitanie. Au-delà des grandes infrastructures, le développement des Plans de mobilité rurale sera un moyen complémentaire participant au désenclavement des territoires ruraux.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 45
Le schéma des itinéraires routiers d'intérêt régional



LER ligne,
Aix-en-Provence / Gréoux
J-P. Garufi

OBJECTIF 57 PROMOUVOIR LA MISE EN TOURISME DES TERRITOIRES

Le tourisme est un secteur stratégique de l'économie régionale et constitue même le moteur central de l'activité économique de nombre de ses territoires. Avec 215 millions de nuitées et plus de 30 millions de visiteurs annuels, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur occupe le second rang des régions touristiques françaises après l'Île-de-France. Le développement touristique régional doit toutefois relever les défis de l'attractivité et de la compétitivité de ses destinations, de l'accessibilité et de l'adaptation de l'ensemble de ses territoires.

La mise en tourisme des territoires correspond à la volonté promue par le SRADDET de donner à chaque territoire, en fonction de son identité, ses singularités, ses atouts, son potentiel – naturel, architectural, historique, humain, scientifique, culturel, évènementiel – **sa place dans la grande mosaïque de l'offre touristique régionale**. Cette volonté fait écho à la stratégie de développement touristique traduite par le Plan de croissance de l'économie touristique qui vise à favoriser un tourisme renouvelé, attractif, innovant, durable pour faire de Provence-Alpes-Côte d'Azur une destination de référence internationale et nationale. Pour accompagner la mise en tourisme des territoires, trois familles de leviers sont identifiées.

Mise en tourisme à travers des stratégies de destinations

En cohérence avec la stratégie régionale de développement touristique, le SRADDET engage à promouvoir la mise en tourisme des territoires selon des stratégies de destinations.

La mise en tourisme des territoires vise à soutenir et faciliter l'étalement de la fréquentation dans le temps et l'espace par le développement d'une offre touristique (produits, services) innovante et adaptée qui puisse satisfaire les nouvelles attentes de la clientèle, mais aussi susciter la demande sur les quatre saisons. De par leur pouvoir de différenciation, d'attractivité et de développement économique pour les destinations, des filières touristiques d'intérêt régional sont jugées prioritaires :

→ le tourisme urbain, **le tourisme d'affaires et de congrès**, dans les centralités métropolitaines ;
→ **l'écotourisme et le tourisme de nature** (se fondant notamment sur les 12 Parcs naturels régionaux et nationaux), **le vélotourisme** (s'appuyant sur la réalisation du Schéma régional des véloroutes et un maillage du territoire régional autour de boucles locales favorisant l'itinérance) et l'œnotourisme (exploitant les nombreux domaines et coopératives vinicoles ouverts à la visite), **trois filières** qui irriguent les territoires ruraux et alpins en toute saison et fédèrent des entreprises dont l'établissement ou le service sont reconnus par une qualification (marques Esprit Parc national et Valeurs Parc naturel régional, Ecolabel Européen, Accueil Vélo…) ;
→ le vol à voile, l'aviation légère, le parachutisme…, etc. pour lesquels la région occupe une position leader (leader mondial pour le vol libre) et favorisant l'utilisation des aérodromes régionaux ;
→ le tourisme ferroviaire et industriel reposant sur des lignes ferroviaires au caractère patrimonial affirmé ;
→ **la croisière maritime** qui génèrent la fréquentation des territoires littoraux en-dehors de la haute saison touristique ;
→ **la croisière fluviale**, qui s'articule avec la croisière maritime et les filières

prioritaires propices au développement touristique en ruralité. En particulier, le développement de la croisière fluviale est conditionné par l'aménagement d'appontements adaptés à la taille des paquebots fluviaux ;

→ l'accès au wifi à quai pour les deux types de croisière s'avère indispensable tout comme la diminution des zones blanches numériques dans les territoires en haut et moyen pays, l'installation de réseaux bas débit en comparant les données fournies par les opérateurs concernés avec la réalité du terrain.

La mise en tourisme des territoires requiert également la modernisation des hébergements marchands générateurs d'emplois ou exceptionnellement la création d'hébergements dans des zones carencées, afin d'ancrer la fréquentation localement et capter des retombées économiques. Elle passe par la recherche d'une montée en gamme et l'exemplarité par une démarche qualité ou une certification reconnues nationalement ou internationalement (écolabels, etc.).

Le Plan de croissance de l'économie touristique développé par la Région prévoit aussi de tendre vers des destinations touristiques exemplaires par l'engagement collectif des acteurs publics et privés du territoire dans des pratiques de tourisme responsable (management environnemental notamment des ressources naturelles, déchets, écolabellisation, écodéplacements…).

Dans l'espace alpin, l'offre de montagne est particulièrement concernée par ces enjeux. Sa modernisation mais aussi sa conversion et la diversification de ses activités passent notamment par le lancement d'opérations d'aménagement pilotes inscrites dans l'OIR Smart Mountain.

Par ailleurs, le SRADDET recommande également la mise en place de zones de sécurité des clientèles dans les établissements touristiques (hôtellerie de plein air, etc.) situés dans les zones du PPRI.

La mise en tourisme des territoires requiert aussi de renouveler leur attractivité et d'encourager la structuration de leur gouvernance touristique ainsi que leur regroupement afin de favoriser des destinations infrarégionales dotées d'une stratégie marketing et numérique. Ces destinations infrarégionales sont appelées à s'adosser aux trois marques de destination monde « Provence », « Alpes » et « Côte d'Azur France ».

Concilier mise en tourisme des territoires, vie quotidienne des habitants, environnement, activité des entreprises et fiscalité locale

Si le tourisme constitue un secteur économique, source de redistribution de richesses pour un territoire, de créations d'emplois et de maintien d'une population active, son développement ne doit pas se faire aux dépends de la qualité de vie des résidents à l'année, que ce soit en matière d'accès au logement ou aux services, de conditions de déplacement, d'environnement…

L'attractivité des territoires est conditionnée également par leur capacité d'investissement assurée par leurs recettes fiscales.

Afin d'optimiser la collecte de la taxe de séjour, parer la concurrence déloyale entre les hébergeurs touristiques menaçante pour l'emploi, les collectivités locales et leurs EPCI peuvent être volontaristes sur l'enregistrement des meublés loués à la nuitée par l'inter-médiation des plateformes de réservation.

C'est également un gage de maîtrise par les territoires de leur offre de logements à vocation touristique ou résidentielle principale mais aussi, notamment en zone urbaine, de contrôle des loueurs favorisant les visiteurs aux dépens des travailleurs saisonniers ou des habitants.

Autre enjeu pour l'emploi local, les stations balnéaires et de montagne devront être attentives à limiter les lits froids touristiques suscités par l'apparition de résidences secondaires de type résidences de tourisme en substitution de la reconversion de grands hôtels ou même de campings. Le SRADDET engage les territoires, à travers leurs documents d'urbanisme, à définir précisément le type de vocation touristique affecté à un équipement en reconversion.

La mise en tourisme des territoires suppose également de considérer, pendant la saison touristique, l'accueil des personnels saisonniers par l'offre d'hébergements décents à des conditions abordables afin de garantir une qualité de service aux visiteurs et l'attractivité des destinations. L'aménagement ou la création de logements dédiés au sein des établissements touristiques, la reconversion de bâtiments inoccupés ou de friches est à considérer par les documents d'urbanisme (SCoT et PLU).

Il s'agit également de réguler les impacts du tourisme, notamment sur l'environnement (maîtrise de la consommation d'eau et d'énergie, gestion des déchets) dans les communes à forte intensité touristique. La régulation des impacts du tourisme constitue également une priorité sur la façade littorale et dans les grandes stations balnéaires (organisation de la fréquentation et accompagnement vers un développement plus durable), ainsi que dans les stations de sports d'hiver. Pour ces dernières, l'objectif consiste à réinventer l'offre et à anticiper les effets du changement climatique par le numérique et la transition écologique et énergétique.

Accessibilité raisonnée aux sites

La troisième famille de leviers concerne l'accessibilité raisonnée aux sites. Des infrastructures de transports de qualité étant indispensables, le Plan de croissance de l'économie touristique prévoit une adaptation de l'offre de transports aux besoins spécifiques du secteur touristique. **La facilité d'accessibilité et les potentiels de connexion sont considérés comme des facteurs d'attractivité tant pour les clientèles internationales que nationales.**

Le SRADDET entend structurer et coordonner l'offre de transports par la mobilisation des Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM). Les plans de mobilité (PDM), les plans de mobilité simplifiés (PDMS) et les schémas de cohérence territoriale (SCoT) devront proposer des cartes d'intention explicitant les modalités d'accès aux sites à vocation touristique et le maillage des infrastructures de mobilité associées. Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité durable de territoires à fort enjeu souffrant d'une sur-fréquentation routière en haute saison, qu'il s'agisse de sites sensibles dans des espaces naturels protégés (parcs nationaux, Parcs naturels régionaux…) ou dans les espaces littoraux renommés. Des modèles de transports collectifs ou doux en connexion avec les sites à forte attractivité sont à prévoir au-delà des pôles d'échange multimodaux (PEM).

L'élaboration d'un modèle régional de capacité de charge et de régulation des flux touristiques des territoires à enjeux est à entreprendre. Il s'agit également ici de concilier amélioration de la mobilité touristique

et préservation/développement de la qualité paysagère des itinéraires et axes de découverte du territoire.
Au-delà des documents de planification, la mise en place d'un dialogue et la définition de contrats d'objectifs doivent être engagés pour une meilleure adaptation aux besoins spécifiques du tourisme entre les AOM, les principaux acteurs économiques présents sur le champ des transports routiers, ferroviaires, maritimes, aériens et touristiques. Les horaires atypiques des actifs du tourisme résidant notamment dans les territoires non urbains doivent aussi être considérés.

La politique de développement des trains régionaux doit tenir compte des usages et attentes des clientèles touristiques (horaires, fréquence, lieux de desserte, information en gare, WIFI en gare, accueil et embarquement des vélos, etc.). Une attention particulière doit être portée à la connexion des PEM et des gares aux principaux itinéraires cyclables, marchables et des véloroutes et voies vertes. Un maillage multimodal autour de ces PEM doit être facilité.

De même, est devenu incontournable le traitement de la question des aménagements urbains et offres de services (élémentaires a minima) à destination des usagers des nouvelles mobilités telles que le covoiturage ou le transport par des lignes de bus interrégionales.

Les infrastructures ferrées, supports du développement des mobilités touristiques, sont à valoriser, en particulier le train des Pignes et le train des Merveilles pour leur caractère patrimonial et leur fonctions structurantes (axe de développement de boucles thématiques vélotouristiques ou pédestres).

Les destinations appelées à porter la smart région doivent ainsi être exemplaires en matière d'accessibilité et de mobilité touristique.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 23
Le report modal

Enfin, concernant les véloroutes et voies vertes évoquées plus haut, l'objectif porté par le SRADDET consiste à poursuivre l'aménagement de 590 km d'ici 2025 pour les itinéraires EuroVelo et 1470 km d'ici 2030 pour les autres itinéraires du Schéma régional des véloroutes. Ces itinéraires génèrent notamment des retombées économiques induites par les pratiques vélotouristiques. En effet, si une partie de ces aménagements peut être le support à des déplacements domicile-travail, il constitue également un atout majeur en matière d'attractivité touristique. Aussi, vu le considérable potentiel d'usage du vélo dans la région (densité urbaine, climat, attractivité touristique), les efforts doivent être coordonnées par l'ensemble des acteurs publics (plusieurs régions, voire pays limitrophes) et les porteurs de projet privés.

DÉCLINAISONS

→ Faire émerger, structurer et promouvoir des Smart Destinations touristiques connectées, performantes et exemplaires (Verdon, Ventoux, Serre-Ponçon…).

→ Aménager des appontements adaptés à la taille des paquebots de croisière fluviale notamment au port d'Arles.

→ Réduire la fracture numérique par l'augmentation du nombre de hot spots wifi (Grand port maritime de Marseille…).

→ Réguler les flux touristiques routiers et pédestres dans les territoires sur-fréquentés à enjeux (golfe de Saint-Tropez et littoral varois, gorges du Verdon, Mont Ventoux, Porquerolles, Calanques de Marseille…).

→ Développer et valoriser les lignes au caractère patrimonial tels que le train des Pignes ou le train des Merveilles.

→ Adapter l'offre de montagne et renouveler l'attractivité de la Destination Alpes.

→ Développer les possibilités d'accès aux sites touristiques en vélo par l'aménagement d'intinéraires, et l'amélioration de l'accès aux solutions de location de vélo depuis les centre-villes ou les gares.



Les Brigades Vertes, Digne les Bains
J-P. Garufi

Schéma régional des véloroutes et d'itinérance à vélo



Véloroutes d'intérêt régional

- EuroVelo 8 - La Méditerranée à vélo
- EuroVelo 17 - ViaRhôna
- V64 (Marseille - Grenoble)
- V65 (Nice - Aigues-Mortes)
- V861 - Via Venaissia
- V862 - La Durance à vélo
- V863 - Autour du Luberon à vélo
- V865 - Véloroute des Pignes
- V2607 (Pierrelatte - Valéras - Nyons)

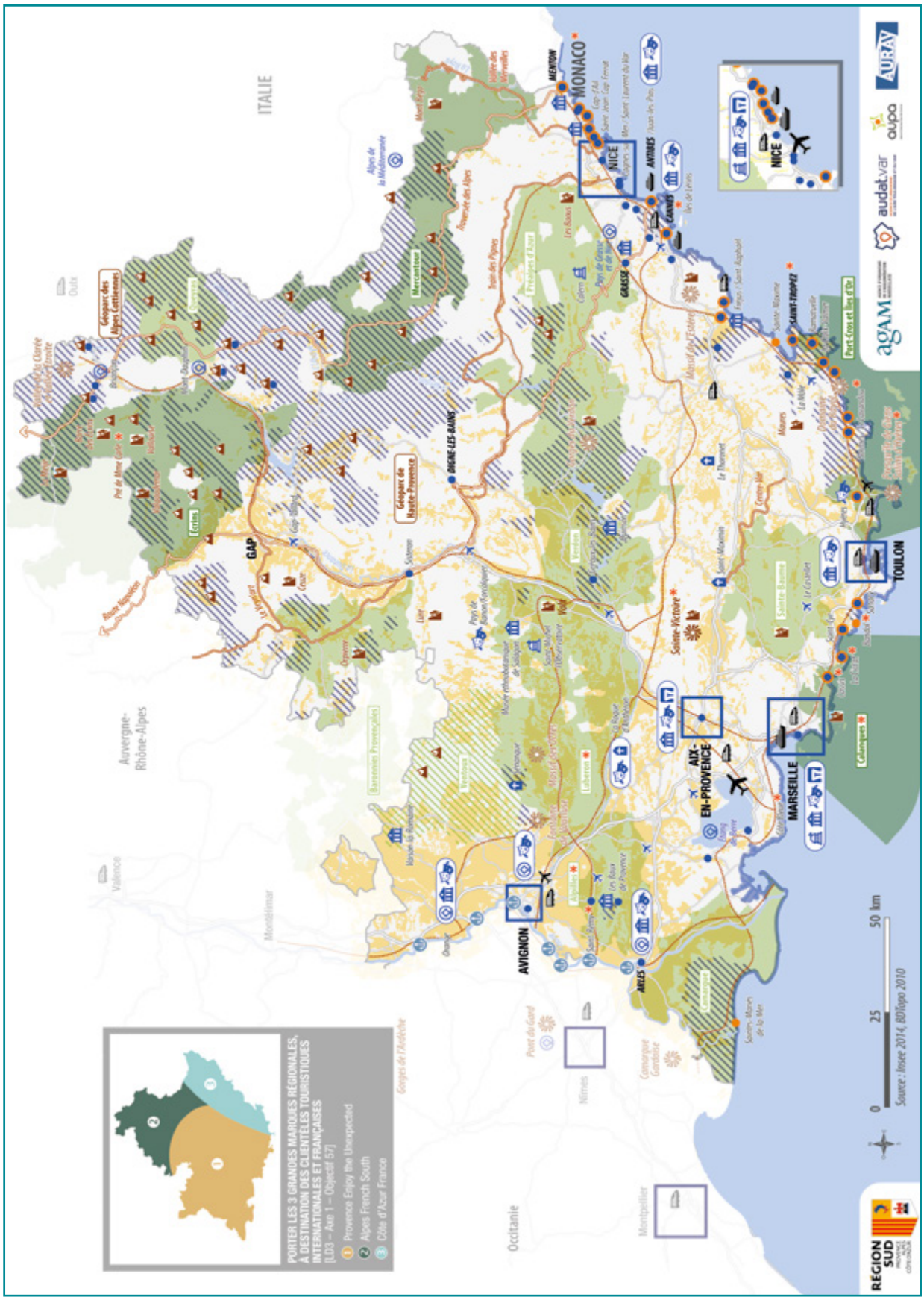
Itinéraire cyclosportif sur route

- Route des Grandes Alpes

- Limites régionales

EV EuroVelo
Vxx Itinéraire national
Vxxx Itinéraire régional

Sources : Direction des infrastructures et des Grands équipements, IGN


ITALIE
MONACO
MENTON
NICE
ANTIBES
CANNES
GRASSE
SAINT-TROPEZ
TOULON
DIGNE-LES-BAINS
GAP
Géoparc des Alpes Cattiennes
Géoparc de Haute-Provence
Sainte-Victoire
AIX-EN-PROVENCE
MARSEILLE
AVIGNON
ARLES
Auvergne-Rhône-Alpes
Occitanie
Valence
Montélimar
Nîmes
Montpellier
Cassis
Calanques
Parc national des Ecrins
Parc national de Port-Cros
Parc naturel régional du Verdon
Parc naturel régional du Luberon
Parc naturel régional de la Camargue
Gorges de l'Ardèche
Pont du Gard
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
0
25
50 km
PORTER LES 3 GRANDES MARQUES RÉGIONALES, À DESTINATION DES CLIENTÈLES TOURISTIQUES INTERNATIONALES ET FRANÇAISES
[LO3 – Axe 1 – Objectif 57]
1 Provence Enjoy the Unexpected
2 Alpes French South
3 Côte d'Azur France
AURAY
aupa
audat.var
agam
RÉGION SUD

Promouvoir la mise en tourisme des territoires et conforter les grands pôles touristiques et culturels

Encourager la « mise en tourisme » des territoires, en construisant des stratégies de promotion par filières et destinations
LD3 - Axe 1 - Obj. 57

Tourisme urbain, tourisme d'affaires et de congrès

Centralités métropolitaines
Conforter leur place dans l'accueil d'évènements

Grandes scènes artistiques de renommée internationale (théâtre, danse, opéra)

Grands musées de la Région
Accroître la diversité de l'offre, les faire contribuer à la régénération des centralités

Principaux festivals
Faire rayonner l'offre festivalière régionale et inscrire ces évènements dans la durée

Principales basiliques et abbayes

Tourisme de nature et écotourisme
S'appuyer sur le maillage des Parcs naturels pour protéger et promouvoir les patrimoines locaux

Parcs Nationaux
Parcs naturels régionaux (existant / en projet)
Géoparcs UNESCO
Massifs montagneux et sites naturels remarquables
Aérodromes touristiques
Centres d'observation astronomique

Espaces agricoles
Développer toutes les formes d'agritourisme et les circuits oanotouristiques

Accompagner les acteurs des territoires dans leurs démarches de labellisation
LD3 - Axe 1 - Obj. 57

Stations classées de tourisme
(qualité de l'offre d'hébergement et animations)
Sites et candidatures UNESCO
Opérations « Grands Sites » (existants/projets)

Améliorer la mobilité touristique durable vers les grands pôles touristiques
LD1 - Axe 1 - Obj. 4

Portes d'entrées du territoire et hubs internationaux
Aéroports / Gares et dessertes TGV / Ports de croisière /
Haltes fluviales

Voies principales et secondaires

Développer, entretenir et garantir la qualité paysagère autour des itinéraires et axes de découverte du territoire
LD3 - Axe 1 - Obj. 57

Principaux cours d'eau
(croisière fluviale, sports nautiques)

Routes touristiques

Véloroutes européennes et itinéraires cyclables régionaux structurants
Achever les itinéraires et développer le vélotourisme

Lignes ferroviaires touristiques présentant un caractère patrimonial

Aider les territoires à réguler les impacts du tourisme
LD3 - Axe 1 - Obj. 57

Communes à forte intensité touristique (population démultipliés en saison)
Réguler l'impact environnemental du tourisme : consommation d'eau et d'énergie, déchets

Façade littorale et grandes stations balnéaires
→ Réguler la pression touristique en organisant la fréquentation
→ Accompagner les stations balnéaires vers un développement plus durable

Stations de sports d'hiver
Réinventer l'offre des stations de montagne et anticiper les effets du changement climatique par le numérique, la transition écologique et énergétique

Sites sous pression
Gérer la pression liée à la sur-fréquentation touristique

Source : Insee, 2014 ; BDTopo, 2010. Cartographie : Agam, juin 2018.

RAPPORT
• Table des matières
• Liste des objectifs
FASCICULE DES RÈGLES
• Table des matières
• Liste des règles
RETOUR
PAGE INTERACTIVE
Des liens vous permettent de naviguer facilement dans ce document

OBJECTIF 58 | SOUTENIR L'ÉCONOMIE DE PROXIMITÉ

L'économie de proximité se définit d'abord comme un mode d'organisation de l'économie autour de la relation directe : relation des entreprises avec les consommateurs, relations entre entreprises, ancrage dans la vie locale. Son objectif est d'augmenter le bien-être en valorisant le territoire par les acteurs qui l'habitent et pour eux. Elle se définit ensuite par son rapport au développement local. Elle est également source d'emplois induits et renforce la vitalité du territoire. Le Conseil économique, social et environnemental (CESE) observe que l'économie de proximité occupe une place importante dans l'économie. Face aux préoccupations environnementales, elle correspond de plus en plus aux attentes de la société. Ses entreprises ont mieux résisté que d'autres pendant la crise de 2009.
L'économie de proximité peut notamment s'appuyer sur les nouvelles habitudes de consommation qui se développent et une vision plus endogène du développement local, en particulier à partir des ressources naturelles et humaines présentes sur le territoire.

Créer les conditions d'un dynamisme entrepreneurial, en particulier au sein des espaces ruraux et de montagne

Le SRADDET entend consolider une politique concertée avec les EPCI et les communes en matière de redéploiement du tissu économique de proximité.

Cette politique peut prendre appui sur différentes initiatives :

→ maintenant les activités existantes (pastoralisme, agriculture, commerces, artisanat) ;
→ favorisant l'installation d'entrepreneurs ;
→ soutenant la mise en place des associations de l'économie présentielle ;
→ participant à la création d'équipements structurants (soutien à une offre de tiers-lieux permettant de proposer de nouveaux services aux habitants) ;
→ encourageant les collaborations et synergies entre les différents publics de ces lieux (associations, entrepreneurs), ou artisans/agriculteurs/commerçants/hôteliers… ;
→ développant des services aux entreprises itinérants ;
→ permettant l'accompagnement du développement des compétences des professionnels qui font vivre ces espaces et le soutien à la montée en compétence des gérants de commerces et de services existants sur l'utilisation d'outils numériques leur permettant de développer leur attractivité et augmenter leur activité (e-marketing, vitrines connectées, etc.) ;
→ structurant une offre de formation adaptée aux besoins des entreprises locales ;
→ incitant à consommer local par une véritable démarche d'animation collective intégrant habitants, acteurs économiques et pouvoirs publics.

Il s'agit également de maintenir et développer les commerces en centre-ville et dans les villages.

La structuration et la promotion d'une économie de proximité en milieu urbain contribue aussi directement à la qualité du cadre de vie de nos centres-villes, de nos quartiers, en diversifiant leurs fonctions et en offrant aux habitants une offre de services facilement accessible en temps et en confort résidentiel.

Le SRADDET défend particulièrement le développement, voire le retour dans certains cas, des commerces et des services en centre-ville par une politique concertée avec les aménageurs publics et privés. Il prône également le développement d'une offre en immobilier d'entreprise et de locaux d'activités adaptée aux besoins des artisans et des autoentrepreneurs, de plus en plus nombreux.

La fragmentation spatiale des fonctions, à grande échelle, nuit à l'urbanité de nos espaces et sont à l'origine de nombreuses problématiques de mobilité.

Éviter le départ des forces vives

Les services existants en milieu rural et de montagne permettent de lutter contre la perte de vitalité, généralement liée à un éloignement croissant des principaux bassins de vie et d'emploi, induisant une diminution de la population.

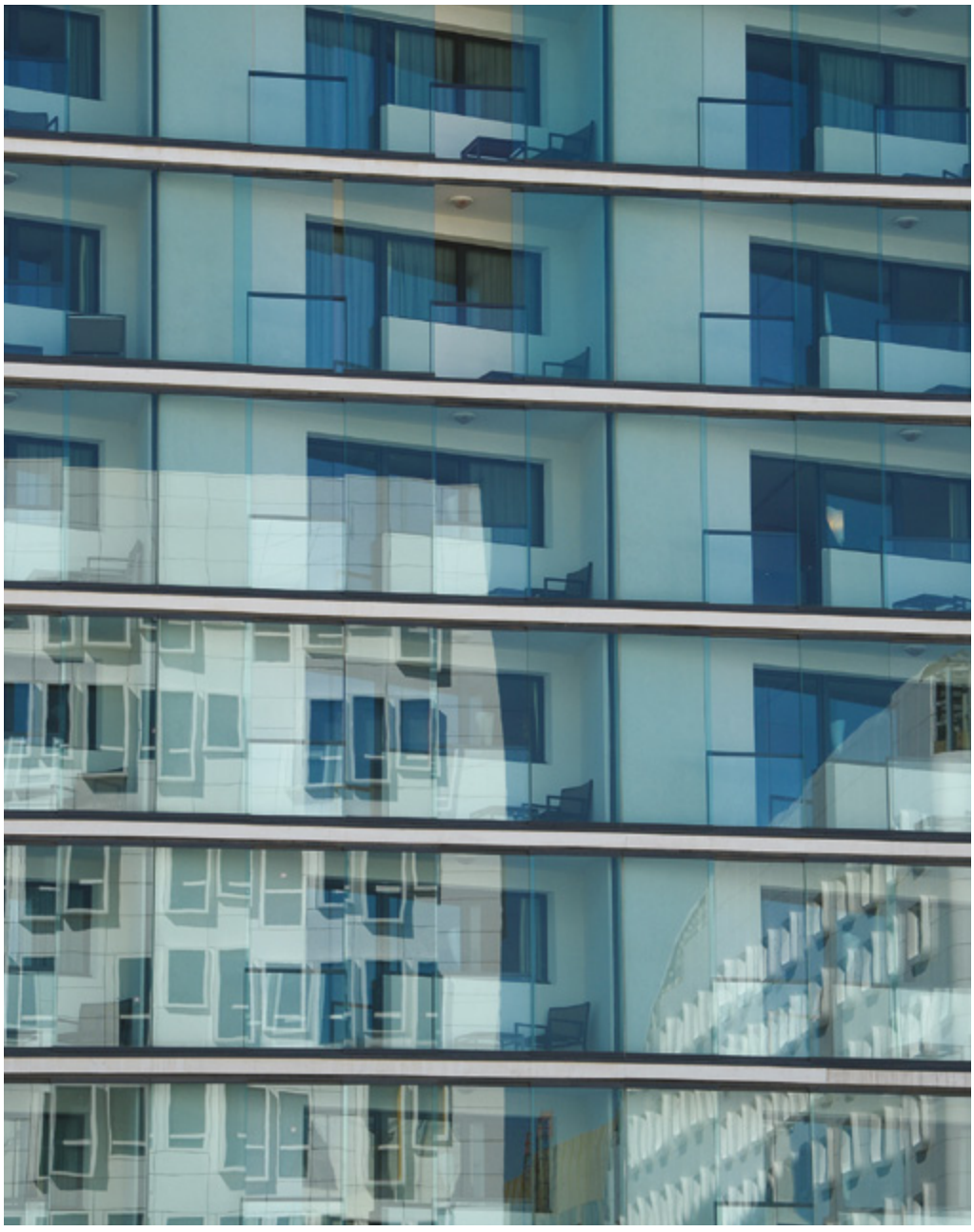
Le maintien d'une enveloppe minimale de services (y compris les transports) constitue un gage de survie pour de nombreuses localités de la région. Celle-ci doit prendre en compte l'ensemble familial (conjoint, enfants, aînés…) et des domaines divers tels que la santé, la petite enfance, l'école… Des approches innovantes telles que les EBE (entreprises à but d'emploi) peuvent être recherchées.

AXE 2

SOUTENIR LES TERRITOIRES ET LES POPULATIONS POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

Rappel de la stratégie régionale

Améliorer les connexions, faciliter l'accessibilité aux services, à la formation, à la santé, conforter les conditions du développement économique, sont des exemples des traductions opérationnelles recherchées pour améliorer la qualité de vie des habitants L'offre de logements, de services, d'équipements, s'inscrit dans la même perspective



Euroméditerranée
J-P. Garufi

ORIENTATION 1

UNE STRATÉGIE D'ACCÈS AU LOGEMENT ET LA RÉDUCTION DES INÉGALITÉS

Il s'agit ici de fixer des objectifs de production de logements mieux adaptés aux besoins de la population, en cohérence avec la stratégie urbaine et la volonté de renforcement de l'attractivité régionale. Il s'agit également d'intervenir sur l'existant en revitalisant, en rénovant et en tenant compte des nécessités de mixité sociale et intergénérationnelle.



Cité scolaire Daumier
F. Gardin

OBJECTIF 59

PERMETTRE AUX MÉNAGES D'ACCÉDER À UN LOGEMENT ADAPTÉ À LEURS RESSOURCES ET DE RÉALISER UN PARCOURS RÉSIDENTIEL CONFORME À LEURS SOUHAITS

® **RÈGLE LD3-OBJ59**
p. 144 du fascicule des règles

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur connaît une tension forte de son marché immobilier sur l'ensemble du littoral et des grandes agglomérations du fait d'un niveau de prix élevé du foncier et de la concurrence du parc des résidences secondaires. Seconde zone tendue après l'Île-de-France, c'est seulement la 9e région française pour le nombre de logements sociaux par habitant. Dans une région qui connaît de fortes disparités de revenus et de nombreuses situations de pauvreté, l'insuffisance et l'inadéquation de l'offre de logements est un facteur de fragilisation sociale. De plus, dans certains territoires, le manque de logements abordables est un frein au développement économique.

En dépit des efforts croissants réalisés par les territoires, la production régionale demeure insuffisante pour accompagner l'évolution des besoins, liés notamment au phénomène de la décohabitation, et répondre aux problématiques du mal-logement et de l'affaiblissement de l'attractivité démographique. L'enjeu d'une production de logements en quantité et en qualité est donc central pour permettre aux habitants d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et de réaliser un parcours résidentiel conforme à leurs souhaits.

REPÈRES

3,014 millions de logements (au 1er janvier 2015)

—

Environ 75 % (2,252 millions) sont des résidences principales (82 % au niveau national)

—

17,7 % de résidences secondaires (9,4 % au niveau national), en progression dans les centres urbains

Un objectif régional de production d'environ 30 000 logements par an à l'horizon 2030

Pour répondre aux besoins des habitants et des actifs, compenser la disparition d'une partie du parc de logements devenue obsolète, diversifier l'offre de logements, et en cohérence avec l'ambition démographique régionale de 0,4 %, le SRADDET fixe un objectif de production totale d'environ 30 000 logements par an à l'horizon 2030 et réaffirme la nécessaire mobilisation de tous les acteurs de la chaîne de production.

La densification, notamment la mobilisation des friches et des dents creuses, le renouvellement urbain, la rénovation, la réhabilitation et la reconquête de la vacance seront privilégiés dans la production de cet objectif. Cet objectif, issu de la méthodologie OTELO (outil pour la Territorialisation de l'Estimation des besoins de production en Logements) préconisée par l'État, est ventilé selon les 4 espaces SRADDET :

ESPACES	OBJECTIF MOYEN ANNUEL DE PRODUCTION DE LOGEMENTS
Alpin	3 000
Azuréen	7 200
Provençal	15 700
Rhodanien	4 100
Total	30 000

En cohérence avec les objectifs démographiques d'une part et la stratégie urbaine régionale d'autre part, cette production sera:

→ orientée prioritairement dans les centralités identifiées par la stratégie urbaine régionale;
→ assurée en particulier dans les territoires métropolitains (représentant 57 % de la population régionale actuelle), à hauteur d'au moins 50 %.

VOIR AUSSI
OBJECTIFS 27, 28, 29 ET 30
La stratégie urbaine régionale
OBJECTIF 52
L'ambition démographique régionale

Cet objectif intègre la production de logements sociaux liée à l'obligation des 25 % de la loi SRU.

Par ailleurs, concernant les résidences secondaires qui constituent une problématique à part entière sur le territoire régional (elles représentent 17,7 % du parc de logements au 1er janvier 2015), le SRADDET invite les territoires particulièrement concernés à se doter de stratégies visant à réguler/maîtriser le phénomène de façon à encourager la transformation des résidences secondaires en résidences principales au regard des besoins non satisfaits en logements constatés sur le territoire régional.

Cet objectif de production régional est décliné dans les SCoT, PLUi, PLU et PLH.

Vers une production de logements diversifiée et adaptée aux problématiques locales

Les PLH identifient les besoins en logements à l'échelle intercommunale et prévoient en conséquence une production adaptée à chaque segment du marché de l'habitat, afin d'accompagner par l'offre les parcours résidentiels.

Pour cela, le SRADDET promeut l'utilisation d'une méthode partagée d'estimation des besoins, permettant d'harmoniser, consolider et comparer les données des PLH à l'échelle régionale: OTELO (Outil pour la territorialisation de l'estimation des besoins de production en Logements).
À une échelle territoriale à déterminer, l'ensemble des produits logement doit être mobilisé pour pouvoir permettre à chacun de trouver le logement qui lui convient aux différentes étapes de sa vie.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 60
La rénovation énergétique du parc de logements
OBJECTIF 61
La mixité sociale et intergénérationnelle
OBJECTIF 62
La cohésion sociale

Pour cela, l'offre de logements doit pouvoir combiner:

→ de l'hébergement pour les personnes les plus vulnérables;
→ du logement pour les jeunes;
→ du logement social dans toutes ses composantes (PLUS, PLAI, PLS, logements conventionnés avec l'Anah);
→ du logement intermédiaire pour les actifs;
→ du logement locatif libre dans un parc existant de bonne qualité;
→ de l'accession sociale;
→ de l'accession libre;
→ du logement adapté pour les gens du voyage.

La priorité du SRADDET est de soutenir la production de logements abordables à la location et en accession pour permettre aux ménages de bénéficier d'un logement adapté à leurs ressources (taux d'effort maîtrisé). L'offre de logements abordables inclut: accession sociale à la propriété, logements locatifs sociaux neufs ou en acquisition-amélioration, logements-foyer, logements saisonniers dans les stations touristiques. Cette ambition régionale doit être déclinée de façon qualitative en fonction des problématiques locales, notamment:

→ Dans les territoires littoraux denses et les grandes métropoles :
- problématique du logement des actifs dans les zones à forte concentration de résidences secondaires ;
- problématique de la production de logements sociaux notamment dans les communes ciblées par l'objectif de 25 % de la loi SRU ;
- problématique du parc insalubre et énergivore dans les centres anciens ;
- problématique du logement des employés saisonniers du tourisme ;
- problématique des copropriétés dégradées.

→ Dans les territoires de l'arrière-pays et les territoires ruraux :
- habitat ancien dégradé dans certains territoires ruraux ;
- lutte contre la vacance ;
- problématique du logement des employés saisonniers de l'agriculture ;

Le SRADDET fixe également pour objectif l'engagement en matière de production de logements sociaux, dans le respect de la loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbain.

L'élaboration de stratégies anticipatrices, afin de repérer et mobiliser le foncier nécessaire, ou la contractualisation autour de Contrats de Mixité Sociale, peuvent permettre aux territoires les plus carencés de créer des conditions favorables à l'atteinte de l'objectif légal, de même que la généralisation des servitudes de mixité sociale et des emplacements réservés pour du logement social dans les documents d'urbanisme.

Vers une prise en compte globale des coûts du logement : la réduction des coûts d'usage

La qualité énergétique du logement et la proximité du logement aux lieux d'emplois possibles sont déterminants pour maintenir un pouvoir d'achat des ménages dans le temps.

Aussi la programmation des logements doit prendre en compte les performances énergétiques des logements (neufs ou réhabilités) et estimer le coût des trajets domicile-travail.

Principes d'urbanisation

VOIR AUSSI
OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificia isation des sols et l'étalement urbain

OBJECTIF 35
Le confortement des centralités

Le SRADDET encourage les collectivités à privilégier dans les documents de planification et les politiques locales de l'habitat les actions :

→ favorisant le renouvellement urbain, la densification de l'habitat et la réduction de la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
→ articulant urbanisme et mobilité, en conditionnant l'urbanisation à l'existence d'une desserte en transports en commun.

RÉNOVER LE PARC DE LOGEMENTS EXISTANT, MASSIFIER LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES LOGEMENTS ET REVITALISER LES QUARTIERS DÉGRADÉS

OBJECTIF 60

En Provence-Alpes-Côte-D'azur, près de 31 % du parc de logements est qualifié d'énergivore. Or une large proportion des bâtiments existants aujourd'hui seront encore là demain : on estime ainsi qu'en 2050 les bâtiments existants en 2006 représenteront encore 70 % du parc. L'enjeu de la rénovation énergétique de ce parc existant est donc primordial, en particulier pour limiter l'impact du changement climatique.

La rénovation énergétique est également essentielle pour améliorer les conditions de vie de nombreux ménages, confrontés à la précarité ou la vulnérabilité énergétique. Dans les logements énergivores, la facture de chauffage grève une part non négligeable des revenus des ménages, en particulier dans les secteurs de montagne, plus particulièrement touchés par ce phénomène. La vulnérabilité énergétique est ainsi forte au sein d'un parc qui demeure majoritairement à rénover.

La résolution de la problématique du logement, et de l'accès au logement, passe non seulement par la production d'une offre nouvelle et diversifiée, mais aussi par des actions offensives sur le parc de logements existants privés et publics dont une partie s'avère obsolète, donc peu attractive et potentiellement vacante.

Des quartiers entiers souffrent d'une dégradation généralisée, liée à la précarisation des ménages, à « l'abandon » des centres-villes et d'autres espaces urbanisés au profit des espaces péri-urbains ou de territoires plus lointains. Lutte contre le mal logement, contre le saturnisme, résorption de l'insalubrité, actions vis-à-vis des marchands de sommeil, etc. sont autant de problématiques rencontrées dans le parc existant.

Les principaux enjeux de la rénovation sont ainsi :

→ la réduction de la vulnérabilité des ménages à la hausse attendue des coûts de l'énergie ;
→ le financement de l'investissement nécessaire à la réhabilitation thermique des logements ;
→ la prise en compte du confort d'été et de l'évolution projetée du climat (en particulier des températures) lors des rénovations ;
→ l'amélioration globale du confort des bâtiments, à travers des rénovations performantes visant le niveau BBC Rénovation, et par là même l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

La rénovation du parc de logements et la revitalisation des quartiers dégradés constituent ainsi des réponses à la confluence de plusieurs problématiques auxquelles est confrontée la Région et auxquelles le SRADDET souhaite apporter des réponses : la lutte contre l'étalement urbain, la nécessité de consolider une offre diversifiée, la revitalisation de certains centres-bourgs.

RÈGLE LD1-OBJ12 C ®
p. 57 du fascicule des règles

REPÈRES

Les logements construits avant 1975, datant donc d'avant la première réglementation thermique, représentent plus de 50 % du parc régional

Objectif de rénovation thermique et énergétique de 50 % du parc ancien

VOIR AUSSI
OBJECTIF 12
La diminution de la consommation d'énergie par secteurs

La rénovation thermique et énergétique du parc ancien constitue un champ d'intervention à privilégier en matière d'adaptation au changement climatique, mais également de solidarité avec les habitants pour améliorer leur cadre de vie et lutter contre la précarité énergétique.

Le SRADDET fixe ainsi pour objectif de tendre vers la rénovation thermique et énergétique très performante à extrêmement performante de 50 % du parc ancien à l'horizon 2050. La rénovation du parc de logements constitue un important chantier qui engage des projets multi-partenariaux dans lesquels la Région doit être un interlocuteur clé à côté des collectivités territoriales, de l'État, des bailleurs sociaux, des sociétés d'aménagement et des associations de quartiers (ou comité citoyens dans le cadre des Quartiers politique de la ville).

Priorité à la rénovation de l'habitat dans les centres

Le SRADDET demande ainsi aux collectivités de prioriser la résorption de la vacance et la rénovation de l'habitat dans les centres anciens, ainsi que les réhabilitations énergétiques des ensembles d'habitation collectives, qui auraient des étiquettes énergétiques inférieures ou égales à D.

Le traitement de copropriétés dégradées, la prévention de la dégradation des ensembles collectifs fragilisés, le soutien à des programmes de renouvellement urbain et à des politiques de réhabilitation sont aussi des objectifs de reconquête de la qualité de l'offre de logements.

Le SRADDET invite les collectivités à développer ces enjeux à travers leurs Plans Climat Air Energie Territoriaux.

PROMOUVOIR LA MIXITÉ SOCIALE ET INTERGÉNÉRATIONNELLE, LA PRISE EN COMPTE DES JEUNES ET DES NOUVEAUX BESOINS LIÉS AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

OBJECTIF 61

La cherté des logements en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, associée au déficit de logements sociaux, peut freiner l'installation de nouveaux habitants ou le maintien d'une population plus vulnérable dans son territoire de vie. Ce sont les jeunes actifs, parfois avec enfants, parfois étudiants ou apprentis, parfois en emploi saisonnier, qui rencontrent le plus de difficultés à se loger et à entrer dans un premier logement. A l'autre bout, le vieillissement de la population, qui est une tendance nationale plus accentuée en Provence-Alpes-Côte d'Azur, rend parfois difficile le maintien dans un logement et un quartier souhaité.

A la croisée des enjeux démographiques et sociaux, et en prise directe avec les besoins des habitants, l'action sur le logement et la mixité est également l'un des leviers pour accompagner l'ambition régionale en matière de développement économique et d'emplois.

Il s'agit notamment de relancer l'attractivité régionale, en déployant les conditions d'accueil et de logement des actifs présents et futurs, tout en favorisant l'adaptation des villes et villages à la révolution silencieuse opérée par le vieillissement de la population. Celle-ci s'accompagne en effet de besoins spécifiques des seniors et constitue une opportunité pour repenser le rôle des centres-villes et centres-bourgs, l'adaptation des logements et des aménagements urbains.

Une offre en logements adaptée aux publics spécifiques

Les ménages dont le taux d'effort est le plus important (actifs en situation précaire, saisonniers, personnes en situation de handicap, personnes âgées précaires, jeunes et apprentis) nécessitent une attention particulière dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques locales de l'habitat.

Logement des jeunes (salariés, apprentis, stagiaires, étudiants)

Le logement des jeunes constitue un enjeu majeur pour créer les conditions de réussite en matière d'accès à la formation, à l'emploi et répondre aux besoins futurs des entreprises. Or le morcellement qui caractérise souvent leurs parcours peut engendrer des difficultés et des besoins spécifiques en matière d'accès au logement.

En lien avec les ambitions régionales en matière de formation et de développement de l'apprentissage, portées par le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et le Contrat de plan régional de développement des formations et d'orientation professionnelles (CPRDFOP), l'objectif du SRADDET consiste donc à favoriser l'hébergement de jeunes au statut professionnel fragile tels les apprentis, les stagiaires et les jeunes démarrant dans la vie active avec des contrats temporaires.

Le développement d'une offre en direction des étudiants constitue un autre objectif du SRADDET afin de répondre à la demande en logements locatifs à loyer modéré à proximité des secteurs universitaires et dans les centres urbains.

Le développement de cette offre dédiée avec le CROUS et les bailleurs constituera un atout pour le développement d'écosystèmes de formation et d'enseignement supérieur attractifs sur le territoire régional.

Logement des saisonniers

Dans les territoires touristiques, le SRADDET demande de veiller à ce qu'existe dans le parc privé une offre de logements pour les saisonniers.

Logement des seniors

La question du logement doit également être interrogée au regard du vieillissement de la population, tendance de long terme qui s'exprime aujourd'hui plus particulièrement dans certains territoires comme les Alpes-Maritimes, et demain de façon plus prégnante encore dans les territoires alpins.

Le SRADDET demande de veiller à l'adaptation des conditions d'habitat au vieillissement de la population et à son maintien sur place dans les territoires les plus concernés par cette tendance démographique.

D'une part l'adaptation des logements en direction de la population senior est nécessaire pour offrir les conditions d'un bon vieillissement à nos aînés.

Les seniors qui représentent une part croissante de la population forment très majoritairement le vœu de vieillir chez eux : l'adaptation du parc de logement existant et les solutions d'accompagnement au maintien à domicile sont des chantiers à mener et des champs d'innovation à investir dans le cadre de l'OIR Silver Économie.

Cela concerne l'aménagement intérieur des logements en favorisant le recours à la domotique et la télésurveillance, l'aménagement des parties communes pour faciliter l'accès, l'adaptabilité des espaces publics et le développement de services adaptés : services de repas à domicile, services médicaux mutualisés.

D'autre part, la production d'une offre de logements neuve adaptée et la diversification des produits d'habitat doit offrir des réponses aux seniors qui envisagent un logement plus petit, doivent s'adapter à une baisse de revenus, ou bénéficier d'une offre de soins et de services adaptés.

Logement des gens du voyage

Le territoire régional exerce une forte attractivité pour les gens du voyage, en manque d'équipements adaptés à leurs déplacements (aires d'accueil, terrains de grands passages, terrains familiaux locatifs). L'habitat des gens du voyage est à prendre en compte au regard des besoins d'un habitat mobile avec des déplacements infra régionaux et de la sédentarisation croissante.

Le maillage du territoire constitue un enjeu majeur pour le foncier. Une meilleure allocation de l'espace urbain permettrait de réduire les coûts d'investissement des équipements et de créer les meilleures conditions de réussite en matière de scolarisation, de formation et d'accès à l'emploi (enjeux majeurs de la Région). Cela passe par :

→ La réponse au besoin de construction des aires d'accueil identifié depuis longtemps dans les Schémas Départementaux issus de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage.
→ L'accélération de l'intégration d'un mode de vie différencié des familles, pour l'avenir des jeunes.

Le SRADDET invite également les territoires à faciliter et accompagner sur l'ensemble du territoire régional une gestion adaptée de l'accueil des gens du voyage, prise en compte par les documents de planification et d'urbanisme.

Adaptation des villes et des espaces urbains à une population vieillissante

Au regard des caractéristiques des logements occupés par les seniors et de l'ambition du SRADDET en matière de confortement des centralités, l'enjeu de l'adaptation de l'habitat au vieillissement se situe en priorité au sein de l'habitat existant au cœur des villes et des villages.

Au-delà du seul logement, l'adaptation aux besoins d'une population vieillissante appelle à prendre en compte le territoire de vie dans les aménagements urbains et la nécessaire proximité à développer entre habitat, commerces et services.

L'adaptation des villes et des espaces urbains à une population vieillissante fait l'objet de recommandations de la part de l'Organisation Mondiale de la Santé, et le SRADDET encourage les territoires les plus concernés en Provence-Alpes-Côte d'Azur à s'engager dans cette dynamique qui peut aboutir à des labellisations de type « Villes Amies des Aînés ».

Mixité sociale et intergénérationnelle

Le développement équilibré du territoire régional requiert une recherche de mixité sociale et intergénérationnelle aux différentes échelles (territoires, villes, quartiers).

Les collectivités veillent à ce que la planification en matière d'habitat et le développement des Programmes Locaux de l'Habitat prenne bien en compte la mixité sociale et générationnelle, par une répartition adéquate des typologies de logements.

La question de la mixité générationnelle appelle à prendre en compte la notion de territoire de vie dans les aménagements urbains et la nécessaire proximité à développer entre habitat et services.

Le SRADDET appelle également à poursuivre l'engagement en matière de production de logements sociaux, dans le respect de la loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbain.

L'élaboration de stratégies anticipatrices, afin de repérer et mobiliser le foncier nécessaire, ou la contractualisation autour de Contrat de Mixité Sociale, peuvent permettre aux territoires les plus carencés de créer des conditions favorables à l'atteinte de l'objectif légal.

ORIENTATION 2

UNE COHÉSION SOCIALE RENFORCÉE POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE EN RÉGION

L'égalité des territoires se joue beaucoup au travers d'un maillage performant des équipements et services. Il convient dans ce maillage de s'appuyer sur les centralités identifiées par la stratégie urbaine régionale (LD2) et de prendre en compte les spécificités des quatre espaces régionaux. Il convient aussi de porter attention aux territoires les plus reculés et de promouvoir des solutions adaptées à leur situation géographique et sociale. Sur ces territoires, l'organisation des équipements et services indispensables à la qualité de vie doit se faire sur une échelle resserrée, au travers de solutions adaptées et tenant compte des initiatives locales de solidarité.



Lycée Nelson Mandela
J.P. Garufi

CONFORTER LA COHÉSION SOCIALE

OBJECTIF 62

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, près d'un cinquième des habitants vit sous le seuil de pauvreté. La pauvreté est très prégnante dans certains départements comme le Vaucluse et les Bouches du Rhône. L'intensification de la pauvreté concerne en particulier certains quartiers des grandes villes soumis à de fortes problématiques d'insécurité : ils témoignent d'une fracture socio-spatiale qui s'aggrave et compromet la cohésion territoriale. La politique de la ville vise à résorber cette fracture et constitue un défi majeur en termes d'égalité des territoires.

Si Provence-Alpes-Côte d'Azur se place au 3e rang des régions les plus touchées par la pauvreté, elle se situe au 2e rang des régions marquées par les inégalités : en effet, le niveau de vie des 10 % des personnes les plus aisées représente 3,7 fois celui des 10 % des plus modestes. La réduction des inégalités sociales dans les années à venir est une priorité, non seulement pour les habitants eux-mêmes, mais pour le risque que ces inégalités ne manqueront pas de produire vis-à-vis de l'attractivité du territoire.

REPÈRES

En région Provence-Alpes- Côte d'Azur, 10 % des habitants habitent dans des Quartiers Politique de la Ville QPV. 128 quartiers sont identifiés ; ils représentent plus de 500 000 habitants, dont près de la moitié réside dans les QPV de Marseille.

Plusieurs priorités sont identifiées :

→ une offre de formation professionnelle qualifiante et adaptée à l'évolution de l'économie s'adressant aux personnes les moins qualifiées permettant de disposer d'une main d'œuvre compétente et performante ;
→ le développement d'une offre d'emplois destinées aux personnes les plus démunies relevant de l'économie solidaire, de l'économie circulaire, des emplois d'insertion ;
→ les mesures d'accompagnement qui permettent d'agir sur le logement, le développement social et culturel, la lutte contre la prévention des discriminations, la citoyenneté et la prévention de la délinquance, à travers le service public et le tissu associatif ;
→ des mesures qui contribuent à la sécurité et à la paix sociale.

Intégration urbaine des quartiers prioritaires

Le SRADDET affirme la nécessité de penser l'espace intercommunal comme l'espace des solutions aux problématiques d'un quartier.

Cela nécessite de retisser le lien entre la ville et ses quartiers, d'en faciliter leur intégration urbaine et sociale par des réflexions à porter en matière d'habitat et de peuplement, de transport et de mobilité, de schémas d'équipements et de services, repositionnant le quartier dans l'agenda des politiques publiques de la collectivité concernée.

La politique de la ville sera l'une des interventions à mobiliser pour favoriser le lien social et favoriser l'accès aux services et aux emplois.

Reconquête et rénovation urbaine

Il s'agit d'amplifier le désenclavement des quartiers et de les ré-ouvrir sur la ville en réhabilitant les logements et en améliorant le cadre de vie des habitants, notamment par la mise en œuvre des programmes de renouvellement urbain.

Au niveau régional, l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine a retenu 39 des QPV pour faire l'objet du nouveau programme de renouvellement urbain :

→ 16 d'entre eux sont dits quartiers d'intérêt national (PRIN) et sont localisés à Nice, Marseille, Toulon, Miramas, Port de Bouc et Avignon ;
→ les 23 restants sont qualifiés d'intérêt régional (PRIR). Ils feront aussi l'objet d'un programme de renouvellement urbain mais de moindre ampleur.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 36
Le réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs
OBJECTIFS 59 ET 60
Le logement
OBJECTIF 61
La mixité sociale et intergénérationnelle

Un des axes d'action est la réhabilitation des logements et l'amélioration du cadre de vie des habitants, en encourageant les démarches d'amélioration de la performance énergétique.

Ces quartiers disposent généralement d'un potentiel foncier important, existant ou permis par la démolition d'un parc social obsolète et souvent majoritaire. Ils constituent dès lors des espaces de reconquête urbaine, nécessaires à la recomposition urbaine souhaitée par le SRADDET, avec une véritable réflexion qui conjugue plusieurs formes et types d'habitat, support à la mixité sociale et générationnelle.

La reconstitution hors site d'une partie de l'offre locative sociale, l'introduction d'une offre en accession sur ces quartiers, la création d'équipements au service du public, la requalification des copropriétés dégradées, notamment au sein des métropoles, sont autant d'orientations à promouvoir dans l'élaboration des projets de renouvellement urbain et de programmes d'action ambitieux à engager avec l'ensemble des partenaires.

DÉCLINAISONS

POLITIQUE DE LA VILLE

→ 128 Quartiers prioritaires.

RÉNOVATION URBAINE DES 16 QUARTIERS D'INTÉRÊT NATIONAL (PRIN)

→ Nice (L'Ariane, Les Moulins) ;
→ Port de Bouc (Les Aygues) ;
→ Marseille (Centre Nord/ Saint-Mauront, Air Bel, Saint-Paul/ Malpassé/ Oliviers/ Lilas/ Lauriers, Frais Vallon/ La Rose, Flamants/ Saint-Barthélémy/ Font Vert, Saint-Antoine/ Bricarde/ Castellane, Solidarité/ Kallisté, La Savine, La Cabucelle/ Les Crottes) ;
→ Miramas (La Maille) ;
→ Toulon (Saine-Musse) ;
→ Avignon (Rocade Sud, Quartier Saint-Chamand).

RÉNOVATION URBAINE DES 23 OPÉRATIONS PRIR D'INTÉRÊT RÉGIONAL

→ Manosque Arc Serrets-Plantiers - Aliziers (commune de Manosque) ;
→ Haut Gap (commune de Gap) ;
→ La Frayere (commune de Cannes) ;
→ Centre-ville Gare (commune de Grasse) ;
→ Les Liserons (commune de Nice) ;
→ Les Pins (commune de Vitrolles) ;
→ Encagnane (commune d'Aix-en-Provence) ;
→ Barriol (commune d'Arles) ;
→ Centre et Ferrages (commune de Tarascon) ;
→ Les Comtes Tassy (commune de Port-de-Bouc) ;
→ Mas de Pouane (commune de Martigues) ;
→ Les Canourgues (commune de Salon de Provence) ;
→ Consolat Ruisseau Mirabeau (commune de Marseille) ;
→ Campagne Lévêque (commune de Marseille) ;
→ Résidence Les Aygalades (commune de Marseille) ;
→ La Maurelette (commune de Marseille) ;
→ Bassens Les Arnavaux (commune de Marseille) ;
→ Centre ancien (commune de La Seyne sur Mer) ;
→ Centre ancien (commune de Toulon) ;
→ Lagoubran Pontcarral (commune de Toulon) ;
→ Fourchevieilles Comtadines l'Aygues (commune d'Orange) ;
→ Dr Ayme Condamines Saint Martin, (commune de Cavaillon) ;
→ Quartiers Nord-Est (commune d'Avignon).

FACILITER L'ACCÈS AUX SERVICES

OBJECTIF 63

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est globalement bien pourvue en équipements du fait de sa forte urbanisation et de sa vocation touristique. La problématique de l'accès aux services s'entend donc prioritairement comme la capacité des habitants à accéder aux équipements existants, la création de nouvelles infrastructures de services n'étant pas à envisager systématiquement.

Néanmoins, certains territoires enclavés, notamment alpins, restent très éloignés des services les plus fréquemment utilisés par la population. L'objectif du SRADDET consiste à corriger ce déséquilibre en favorisant une répartition plus adaptée des services sur le territoire régional.

Dans cet objectif, le terme d'accès ne fait pas référence, ou plutôt pas uniquement, à l'accessibilité physique aux services (la desserte), mais à leur répartition sur le territoire, à l'organisation spatiale de l'offre. Car il existe des phénomènes de concentration dans les villes et, en corollaire, de disparition en d'autres lieux. Ainsi certaines zones rurales, des zones périurbaines et certains quartiers des villes manquent de services et d'équipements, entre autres ceux « du quotidien » (administration, santé, culture). Ces phénomènes mettent à mal l'équité territoriale, mais des outils correctifs existent (mutualisation, numérique, etc.).

Le dynamisme de la région, son attractivité (pour la population et les entreprises) sont directement connectés aux conditions d'accès aux services. Cet objectif concourt donc à la fois à une forme de justice territoriale, à la lutte contre les inégalités sociales et au développement économique de la région.

Un équilibre territorial à rechercher

Mutualisation et mise en réseau

A rebours de la tendance gestionnaire – chaque commune veut obtenir ou conserver son équipement –, il est préférable de privilégier la mutualisation, autrement dit de privilégier la solidarité territoriale plutôt que la concurrence.

Il s'agit notamment d'impulser de nouvelles réciprocités villes-campagnes, dont l'une des modalités est la mutualisation de services et d'équipements. Dans le même ordre d'idées, il convient de renforcer le maillage territorial des Maisons de services au public créées par la loi NOTRe. Le SRADDET incite donc à développer la mutualisation des services et des équipements.

Par ailleurs, le SRADDET encourage les territoires, dans le cadre de l'élaboration de leurs SCoT et leurs démarches InterSCoT, à structurer l'organisation des équipements et des services de façon concertée de telle manière que les habitants et usagers y accèdent facilement et que cette organisation soit optimisée pour éviter toute redondance ou doublon au sein d'un même bassin de vie.

L'objectif consiste à renforcer la complémentarité et la mise en réseau des services et des équipements. En somme, le « panier de services », qui reste souvent à étoffer, doit se déployer selon une complémentarité entre espaces de nature différente, notamment entre villes et villages, conformément à l'objectif 29, qui conforte les relations et coopérations d'intérêt régional, notamment entre les polarités locales et de proximité.

Cette ambition fait également écho à l'objectif 30 qui appelle à corriger par le biais de la complémentarité et de la mise en réseau des déséquilibres particuliers, comme dans certains territoires ruraux ou montagnards où des communes soumises à une pression touristique forte se retrouvent confrontées à des services et des équipements sur-dimensionnés.

L'accès aux services par le numérique

Sans abandonner la notion de proximité des services, il faut également promouvoir l'accessibilité numérique, qui contribue également à la mise en réseau d'équipements et de services, au renforcement de la complémentarité.

Cet objectif répond à la volonté du SRADDET (objectif 56) d'accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires, en particulier alpins. L'offre Internet à très haut débit fixe, encore faible dans les Alpes, par exemple, est ainsi à développer. Il en va de l'attractivité des territoires encore peu pourvus, mais aussi de l'égalité dans l'accès aux services.

L'objectif consiste donc à étendre au maximum l'offre en très haut débit (en cohérence avec la Stratégie commune d'aménagement numérique du territoire qui vise le très haut débit pour l'ensemble du territoire en 2025) et à développer des services numériques performants.

Coordination des différents acteurs impliqués et cohérence des politiques publiques

Coordination des acteurs publics

Les acteurs publics doivent s'efforcer de rendre cohérentes entre elles leurs politiques menées en matière d'équipements et de services.

Les Schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP), sur lesquels interviennent la Région et la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP), permettent de développer cette approche coordonnée. Le SRADDET invite à suivre leurs préconisations. Enfin, le SRADDET estime que, pour atteindre son objectif consistant à « renforcer un modèle de développement rural régional exemplaire à l'échelle nationale » (objectif 54), l'accessibilité aux services publics constitue un préalable indispensable et que, dans cette optique, une attention particulière doit être portée aux SDAASP.

« Refaire société »

Il convient de ne pas penser l'installation d'un service, d'un équipement « uniquement comme un levier de développement » économique, autrement dit uniquement « de manière fonctionnaliste », mais « comme une façon de refaire société [1] ».

[1] Petites villes, Éric Chauvier, revue Tous urbains, vol. 21, 2018, pp. 54-60.

En effet, au-delà du service rendu, la présence des différents services, publics ou privés, et équipements profite à l'ensemble de la population du bassin de vie concerné. En d'autres termes, services et équipements concernent par définition les usagers visés, mais également tous les habitants, au sens où ils sont facteurs de vie locale.

Dans la même optique, leur implantation doit être pensée en lien avec d'autres démarches, telles que la politique de la ville, les mobilités, l'habitat, etc.

Le poids des opérateurs privés

Selon de nombreuses analyses, le rôle des opérateurs privés de réseaux s'est considérablement accru au cours des dernières décennies et leurs stratégies influent sur l'aménagement du territoire, voire le guident pour une part conséquente. En matière de transports, d'énergies, et dans un contexte de montée en force des « smart cities », ces opérateurs peuvent offrir des solutions innovantes et développer des offres de services qui dessinent la ville de demain.

Le SRADDET appelle donc les collectivités à travailler de concert avec les opérateurs, en veillant au respect de l'intérêt général, des habitants et des territoires.

L'offre sanitaire et sociale

Dans ce domaine il convient d'être vigilant et surtout de redéployer une offre répondant aux besoins, notamment dans les zones rurales (dans les espaces alpins entre autres), où « l'exode médical » est marqué, ce qui est aussi le cas dans certains quartiers appauvris des grandes villes.

Le SRADDET invite donc à contribuer au déploiement d'une offre alternative, tels que les dispositifs de télésanté et les Maisons de santé, notamment dans leur forme novatrice qui tente de donner un rôle plus actif aux usagers.

Villes et métropoles

En écho à l'objectif 29, le présent objectif consiste également à « renforcer l'accessibilité aux équipements et services métropolitains structurants ». En effet, comme certains territoires ruraux, les métropoles de la Région font également face à des problèmes d'accès aux services et équipements. Si le territoire régional a ses espaces enclavés, les grandes villes de Provence-Alpes-Côte d'Azur ont également les leurs, à Marseille, Nice, Toulon…

Cela en milieux urbains, à savoir dans certains quartiers pauvres et mal desservis par les transports en commun où le manque de services (liés à la santé, par exemple) est avéré, mais également dans certaines communes situées sur le territoire des métropoles de la Région. La même problématique existe pour certains territoires périurbains des espaces métropolitains.

Le SRADDET demande ainsi aux métropoles de développer une répartition plus adaptée des services nécessaires aux populations.

VOIR AUSSI
OBJECTIF 30
La mise en réseau des centralités
OBJECTIF 29
Les fonctions d'équilibre des centralités locales
OBJECTIF 54
Le modèle de développement rural
OBJECTIF 56
Le désenclavement
OBJECTIF 62
La cohésion sociale

OBJECTIF 64 DÉPLOYER LES POTENTIALITÉS DES ÉTABLISSEMENTS DE FORMATION

De l'école à l'enseignement supérieur, les établissements de formation sont au cœur des territoires, acteurs d'un maillage territorial ancré dans le quotidien des habitants. Les collectivités territoriales et leurs nombreux partenaires (rectorat, Éducation nationale) s'investissent pour assurer à travers ces établissements des conditions d'étude de qualité et une offre de formation diversifiée et adaptée aux besoins économiques.

Lieu de vie et d'apprentissage, ces établissements sont également symboles de l'action publique, se devant d'incarner de façon exemplaire la fonction pédagogique et de s'intégrer dans leur environnement.

Programmation des équipements de formation

La programmation des équipements de formation constitue l'une des traductions directes des principes d'aménagement du territoire exprimés par le SRADDET, en premier lieu pour les lycées, établissements de compétence régionale.

Il est essentiel que la programmation des équipements de formation s'appuie sur une analyse solide des évolutions démographiques et sociales des territoires. Les choix de programmation s'apprécient à la lumière de scenarii démographiques prospectifs, qui peuvent faire apparaître des besoins nouveaux ; ils s'apprécient également à une échelle territoriale permettant d'appréhender l'impact qu'un nouvel établissement, ou une extension, peut engendrer sur les effectifs et les publics des établissements voisins.

Il s'agit en effet de rechercher les meilleures conditions d'étude pour les jeunes du territoire régional, tout en contribuant au développement économique et humain des territoires, en articulant l'offre bâtimentaire à une offre pédagogique et de formation adaptée aux besoins des filières économiques.

Cela doit se traduire par un partenariat renforcé avec l'Éducation nationale et les syndicats et organismes professionnels dans une logique de gestion territoriale de l'emploi et des compétences.

Des établissements exemplaires, acteurs de leur environnement

Parce qu'ils voient converger tous les jours des centaines d'élèves et de personnel pédagogique, les équipements de formation sont à la croisée de nombreuses problématiques abordées par le SRADDET : flux de déplacements, exemplarité des bâtiments, gestion économe de l'espace et revitalisation des centres-villes.

Le SRADDET demande que les établissements de formation recherchent prioritairement l'exemplarité en matière d'écoconception, de consommation énergétique, d'intégration urbaine et de prise en compte des déplacements. Cette démarche déjà largement engagée par les collectivités compétentes, doit se poursuivre et s'amplifier.

La mobilisation des élèves et des personnels à travers des démarches de type Agenda 21 est l'une des clés de cette exemplarité.

Il s'agit en particulier d'assurer une meilleure prise en compte des modes de transport dans les choix d'implantation, en privilégiant les implantations offrant des solutions de transport collectif ou d'accès par les mobilités actives, ainsi que d'interroger systématiquement l'opportunité que peut constituer un équipement de formation pour la revitalisation de certains centres-villes et centres-bourgs.

Des conditions d'accès à optimiser

Les établissements scolaires sont également des lieux à moderniser dans leurs « usages ». Longtemps dévolus au cadre strict de l'enseignement porté par l'Éducation nationale, et donc non utilisés une partie de l'année, ils sont amenés aujourd'hui à s'ouvrir davantage sur d'autres publics et d'autres usages, en développant des fonctions plus résolument inscrites dans leur environnement et ses problématiques spécifiques.

Le SRADDET demande que soit recherchée l'optimisation des établissements de formation, par le développement de différentes fonctions et services (internats, dispositifs d'école ouverte), ainsi que par leur mise à disposition en dehors des temps scolaires pour des publics et des usages divers : associations, séminaires d'affaires, évènements, organismes de formation continue et professionnelle…

Les équipements de formation au cœur de la transition numérique

Par ailleurs, l'essor du numérique et ses impacts profonds sur la société nécessitent des processus d'accompagnement à l'appropriation des dispositifs numériques et des formations adaptées.

Il s'agit de faire de la médiation numérique une priorité de l'action publique, au même titre que les investissements réalisés sur les infrastructures et les services.

Cet accompagnement des usagers dans leur découverte et leur utilisation des outils numériques est nécessaire pour ne laisser personne au bord du chemin de la société de l'information.

D'autre part le numérique, la robotisation et le développement de l'intelligence artificielle vont transformer en quelques années un nombre important de métiers, qu'ils soient exercés par des agents publics, des salariés ou des indépendants.

Ces changements doivent être anticipés et les problématiques liées au numérique, à sa culture, à ses processus, à ses opportunités, doivent figurer au cœur des priorités d'action des acteurs publics et privés de la formation.

AXE 3

DÉVELOPPER ÉCHANGES ET RÉCIPROCITÉS ENTRE TERRITOIRES

Rappel de la stratégie régionale

La cohésion régionale passe par une subtile équation entre la mise en exergue des singularités territoriales, de vocations différenciées des espaces, et de leur nécessaire mise en relation dans un cadre cohérent d'aménagement.

Les différents espaces régionaux participent, chacun selon leur capital et leurs potentiels, à la richesse régionale et à son caractère unique. Mais chacun peut aussi subir les externalités négatives générées par les territoires voisins : le passage important de flux de voitures dans les vallées et villages pour accéder aux stations de montagne, la concentration sur certains points du territoire des installations de traitement des déchets des territoires voisins, l'usage de la campagne par les citadins, etc.

Le SRADDET doit révéler ces interdépendances et inscrire les territoires dans des logiques de réciprocité vertueuse et promouvoir les espaces et les projets de coopérations dans une logique « gagnant-gagnant ».

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



Canal de Provence
A. Van der Stegen

ORIENTATION 1

DES ATOUTS DIVERSIFIÉS, DES INTERDÉPENDANCES, DES COOPÉRATIONS

Cette orientation vise à promouvoir les atouts et spécificités des territoires et à structurer, à partir de là, des coopérations plus fortes entre territoires en jouant des synergies et complémentarités. Les leviers de coopération prépondérants se situent au niveau de la culture, de l'eau, et des mobilités.

Dans ces différents domaines, le SRADDET promeut toute initiative qui vise à renforcer les dynamiques d'inter-territorialités. A l'instar des pratiques qui se développent dans le domaine de l'innovation sociale et sociétale, la notion d'éco-territorial a ici toute sa place pour porter ces logiques de coopération, de façon agile par rapport à la complexité institutionnelle et suffisamment élastique en raison des problématiques subtiles à traiter.

OBJECTIF 65

REFONDER LE PACTE TERRITORIAL DE L'EAU, DE L'ÉNERGIE ET DES SOLIDARITÉS ENVIRONNEMENTALES POUR DONNER À CHAQUE TERRITOIRE LES CAPACITÉS DE SON DÉVELOPPEMENT

Les phénomènes naturels ne connaissent pas de limites administratives et illustrent la nécessaire solidarité entre territoires. Les exemples sont nombreux en matière d'interactions inter-territoriales, s'agissant notamment d'enjeux liés à l'eau à l'échelle de bassins versants (ressources aquifères, inondations, gestion des cours d'eau…) ou d'enjeux de gestion de la forêt à l'échelle des massifs (lutte contre les incendies, accueil du public…).

À titre d'exemple, des pollutions diffusées en amont de ressources en eau peuvent avoir des conséquences extrêmement graves pour les zones urbanisées situées en aval. Même chose pour la gestion des phénomènes catastrophiques, dont on peut attendre une récurrence plus fréquente avec le réchauffement climatique : la suppression de zones tampons ou la création de grands secteurs urbanisés imperméables en amont peuvent augmenter la rapidité de la réponse des crues et ainsi favoriser les inondations en aval. Sur le littoral, la création de digues ou d'épis à vocation touristique sur une commune peut de même augmenter l'érosion sur la plage des communes avoisinantes. Autre risque indirectement favorisé : l'incendie de forêt, s'il est mal anticipé par une commune (dispositif coupe-feux, citernes…), peut s'étendre aux communes voisines.

Le SRADDET et le SOURSE promeuvent les solidarités entre territoires pour l'accès durable à la ressource en eau, pour la gestion de l'eau, de l'énergie et pour la prévention des inondations.

Si le SDAGE et les contrats de rivière agissent déjà dans le sens d'une solidarité amont/aval pour la gestion de l'eau, le SRADDET entend conforter cet aspect en matière de qualité et de quantité. Le SRADDET s'inscrit également dans la logique des PPR (inondation ou incendie) qui permettent aussi de répondre à ce besoin de solidarité entre les territoires impactés.

Améliorer l'accès à l'eau des secteurs non sécurisés ou mal desservis s'inscrit bien dans une orientation visant à soutenir les territoires dans leur développement économique. Cet objectif doit se décliner en synergie avec d'autres objectifs comme le développement des énergies renouvelables, par exemple dans le cadre de véritables projets de territoire.

Les conséquences spatiales relatives aux rapports entre territoires amont et aval, et entre territoires « producteurs » et « consommateurs » en eau, posent la question des liaisons et de l'interdépendance entre les territoires.

Des échanges doivent s'établir entre ces territoires pour définir des projets non concurrentiels de développement.

En matière énergétique, la solidarité inter-territoires se manifeste par les politiques de mobilités inter-AOM et avec une desserte énergétique planifiée aux bonnes échelles.

La solidarité liée à la déprise agricole doit aussi être appréhendée en cherchant à concilier l'intérêt écologique, paysager et touristique des alpages avec l'intérêt agricole des filières d'élevage (ovin et bovin) pour des productions d'alpage.

Enfin, une solidarité économique entre communes touristiques et communes non touristiques doit aussi être étudiée : ces dernières, même si elles bénéficient quelquefois de retombées indirectes, subissent des nuisances comme le transit des véhicules (vers les stations du littoral, vers les stations de ski) avec leurs conséquences sur la qualité de l'air, le bruit et le risque sécuritaire.



Inauguration du réseau d'énergie renouvelable intelligent de la ville de demain « Massileo » J-P. Garufi

OBJECTIF 66

S'ACCORDER SUR UNE STRATÉGIE COHÉRENTE DES MOBILITÉS AVEC LES AOM ET DÉFINIR LES MODALITÉS DE L'ACTION

RÈGLE LD3-OBJ66
p. 146 du fascicule des règles

La mobilité est un fil rouge de la stratégie régionale d'aménagement portée par le SRADDET. Réduire le recours à la voiture individuelle, fluidifier les axes de transport, rendre plus performante l'accessibilité interne et externe du territoire constituent des conditions de réussite de la mise en œuvre du SRADDET.

Pour y parvenir, la coordination des stratégies des autorités organisatrices de mobilité (AOM) des territoires est un objectif à part entière, qui relève certes de la gouvernance globale du SRADDET, mais qui est nécessaire pour que l'ensemble des objectifs cités précédemment puissent être engagés et réalisés.

L'accès facilité aux zones d'emploi est un enjeu particulièrement prégnant de la stratégie de mobilité. Le SRADDET incite les acteurs économiques, consulaires et les organisations professionnelles à s'associer à cette réflexion d'ensemble.

Le SRADDET encourage les partenariats pour :

→ rechercher la cohérence entre les politiques de mobilité des différentes AOM ;
→ partager, en amont de leur élaboration, les enjeux des PDE et PDIE avec les AOM et les structures professionnelles pour une meilleure coordination et une plus forte cohérence des dessertes des zones d'activités ;
→ mettre en commun des arguments et optimiser les recherches de financement.

Plusieurs espaces ou outils permettent déjà de coordonner une stratégie collective en positionnant la Région comme architecte : les conventions territoriales d'exercice concerté de la compétence, la contractualisation, les contrats opérationnels de mobilité et les comités des partenaires… Mais la nécessité d'aller plus avant en créant une structure de dialogue permanent entre la Région, dans son rôle de chef de file de l'intermodalité, et la trentaine d'AOM agissant sur le territoire a été mise en évidence lors des rencontres organisées dans le cadre de l'élaboration du SRADDET comme lors des conclusions des Assises Régionales des Transports qui se sont tenues en 2017.

Il est en effet unanimement admis que les questions de mobilité ont plus que jamais un caractère prioritaire pour les partenaires, quels que soient le périmètre et les moyens de leur intervention. Ils sont de même convaincus de l'utilité d'un travail régulier d'échange d'expérience et de coordination technique continu.

Il est proposé en ce sens que la Région prenne l'initiative de la création d'une Conférence permanente des Autorités Organisatrices de la Mobilité. L'élaboration, à courte échéance, d'une Charte régionale de l'intermodalité définissant les grands principes d'une coordination des politiques publiques en matière de transport et de mobilité pourrait constituer l'acte fondateur de cette mobilisation commune.

VOIR AUSSI

OBJECTIFS 38
La coordination des AOM pour l'information, la billettique et la tarifica ion

OBJECTIFS 42
Les complémentarités et la coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires

ORIENTATION 2

CONNAISSANCE, SOLIDARITÉS ET DIALOGUE COMME LEVIERS DE LA COOPÉRATION

La connaissance mutuelle des problématiques et des singularités territoriales constitue, en matière d'aménagement, un premier levier pour travailler à des solutions partagées. Les territoires étant interdépendants et les dynamiques qui les animent dépassant généralement leurs périmètres respectifs, le croisement des connaissances et le partage des bonnes pratiques contribuent à la cohésion régionale (territoriale ou institutionnelle) et à la résolution des problèmes de tous les territoires.



Forum des mobilités 2017
J-P. Garufi

OBJECTIF 67

CONSOLIDER L'INGÉNIERIE DE LA CONNAISSANCE TERRITORIALE POUR RENFORCER LA MISE EN CAPACITÉ DES TERRITOIRES

L'observation, l'analyse et la prospective sont indispensables pour fonder l'action publique. A travers elles, il s'agit d'accroître la capacité des acteurs à appréhender les enjeux de leurs territoires, de construire collectivement la connaissance et d'assurer une mise à disposition et un partage des ressources stratégiques. Or, aujourd'hui le développement de la connaissance fait face à plusieurs défis :

→ une offre fragmentée et complexe à appréhender : le nombre d'acteurs dans le champ de la connaissance du territoire (producteurs de données, producteurs d'études…) et le nombre de média (sites institutionnels, observatoires thématiques…) augmentent la dispersion de la connaissance et en rendent la visibilité et le partage difficiles.

→ Des territoires inégaux devant l'ingénierie de la connaissance : les moyens d'ingénierie mobilisables varient considérablement d'un territoire à l'autre (agences d'urbanisme, syndicats mixtes de gestion des Parcs naturels régionaux, ingénierie propre des EPCI…), le manque d'ingénierie dans les territoires ruraux contrastant avec la technicisation de la connaissance dans les espaces métropolitains.

→ Un fonctionnement territorial en réseau à consolider : plusieurs réseaux professionnels et thématiques se sont organisés pour être force de proposition auprès des territoires afin de les accompagner, de les former et d'anticiper si possible leurs besoins.

Une dynamique collective au service d'une connaissance territoriale partagée

Afin de créer cette dynamique, le SRADDET demande aux différents acteurs de la connaissance d'agir selon les cinq principes suivants :

L'accessibilité :
→ la connaissance territoriale n'a de sens que si elle est accessible et partagée. Face à la fragmentation des informations et des données, le SRADDET promeut l'ouverture des données, la diffusion et la mise en visibilité des informations.

Le partenariat :
→ le SRADDET incite à privilégier le partenariat avec les différents acteurs régionaux de la connaissance territoriale, dans le respect des compétences de chacun, afin de construire une communauté régionale d'expertise sur les études et les données.

La mutualisation :
→ le SRADDET soutient la mutualisation en matière de développement et d'usage des outils comme de production et d'acquisition des données. La mutualisation contribue ainsi, grâce aux économies d'échelle et dans un contexte de contrainte financière, à une action régionale plus efficiente.

La transversalité :

→ le cadre d'action partenarial et mutualisé contribue à faire vivre un principe de transversalité désectorisant l'action publique régionale, les dispositifs partenariaux et mutualisés permettant l'accès à une commande d'études transversale aux différentes directions et services opérationnels de la Région.

L'opérationnalité :

→ le souci d'opérationnalité, enfin, guide l'ensemble des actions menées. Il ne s'agit pas de produire une connaissance savante mais appliquée aux politiques territoriales, le recours au diagnostic s'étant désormais banalisé comme instrument d'action publique partenarial.

Ingénierie et connaissance territoriale, catalyseurs de dynamiques et de projets locaux, dans une optique d'aménagement et d'égalité des territoires

La consolidation de l'ingénierie de la connaissance territoriale apparait indispensable, pour la mise en capacité des territoires et l'appui aux choix opérationnels de planification et d'aménagement.

Le SRADDET recommande ainsi d'agir collectivement pour :

→ impulser une intelligence territoriale qui permette une meilleure prise en compte des priorités régionales, articulées avec celles de l'État, des Départements et des EPCI ;
→ augmenter les capacités des territoires pour la réalisation de leurs projets territoriaux grâce à une mutualisation des ressources de l'ingénierie de la connaissance ;
→ partager l'ingénierie territoriale de la connaissance au service d'une efficacité accrue, du stratégique à l'opérationnel, de l'échelle régionale à l'échelle locale.

Le SRADDET demande que la Région et ses partenaires structurent un véritable service public régional de la connaissance accessible à tous, au travers d'une stratégie régionale pour la connaissance du territoire. Venant en appui aux acteurs locaux, ce service public doit remplir les trois fonctions suivantes :

→ une fonction « ressources et connaissances » coproduites avec les partenaires régionaux ;
→ une fonction « d'appui technique » aux territoires ;
→ une fonction « de diffusion et d'animation » à destination des citoyens à travers le portail de la connaissance.

OBJECTIF 68

RECHERCHER DES FINANCEMENTS INNOVANTS POUR PÉRENNISER LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

RÈGLE LD3-OBJ68
p. 147 du fascicule des règles

Le SRADDET porte de fortes ambitions en matière de mobilité et de transports, les objectifs déjà développés dans ce document en témoignent. Mais la réalisation complète des opérations envisagées, que l'on considère le confortement des infrastructures (dépenses d'investissement) comme la gamme d'une offre de services de qualité (dépenses de fonctionnement), est conditionnée par la mobilisation des sources de financement nécessaires, dans un horizon budgétaire qui reste fragile pour les collectivités comme pour l'ensemble des acteurs publics.

Le droit au transport constitue le support essentiel d'une liberté fondamentale, celle de se déplacer. La Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 énonce en effet "le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer (...) dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de lutte contre la sédentarité et de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Le modèle économique en vigueur aujourd'hui mérite cependant d'être redessiné, au regard des évolutions des besoins de mobilité des populations mais aussi des responsabilités, compétences et moyens de chacun des acteurs. Pour exemple, les coûts d'exploitation du ferroviaire ne cessent d'augmenter alors que les ressources de la Région, qui ne perçoit pas de Versement Transport, sont de moins en moins dynamiques : la seule marge d'intervention reste donc à ce jour une réduction de l'offre contraire à l'intérêt général…

L'équilibre recherché pour pérenniser et développer le transport régional repose sur trois leviers de nature différente mais complémentaires :

→ la réduction des coûts d'investissement et de fonctionnement avec une optimisation de la qualité de service ;
→ la mutation des modalités de financement, avec une maîtrise des impacts dans le temps, et la recherche d'un nouvel équilibre financier ;
→ la mobilisation de nouvelles ressources et la mutualisation des efforts entre les Autorités organisatrices.

Là encore, l'innovation doit être le leitmotiv animant la Région et ses partenaires pour identifier de nouveaux systèmes de recettes et de financements, propres à mieux répondre à des besoins d'investissements manifestes comme à l'évolution mécanique des coûts de fonctionnement.

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional devrait présenter également des gains conséquents dans l'exploitation future du réseau. D'autre part, des propositions seront notamment renouvelées pour revoir la tarification de l'usage du système ferroviaire afin de le rendre plus vertueux et incitatif au développement de l'offre pour améliorer le report modal.

Dans le cadre de la mise en œuvre du SRADDET seront explorées plusieurs pistes de financement dont celles fondées sur le principe pollueur/payeur,

usager/payeur ou bénéficiaire/payeur. A titre d'illustration de la mobilisation de nouvelles ressources et la mutualisation, la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, créée par ordonnance du 2 mars 2022 administrée par 10 collectivités territoriales, poursuivra sa mise en place pour pouvoir assurer sa mission de financement dès 2023 en s'appuyant notamment sur des ressources fiscales dédiées fondées sur ces principes contributifs.

Les premières ressources mobilisées sont une taxe additionnelle de séjour prenant en compte les bénéfices du projet pour améliorer l'accès aux destinations touristiques régionales et une taxe sur les locaux de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et de stationnement qui disposeront d'une meilleure desserte par un mode de transport performant et décarboné.



Car électrique
F. Pennant



05

GOUVERNANCE DU SRADDET ET MISE EN CAPACITÉ DES TERRITOIRES

LE RÔLE DE LA RÉGION ET SES ENGAGEMENTS
P. 389

LE DISPOSITIF DE CONVENTION-NEMENT ET DE CONTRACTUA-LISATION
P. 391

LE DISPOSITIF DE COORDINATION, DE PILOTAGE ET DE SUIVI DU SRADDET
P. 393

Premier schéma régional d'aménagement du territoire à caractère prescriptif, le SRADDET constitue un acte fort de décentralisation et de co-construction par les acteurs du territoire directement concernés. Porteur d'une vision stratégique sur l'aménagement et le développement durable et équilibré des territoires, sa gouvernance reste un point essentiel de réussite et d'amélioration continue du schéma.

Ainsi, à travers le SRADDET, la Région exprime les fonctions qu'elle entend mettre en œuvre pour assurer la gouvernance et la mise en capacité des territoires :

une fonction régulatrice

une fonction d'animation territoriale

une fonction d'ingénierie et d'observation / veille permanente, notamment sur les signaux faibles

Pour s'assurer de la bonne réalisation du SRADDET, outre le fascicule des règles qui définit de manière précise les conditions prescriptives à respecter par les acteurs, plusieurs dispositifs reposant sur un principe de conventionnement et de contractualisation sont mobilisables dans le cadre de la mise en œuvre, ainsi que des dispositifs d'accompagnement des projets.

Enfin, un dispositif de coordination de pilotage et de suivi assure la mise en œuvre collégiale et partenariale du SRADDET. Un triple dispositif d'évaluation permettra aux trois instances de gouvernance d'assurer le suivi de l'avancée du SRADDET.

5.1

LE RÔLE DE LA RÉGION ET SES ENGAGEMENTS

Une fonction régulatrice

Outre le respect de la conformité et du cadre réglementaire, et notamment des objectifs du SRADDET, la Région souhaite développer et consolider une vision globale cohérente sur le territoire. Il s'agit de réguler les évolutions, d'être le garant de l'équilibre sur le territoire et de l'égalité des territoires, de permettre un développement harmonieux et durable, et, par exemple, d'éviter le développement de phénomènes de compétition territoriale qui sont, à terme, nuisibles au développement cohérent des territoires.

Mais cette fonction régulatrice n'implique pas une vision uniforme pour l'ensemble des territoires ; elle s'attache également à prendre en compte la spécificité de chaque territoire, des modulations des règles et des dispositifs de contractualisation pourront d'ailleurs permettre la mise en œuvre adaptée aux spécificités des territoires (lire infra Le dispositif d'accompagnement et de contractualisation).

Cette fonction régulatrice vise ainsi à limiter les risques, éviter les dérives et glissements, à être garant de la cohésion et du développement équilibré du territoire, tout en permettant la cohabitation de spécificités et d'intérêts divergents. En effet, s'il appartient à la Région de garantir le cadre et d'assurer la cohérence globale, c'est bien à l'échelon infrarégional et local que les actions sont mises en œuvre. À travers cette démarche, la Région souhaite favoriser un aménagement et un développement harmonieux du territoire pour les prochaines décennies.

Une fonction d'animation territoriale

La fonction régulatrice va de pair avec la fonction d'animation territoriale. En effet, le SRADDET constitue un document majeur pour le développement du territoire, issu d'une très large concertation, et permettant d'aboutir à une vision partagée co-construite.

La démarche participative ne doit pas s'arrêter avec la rédaction du SRADDET, mais continuer tout au long de sa mise en œuvre, car il s'agit d'un document vivant, tout comme le territoire auquel il s'applique. Le dialogue avec le territoire et l'ensemble de ses acteurs constitue un facteur essentiel de l'atteinte des objectifs du SRADDET, et il doit donc être renforcé.

En outre, la mise en œuvre du SRADDET et de ses éléments prescriptifs appelle à un accompagnement pédagogique, permettant une bonne compréhension et une appropriation collective du schéma.

La Région sera donc particulièrement vigilante à cette dimension de dialogue, d'accompagnement et de coordination sur le territoire, qui pourra être formalisée à travers différents outils de mise en œuvre et instances de suivi.

Une fonction d'ingénierie et d'observation permanente

Cette fonction est double. D'une part, elle concerne la capacité d'ingénierie dont dispose la Région, qui lui permet de travailler en étroite collaboration avec les collectivités, voire de les assister dans certains projets et problématiques et de mettre à disposition des outils pour mieux connaître et suivre l'évolution de leur territoire. Cette dimension est primordiale pour construire des politiques publiques répondant aux réalités territoriales, dans le respect des objectifs et règles du Schéma.

D'autre part, l'expertise, le développement de la connaissance des différentes composantes du territoire régional et son observation permanente, dans une perspective prospective, sont un volet essentiel de l'adaptation du SRADDET à la réalité du territoire et à son développement futur. Cette dimension s'appuie non seulement sur les expertises dont dispose la Région en propre, mais également sur des collaborations multiples, parmi lesquelles on retiendra celles-ci :

→ Observatoire régional : Connaissance du territoire.
→ Observatoires et mise à disposition de base de données.
→ Outils de type OTELO (État) : Outil pour la territorialisation de la production des logements
→ Convention avec les universités, les agences d'urbanisme…
→ Réflexions et études réalisées au sein du Conseil scientifique du SRADDET.
→ Partenariats divers.
→ Groupe de travail thématiques.

Une rencontre annuelle à caractère prospectif est organisée, associant les membres du COPART, au cours de laquelle sont mis en débat les grandes tendances ou signaux faibles susceptibles d'impacter le territoire régional.

Si on considère que la gouvernance peut être assimilée au passage de la théorie à la pratique, à la mise en œuvre opérationnelle, la Région joue un rôle essentiel pour garantir une implication durable de l'ensemble des acteurs dans ce projet de territoire. Ses fonctions de régulation, d'animation, d'ingénierie et d'observation se déclinent à travers plusieurs dispositifs d'accompagnement et de contractualisation.



Radar dedié à la gestion des risques en territoires montagneux
F. Gardin

5.2

LE DISPOSITIF DE CONVENTIONNEMENT ET DE CONTRACTUALISATION

Pour accompagner la mise en œuvre des objectifs et règles du schéma, la Région compte proposer plusieurs outils, notamment de financement, par le biais de dispositifs de conventionnement et de contractualisation.

Le Contrat de plan État-Région (CPER)

En vertu de l'article 4 du décret du 5 août 2016, le Contrat de plan État-Région et les contrats particuliers entre l'État et la Région sont élaborés par le Président du Conseil régional et par le Préfet de Région au nom de l'État. Le projet de CPER est établi sur la base des orientations et des engagements respectifs de l'État et de la Région, notamment sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants d'aménagement du territoire.

L'actuel CPER, s'achevant en 2020, a été structuré autour de cinq axes prioritaires décliné en huit conventions territoriales d'application avec les Départements et Métropoles, après une consultation auprès des territoires.

Le Contrat de plan État-Région est donc un instrument privilégié de mise en œuvre du SRADDET et un de ses outils de financement.

Dans cet esprit, le CPER 2021-2027 est établi à partir des objectifs du SRADDET et sur la base des orientations retenues par le Schéma interrégional de littoral (SIL), le schéma interrégional de massif des Alpes (SIMA) et le Plan Rhône.

Comme pour le CPER 2015-2020, les territoires peuvent proposer certains projets structurants pour l'aménagement du territoire, en accord avec les objectifs du SRADDET.

À ce titre, l'État, la Région et les collectivités concernées fi ancent les projets en lien avec la stratégie régionale du SRADDET.

Les Contrats « Nos territoires d'abord » (NTD)

La Région s'attache à promouvoir un aménagement et un développement équilibrés et solidaires de son territoire, qui renforcent et structurent ses bassins de vie et ce, au plus proche des attentes de ses habitants.
A ce titre elle a déployé un cadre contractuel, destiné aux intercommunalités : « Nos territoires d'abord » (NTD).

Il s'agit d'un outil opérationnel pour décliner les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et ceux du Plan climat II « Gardons une Cop d'avance ». Il s'agit aussi de mieux articuler cette politique contractuelle avec le Contrat d'avenir et, de manière plus ponctuelle, avec les dispositifs nationaux tels que « Petites villes de demain » ou encore « Cœur de ville. La Région entend ainsi accompagner les territoires dans leur stratégie d'aménagement et de développement et organiser au mieux la rencontre entre priorités locales et régionales.

Contrat intégrateur, NTD décline les politiques régionales à l'échelle des territoires en lien avec d'autres démarches stratégiques régionales, telles que les contrats de parcs, les contrats de mobilité et les contrats d'objectifs déchets.

D'une durée de 5 ans, les contrats sont structurés autour de six priorités : la gestion et valorisation des déchets ; la mobilité durable et les infrastructures cyclables ; les énergies renouvelables ; la réhabilitation

énergétique des bâtiments publics et des logements ; la sobriété foncière, l'aménagement durable et le foncier économique ; la transition écologique, la préservation du patrimoine naturel et la résilience des territoires.

Les conventions territoriales d'exercice concerté de la compétence

La loi du 7 août 2015, dite loi NOTRe, définit une nouvelle répartition des compétences entre les communes, intercommunalités, Départements et Régions, et supprime la clause générale de compétence des Régions et des Départements. Si certaines compétences sont exclusives ou partagées (culture…), d'autres nécessitent toujours le concours de plusieurs collectivités ou groupements (L.111-9 du CGCT), et un chef de file est désigné pour chaque champ de compétence. Dans ce cadre, les chefs de files sont :

→ pour la Région (6) : Aménagement et développement durable du territoire, Protection de la biodiversité, Climat, qualité de l'air et énergie, Intermodalité et complémentarité entre les modes de transports, Soutien à l'enseignement supérieur et à la recherche, et Jeunesse.

→ Pour le Département (3) : Action sociale, Développement social et contribution à la résorption de la précarité énergétique, Autonomie des personnes, Solidarité des territoires.

→ Pour le bloc communal (facultatif) : Mobilité durable, Organisation des services publics de proximité, Aménagement de l'espace et Développement local.

Pour chacun des domaines de compétences concernés, le chef de file est chargé de coordonner et d'organiser les modalités de l'action commune des collectivités et EPCI. Cette action de coordination prend la forme d'une Convention territoriale d'exercice concerté de la compétence (CTEC), présentée devant la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP, voir infra). Les CTEC fixent les objectifs de rationalisation et les modalités de l'action commune, de simplification et de clarification des interventions. Elles définissent l'articulation des interventions des différentes collectivités et des dispositifs de gestion.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est chef de file dans six domaines de compétences, dont quatre sont directement en lien avec les domaines obligatoires du SRADDET : Aménagement et développement durable du territoire, Protection de la biodiversité, Climat, Qualité de l'air et énergie, Intermodalité et complémentarité entre les modes de transports.

Dans ce cadre, la Région a souhaité initier la démarche d'élaboration de ces quatre CTEC à partir des objectifs du SRADDET dans leurs domaines de compétences respectifs.

Les conventions territoriales d'application du SRADDET

Enfin, pour accompagner la mise en œuvre du SRADDET, le législateur a prévu la possibilité de réaliser des conventions territoriales.

Ainsi, l'article L.4251-8 du Code général des collectivités territoriales précise : « I. – Pour la mise en œuvre du schéma, la Région peut conclure une convention avec un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, un pôle d'équilibre territorial et rural ou une collectivité à statut particulier. Cette convention précise les conditions d'application du schéma au territoire concerné ».

Ces conventions seront ainsi un outil supplémentaire de contractualisation, avec un ou plusieurs EPCI, PETR ou collectivité à statut particulier, qui permettra de mettre en œuvre de manière opérationnelle le SRADDET, tout en prenant en compte les spécificités du territoire concerné.

5.3

LE DISPOSITIF DE COORDINATION, DE PILOTAGE ET DE SUIVI DU SRADDET

Quatre niveaux de gouvernance permettent d'assurer la coordination, le pilotage et le suivi du SRADDET :

→ une instance de pilotage interne (COPIL) ;

→ une instance partenariale élargie (COPART) ;

→ 4 instances territoriales de dialogue ;

→ une émanation de la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) pour débattre du conventionnement pour la mise en œuvre du schéma et pour l'élaboration des CTEC.

Le comité de pilotage (COPIL)

Le comité de pilotage se réunit de manière trimestrielle afin de suivre la mise en œuvre et les évolutions éventuelles du SRADDET, et de procéder aux arbitrages et décisions indispensables à son bon déroulement. Il est garant de la cohérence et de la dimension stratégique du Schéma.

Le comité de pilotage est composé d'élus régionaux, vice-présidents ou délégués dans les domaines du SRADDET, de membres du Cabinet du Président, du Directeur général des services et de la Délégation Connaissance Planification Transversalité (Directrice et Responsable du Service Planification Régionale et Territoriale).

Le comité partenarial de suivi (COPART)

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a fait le choix d'une démarche de co-construction en associant de nombreux territoires et partenaires tout au long de l'élaboration du schéma.

Cette démarche se poursuit pour la mise en œuvre du schéma avec le maintien du comité partenarial élargi déjà sollicité dans l'élaboration du SRADDET.

Le comité partenarial de suivi (COPART) se réunit au moins une fois par an afin de :

→ faire le bilan annuel de la mise en œuvre du SRADDET (contractualisation, grands projets …) et son évaluation ;
→ présenter les indicateurs de suivi des règles prévus au II de l'article L4251-8 du CGCT ;
→ débattre des éléments de prospective et de signaux faibles éventuels ;
→ proposer le cas échéant les évolutions du SRADDET (modification, révision…) conformément à l'article L 4251-9 du CGCT.

Après l'approbation du schéma, la Commission Consultative des Déchets, mise en place dans le cadre de l'élaboration du SRADDET (article L.4251-5 du Code Général des Collectivités Territoriales), va perdurer. Composée de représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de collecte et de traitement de déchets, d'organismes publics et d'organisations professionnelles concernés, d'écoorganismes et d'associations agréées de protection de l'environnement, elle est chargée d'assurer le suivi et l'évaluation de la partie « déchets et économie circulaire » du SRADDET. Ce suivi et cette évaluation serviront au bilan de la mise en œuvre du SRADDET prévu à l'article L.4251-10 du Code Général des Collectivités Territoriales.

D'autre part, le Comité Régional de la Biodiversité (CRB) est notamment associé à la révision et au suivi du de cohérence écologique (SRCE), intégré au SRADDET. Il est informé des résultats obtenus par la mise en œuvre du SRCE en matière de préservation de la biodiversité, ainsi que des résultats obtenus par la mise en œuvre du SRADDET en matière de préservation de la biodiversité (Décret n° 2017-370 du 21 mars 2017 relatif aux comités régionaux de la biodiversité).

Les 4 instances territoriales de dialogue

Afin d'accompagner localement la mise en œuvre du SRADDET dans les territoires, notamment la déclinaison des objectifs ou la modulation des règles, la Région propose la mise en place d'instances territoriales de dialogue. À l'échelle des espaces du SRADDET (espaces rhodanien, alpin, azuréen et provençal), ces instances constitueront des lieux de débat pour construire la déclinaison des objectifs régionaux, comme par exemple, ceux qui concernent la croissance démographique, la consommation de l'espace ou la production de logements, à l'échelle des intercommunalités. Les Métropoles, si elles le souhaitent, pourront coprésider ces instances chargées de la mise en œuvre territoriale de ces dispositions.

Une émanation de la Conférence territoriale de l'action publique

La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles a instauré la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP), complétée par d'autres loi comme la loi NOTRe. Ainsi, la CTAP « est chargée de favoriser un exercice concerté des compétences des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics. La conférence territoriale de l'action publique peut débattre et rendre des avis sur tous les sujets relatifs à l'exercice de compétences et à la conduite de politiques publiques nécessitant une coordination ou une délégation de compétences entre les collectivités territoriales et leurs groupements ».

Cette instance obligatoire présidée par le Président de la Région est saisie obligatoirement dans les processus de réalisation des schémas de planification, notamment le SRDEII, le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), le Schéma régional de développement des enseignements artistiques s'il y a lieu, les projets de Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public, et le SRADDET.

La CTAP est une instance de travail, d'information réciproque et de discussion. Elle vise à simplifier et rationaliser l'action publique, à élaborer une stratégie territoriale et collaborative de gestion plus efficiente de l'action publique de l'ensemble collectivités de la région.

Conformément à l'esprit de la CTAP, une instance spécifique est dédiée au SRADDET. Composée des membres de la CTAP, de Personnes publiques associées non membres de la CTAP, d'EPCI et de SCoT, cette instance a pour objet de débattre notamment :

→ du conventionnement du SRADDET, tel que prévu par l'article R 4251-8 du CGCT entre la Région et les EPCI, afin de préciser les conditions d'application du schéma et prendre en compte, le cas échéant, les créations ou aggravations des charges d'investissement ou de fonctionnement récurrente.

→ Des CTEC relatives aux chefs de filât régionaux :

- Aménagement du territoire et développement durable ;
- Intermodalité ;
- Biodiversité ;
- Climat air énergie.

→ De la feuille de route du CPER établie selon les termes de l'article 4 du décret du 5 août 2016.

→ Du cadre d'élaboration des Contrats régionaux d'équilibre territorial.

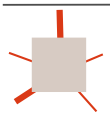
→ De la cohérence entre le SRADDET et les autres schémas régionaux, départementaux, SCoT, etc.

06 CARTOGRAPHIE DES OBJECTIFS AU 1/150 000e

Le rapport du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires comporte également une carte synthétique au 1/150 000e illustrant les objectifs exposés au chapitre 4. Conformément à l'article R4251-3 du Code général des collectivités territoriales, il s'agit d'un document à caractère indicatif et non prescriptif.

La carte est annexée au présent rapport. Figure néanmoins sa légende par entrée de pictogrammes.

PICTOS	LEGENDE	LIGNE DIRECTRICE 1 RENFORCER ET PERENNISER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE REGIONAL	LIGNE DIRECTRICE 2 MAITRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU	LIGNE DIRECTRICE 3 CONJUGUER EGALITE ET DIVERSITE DES TERRITOIRES POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS
	Accompagner le développement à l'international long-courrier Renforcer la desserte des aéroports	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional		
	Mettre en place une stratégie spécifique	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional		
	Soutenir l'itinéraire alternatif à l'A51 (Modernisation Sisteron-Grenoble)	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional		
	Soutenir les projets d'infrastructures nouvelles (LEO, contournement Arles, liaison Fos-Salon)	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional		
	Accélérer la réalisation de la LNPCA	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional	Objectif 44 : Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour renforcer l'offre des transports du quotidien Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranée **(Encart Portes d'entrée)**	
	Maintenir les Trains d'Equilibre du Territoire (TET) et liaisons interrégionales	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional		
	Portes d'entrée régionales	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional		
	Conforter les portes d'entrée (étoile de Veynes et gare TGV d'Oulx)	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional		
	Améliorer la desserte des PEM des aéroports de Marseille et de Nice	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional		
	Mettre en place une façade portuaire	Objectif 2 : Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale à l'échelle régionale		
	Développer les hinterlands avec des corridors ferroviaires et fluviaux	Objectif 2 : Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale à l'échelle régionale		
	Espaces à fort potentiel pour le développement économique Rééquilibrer et renforcer ces grands pôles	Objectif 4 : Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels		
	Écosystèmes French Tech	Objectif 4 : Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels		
	Portes d'entrée du territoire et hubs internationaux Aéroports / Gares et dessertes TGV / Ports de croisière / Haltes fluviales	Objectif 4 : Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels		
	Voies ferrées	Objectif 4 : Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels		
	Voies principales et secondaires	Objectif 4 : Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels		
	Optimiser et renouveler le foncier économique existant Zones d'activités économiques	Objectif 5 : Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique		
	Reconquérir du foncier économique dans les zones les plus tendues, concentrant l'essentiel des emplois Zones de concentration de l'emploi privé	Objectif 5 : Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique		
	Centralités métropolitaines	Objectif 5 : Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique	Objectif 27 : Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines Objectif 35 : Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport	Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Centres urbains régionaux	Objectif 5 : Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique	Objectif 28 : Consolider les dynamiques des centres urbains régionaux Objectif 35 : Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport	
	Centres locaux et de proximité	Objectif 5 : Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique	Objectif 29 : Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité Objectif 35 : Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport	
	Espaces d'appui au développement économique	Objectif 5 : Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique		
	Espaces économiques à restructurer et requalifier en priorité	Objectif 5 : Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique		
	Espaces portuaires, industriels et logistiques	Objectif 5 : Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique		
	Ports sur le Rhône	Objectif 5 : Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique		
	Grands pôles d'enseignement supérieur : sièges des universités et écoles	Objectif 6 : Soutenir le rayonnement du territoire £en matière universitaire, de recherche et d'innovation		
	Autres pôles d'enseignement supérieur	Objectif 6 : Soutenir le rayonnement du territoire en matière universitaire, de recherche et d'innovation		
	Technopôles de recherche	Objectif 6 : Soutenir le rayonnement du territoire en matière universitaire, de recherche et d'innovation		
	Connexions renforcées avec la Corse	Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranée **(Encart Portes d'entrée)**		

PICTOS	LEGENDE	LIGNE DIRECTRICE 1 RENFORCER ET PERENNISER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE REGIONAL	LIGNE DIRECTRICE 2 MAITRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU	LIGNE DIRECTRICE 3 CONJUGUER EGALITE ET DIVERSITE DES TERRITOIRES POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS
	Portes d'entrée régionales	Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranée **(Encart Portes d'entrée)**		
	Relations ferroviaires consolidées sur les grands axes existants vers les territoires limitrophes	Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranée **(Encart Portes d'entrée)**		
	Arc méditerranéen	Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranée **(Encart Portes d'entrée)** Objectif 9 : Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération européenne, méditerranéenne et internationale **(Encart Portes d'entrée)**		
	Méditerranée / Rhône / Rhin	Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranée **(Encart Portes d'entrée)**		
	Durance / Grenoble / Italie (à structurer)	Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranée **(Encart Portes d'entrée)**		
	Projets à vocation internationale	Objectif 8 : Conforter les projets à vocation internationale des métropoles et les projets de coopération transfrontalière **(Encart Portes d'entrée)**		
	Trame bleue à préserver	Objectif 14 : Préserver les ressources en eau souterraine, les milieux aquatiques et les zones humides **(Encart TVB)** Objectif 15 : Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin **(Encart TVB)**	Objectif 50 : Décliner la Trame Verte et Bleue régionaleet assurer la prise en ompte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire **(Encart TVB)**	
	Trame bleue à remettre en état optimale	Objectif 14 : Préserver les ressources en eau souterraine, les milieux aquatiques et les zones humides **(Encart TVB)**	Objectif 50 : Décliner la Trame Verte et Bleue régionale et assurer la prise en ompte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire **(Encart TVB)**	
	Trame verte à préserver	Objectif 15 : Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin **(Encart TVB)**	Objectif 50 : Décliner la Trame Verte et Bleue régionale et assurer la prise en ompte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire **(Encart TVB)**	
	Trame verte à remettre en état optimale		Objectif 50 : Décliner la Trame Verte et Bleue régionale et assurer la prise en ompte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire **(Encart TVB)**	
	Mise en réseau entre les centralités métropolitaines et les centres urbains		Objectif 30 : Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations et réciprocités au sein des espaces et entre eux **(Encart Centralités et coopérations)**	
	Mise en réseau entre les centres urbains et leurs bassins de vie		Objectif 30 : Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations et réciprocités au sein des espaces et entre eux **(Encart Centralités et coopérations)**	
	Mise en réseau entre centralités locales et de proximité		Objectif 30 : Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations et réciprocités au sein des espaces et entre eux **(Encart Centralités et coopérations)**	
	Coopérations d'intérêt supra-régional entre centralités métropolitaines, assurant des fonctions internationales, inscrites dans les réseaux interrégionaux et européens		Objectif 30 : Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations et réciprocités au sein des espaces et entre eux **(Encart Centralités et coopérations)**	
	4 grands « espaces » de coopérations privilégiées : Alpin, Azuréen, Provençal, Rhodanien : territoires pertinents pour l'affirmation de liens		Objectif 30 : Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations et réciprocités au sein des espaces et entre eux **(Encart Centralités et coopérations)**	
	Recentrer et optimiser le développement, pour des métropoles attractives portant la dynamique régionale		Objectif 31 : Recentrer le développement sur les espaces les plus métropolisés	
	Maîtriser et organiser le développement, pour des territoires plus équilibrés, mieux connectés aux métropoles		Objectif 32 : Maitriser le développement des espaces sous influence métropolitaine	
	Promouvoir un développement harmonieux, autour de bassins de vie singuliers, offrant qualité de vie et proximité		Objectif 33 : Organiser un développement équilibré des espaces d'équilibre régional	
	Réinvestir en priorité les centres-villes les plus fragilisés (besoin prioritaire d'intervention)		Objectif 36 : Réinvestir les centres-villes et centres-bourgs par des stratégies intégrées	
	Réinvestir, au cœur des espaces les plus métropolisés, les espaces à forts enjeux de renouvellement urbain (Couleurs issues de l'Objectif 4)		Objectif 36 : Réinvestir les centres-villes et centres-bourgs par des stratégies intégrées	Objectif 56 : Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires, en particulier alpins Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires Objectif 58 : Soutenir l'économie de proximité

PICTOS	LEGENDE	LIGNE DIRECTRICE 1 RENFORCER ET PERENNISER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE REGIONAL	LIGNE DIRECTRICE 2 MAITRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU	LIGNE DIRECTRICE 3 CONJUGUER EGALITE ET DIVERSITE DES TERRITOIRES POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS
	Express : fréquence : - 15' en heure de pointe (gares principales) - 30' en heure creuse		Objectif 41 : Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine	
	Interville : fréquence : - 30' en heure de pointe - 1h en heure creuse		Objectif 41 : Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine	
	Maillage du territoire: fréquence : 2 à 3 allers-retour quotidiens		Objectif 41 : Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine	
	Réseau routier armature nationale : Autoroutes		Objectif 45 : Arrêter un réseau d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales	
	Réseau routier armature nationale : Routes nationales		Objectif 45 : Arrêter un réseau d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales	
	Réseau routier d'intérêt régional : Itinéraire régional structurant		Objectif 45 : Arrêter un réseau d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales	
	Réseau routier d'intérêt régional : Itinéraire de fond de vallée		Objectif 45 : Arrêter un réseau d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales	
	Espaces urbanisés		Objectif 47 : Maitriser l'étalement urbain et promouvoir des formes urbaines moins consommatrices d'espace	
	Trame verte à préserver		Objectif 48 : Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional	
	Liaisons agro-naturelles à affirmer entre espaces métropolisés et espaces d'équilibre régional		Objectif 48 : Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional	
	Espaces agricoles		Objectif 48 : Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional Objectif 49 : Préserver le potentiel de production agricole régional	Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Liaisons écologiques avec les régions voisines		Objectif 51 : Assurer les liaisons écologiques au sein du territoire régional et avec les régions voisines	
	Parc Nationaux (zone potentielle d'adhésion et aire maritime adjacente / coeur de parc)			Objectif 54 : Renforcer un modèle de développement rural régional exemplaire à l'échelle nationale Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Parc Naturels Régionaux (Existant / en projet)			Objectif 54 : Renforcer un modèle de développement rural régional exemplaire à l'échelle nationale Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Grandes scènes artistiques de renommée internationale (théatre, danse, opéra)			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Grands musées de la Région			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Principaux festivaux			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
Géoparc	Géoparc UNESCO			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Massifs montagneux et sites naturels remarquables			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Aérodromes touristiques			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Centres d'observation astronomique			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Stations classées de tourisme (qualité de l'offre d'hébergement et animations)			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Sites et candidatures UNESCO			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Opérations « Grands Sites » (existants/projets)			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Principaux cours d'eau (croisière fluviale, sports nautiques)			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Véloroutes européennes et itinéraires cyclables régionaux structurants. Achever les itinéraires et développer le vélotourisme			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Route des Alpes			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Lignes ferroviaires touristiques présentant un caractère patrimonial			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Communes à forte intensité touristique (population démultipliée en saison)			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Façade littorale et grandes stations balnéaires			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Stations de sports d'hiver			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires

PICTOS	LEGENDE	LIGNE DIRECTRICE 1 RENFORCER ET PERENNISER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE REGIONAL	LIGNE DIRECTRICE 2 MAITRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU	LIGNE DIRECTRICE 3 CONJUGUER EGALITE ET DIVERSITE DES TERRITOIRES POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS
*	Sites sous pression : gérer la pression liée à la sur-fréquentation touristique			Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires
	Centralités comprenant jusqu'a 3 QPV			Objectif 62 : Conforter la cohésion sociale
	Nombre de QPV dans les centralités métropolitaines et les centres urbains régionaux			Objectif 62 : Conforter la cohésion sociale
	Soutenir l'itinéraire alternatif à l'A51 (Modernisation Sisteron-Grenoble)	Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional		
	Pôle d'échange multimodal à forte affluence en secteur urbain dense		Objectif 39 : Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux	
	Pôle d'échange multimodal à enjeux d'aménagement en secteur urbain moins dense		Objectif 39 : Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux	
	Pôle d'échange multimodal à faible fréquentation en secteur peu dense		Objectif 39 : Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux	

07 GLOSSAIRE

AAP	Appel à projet régional
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AMP	Aix-Marseille-Provence (métropole)
ANAH	Agence nationale de l'habitat
AOC	Appellation d'origine contrôlée
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOP	Appellation d'origine protégée
AOM	Autorité organisatrice des mobilités
APIOT	Application Programming Interface
BBC	Bâtiment à basse consommation
BtoC	Business to Consumer
BTP	Bâtiment et travaux publics
CBS	Cœfficient de biotope par surface
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CESER	Conseil économique, social et environnemental régional
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CHNS/BHNS	Car/bus à haut niveau de service
CNR	Compagnie nationale du Rhône
COPART	Comité partenarial
COPIL	Comité de pilotage
CPER	Contrat de plan État-Région
CPRDFOP	Contrat de plan régional de développement des formations et d'orientations professionnelles
CROUS	Centre régional des œuvres universitaires et scolaires
CRT	Comité régional de tourisme
CTAP	Conférence territoriale de l'action publique

DAACL	Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique
DAE	Déchets d'activités économiques
DAE-ND-NI	Déchets d'activités économiques non dangereux non inertes
DCPEM	Directive cadre planification de l'espace maritime
DCSMM	Directive cadre stratégie pour le milieu marin
DFCI	Défense des forêts contre l'incendie
DGFIP	Direction générale des finances publiques
DIRMED	Direction interdépartementale des routes–Méditerranée
DMA	Déchets ménagers et assimilés
DND-Inertes	Déchets non dangereux inertes
DND-NI	Déchets non dangereux non inertes
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DSF	Document stratégique de façade
DUP	Déclaration d'utilité publique
EBE	Entreprises à but d'emploi
ENR	Énergies renouvelables
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPF	Établissement public foncier
ERTMS	European Rail Traffic Management System (système européen de gestion du trafic ferroviaire)
ESS	Économie sociale et solidaire
FTTH	Fibre to the home
GAL	Groupe d'action locale
GES	Gaz à effet de serre
GNL	Gaz naturel liquéfié
GNV	Gaz naturel pour véhicules
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
GPMM	Grand port maritime de Marseille
HQE	Haute qualité environnementale
IGP	Indication géographique protégée

INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
ISDND	Installation de stockage des déchets non dangereux
ISO	Organisation internationale de normalisation
ITE	Installations terminales embranchées
LEO	Liaison Est-Ouest
LER	Lignes express régionales
LNPCA	Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur
MCO	Maintien en conditions opérationnelles
MEDDE	Ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie
MIN	Marché d'intérêt national
MOS	Mode d'occupation du sol
MTD	Meilleures technologies disponibles
NCA	Nice Côte d'Azur (métropole)
OFP	Opérateurs ferroviaires de proximité
OIN	Opération d'intérêt national
OIR	Opération d'intérêt régional
ORECA	Observatoire régional de l'énergie, du climat et de l'air
PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
PAEN	Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains
PAT	Projet alimentaire territorial
PCAET	Plan climat air énergie territorial
PDA	Plan de déplacements des administrations
PDE	Plan de déplacements des entreprises
PEDIE	Plan de déplacements inter-entreprises
PDPFCI	Plan départemental de protection des forêts contre l'incendie
PDU **PDM/PDMS**	Plan de déplacements urbains Plan de mobilités / Plan de mobilités simplifié
PEM	Pôle d'échanges multimodal
PIB	Produit intérieur brut

PIDAF	Plan intercommunal de débroussaillement et d'aménagement forestier
PLAI	Prêt locatif aidé d'intégration
PLH	Programme local de l'habitat
PLS	Prêt locatif social
PLUi	Plan local d'urbanisme (intercommunal)
PLUS	Prêt locatif à usage social
PMR	Personne à mobilité réduite
PN	Parc national
PNR	Parc naturel régional
PNRQAD	Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés
PNRU	Programme national de rénovation urbaine
PPA	Personne publique associée
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PPR	Plan de prévention des risques
PRI	Planification régionale de l'intermodalité
PRIN	Projet de rénovation urbaine d'intérêt national
PRIR	Projet de renouvellement urbain d'intérêt régional
PRIT	Planification régionale des infrastructures de transports
PRPGD	Plan régional de prévention et de gestion des déchets
QIR	Quartiers d'intérêt régional
QPV	Quartiers politique de la ville
RGPD	Règlement général de protection des données
RIP	Réseau d'initiative publique
RTE-T	Réseau transeuropéen de transports
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SDAASP	Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SIIR	Schéma des itinéraires d'intérêt régional
SILENE	Système d'information et de localisation des espèces natives et envahissantes

SOURSE	Schéma d'orientation pour une utilisation raisonnée et solidaire de la ressource en eau
SRADDET	Schéma d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRB	Schéma régional biomasse
SRC	Schéma régional des carrières
SRCAE	Schéma régional climat, air, énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRDEII	Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation
SRDT	Schéma régional de développement touristique
SRESRI	Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation
TC	Transports en commun
TER	Train express régional
TET	Train d'équilibre du territoire
THD	Très haut débit
TICPE	Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
TVB	Trame verte et bleue
UNESCO	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
ZA	Zone d'activités
ZAE	Zone d'activités économiques
ZAP	Zone agricole protégée
ZI	Zone industrielle
ZIP	Zone industrialo-portuaire

LOIS

Loi SRU	Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain
Loi MAP	Loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche
Loi MAPTAM	Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
Loi ALUR	Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové
Loi LAAF	Loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt
Loi NOTRe	Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République
Loi TECV	Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires
SRADDET

Délégation Connaissance Planification Transversalité
Service Planification Régionale et Territoriale

RÉGION SUD
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR

CONNAISSANCE
DU TERRITOIRE
RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

connaissance-territoire.maregionsud.fr

Conception graphique : Atelier Bacane - 2018 / Mise à jour 2025 : L'agence Mars

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

SRADDET

FASCICULE DES RÈGLES

Approuvé par arrêté préfectoral le 15 octobre 2019
Modification n°1 approuvée par arrêté préfectoral le 3 juillet 2025



maregionsud.fr

RÉGION SUD
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR

SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

SRADDET

FASCICULE DES RÈGLES

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRADDET

Le fascicule des règles constitue la deuxième pièce du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Il a pour objet :

- d'exposer les règles prévues par la Région pour contribuer à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, en vertu de l'article L.4251-1 du code général des collectivités territoriales (objectifs préalablement énoncés dans la première pièce du SRADDET, le rapport)
- de faciliter la mise en œuvre de ces règles sur le territoire régional
- de proposer un dispositif de suivi et d'évaluation.

TABLE DES MATIÈRES

01 PRINCIPES POUR L'ÉLABORATION DES RÈGLES P. 5

1.1 Des règles co-construites P. 6

1.2 Principes pour l'élaboration des règles P. 7

1.3 Un cadre juridique complexe P. 8

1.4 Les règles générales du SRADDET dans la hiérarchie des normes P. 15

02 COMPOSITION ET MODE D'EMPLOI DU FASCICULE DES RÈGLES P. 19

2.1 Structuration des règles P. 20

2.2 Vue d'ensemble des règles – par lignes directrices et objectifs P. 22

2.3 Mode d'emploi de la fiche type P. 31

03 LES RÈGLES P. 33

3.1 Règles associées à la Ligne directrice 1 « Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional » P. 35

3.2 Règles associées à la Ligne directrice 2 « Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau » P. 95

3.3 Règles associées à la Ligne directrice 3 « Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants » P. 141

3.4 Règles en matière de prévention et gestion des déchets P. 149

3.5 Règles en matière d'économie circulaire P. 259

04 DISPOSITIF DE SUIVI ET D'ÉVALUATION P. 303

4.1 Finalités P. 305

4.2 Modalités et outillage P. 306

4.3 Indicateurs de suivi et d'évaluation P. 309



01

PRINCIPES POUR L'ÉLABORATION DES RÈGLES

DES RÈGLES CO-CONSTRUITES

P. 6

PRINCIPES POUR L'ÉLABORATION DES RÈGLES

P. 7

UN CADRE JURIDIQUE COMPLEXE

P. 8

LES RÈGLES GÉNÉRALES DU SRADDET DANS LA HIÉRARCHIE DES NORMES

P. 15

Tilleul de 500 ans, J-P. Garufi

1.1

DES RÈGLES CO-CONSTRUITES

Le présent fascicule est le résultat d'une démarche de co-construction des règles avec les différents acteurs du territoire. En juillet 2017, la Région a saisi par courrier les personnes publiques qui, en vertu de l'article L.4251-5 du CGCT, formulent des propositions relatives aux règles générales. Il s'agit des métropoles, des établissements publics compétents pour l'élaboration d'un SCoT, des EPCI compétents pour l'élaboration d'un PLU, auxquels la Région a souhaité ajouter les Départements.

L'élaboration du fascicule des règles du SRADDET a été lancée véritablement le 18 septembre 2017 par un atelier sur la méthodologie. De septembre à novembre 2017, en complément de la saisine officielle, la Région a organisé 12 ateliers de co-construction des règles (3 par espaces) traitant des thèmes de transition énergétique, biodiversité, habitat, gestion économe de l'espace et cohérence urbanisme-transport, qui ont rassemblé plusieurs centaines de participants. Aussi, en mars 2018, 4 ateliers sur la stratégie urbaine régionale et les enjeux démographiques se sont tenus (1 par espace).

Par la suite, en mai 2018, la Région a souhaité saisir à nouveau ces mêmes personnes publiques associées afin qu'elles puissent, une seconde fois, formuler des propositions au regard des nouvelles versions de règles.



Réunion de présentation de la stratégie régionale d'avenir de nos territoires par le Président de région, 1er octobre 2018

1.2

PRINCIPES POUR L'ÉLABORATION DES RÈGLES

La Région a porté une attention particulière à ce que ces règles soient :

Co-construites avec les acteurs des territoires.

Sélectives et **ciblées** : la Région fait le choix de ne pas traduire en règles l'ensemble des objectifs du SRADDET. Sélectives et ciblées, les règles déclinent les objectifs prioritaires, lorsqu'une valeur ajoutée de la règle est identifiée.

Hétérogènes du fait de la nature des domaines à traiter dans le SRADDET.

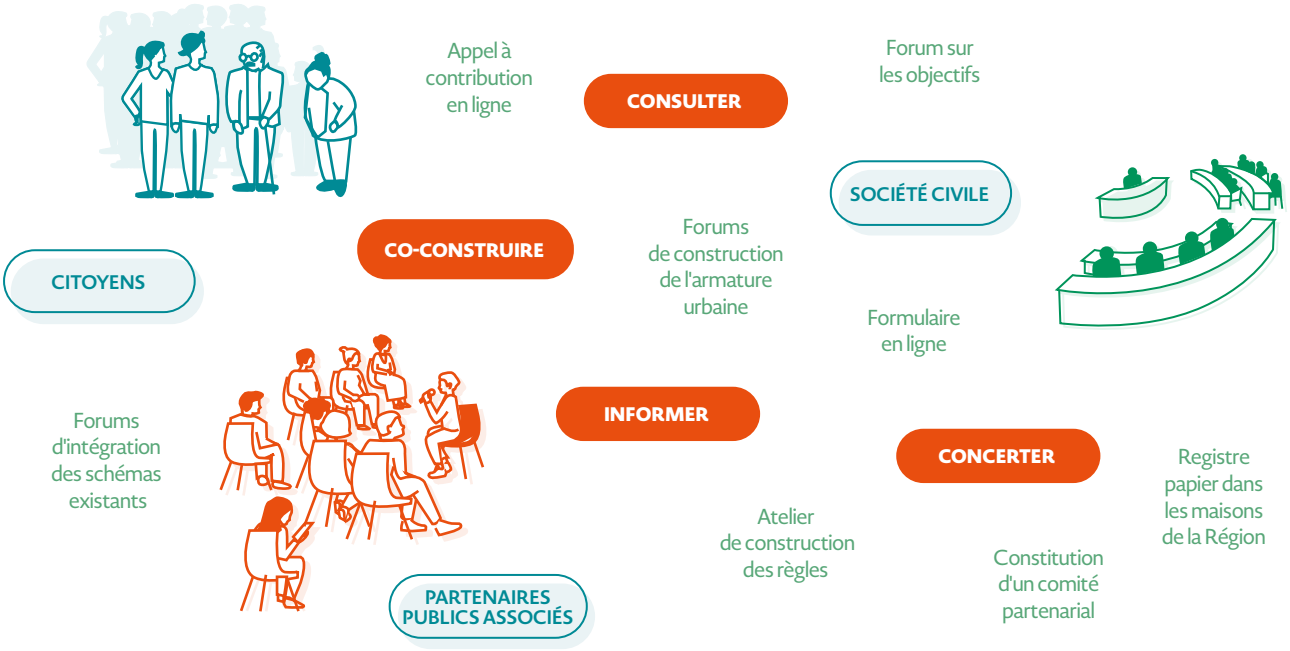
Encadrées notamment par l'obligation de ne pas alourdir les charges de fonctionnement des collectivités et de leurs établissements (EPCI…) et la prise en compte des normes supérieures au SRADDET.

Prescriptives, tout en préservant la marge d'appréciation des documents de rang inférieur : en effet, à la différence du rapport de conformité, le rapport de compatibilité suppose une certaine souplesse dans sa traduction par les documents de rang inférieur.

Lisibles et **concises** pour permettre l'appropriation par tous.

Modulées et **adaptées** lorsqu'il y a lieu de tenir compte des enjeux et problématiques différenciées selon les 4 espaces régionaux, ou le niveau de centralité, par exemple.

Mesurables, c'est-à-dire qu'elles pourront être évaluées à partir d'indicateurs connus et repertoriés.



1.3

UN CADRE JURIDIQUE COMPLEXE

L'article R.4251-8 du code général des collectivités territoriales (CGCT) précise que le fascicule comporte les règles « définies par les articles R.4251-8-1 à R.4251-12 de ce même code, ainsi que toute autre règle générale contribuant à la réalisation des objectifs du schéma ».

L'énoncé d'une règle peut être assorti, à titre de compléments dépourvus de tout caractère contraignant :

→ de documents graphiques

→ de propositions de mesures d'accompagnement destinées aux autres acteurs de l'aménagement et du développement durable régional.

Ces compléments sont distincts des règles et identifiés en tant que tels.

Un contenu minimal obligatoire

Ce contenu minimal obligatoire, imposé par les articles R.4251-8 à R.4251-12 du CGCT, est principalement lié à l'intégration par le SRADDET de plusieurs schémas et plans régionaux :



TRANSPORTS ET INTERMODALITÉ
(intégration PRI-PRIT)

Format de la règle - Extrait du code général des collectivités territoriales (articles R. 4251-8-1 à R.4251-12)	**Règles correspondantes**
Liste des infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région	Pas d'infrastructures nouvelles
Mesures pour favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes	**Règle LD2-Obj42** sur les interfaces entre PDU/PDM/PDMS limitrophes **Règle LD3-Obj66** sur le dialogue permanent entre les AOM
Mesures pour assurer une information des usagers sur l'offre de transports, et permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants	**Règle LD2-Obj38 A** sur la transmission et la mise à disposition des informations relatives aux services de transports réguliers de voyageurs **Règle LD2-Obj38 B** sur l'usage et le respect d'une norme d'interopérabilité commune

Modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champs de l'article L.3114-1 du code des transport, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants	**Règle LD1-Obj22 A** sur la mise en œuvre du Schéma régional des véloroutes et voies vertes **Règle LD2-Obj39** sur une charte de services communs et d'exploitation des PEM **Règle LD2-Obj40** sur les objectifs de rabattement TC et modes actifs vers les gares ou PEM **Règle LD2-Obj46** sur la coordination des aménagements et usages des projets de TCSP et de parcs relais
Liste des voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L.4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional	**Règle LD2-Obj45** sur la prise en compte du SIIR

GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE ET RÉDUCTION DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

Règles territorialisées permettant d'assurer la déclinaison des objectifs entre les différentes parties du territoire régional identifiées par la région	**Règle LD2-Obj47 A**
Cible d'artificialisation nette des sols pour chacune de ces parties	**Règle LD2-Obj47 B**

CLIMAT, AIR ÉNERGIE
(intégration SRCAE)

Mesures favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération.	**Règle LD1-Obj12 A** sur le développement de solutions énergétiques en réseau **Règle LD1-Obj12 B** sur les dispositifs de production et de récupération d'ENR dans les projets de ZAE **Règle LD1-Obj19 A** sur le potentiel de développement des ENR **Règle LD1-Obj19 B** sur le développement de la production d'ENR **Règle LD1-Obj19 C** sur les conditions de développement de parcs photovoltaïques **Règle LD1-Obj22 B** sur le réseau d'avitaillement pour carburants alternatifs



PROTECTION ET RESTAURATION DE LA BIODIVERSITÉ
(intégration SRCE)

Règles permettant le rétablissement, le maintien ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques.	**Règle LD1-Obj15** sur les « espaces à enjeux de continuités écologiques non couverts par un dispositif de gestion » **Règle LD1-Obj16 B** sur les pratiques agricoles et forestières favorables aux continuités écologiques **Règle LD2-Obj37** sur la nature en ville **Règle LD2-Obj50 A** sur l'identification des continuités écologiques en cohérence avec les territoires voisins **Règle LD2-Obj50 B** sur l'identification des sous-trames et la transcription des objectifs de préservation et remise en état **Règle LD2-Obj50 C** sur la restauration des fonctionnalités naturelles des cours d'eau et zones humides **Règle LD2-Obj50 D** sur la mise en transparence des infrastructures linéaires
Actions de gestion, d'aménagement ou d'effacement des éléments de fragmentation mentionnées par l'article R.371-20 du code de l'environnement	
Mesures conventionnelles et mesures d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs de préservation et de remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques.	



PRÉVENTION ET GESTION DES DÉCHETS
(intégration PRPGD)

Liste des installations qu'il est nécessaire de fermer, d'adapter et de créer	**Règle LD1-Obj25 A** sur les stratégies de prévention et de gestion des déchets **+ Règles** développées dans les chapitres **3.4** et **3.5** du fascicule : « Règles en matière de prévention et de gestion des déchets » et « Règles en matière d'économie circulaire »
Liste des installations de stockage des déchets non dangereux	
Liste des installations de stockage de déchets inertes prévues, en justifiant de leur capacité, dans les secteurs les mieux adaptés, en veillant à leur répartition sur la zone géographique couverte par le schéma, afin de limiter le transport des déchets en distance et en volume et de respecter le principe d'autosuffisance	

La limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux, non inertes (article R.541-17 du code de l'environnement), qui peut varier selon les collectivités territoriales et qui s'applique lors de la création de toute nouvelle installation d'élimination des déchets non dangereux non inertes, lors de l'extension de capacité d'une installation existante ou lors d'une modification substantielle de la nature des déchets admis dans une telle installation	**Règle LD1-Obj25 A** sur les stratégies de prévention et de gestion des déchets **+ Règles** développées dans les chapitres **3.4** et **3.5** du fascicule : « Règles en matière de prévention et de gestion des déchets » et « Règles en matière d'économie circulaire »
Mesures permettant d'assurer la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets, notamment les installations permettant de collecter et traiter les déchets produits dans de telles situations, de façon coordonnée avec dispositions relatives à la sécurité civile prises par les autorités qui en ont la charge	
Dérogations : la possibilité, pour les producteurs et les détenteurs de déchets, de déroger à la hiérarchie des modes de traitement des déchets définie à l'article L.541-1 du code de l'environnement peut être prévue pour certains types de déchets spécifiques, en la justifiant compte tenu des effets globaux sur l'environnement et la santé humaine, et des conditions techniques et économiques	
Modalités d'action en faveur de l'économie circulaire	**Règle LD1-Obj26** sur l'intégration d'une stratégie territoriale en faveur de l'économie circulaire et les modalités d'action définies en chapitre **3.5** **+ Règles** développées dans le chapitre **3.4** du fascicule « Règles en matière de prévention et de gestion des déchets

Des règles spécifiques, identifiées par la Région au regard de ses priorités

Outre le minimum obligatoire exposé ci-avant, le fascicule peut contenir « toute autre règle générale contribuant à la réalisation des objectifs » du SRADDET (article R.4251-8 du CGCT). Des règles spécifiques ont donc été identifiées par la Région afin de contribuer à l'atteinte des objectifs définis par le SRADDET. Pour autant, tous les objectifs ne font pas l'objet de règles : en effet, afin de limiter le nombre de règles, seules celles susceptibles d'avoir l'effet levier escompté ont été retenues.

Renforcer le rayonnement du territoire régional et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

Priorité stratégique	Règles spécifiques correspondantes
Modalités de mise en œuvre de la stratégie d'attractivité et d'aménagement économique	**Règle LD1-Obj3 A** sur les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique **Règle LD1-Obj3 B** sur la maîtrise du développement de la logistique et la structuration de ses implantations **Règle LD1-Obj3 C** sur la préservation des capacités multimodales de la logistique régionale **Règle LD1-Obj5 A** sur la densification, la réhabilitation et la modernisation des zones d'activités économiques existantes **Règle LD1-Obj5 B** sur la priorité donnée à la requalification des zones d'activités économiques existantes en priorité **Règle LD1-Obj5 C** sur l'accessibilité des zones d'activités économiques en transports en commun et en modes actifs, et/ou par des un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme **Règle LD1-Obj9** sur les conditions de maintien et développement des activités maritimes **Règle LD2-Obj36 A** sur la priorisation des implantations d'activités commerciales, tertiaires et artisanales au sein des centres-villes et des centres de quartier **Règle LD2-Obj36 B** sur un développement commercial respectant l'équilibre centre/périphérie et maîtrisant la consommation d'espace et en cohérence avec les territoires limitrophes

Concilier attractivité et aménagement durable du territoire

Priorité stratégique	Règles spécifiques correspondantes
Modalités de lutte contre le changement climatique, et modalités de résilience	**Règle LD1-Obj10 A** sur la disponibilité de la ressource en eau à moyen et long terme **Règle LD1-Obj10 B** sur les démarches de réduction de la vulnérabilité face aux risques naturels **Règle LD1-Obj10 C** sur l'évitement et la réduction de l'imperméabilisation des sols **Règle LD1-Obj14 A** sur les secteurs vulnérables des ressources stratégiques **Règle LD1-Obj14 B** sur les espaces stratégiques pour la ressource en eau potable (aires d'alimentation de captage)
Accélération de la transition énergétique et environnementale	**Règle LD1-Obj11 A** sur les opérations d'aménagement exemplaires **Règle LD1-Obj11 B** sur la performance énergétique des opérations de rénovation du bâti **Règle LD1-Obj12 C** sur la rénovation thermique de 50 % du parc de logement ancien à l'horizon 2050 **Règle LD1-Obj16 A** sur les activités, les aménagements et les équipements favorables à la gestion durable, dynamique et multifonctionnelle de la forêt **Règle LD1-Obj18** sur l'agriculture de proximité et l'alimentation locale
Amélioration de la qualité de vie des habitants	**Règle N°LD1-Obj21** sur un urbanisme favorable à la santé **Règle LD3-Obj59** sur l'offre de logements abordables **Règle LD3-Obj68** sur de nouveaux équilibres économiques pour le financement des infrastructures et des services de transport

Mettre en œuvre la stratégie urbaine régionale et maîtriser la consommation d'espace

Priorité stratégique	Règles spécifiques correspondantes
Gestion économe de l'espace et préservation des terres agricoles	**Règle LD1-Obj 25 B** sur l'implantation des équipements de prévention et gestion et déchets en priorité vers les friches industrielles ou terrains dégradés **Règle LD2-Obj47 A** sur la diminution du rythme de consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers **Règle LD2-Obj47 B** sur la mobilisation prioritaire du foncier au sein de l'enveloppe urbaine **Règle LD2-Obj49 A** sur les surfaces agricoles équipées à l'irrigation **Règle LD2-Obj49 B** sur les espaces agricoles à enjeux et à potentiel
Confortement des centralités et stratégie démographique régionale	**Règle LD2-Obj27** sur la déclinaison de la stratégie urbaine régionale **Règle LD2-Obj35** sur l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échanges **Règle LD3-Obj52** sur l'accueil de la croissance démographique dans les centralités

1.4

LES RÈGLES GÉNÉRALES DU SRADDET DANS LA HIÉRARCHIE DES NORMES

Encadrement du SRADDET par les normes supérieures (L.4251-2 CGCT)

LE SRADDET DOIT :

● RESPECTER

- Les Règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au livre 1er du code de l'urbanisme
- Les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols

◐ ÊTRE COMPATIBLE AVEC

- Les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) en application de l'article L.212-1 du code de l'environnement
- Les objectifs et orientations fondamentales des plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) prévus à l'article L.566-7 du même code
- Mesures du plan national de prévention des déchets visant à prévenir et à réduire l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement, en particulier le milieu aquatique, et sur la santé humaine

○ PRENDRE EN COMPTE

- Les projets d'intérêt général (L.102-1 c. urb.)
- Les opérations d'intérêt national (L.102-12 c. urb.)
- Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau (L.211-1 code de l'environnement)
- Les projets de localisation des grands équipements, des infrastructures et des activités économiques importantes en termes d'investissement et d'emploi
- Les orientations de protection, de mise en valeur et de développement durable de la charte d'un parc national (PN) et la carte des vocations correspondante
- Le schéma interrégional d'aménagement et de développement de massif (SIMA)
- La stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone, dénommée : « stratégie bas-carbone » (L.222-1-B code de l'environnement)
- Les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONPRECE)
- Les objectifs relatifs à la prévention des déchets abandonnés définis par le Document stratégique de façade (DSF)

Portée juridique des règles générales

Les règles générales du SRADDET s'imposent dans un **rapport de compatibilité** aux décisions et documents suivants :

Plans de déplacements urbains et plans de mobilités simplifiés ou non (PDU/PDM/PDMS)

Plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET)

Chartes de Parcs naturels régionaux (PNR)

Schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou, en l'absence de SCoT applicable, aux cartes communales, Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux et intercommunaux (PLUi) et aux documents tenant lieu de PLU (article L.4251-3 du CGCT).

Décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets et, notamment :

↓

décisions prises en application du titre VIII du livre Ier du code de l'environnement (relatif aux autorisations environnementales)

↓

décisions prises en application du titre Ier du livre V du code de l'environnement (relatifs aux ICPE – installations classées pour la protection de l'environnement)

↓

délibérations d'approbation des plans et des programmes prévus à la sous-section « plan de prévention et de gestion des déchets » (article L.541-15 du code de l'environnement).

PRÉCISIONS SUR LE RAPPORT DE COMPATIBILITÉ

Le rapport de compatibilité impose le respect de l'esprit du document supérieur. À la différence d'un rapport de conformité, qui implique un respect strict de la norme supérieure, la compatibilité implique qu'il n'y ait pas de contradiction substantielle entre la norme inférieure et la norme supérieure. Le rapport de compatibilité préserve donc une certaine marge de manœuvre à ses destinataires.
Le rapport de compatibilité permettra donc au SRADDET, par le biais de ses règles générales, de créer un cadre commun aux documents infra-régionaux et de renforcer la cohérence entre les choix d'aménagement réalisés aux différentes échelles.

Les règles générales du SRADDET s'imposent dans un rapport de **prise en compte** au :

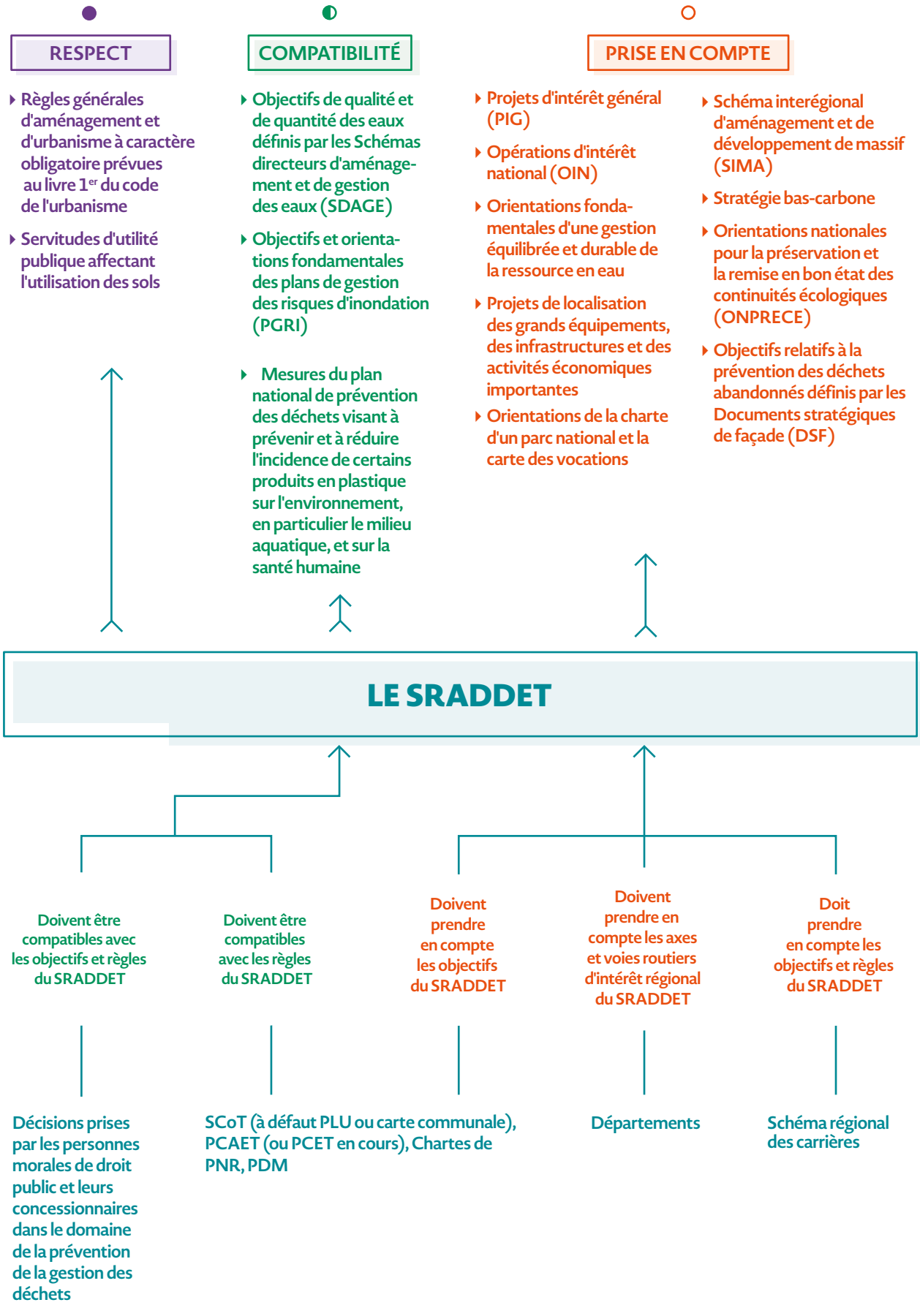
Schéma régional des carrières (article L.515-3 du code de l'environnement)

Les règles générales relatives aux voies et axes routiers d'intérêt régional s'imposent dans un rapport de **prise en compte** aux interventions suivantes :

Les départements doivent prendre en compte les règles relatives à ces itinéraires d'intérêt régional, dans le cadre de leurs interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers (article L.4251-1 du CGCT).

PRÉCISIONS SUR LE RAPPORT DE PRISE EN COMPTE

Le rapport de prise en compte implique de ne pas remettre en cause les orientations fondamentales du document supérieur. Néanmoins, contrairement au rapport de compatibilité, cette notion de prise en compte n'exclue pas totalement une dérogation à titre exceptionnel et sous le contrôle du juge, si elle est justifiée par l'intérêt de l'opération envisagée.


RESPECT
Règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au livre 1er du code de l'urbanisme
Servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols
COMPATIBILITÉ
Objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)
Objectifs et orientations fondamentales des plans de gestion des risques d'inondation (PGRI)
Mesures du plan national de prévention des déchets visant à prévenir et à réduire l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement, en particulier le milieu aquatique, et sur la santé humaine
PRISE EN COMPTE
Projets d'intérêt général (PIG)
Opérations d'intérêt national (OIN)
Orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau
Projets de localisation des grands équipements, des infrastructures et des activités économiques importantes
Orientations de la charte d'un parc national et la carte des vocations
Schéma interégional d'aménagement et de développement de massif (SIMA)
Stratégie bas-carbone
Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONPRECE)
Objectifs relatifs à la prévention des déchets abandonnés définis par les Documents stratégiques de façade (DSF)
LE SRADDET
Doivent être compatibles avec les objectifs et règles du SRADDET
Doivent être compatibles avec les règles du SRADDET
Doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET
Doivent prendre en compte les axes et voies routiers d'intérêt régional du SRADDET
Doit prendre en compte les objectifs et règles du SRADDET
Décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention de la gestion des déchets
SCoT (à défaut PLU ou carte communale), PCAET (ou PCET en cours), Chartes de PNR, PDM
Départements
Schéma régional des carrières



02

COMPOSITION ET MODE D'EMPLOI DU FASCICULE DES RÈGLES

STRUCTURATION DES RÈGLES
P. 20

VUE D'ENSEMBLE DES RÈGLES – PAR LIGNES DIRECTRICES ET OBJECTIFS
P. 22

MODE D'EMPLOI DE LA FICHE TYPE
P. 31

Embrun, J.P. Garufi

2.1

STRUCTURATION DES RÈGLES

Ce fascicule s'organise donc autour des lignes directrices du rapport pour assurer la cohérence entre le projet régional exprimé dans le rapport et les règles.

Pour faire plus facilement le lien entre les règles générales et les principaux objectifs du SRADDET qu'elles contribuent à atteindre, les règles générales sont numérotées en référence à :

La Ligne directrice dont elles dépendent (LD1, 2 ou 3) :

LIGNE DIRECTRICE 1

RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

LIGNE DIRECTRICE 2

MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU

LIGNE DIRECTRICE 3

CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS

L'objectif qu'elles traduisent : **Obj n°…**

(objectif décrit dans le Rapport)

De plus, les domaines de compétence du SRADDET sont identifiés pour chaque règle et représentés sous forme de pictogrammes, présentés ci-dessous.

LES DOMAINES DU SRADDET



LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE



GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE ET RÉDUCTION DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS



INFRASTRUCTURES D'INTÉRÊT RÉGIONAL ET STRATÉGIE AÉROPORTUAIRE



QUALITÉ DE L'AIR



HABITAT



ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES



MAÎTRISE ET VALORISATION DE L'ÉNERGIE



INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES



PROTECTION ET RESTAURATION DE LA BIODIVERSITÉ



PRÉVENTION ET GESTION DES DÉCHETS ET ECONOMIE CIRCULAIRE



DÉSENCLAVEMENT DES TERRITOIRES RURAUX

Les règles concernant les déchets et l'économie circulaire font également l'objet de chapitres dédiés :

3.4

RÈGLES EN MATIÈRE DE PRÉVENTION ET GESTION DES DÉCHETS

3.5

RÈGLES EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

La Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République a transféré la compétence de la planification des déchets aux Régions et leur a confié la responsabilité d'élaborer un Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

La Loi n°2020-105 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020 confère à la Région une nouvelle compétence en matière de coordination et d'animation des actions conduites par les différents acteurs en matière d'économie circulaire, notamment en matière d'écologie industrielle et territoriale.
En matière de prévention et de gestion des déchets, l'article R. 4251.12 du Code général des collectivités territoriales précise le contenu du fascicule des règles du SRADDET.
Celui-ci contient :
1. les installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer sont indiquées ;
2. une ou plusieurs installations de stockage des déchets non dangereux et une ou plusieurs installations de stockage de déchets inertes sont prévues, en justifiant de leur capacité, dans les secteurs qui paraissent les mieux adaptés, en veillant à leur répartition sur la zone géographique couverte par le schéma, afin de limiter le transport des déchets en distance et en volume et de respecter le principe d'autosuffisance;
3. une limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux, non inertes, est fixée dans les conditions définies par l'article R. 541-17 du code de l'environnement, qui peut varier selon les collectivités territoriales et qui s'applique lors de la création de toute nouvelle installation d'élimination des déchets non dangereux non inertes, lors de l'extension de capacité d'une installation existante ou lors d'une modification substantielle de la nature des déchets admis dans une telle installation;
4. les mesures permettant d'assurer la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets sont prévues, notamment les installations permettant de collecter et traiter les déchets produits dans de telles situations, de façon coordonnée avec dispositions relatives à la sécurité civile prises par les autorités qui en ont la charge;
5. la possibilité, pour les producteurs et les détenteurs de déchets, de déroger à la hiérarchie des modes de traitement des déchets définie à l'article L. 541-1 du code de l'environnement peut être prévue pour certains types de déchets spécifiques, en la justifiant compte tenu des effets globaux sur l'environnement et la santé humaine, et des conditions techniques et économiques;
6. des modalités d'action en faveur de l'économie circulaire.

Dans cette perspective, la planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets est intégrée au présent fascicule et constitue les règles N°LD1-Obj25A "Elaborer des stratégies de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) et prévoir les équipements afférents compatibles avec la planification régionale", LD1-OBJ25 B "Orienter prioritairement les nouvelles implantations d'équipements de prévention et de gestion des déchets vers des friches industrielles ou des terrains dégradés, dans le respect des principes de proximité et d'autosuffisance" et LD1-OBJ26 "Intégrer une stratégie territoriale en faveur de l'économie circulaire dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) compatible avec les modalités d'action en faveur de l'économie circulaire".
Les chapitres dédiés 3.4 "Planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets) et 3.5 "Modalités d'action en faveur de l'économie circulaire" constituent des documents auto-portants et opposables. Ainsi toutes les décisions prises par les personnes publiques et leurs concessionnaires sur le périmètre de la planification régionale devront être compatibles avec cette dernière.
Par le croisement des enjeux "Prévention et gestion des déchets" avec d'autres enjeux thématiques du SRADDET, cette thématique est également identifiéedans l'ensemble du SRADDET, notamment dans les objectifs 11 (Déployer des opérations exemplaires), 12 (Réduction des consommations d'énergie), 19 (Développement des énergies renouvelables), 27 (conforter les centralité métropolitaine), mais aussi dans les objectifs 4 (Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels), 13 (Connaissance de la biodiversité), 14 (Préserver les ressources en eau souterraine, les milieux aquatiques et les zones humides), 21 (Qualité de l'air), 52 (Participer à l'ambition démographique régionale et 57 (Mise en tourisme des territoire).

2.2

VUE D'ENSEMBLE DES RÈGLES PAR LIGNES DIRECTRICES ET OBJECTIFS

LIGNE DIRECTRICE 1 — RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

✳ Règles du contenu minimal obligatoire prévu par le CGCT

OBJECTIF 3	**Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal**
LD1 - OBJ3 A	Motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique, notamment au regard de : - d'une justification économique dans le respect des objectifs environnementaux et climatiques ; - la cohérence du projet avec l'ensemble de la chaîne logistique et son maillage régional ; - des capacités multimodales du projet (raccordement aux modes ferroviaire, maritime ou fluvial ou proximité d'un terminal intermodal) dans un objectif de réduction de l'impact environnemental - la contribution à la réduction des émissions (gaz à effet de serre et polluants) et de la congestion des réseaux de transport et en particulier la congestion routière péri-urbaine et des centres-villes ; - de sa contribution à la sobriété foncière et à la sobriété énergétique.
LD1 - OBJ3 B	Maîtriser le développement de la logistique et structurer ses implantations
LD1 - OBJ3 C	Préserver les capacités multimodales de la logistique régionale
OBJECTIF 5	**Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique**
LD1 - OBJ5 A	Fixer des objectifs de densification, de réhabilitation et de modernisation des zones d'activités économiques existantes.
LD1 - OBJ5 B	Privilégier la requalification des zones d'activités économiques existantes à l'extension ou à la création de nouvelles zones, celles-ci étant réservées prioritairement à l'implantation d'activités productives incompatibles avec le tissu urbain.
LD1 - OBJ5 C	Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques en transports en commun et en modes actifs, et / ou par un ou plusieurs modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme.
OBJECTIF 9	**Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération maritime européenne, méditerranéenne et internationale**
LD1 - OBJ9	Favoriser le maintien et le développement des activités économiques exigeant la proximité immédiate de la mer sur les espaces proches du rivage dans les conditions suivantes : 1. en anticipant les effets du changement climatique et en se prémunissant des risques littoraux, par des méthodes compatibles avec les enjeux de préservation de la biodiversité marine ; 2. en contribuant aux orientations stratégiques du Conservatoire du Littoral sur les 13 unités littorales de Provence-Alpes-Côte d'Azur ; 3. en priorisant le potentiel foncier économique situé hors secteurs historiques et secteurs réhabilités ou à réhabiliter ; 4. en assurant le cas échéant la conciliation avec l'activité touristique du littoral.
OBJECTIF 10	**Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, garantir l'accès à tous à la ressource en eau**
LD1 - OBJ10 A	S'assurer de la disponibilité de la ressource en eau à moyen et long terme dès le début du projet de planification territoriale en : - intégrant la solidarité amont / aval à l'échelle des bassins versants dans la définition des objectifs relatifs à la protection et à la gestion de l'eau ; - optimisant l'utilisation des ressources locales, avant le recours à de nouveaux investissements hydrauliques. - prenant en compte la bonne fonctionnalité des écosystèmes aquatiques - anticipant les effets du changement climatique en s'y adaptant
LD1 - OBJ10 B	Intégrer une démarche de réduction de la vulnérabilité du territoire en anticipant le cumul et l'accroissement des risques naturels.
LD1 - OBJ10 C	Éviter et réduire l'imperméabilisation des sols en adaptant les pratiques en matière d'urbanisation.

	OBJECTIF 11	**Déployer des opérations d'aménagement exemplaires**
	LD1 - OBJ11 A	Définir pour les opérations d'aménagements et de construction des orientations et des objectifs : - de performance énergétique visant la neutralité des opérations ; - de préservation de la ressource en eau à l'échelle du projet et de limitation de l'imperméabilisation et du ruissellement ; - d'intégration des problématiques d'accueil, de préservation, de restauration de la biodiversité et de résilience au changement climatique ; - favorisant les formes urbaines économes en espace et une conception bioclimatique des constructions.
	LD1 - OBJ11 B	Définir pour les opérations de rénovation du bâti des critères de performance énergétique atteignant le niveau réglementaire Bâtiment Basse Consommation ou le niveau passif et de performance environnementale dans le respect de la qualité patrimoniale et architecturale du bâti.
	OBJECTIF 12	**Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et 50 % en 2050 par rapport à 2012**
✳	LD1 - OBJ12 A	Favoriser le développement de solutions énergétiques en réseaux (réseaux de chaleur, de froid…) en privilégiant les énergies renouvelables et de récupération.
✳	LD1 - OBJ12 B	Prévoir et intégrer des dispositifs de production d'énergies renouvelables et de récupération, notamment de la chaleur fatale, dans tous les projets de création ou d'extension de zones d'activités économiques.
	LD1-OBJ12 C	Prévoir et assurer la réhabilitation énergétique de 50 % du parc de logements anciens (construits avant 1975) à horizon 2050 en réalisant des réhabilitations de niveau règlementaire BBC Énergétique Rénovation ou de niveau passif. L'effort en matière de réhabilitation énergétique devra également porter sur le parc d'équipements publics et bâtiments tertiaires.
	OBJECTIF 14	**Préserver les ressources en eaux souterraines, les milieux aquatiques et les zones humides**
	LD1 - OBJ14 A	Identifier et sécuriser les secteurs vulnérables des ressources stratégiques ou zones potentielles pour la recharge quantitative et qualitative des nappes phréatiques.
	LD1 - OBJ14 B	Protéger les espaces à enjeux pour la ressource en eau, en particulier les aires d'alimentation de captage ne bénéficiant d'aucune protection réglementaire ou celles à l'étude.
	OBJECTIF 15	**Préserver et promouvoir la biodiversité et les multifonctionnalités écologiques des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin**
✳	LD1 - OBJ15	Sur les « espaces à enjeux de continuités écologiques non couverts par un dispositif de gestion » : 1. définir des orientations et des objectifs favorables au maintien et à la préservation des milieux et de la biodiversité ; 2. déployer des mesures de restauration et de remise en état optimal des continuités écologiques.
	OBJECTIF 16	**Favoriser une gestion durable et dynamique de la forêt**
	LD1 - OBJ16 A	Favoriser les activités, les aménagements et les équipements favorables à la gestion durable, dynamique et multifonctionnelle de la forêt.
✳	LD1 - OBJ16 B	Développer et soutenir les pratiques agricoles et forestières favorables aux continuités écologiques.
	OBJECTIF 18	**Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires**
	LD1 - OBJ18	Prendre en compte la capacité du territoire à répondre aux enjeux d'agriculture de proximité et d'alimentation locale et définir des orientations et des objectifs dédiés.
	OBJECTIF 19	**Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050**
✳	LD1 - OBJ19 A	Identifier, justifier et valoriser le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération en développant les solutions de pilotage énergétique intelligent et de stockage.

✳	**LD1 - OBJ19 B**	Développer la production des énergies renouvelables et de récupération et des équipements de stockage afférents, en mettant en œuvre des mesures : **En faveur de la valorisation de la biomasse, en assurant le renouvellement des forêts** - en développant les projets de biogaz sur le territoire ; - en développant les chaufferies à bois locales (notamment via les réseaux de chaleur en lien avec l'objectif 12) et la structuration de l'approvisionnement. **En faveur de l'éolien offshore** - en développant l'éolien flottant offshore afin de tirer parti énergétiquement de la ressource marine régionale et de créer une filière industrielle d'excellence dans ce secteur. **En faveur de l'éolien terrestre** - en développant l'éolien terrestre dans le respect de l'environnement, de la biodiversité et des critères d'intégration paysagère. **En faveur du solaire** - en privilégiant les projets visant l'autoconsommation d'énergies renouvelables notamment s'agissant des projets photovoltaïques sur toiture et sur ombrière ; - en développant et installant des projets de parcs photovoltaïques prioritairement sur du foncier artificialisé : bâtiments délaissés, toitures et parkings, foncier aérodromes, friches reconnues stériles, serres agricoles, ainsi que sur des sites et sols pollués à réhabiliter ; - en déployant des installations solaires thermiques et photovoltaïques dans des lieux très consommateurs d'énergie (hôpitaux, logements collectifs, piscines, etc.). - en déployant des projets d'agrivoltaïsme compatibles avec la définition légale des projets définie par la loi **En faveur de la petite hydroélectricité** - en soutenant les projets de rénovation ou création de petites centrales hydroélectriques sur canal, adduction d'eau potable et torrents, notamment dans l'espace alpin, en s'assurant du respect des continuités écologiques des cours d'eau. **En faveur de l'innovation** - en soutenant les nouvelles filières énergies renouvelables, en particulier l'hydrogène, la récupération de chaleur (géothermie, thalassothermie, chaleurs fatales) ; - en soutenant les démonstrateurs, en particulier pour le Biogaz / Biogaz (gazéification), l'hydrogène, le solaire à condensation, les réseaux intelligents et le stockage de l'énergie.
✳	**LD1 - OBJ19 C**	Pour le développement de parcs photovoltaïques, favoriser prioritairement la mobilisation de surfaces disponibles sur du foncier artificialisé, ou fortement anthropisé, en évitant l'implantation de ces derniers sur des espaces naturels et agricoles. Dans les espaces forestiers, toute implantation de parcs photovoltaïques sera conditionnée à 4 critères préalables : - minimiser l'impact sur la biodiversité ; - minimiser l'impact paysager ; - garantir la multifonctionnalité des espaces (notamment permettre le pastoralisme) ; - conduire une étude préalable à la valeur économique de l'espace forestier.
	OBJECTIF 21	**Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population**
	LD1 - OBJ21	Mettre en œuvre un urbanisme favorable à la santé en prenant en compte : - l'environnement sonore ; - la pollution atmosphérique ; - les sites et sols pollués ; - les rayonnements non-ionisants. En ce sens, identifier les secteurs où l'implantation de bâtiments sensibles est à éviter et préserver les secteurs peu ou pas impactés.
	OBJECTIF 22	**Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités**
✳	**LD1 - OBJ22 A**	Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local.
✳	**LD1 - OBJ22 B**	Mettre en œuvre un réseau d'infrastructures d'avitaillement pour carburants alternatifs favorisant les transports collectifs et de marchandises à faibles émissions et l'intermodalité.
	OBJECTIFS 24 ET 25	**Les déchets**
✳	**LD1 - OBJ25 A**	Élaborer des stratégies de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) et prévoir les équipements afférents compatibles avec la planification régionale.

	LD1 - OBJ25 B	Orienter prioritairement les nouvelles implantations d'équipements de prévention et de gestion des déchets vers des friches industrielles ou des terrains dégradés, dans le respect des principes de proximité et d'autosuffisance.
	OBJECTIF 26	**Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire**
✳	LD1 - OBJ26	Intégrer une stratégie territoriale en faveur de l'économie circulaire dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) compatible avec les modalités d'action en faveur de l'économie circulaire définies dans le chapitre 3.5.

LIGNE DIRECTRICE 2 — MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU

✳ Contenu minimal obligatoire prévu par le CGCT

	OBJECTIFS 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 ET 34	**Stratégie urbaine régionale**
	LD2 - OBJ27	Décliner la stratégie urbaine régionale dans l'armature locale des documents d'urbanisme et formaliser à ce titre des objectifs différenciés par niveaux de centralité : **Les trois niveaux de centralité :** - Centralités métropolitaines ; - Centres régionaux ; - Centres locaux et de proximité. **Application territoriale :** Liste des centralités identifiées dans la stratégie urbaine régionale. D'autres niveaux de centralités peuvent être identifiés en complément dans l'armature locale, notamment pour identifier les stations touristiques de l'espace alpin.
	OBJECTIF 35	**Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport**
	LD2 - OBJ35	Privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échanges en : - quantifiant et priorisant la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans les quartiers autour des PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT, - fixant des objectifs de qualité urbaine, architecturale, et environnementale pour les programmes d'aménagement au sein des quartiers de gare ou de PEM. Application territoriale : pôles d'échanges identifiés comme stratégiques par la Région (en milieu urbain dense et en milieu urbain moins dense), et présentant un potentiel de développement urbain – opportunité identifiée par le SCoT.
	OBJECTIF 36	**Réinvestir les centres-villes et centres-bourgs par des stratégies intégrées**
	LD2 - OBJ36 A	Prioriser l'implantation des activités commerciales, tertiaires et artisanales au sein des centres-villes et des centres de quartier, en évitant les implantations en périphérie.
	LD2 - OBJ36 B	Viser un développement commercial respectant l'équilibre centre / périphérie et maîtrisant la consommation d'espace et en cohérence avec les territoires limitrophes.
	OBJECTIF 37	**Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville**
✳	LD2 - OBJ37	Favoriser la nature en ville et développer les espaces végétalisés et paysagers, par l'édiction d'orientations et d'objectifs favorables à la biodiversité en ville et à l'adaptation au changement climatique.
	OBJECTIF 38	**Développer avec l'ensemble des AOM une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale**
✳	LD2 - OBJ38 A	Assurer la transmission et la mise à disposition des informations relatives aux services de transports réguliers de voyageurs.
✳	LD2 - OBJ38 B	Garantir l'usage et le respect d'une norme d'interopérabilité commune.

	OBJECTIF 39	**Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux**
✳	**LD2 - OBJ39**	Élaborer une charte de services communs et d'exploitation pour le développement de l'intermodalité dans les Pôles d'échange multimodaux (PEM).
	OBJECTIF 40	**Renforcer la convergence entre réseaux et services en lien avec la stratégie urbaine régionale**
✳	**LD2 - OBJ40**	Définir et formuler des objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares ou PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT et PDM/PDMS dans le confortement de leur rôle de desserte dans un environnement proche ou élargi.
	OBJECTIF 42	**Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre les dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires**
✳	**LD2 - OBJ42**	Coordonner les prescriptions des PDM/PDMS limitrophes en qualifiant les interfaces entre les territoires et veillant à la mise en cohérence des services.
	OBJECTIF 45	**Arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales**
✳	**LD2 - OBJ45**	Prendre en compte le Schéma des itinéraires d'intérêt régional (SIIR).
	OBJECTIF 46	**Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplés à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale**
✳	**LD2 - OBJ46**	Coordonner les aménagements et les usages des projets de Transports collectifs en site propre et de Parcs relais avec l'ensemble des modes de transport pour améliorer la performance intermodale globale.
	OBJECTIF 47	**Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain**
	LD2 - OBJ47 A	Fixer dans les documents de planification, en particulier dans les SCoT ou à défaut de SCoT, dans les PLU(i), les documents en tenant lieu et dans les cartes communales, des objectifs permettant d'atteindre à l'échelle régionale et à l'échelle de chaque espace territorial (espaces alpin, azuréen, provençal, rhodanien), l'objectif de réduction d'au moins 50 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur la période 2021- 2030 inclus par rapport à la période 2011-2020 inclus (voir objectif 47). Dans leur projection de moyen terme allant au-delà de 2030, ces mêmes documents définiront des objectifs de lutte contre l'artificialisation permettant d'atteindre à l'échelle régionale et de chaque espace territorial : - Sur la période 2031-2040 (inclus), un rythme d'artificialisation nette inférieur de moitié au moins au rythme de de consommation foncière de la période 2021-2030 (inclus). - Sur la période 2041-2050 (inclus), un rythme d'artificialisation nette réduisant de moitié au moins celui de la période 2031-2040 (inclus). Les projets d'envergure tels que définis en application de l'article R. 4251-8-1 du code général des collectivités territoriales (voir partie « Application territoriale » ci-dessous) ne sont pas comptabilisés au titre de la consommation foncière 2021-2030 (inclus).
	LD2 - OBJ47 B	Prioriser la mobilisation du foncier à l'intérieur des enveloppes urbaines et villageoises existantes, notamment à travers l'identification du potentiel disponible, la densité des opérations, le renouvellement des espaces à usage d'habitat ou d'activité et le réemploi des friches. A défaut, privilégier des extensions urbaines répondant aux critères suivants : - Urbanisation prioritairement dans le prolongement de l'urbanisation existante. - Diversité et densification adaptée des formes urbaines. - Qualité urbaine, architecturale et paysagère, avec une attention particulière pour les entrées de ville. - Évitement de l'urbanisation linéaire en bord de route. - Préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers porteurs d'enjeux de biodiversité (dont les sites Natura 2000) L'enveloppe urbaine englobe un ensemble de parcelles bâties attenantes ou très proches reliées entre elles par une certaine continuité. Elle peut incorporer en son sein certaines enclaves, composées de parcelles non bâties (parkings, équipements sportifs, terrains vagues, etc.). Cette enveloppe exclut en principe les zones d'habitat diffus. A cet égard, les parcelles libres destinées

	à l'urbanisation qui se situent en dehors de l'enveloppe sont considérées comme des espaces d'extension et non de densification/mutation de l'enveloppe urbaine. En cas de discontinuité du bâti et/ou de l'existence de plusieurs centralités, l'enveloppe urbaine peut, dans une commune donnée, être composée de plusieurs secteurs distincts.
OBJECTIF 49	**Préserver le potentiel de production agricole régional**
LD2 - OBJ49 A	Éviter l'ouverture à l'urbanisation et le déclassement des surfaces agricoles équipées à l'irrigation pour atteindre zéro perte de surfaces agricoles équipées à l'irrigation à l'horizon 2030. **Application territoriale :** Application régionale. Un assouplissement pourra être envisagé dans les territoires intégralement équipés à l'irrigation.
LD2 - OBJ49 B	Identifier les espaces agricoles à enjeux et à potentiel sur la base d'un ou des critères suivants : - Potentiel agronomique ou valeur économique. - Potentiel d'agriculture urbaine ou périurbaine. - Cultures identitaires. - Productions labellisées. - Espaces pastoraux. - Espaces à enjeux de biodiversité Et favoriser la mise en place des dispositifs de protection réglementaire à une échelle intercommunale.
OBJECTIF 50	**Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire**
✳ LD2 - OBJ50 A	Identifier et préciser à une échelle appropriée les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors), en s'appuyant sur la Trame verte et bleue régionale, et en assurant la cohérence avec les territoires voisins et transfrontaliers.
✳ LD2 - OBJ50 B	Identifier les sous-trames présentes sur le territoire et justifier leur prise en compte pour transcrire les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques et mettre en œuvre les actions adaptées : Cette règle s'applique notamment aux : - Sous-trame forestière ; - Sous-trame des milieux semi-ouverts ; - Sous-trame des milieux ouverts ; - Continuités écologiques aquatiques : zones humides et eaux courantes ; - Sous-trame du littoral.
✳ LD2 - OBJ50 C	Restaurer les fonctionnalités naturelles des cours d'eau et des zones humides.
✳ LD2 - OBJ50 D	Améliorer la transparence des infrastructures linéaires au regard de la fonctionnalité écologique, en particulier dans les 19 secteurs prioritaires identifiés.

LIGNE DIRECTRICE 3 — CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS

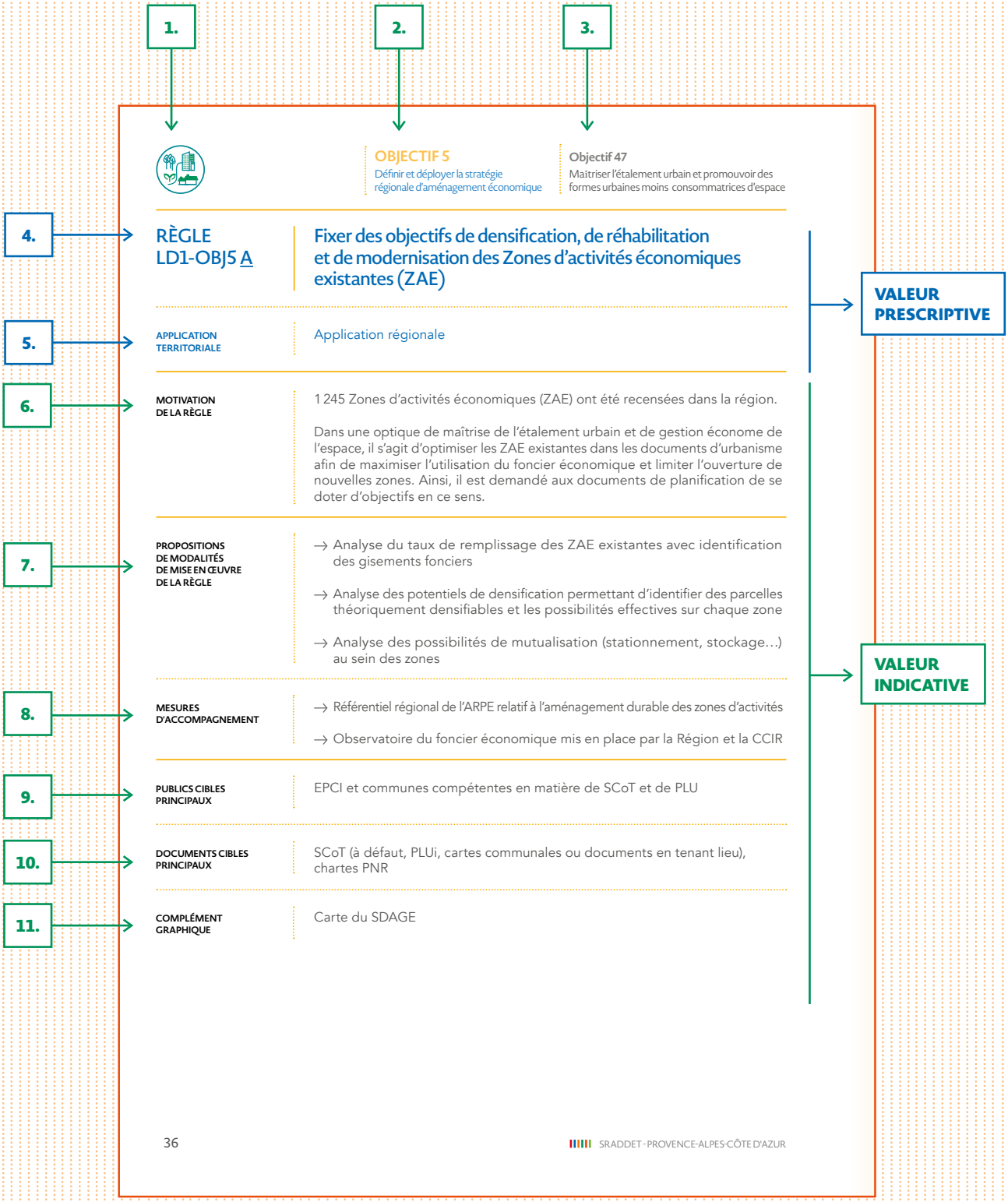
✳ Contenu minimal obligatoire prévu par le CGCT

OBJECTIF 52	**Contribuer collectivement à l'ambition démographique régionale**
LD3 - OBJ52	Contribuer à l'ambition démographique régionale en priorisant l'accueil de la croissance démographique dans les trois niveaux de centralité définis par le SRADDET, en cohérence avec les objectifs démographiques par espace et en tenant compte de la dynamique démographique de la période précédente. **Rappel des objectifs régionaux par espaces** - Espace provençal : 200 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 et 450 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2050, calculé sur la base d'un taux de référence de 0,5 % ; - Espace azuréen : 85 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 et 200 000 à l'horizon 2050, calculé sur la base d'un taux de référence de 0,3 % ; - Espace rhodanien : 56 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 et 124 000 à l'horizon 2050, calculé sur la base d'un taux de référence de 0,4 % ; - Espace alpin : 33 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 et 65 000 à l'horizon 2050, calculé sur la base d'un taux de référence de 0,6 %. **Application territoriale :** **Espaces les plus métropolisés :** Déployer des stratégies d'attractivité renforcée et de développement de la qualité de vie, ciblant les cœurs de métropoles, et contribuant à l'atteinte des objectifs régionaux par espaces.

	LD3 - OBJ52	**Espaces sous influence métropolitaine et espaces d'équilibre régional :** Déployer des stratégies d'accueil de la population et de développement de la qualité de vie, adaptées aux enjeux locaux et ciblées vers les centralités de la stratégie urbaine régionale, contribuant à l'atteinte des objectifs régionaux par espaces. **Espaces ruraux et naturels :** Pour les territoires non concernés par les 3 niveaux de centralités de la stratégie urbaine régionale, prioriser l'accueil de la croissance démographique dans les plus hauts niveaux de polarités identifiés au sein de l'armature urbaine locale.
	OBJECTIF 59	**Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et de réaliser un parcours résidentiel conforme à leurs souhaits**
	LD3 - OBJ59	Consacrer au minimum 50 % de la production totale de logements de chaque territoire de projet à une offre de logements abordables à destination des jeunes et des actifs. Cette production sera localisée en priorité dans les trois niveaux de centralités et réalisée prioritairement par le renouvellement urbain et la réhabilitation. La production totale de logements visée ici concerne les résidences principales, et inclut production neuve et réhabilitation. L'offre de logements abordables inclut : accession sociale à la propriété, logements locatifs sociaux neufs ou en acquisition-amélioration, logements-foyer, logements saisonniers dans les stations touristiques... **Application territoriale :** Application régionale, en priorité dans les 3 niveaux de centralité identifiés dans la stratégie urbaine régionale, et secondairement dans les armatures locales identifiées par les territoires.
	OBJECTIF 66	**S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOM et définir les modalités de l'action**
✳	LD3 - OBJ66	Organiser un dialogue permanent entre les AOM.
	OBJECTIF 68	**Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs**
	LD3 - OBJ68	Établir de nouveaux équilibres économiques pour le financement des infrastructures et des services de transport et assurer leur conformité avec la stratégie régionale de chef de file del'intermodalité.



Canal de Provence, A. Van der Stegen


1.
2.
3.
OBJECTIF 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique
Objectif 47
Maîtriser l'étalement urbain et promouvoir des formes urbaines moins consommatrices d'espace
4.
RÈGLE LD1-OBJ5 A
Fixer des objectifs de densification, de réhabilitation et de modernisation des Zones d'activités économiques existantes (ZAE)
VALEUR PRESCRIPTIVE
5.
APPLICATION TERRITORIALE
Application régionale
6.
MOTIVATION DE LA RÈGLE
1 245 Zones d'activités économiques (ZAE) ont été recensées dans la région.
Dans une optique de maîtrise de l'étalement urbain et de gestion économe de l'espace, il s'agit d'optimiser les ZAE existantes dans les documents d'urbanisme afin de maximiser l'utilisation du foncier économique et limiter l'ouverture de nouvelles zones. Ainsi, il est demandé aux documents de planification de se doter d'objectifs en ce sens.
7.
PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE
→ Analyse du taux de remplissage des ZAE existantes avec identification des gisements fonciers
→ Analyse des potentiels de densification permettant d'identifier des parcelles théoriquement densifiables et les possibilités effectives sur chaque zone
→ Analyse des possibilités de mutualisation (stationnement, stockage…) au sein des zones
VALEUR INDICATIVE
8.
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
→ Référentiel régional de l'ARPE relatif à l'aménagement durable des zones d'activités
→ Observatoire du foncier économique mis en place par la Région et la CCIR
9.
PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX
EPCI et communes compétentes en matière de SCoT et de PLU
10.
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX
SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR
11.
COMPLÉMENT GRAPHIQUE
Carte du SDAGE
36
SRADDET - PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

2.3

MODE D'EMPLOI DE LA FICHE TYPE

Les règles générales sont présentées à l'aide d'une fiche type qui permet de distinguer facilement ce qui relève de la règle elle-même (énoncé et application territoriale), des éléments complémentaires n'ayant pas de valeur prescriptive (modalités de mise en œuvre, mesures d'accompagnement, compléments graphiques le cas échéant).

1. Pictogrammes des domaines de compétence du SRADDET
Le ou les pictogrammes illustrent le ou les domaines de compétence du SRADDET concernés par la règle. (Les onze domaines de compétence sont cités dans l'article L.4251-1 CGCT).

2. Objectif de référence
Il s'agit de l'intitulé de l'objectif auquel se rattache principalement la règle. L'article L.4251-1 dispose que toutes les règles générales sont énoncées par la Région pour contribuer à atteindre les objectifs du rapport.

3. Autres objectifs auxquels se rapporte la règle
Il s'agit de l'intitulé d'un ou plusieurs objectifs rattaché(s) de manière secondaire à la règle. En effet, la règle énoncée peut contribuer à atteindre concomitamment plusieurs objectifs.

4. Titre de la règle
L'énoncé de la règle dispose d'une **valeur prescriptive** en vertu de l'article L.4251-3 du CGCT qui prévoit que les règles générales s'imposent en termes de compatibilité. [1]

5. Application territoriale
L'application territoriale peut être régionale ou infrarégionale.
Elle dispose d'une **valeur prescriptive** attachée à l'énoncé de la règle.

6. Motivation de la règle
La motivation de la règle expose les enjeux et problématiques associées à la règle, et s'attache à en expliciter l'intention.

7. Propositions de modalités de mise en œuvre de la règle
Il s'agit de l'indication de propositions d'exécutions, de recommandations et de possibilités existantes participant à la mise en œuvre de la règle. Ces propositions disposent d'une valeur indicative.

Nota bene: Pour certaines règles relevant du contenu minimal obligatoire, les modalités de mise en œuvre ne sont pas de portée indicative mais **prescriptive** (dans un rapport de compatibilité): elles figureront alors en **bleu**.

8. Mesures d'accompagnement
Il s'agit des actions et dispositifs – en premier lieu régionaux – susceptibles d'accompagner la mise en œuvre de la règle. Ces mesures d'accompagnement ont une valeur indicative (R.4251-8 CGCT).

9. Publics cibles principaux
Il s'agit d'identifier, à titre indicatif, les principaux acteurs concernés par la règle.

10. Documents cibles principaux
Il s'agit d'identifier, à titre indicatif, les principaux documents concernés par la règle.

11. Complément graphique
L'énoncé d'une règle peut être assorti de documents graphiques afin de faciliter sa lisibilité.
Ces documents graphiques sont des compléments « dépourvus de tout caractère contraignant ».

[1] La compatibilité laisse place à la prise en compte dans certains cas:

– Les règles s'imposent dans un rapport de prise en compte à l'égard du schéma régional des carrières (L.515-3 du code de l'environnement);

– Les règles relatives aux voies et axes routiers d'intérêt régional s'imposent dans un rapport de prise en compte aux Départements dans leurs interventions (L.4251-1 CGCT).



03

LES RÈGLES

RÈGLES ASSOCIÉES À LA LIGNE DIRECTRICE 1
Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

P. 35

RÈGLES ASSOCIÉES À LA LIGNE DIRECTRICE 2
Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau

P. 95

RÈGLES ASSOCIÉES À LA LIGNE DIRECTRICE 3
Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants

P. 141

RÈGLES EN MATIÈRE DE PRÉVENTION ET GESTION DES DÉCHETS

P. 149

RÈGLES EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

P. 259

Forêt de Fourques, Arles, E. Lamy



Paysage de montagnes, Gap
J. Cabanel

3.1

RÈGLES ASSOCIÉES À LA LIGNE DIRECTRICE

01

RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL





OBJECTIF 3
Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal

Objectif 2
Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale

Objectif 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD1-OBJ3-A

Motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique notamment au regard :

→ d'une justification économique dans le respect des objectifs environnementaux et climatiques

→ de la cohérence du projet avec l'ensemble de la chaîne logistique et son maillage régional

→ des capacités multimodales du projet (raccordement aux modes ferroviaire, maritime ou fluvial ou proximité d'un terminal intermodal) dans un objectif de réduction de l'impact environnemental

→ de la contribution à la réduction des émissions (gaz à effet de serre et polluants) et de la congestion des réseaux de transport et en particulier, la congestion routière péri-urbaine et des centres-villes

→ de sa contribution à la sobriété foncière et à la sobriété énergétique

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Le développement logistique offre d'importantes retombées économiques et contribue à la compétitivité des autres secteurs, mais induit également une consommation foncière associée à un faible ratio emploi/surfaces variable (selon les opérations effectuées en entrepôt) et des externalités négatives qu'il s'agit de maîtriser, notamment d'émissions de CO_2. Les enjeux logistiques doivent être intégrés plus systématiquement dans les projets d'aménagement. Les chaines logistiques méritent de gagner en robustesse face aux aléas climatiques, énergétiques, géopolitiques. La vocation logistique naturelle de la Région, carrefour stratégique des grands corridors européens et porte d'entrée du bassin méditerranéen, appelle à ancrer la filière tout en portant une stratégie d'avenir visant :

→ A anticiper les besoins et leur évolution au regard des tissus économiques, bassins de vie et vocations, et limiter la concurrence de projets
→ À assurer le maillage des plateformes logistiques, de dimension internationale, nationale, régionale, jusqu'aux centres de distribution locaux, en privilégiant le report modal et la bonne accessibilité routière
→ A favoriser la plateformisation de la logistique, éviter le mitage et adosser le développement de surfaces logistiques aux PeM-Fret
→ À rationaliser la consommation d'espaces dédiés et à privilégier les localisations favorisant la réduction des premiers/derniers kilomètres routiers

MOTIVATION DE LA RÈGLE

→ À développer une chaîne logistique résiliente, jusqu'au dernier kilomètre selon les besoins spécifiques de chaque filière (vracs industriels, distribution de produits finis…)
→ À accompagner un report modal accru vers les modes ferrés et fluviaux et la transition énergétique des flottes
→ A encourager la sobriété énergétique des bâtis logistiques, ainsi que la production et la mutualisation d'énergies alternatives au sein des ZAE
→ À concilier les projets en faveur de villes apaisées et une distribution performante des marchandises jusqu'au coeur des villes (par la présence d'espaces logistiques urbains de proximité en réseau, le développement de modalités de livraison innovantes et durables, et des aménagements urbains et des politiques de stationnement des livraisons adaptés)
→ A assurer l'équilibre des formes commerciales dans le cadre de l'explosion du ecommerce et favoriser les organisations logistiques qui limitent la multiplication des flux, notamment due à la livraison instantannée
→ A intégrer la logistique, ses besoins et modalités opérationnelles, en amont des projets remarquables, créations de ZAC, nouveaux quartiers...
→ À soutenir la requalification de friches (industrielles, commerciales) au bénéfice de la logistique
→ A favoriser la compacité, la mixité fonctionnelle et les mutualisations (ressources et organisations)
→ A garantir la qualité et la sécurité de l'accessibilité routière des sites et ZAE, ainsi que leurs capacités de stationnement et de manoeuvres
→ A améliorer l'accessibilité des sites logistiques pour les salariés (transports en commun et nouvelles mobilités)
→ A valoriser des formes immobilières plus respectueuses de l'environnement (insertion paysagère, sobriété énergétique, biodiversité)
→ A faciliter l'implantation de projets lorsqu'ils correspondent aux principes précédemment énoncés
→ À préserver le réseau Natura 2000 des impacts fonciers

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Déclinaison dans les documents d'urbanisme (SCoT dont DAACL, PLU, PLUi) et PDM, PCAET
→ Expérimentations
→ Groupes de travail

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Protocoles d'accord Région/EPCI
→ Protocole Etat-Région pour le développement du fret ferroviaire en Provence Alpes Côte d'Azur
→ Plan Rhône-Saône
→ Plan régional de la logistique
→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Métropoles, EPCI, PNR, syndicats mixtes porteurs de SCoT

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT dont DAACL, PLU, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu, PDM, PCAET



OBJECTIF 3
Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal

Objectif 2
Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale

Objectif 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD1-OBJ3-B

Maîtriser le développement de la logistique et structurer ses implantations

Maîtriser le développement logistique selon les critères de localisation préférentielle suivants :

→ l'identification des sites à enjeu répondant aux priorités socio-économiques et environnementales locales (filières stratégiques, activités productives, commerciales et tourstiques, bassins de vie, territoire naturels protégés, circuits courts, livraisons à domicile pour les populations peu mobiles...)

→ le recensement de foncier disponible (friches, délaissés, vacances)

→ la sanctuarisation de fonciers à usage logistique :

→ prioritairement en ZAE ou conquis sur friches,

→ respectant le principe de sobriété foncière (compacité du projet sans pénaliser l'accessibilité ni les capacités de stationnement),

→ bénéficiant d'une bonne accessibilité routière et multimodale si possible (embranchement ferré ou quai fluvial et/ou proximité d'un PeM-Fret),

→ en proximité des générateurs de flux, bassins de vie, et en centre villes pour la logistique du dernier km,

→ disposant d'options d'avitaillement en énergies alternatives adaptées aux usages logistiques

→ la prise en compte des spécificités logistiques et de transport telles que : import-export, approvisionnements régionaux, stockage, opérations de massification et consolidation, stationnement (sur et hors voirie)

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

Les implantations logistiques seront à développer en priorité au sein des sous-systèmes logistiques, en lien avec les PEM Fret, selon les principes de la règle LD1-OBJ3-A et dans le respect de la sobriété foncière (selon les principes de gestion économe de l'espace définis dans l'objectif 47).

Les secteurs jugés stratégiques (non limitatifs) sont :

- Delta du Rhône (principalement pour de la logistique internationale, continentale et régionale) : ZIP de Fos et sa couronne logistique d'Arles à Salon, pourtour de l'étang de Berre, Gardanne

- Rhône Vaucluse (principalement pour de la logistique continentale, régionale et urbaine) : ZAE et zones portuaires du Grand Avignon et de Tarascon-Beaucaire, Marchés d'intérêts nationaux

- Urbain dense et littoral (principalement pour de la logistique locale et urbaine) :
  - Marseille : GPMM, Arenc-Sogaris, MIN-Arnavaux, axe de Saint Marcel à Aubagne et de Marseille Nord (bassins Est, Arnavants, Saint Louis) à Aix les Milles
  - Nice : Parc d'activité logistique (PAL), Plaine du Var-Lingostière, MIN-La baronne, Grand Arenas-aéroport, anciennes gares ou cours marchandises, ZAE de Cannes, Grasse et Antibes
  - Toulon : ZAE le long de l'A8 du Rousset aux Arcs, port de Toulon (réemploi de délaissés militaires le cas échéant), plateau de Signes (sous conditions de la résolution du problème de congestion locale)

- Rural et alpin (pour de la logistique locale et rurale) : bases polarisées en vallée de la Durance (en conjonction avec les centralités existantes) et en entrée de vallées alpines

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Contribution à l'objectif de maîtrise de l'artificialisation des sols pour atteindre le "Zéro Artificialisation Nette" à l'horizon 2050.

Indicateurs
→ Occupation du sol passée des parcelles des nouvelles implantations logistiques
→ Coefficient d'occupation des sols des nouvelles implantations logistiques (ratio de compacité)
→ Identification, localisation, quantification et qualification de surfaces dédiées à l'activité logistique dans les documents de planification

En complément
→ Taux de plateformisation des établissements du secteur des transports de marchandises
→ Compatibilité des implantations logistiques avec les sous-ensembles logistiques identifiés par le SRADDET ou précisés localement à l'échelle du SCoT

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Déclinaison dans les documents d'urbanisme (SCoT dont DAACL, PLU, PLUi) et PDM, PCAET
→ Expérimentations
→ Groupes de travail

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Protocoles d'accord Région/EPCI
→ Protocole Etat-Région pour le développement du fret ferroviaire en Provence Alpes Côte d'Azur
→ Plan Rhône-Saône
→ Plan régional de la logistique
→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Métropoles, EPCI, PNR, syndicats mixtes porteurs de SCoT

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT dont DAACL, PLU, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu, PDM, PCAET



OBJECTIF 3

Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal

Objectif 2
Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale

Objectif 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD1-OBJ3-C

Préserver les capacités multimodales de la logistique régionale

→ Préserver les installations terminales embrachées (ITE) industrielles, portuaires et logistiques et les bords à voie d'eau / quais fluviaux au sein ou à proximité immédiate des ZAE, Zones Industrielles (ZI), Marchés d'Intérêt Nationaux (MIN), grands projets d'aménagement, périphérie et centres urbains, en tant que conditions nécessaires au report modal

→ Mobiliser les cours de marchandises jugées opportunes pour les transbordements rail-route dans la perspective de développer le fret ferroviaire et favoriser le report modal

→ Justifier tout démantèlement

→ En garantir l'accessibilité pour en faciliter l'usage

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

Les ITE prioritaires sont celles de :
- la ZIP de FOS
- Arenc,
- du pourtour de l'étang de Berre,
- Clésud,
- Saint-Martin-de-Crau,
- Gardanne,
- Arles,
- Tarascon,
- ZAE / ZI / ZP du Grand Avignon,
- Les Arcs,
- le port de Toulon,
- le littoral azuréen (Alpes Maritimes),
- la vallée de la Durance.

Les bords à voie d'eau prioritaires sont ceux :
- d'Arles,
- Tarascon,
- Avignon (Le Pontet, Courtine),
- Bollène,
- Mondragon.

Les cours de marchandises à mobiliser sont à identifier en priorité dans les zones carencées en installations de fret ferroviaire et pour lesquelles des flux sont identifiés.

MOTIVATION DE LA RÈGLE	Contribution à l'objectif de report modal fret vers les modes massifiés pour diminuer les émissions de CO2 dues au fret tout routier.
PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE	→ Déclinaison dans les documents d'urbanisme (SCoT dont DAACL, PLU, PLUi) et PDM, PCAET → Expérimentations → Groupes de travail
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	→ Protocoles d'accord Région/EPCI → Protocole Etat-Région pour le développement du fret ferroviaire en Provence Alpes Côte d'Azur → Plan Rhône-Saône → Plan régional de la logistique → Plan Climat régional
PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	Métropoles, EPCI, PNR, syndicats mixtes porteurs de SCoT
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	SCoT dont DAACL, PLU, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu, PDM/PDMS, PCAET



OBJECTIF 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD1-OBJ5 A

Fixer des objectifs de densification, de réhabilitation et de modernisation des Zones d'activités économiques existantes (ZAE)

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

1 245 Zones d'activités économiques (ZAE) ont été recensées dans la région.

Dans une optique de maîtrise de l'étalement urbain et de gestion économe de l'espace, il s'agit d'optimiser les ZAE existantes dans les documents d'urbanisme afin de maximiser l'utilisation du foncier économique et limiter l'ouverture de nouvelles zones. Ainsi, il est demandé aux documents de planification de se doter d'objectifs en ce sens.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Analyse du taux de remplissage des ZAE existantes avec identification des gisements fonciers

→ Analyse des potentiels de densification permettant d'identifier des parcelles théoriquement densifiables et les possibilités effectives sur chaque zone

→ Analyse des possibilités de mutualisation (stationnement, stockage…) au sein des zones

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Référentiel régional de l'ARBE relatif à l'aménagement durable des zones d'activités

→ Observatoire du foncier économique mis en place par la Région et la CCIR

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI et communes compétentes en matière de SCoT et de PLU

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR



OBJECTIF 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD1-OBJ5 B

Privilégier la requalification des zones d'activités économiques existantes à l'extension ou à la création de nouvelles zones, celles-ci étant réservées prioritairement à l'implantation d'activités productives incompatibles avec le tissu urbain

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les Zones d'activités économiques (ZAE) représentent une part importante de la consommation d'espace en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Il convient désormais de privilégier la requalification des ZAE existantes, dont certaines, vieillissantes ou dégradées, ont perdu de leur attractivité.

Il convient donc de hiérarchiser et reconquérir les ZAE qui le nécessitent afin de constituer une offre modernisée et adaptée aux standards actuels en limitant parallèlement l'extension ou la création de nouvelles zones. L'ouverture ou l'extension de zones, lorsqu'elle s'avère indispensable, doit être prioritairement dédiée à l'accueil d'activités productives incompatibles avec le tissu urbain (nuisances sonores, olfactives…).

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Améliorer la connaissance des ZAE par le repérage des friches et l'observation du foncier économique à travers des outils et méthodes éprouvés.

→ Démarches de maîtrise foncière des zones d'activités par les outils fonciers et l'intégration dans une stratégie foncière territoriale

→ Mettre en place des opérateurs susceptibles de porter une action foncière, de préparer et d'accompagner dans le temps les opérations de requalification

→ Associer à la démarche de requalification les associations de zones d'activités

→ Mobiliser du foncier en prenant en compte les enjeux environnementaux et les risques naturels et technologiques, l'exigence de la gestion économe de l'espace et la préservation de la fonctionnalité des sites Natura 2000

→ Promouvoir des modèles de ZAE plus qualitatives, notamment en matière environnementales (qualités architecturales et paysagères des bâtiments, fonctionnalité, aménagements économes en ressources, gestion des eaux pluviales, part de végétalisation, intégration des ENR, collecte sélective…)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Référentiel régional de l'ARBE relatif à l'aménagement durable des zones d'activités

→ Observatoire du foncier économique mis en place par la Région et la CCIR

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	EPCI et communes compétentes en matière de SCoT et de PLU
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR



OBJECTIF 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

Objectif 22
Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités

Objectif 23
Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

RÈGLE LD1-OBJ5 C

Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques en transports en commun et en modes actifs, et/ou par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les zones d'activités économiques concentrent une partie des emplois régionaux et génèrent un nombre de flux importants au quotidien. Or, les déplacements pendulaires sont à la fois une charge importante des dépenses des ménages et l'une des sources majeures de congestion du trafic, de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre et l'un des facteurs de dégradation de la santé au travail (sédentarité, stress).

Il convient donc d'organiser et d'optimiser l'accessibilité des ZAE existantes en transports en commun, en modes actifs et/ou par les autres modes alternatifs à l'autosolisme (covoiturage…). L'organisation de la mobilité au sein de la zone par un maillage interne en modes actifs (cheminements doux et ombragés par exemple) est également à prévoir.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Dans la planification

→ Le DOO des SCoT précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.
→ Le DOO peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.
→ Dans le cadre des Plans de déplacements urbains (PDM/PDMS), construire un volet mobilité économique.

Autres modalités

→ Élaborer des Plans de déplacements entreprises (PDE), des Plans de déplacements inter-entreprises (PDIE) ou Plans de déplacements administration (PDA), Plans de déplacements inter-administration (PDIA)
→ Dans le cadre du Schéma de développement économique et d'accueil des entreprises spatialisé à l'échelle du territoire, prendre en compte le niveau de desserte en transports en commun existante (efficacité, densité), valoriser les modes actifs
→ Accompagner les autorités compétentes pour mettre en oeuvre des schémas de développement des aires de covoiturage, en concertation avec la Région

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Soutien au financement des Plans de mobilité inter-entreprises (PDMIE)
PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	EPCI/communes compétents en matière de SCoT/PLUi, AOM, Associations de zones d'activités, CCI, entreprises
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR, PDU/PDM/PDMS



OBJECTIF 9
Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération européenne, méditerranéenne et internationale

Objectif 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

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

RÈGLE LD1-OBJ9

Favoriser le maintien et le développement des activités économiques exigeant la proximité immédiate de la mer sur les espaces proches du rivage dans les conditions suivantes :

1. en anticipant les effets du changement climatique sur le trait de côte , en particulier en tenant compte des risques ennoiement, érosion et submersion à l'horizon 2050 et 2100 ;
2. en développant des approches et des techniques d'aménagement, temporaires en priorité, qui respectent le fonctionnement des écosystèmes côtiers et marins, préservent leur biodiversité et s'inscrivent dans la trajectoire de sobriété foncière ;
3. en intégrant les recompositions spatiales rendues nécessaires par le recul du trait de côte et la renaturation des surfaces concernées ;
4. en prenant en compte les objectifs du Document Stratégique de Façade Méditerranée et en cohérence avec les orientations stratégiques du Conservatoire du littoral sur les 13 Unités littorales de Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
5. en priorisant le potentiel foncier économique situé hors secteurs historiques et zones de protection du patrimoine culturel et naturel, et en ciblant prioritairement les friches industrielles et zones à réhabiliter ;
6. en assurant le cas échéant la conciliation avec l'activité touristique éco-responsable sur le littoral.

DÉFINITION

Tourisme éco-responsable : tourisme qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil. (selon l'Organisation mondiale du tourisme)

APPLICATION TERRITORIALE

→ Application à l'ensemble des espaces proches du rivage

→ Référence aux 13 unités littorales définies dans la Stratégie 2015-2050 du Conservatoire du Littoral :

- La Camargue
- La Crau
- Étang de Berre
- Côte Bleue
- Calanques et îles de Marseille
- Rade de Toulon - Ouest Var
- Rade d'Hyères - Îles d'Or
- Les Maures
- Basse vallée de l'Argens
- L'Esterel
- Ouest Côte d'Azur
- Grand Nice
- Riviera

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La Région dispose de 1 000 km de côtes. Ce sont des espaces attractifs et convoités subissant de ce fait de fortes pressions. Ils demeurent fragiles et sont directement impactés par le changement climatique. Pour autant, ils sont aussi supports d'activités économiques et de développement urbain majeur : trois métropoles sont implantées sur le littoral. Les impacts sur les fonds côtiers ont souvent été importants et irréversibles notamment sur les zones les plus riches en biodiversité. Et les aménagements littoraux sont venus contrarier les équilibres naturels, détruisant les habitats marins. Ainsi, il convient d'accepter le caractère évolutif et dynamique du littoral, ainsi que les conséquences du changement climatique.

L'interface terre-mer doit absolument être prise en compte dans les projets d'aménagement.

Il s'agit donc de préserver les secteurs les plus fragiles du littoral en permettant notamment au Conservatoire du littoral de poursuivre ses acquisitions foncières. Et, quels que soient les aménagements prévus, ils doivent anticiper les effets du changement climatique et notamment le risque submersion marine corrélé au risque inondations. Une vigilance particulière doit être exercée afin de maintenir la fonctionnalité des sites Natura 2000 littoraux terrestres et marins. Enfin, la Région dispose de secteurs économiques maritimes d'excellence souvent limités dans leur développement par le manque de foncier, exacerbé par la concurrence foncière entre l'habitat ou l'immobilier tertiaire. Ainsi, il convient de maintenir les activités nécessitant la proximité immédiate de la mer dans les secteurs urbanisés en mutation, sauf dans les secteurs historiques et secteurs réhabilités ou à réhabiliter, pour les raisons suivantes :

→ Secteurs historiques : ils correspondent aux centres anciens et leurs éventuelles extensions ultérieures sous forme de faubourgs, des villes littorales. Ce sont des secteurs relativement denses. Ils présentent un caractère de mixité fonctionnelle (surtout pour les centres anciens). Leurs caractéristiques propres (rues étroites, bâtiments d'intérêt patrimonial, parcellaire inadapté) ne paraissent pas pouvoir accueillir facilement des activités nécessitant la proximité immédiate de la mer. Secteurs réhabilités ou à réhabiliter : ils correspondent à des secteurs bâtis et/ou urbains (il ne s'agit pas ici de réhabilitation de zone naturelle dégradée) où la collectivité publique a entrepris / va entreprendre une action ou une opération d'aménagement de grande ampleur. Ces espaces ont fait / feront l'objet d'investissements lourds permettant la réappropriation des lieux. Considérant que cette réappropriation passe généralement, par exemple, par l'aménagement d'espaces publics généreux, de production de logements, commerces ou services, il n'est pas demandé de prioriser l'accueil d'activités nécessitant la proximité immédiate de la mer sur ces secteurs.

Plus généralement, une vision globale de l'interface terre-mer et des différentes activités maritimes et littorales doit guider les prises de décision des futurs aménagements.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Volet littoral argumenté dans les SCoT littoraux. Les documents d'urbanisme identifient les secteurs à enjeux, et définissent les conditions des aménagements côtiers au regard des manifestations du changement climatique sur les littoraux en tenant compte des aléas climatiques et de l'exposition des aménagements et des constructions aux risques ennoiement, érosion et submersion à l'horizon 2050 et 2100. Pour les communes littorales, les documents pourront traduire un projet de territoire visant à anticiper les éventuelles nécessités de relocalisation des installations ou constructions exposées ou potentiellement exposées au recul du trait de côte

→ Analyse des friches industrielles et des zones à développer, proches du littoral à mener sous forme, par exemple, de zooms territoriaux (ou territoires de projet), ayant vocation à bien articuler développement des filières d'excellence maritime, développement urbain maîtrisé et mobilités durables (des personnes comme des marchandises dans une optique de décarbonation).

→ Analyse des opportunités d'une renaturation de tout ou partie de ces zones au regard des enjeux liés au changement climatique, notamment l'enjeu de désimperméabilisation des sols, de lutte contre les îlots de chaleur et de gestion des risques érosion et submersion (cf. objectif 47).

→ De plus, en lien avec le Document Stratégique de Façade Méditerranée adopté le 28 avril 2022 et à son objectif général de "maintenir ou rétablir la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes des fonds côtiers", les collectivités sont invitées à :

- limiter les pertes physiques d'habitats génériques et particuliers liées à l'artificialisation de l'espace littoral et des petits fonds côtiers
- limiter les pressions et les obstacles à la connectivité mer-terre au niveau des estuaires et des lagunes côtières.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Dispositif Trait de Côte voté en avril 2021 : Ce dispositif a pour finalité de disposer à l'avenir d'espaces littoraux résilients, capables de faire face aux aléas climatiques et à la hausse attendue du niveau de la mer, tout en offrant un niveau de service et une qualité d'offre touristique compatible avec un développement économique durable du littoral. Ce dispositif favorise notamment l'émergence de stratégies locales à l'échelle des intercommunalités et des communes et accompagne le développement de la connaissance, la mise en oeuvre d'actions exemplaires et la sensibilisation des publics. Pour ce faire, différentes modalités de mise en oeuvre sont déployées parmi lesquelles de la Plateforme MonLittoral (Monlittoral.fr) en copilotage Etat / Région.

→ Plan Climat régional

→ Dispositif d'appui de la Région Sud au développement des zones de mouillage écologique : les projet de Zones de Mouillage et d'Equipement Légers (ZMEL petite et grande plaisance), les coffres de mouillages (navires de croisière) et la mise en place de mouillages écologiques sur les sites de plongée. L'intervention concerne des sites présentant des enjeux écologiques réels (préservation des herbiers sur site) et identifiés dans les secteurs à enjeux de la Stratégie de gestion des mouillages pour la petite et la grande plaisance.

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Métropoles, communes et leurs groupements, Départements, État, ports

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu)



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

Objectif 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaires

Objectif 14
Préserver les ressources en eau souterraine, les milieux aquatiques et les zones humides

Objectif 65
Refonder le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque territoire les capacités de son développement

RÈGLE LD1-OBJ10 A

S'assurer de la disponibilité de la ressource en eau à moyen et long terme dès le début du projet de planification territoriale en :

→ intégrant la solidarité amont/aval à l'échelle des bassins versants dans la définition des objectifs relatifs à la protection et à la gestion de l'eau

→ optimisant l'utilisation des ressources locales, avant le recours à de nouveaux investissements hydrauliques

→ prenant en compte la bonne fonctionnalité des écosystèmes aquatiques

→ anticipant les effets du changement climatique en s'y adaptant

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

Application spécifique définie par le SDAGE : les documents d'urbanisme doivent préconiser la limitation du développement de l'urbanisation en lien avec la disponibilité de la ressource en eau sur les secteurs identifiés comme déficitaires dans l'orientation fondamentale 7

MOTIVATION DE LA RÈGLE

L'accès à l'eau est un facteur important d'attractivité et de développement économique. La disponibilité de la ressource en eau doit être intégrée comme une condition préalable et déterminante à la définition du projet de planification territoriale.
Le développement du territoire et des besoins et usages induits, doivent de ce fait être conçus en optimisant la gestion des ressources disponibles et en assurant la maîtrise de la demande en eau.
Il est également nécessaire d'évaluer les incidences économiques de nouveaux prélèvements pour le développement d'un territoire sur les usages préexistants liés à une même ressource. Cette question se pose de façon encore plus aiguë dans le cas de ressources partagées multi-usages et desservant différents territoires. Un effet cumulatif des nouvelles demandes pourrait en effet déstabiliser les équilibres préexistants. Les documents de planification doivent s'interroger sur les besoins en prospective des autres territoires.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Évaluer la disponibilité des ressources en eau du territoire dans une perspective d'évolution liée au changement climatique et aux besoins des usages du territoire : les conséquences spatiales relatives aux rapports entre territoires amont et aval, et entre territoires « producteurs » et « consommateurs » en eau, posent la question des liaisons et de l'interdépendance entre les territoires. Des échanges doivent être établis entre ces territoires pour définir des projets non concurrentiels de développement vis-à-vis de la disponibilité de la ressource en eau. Pour ce faire, les SCoT et en l'absence de SCoT les PLU(i) doivent :
  → Analyser l'adéquation entre la ressource en eau disponible et les besoins en eau des aménagements envisagés, en tenant compte des équipements existants et de la prévision de besoins futurs en matière de ressource en eau, des études d'évaluation des volumes prélevables globaux et des plans de gestion de la ressource en eau (y compris économies d'eau,

règles de partage de l'eau et ressources de substitution) et des SAGE, lorsqu'ils existent ;

→ S'appuyer sur des analyses prospectives territoriales qui intègrent les enjeux de l'eau et les effets du changement climatique

→ Limiter ou conditionner le développement de l'urbanisation dans les secteurs déjà déficitaires ou en équilibre fragile où l'atteinte du bon état des eaux est remise en cause, notamment du fait de rejets polluants (milieu sensible aux pollutions, capacités d'épuration des systèmes d'assainissement des eaux résiduaires urbaines saturées ou sous équipées) ou du fait de prélèvements excessifs dans les secteurs en déséquilibre chronique ou en équilibre fragile entre la ressource en eau disponible et les usages.

Ces réflexions et démarches pourront être menées à une échelle InterSCoT au regard du périmètre hydrographique de certaines masses d'eau.

→ Évaluer les incidences économiques et environnementales des choix d'aménagement sur les ressources en eau et les usages préexistants, voire sur les territoires partageant les mêmes ressources : il importe que chaque territoire ou usage, même dans les secteurs dits « sécurisés », contribue, à sa mesure et dans sa spécificité, à la dynamique de responsabilisation d'utilisation de la ressource dans un objectif de solidarité régionale. Cela peut passer par l'analyse des impacts des nouveaux prélèvements en amont des projets d'aménagement sur les usages préexistants des ressources concernées. En particulier, les grands transferts d'eau régionaux sont liés à des aménagements hydroélectriques. Les choix d'aménagement de territoire pouvant conduire à des augmentations de prélèvements peuvent de ce fait avoir un impact sur la production énergétique à l'échelle régionale.

Dans ce cadre, les projets de SCoT ou de PLU(i) analysent l'adéquation entre la ressource en eau disponible et les besoins en eau, en tenant compte des équipements existants et de la prévision de besoins futurs en matière de ressource en eau, des études d'évaluation des volumes prélevables globaux et des plans de gestion de la ressource en eau (y compris économies d'eau, règles de partage de l'eau et ressources de substitution) et des SAGE, ainsi que des éléments prospectifs de gestion intégrée de l'eau lorsqu'ils existent.

→ Programmes de maitrise de la demande, d'économies d'eau, de recours à des ressources alternatives telles que la réutilisation des eaux usées et de reconquête de la qualité des ressources locales dégradées : la gestion locale de l'eau doit s'inscrire dans un projet de territoire qui définit les règles d'un partage durable de la ressource en eau et prend en compte l'eau en amont afin d'optimiser ses usages, son traitement et sa préservation. L'économie de la ressource, les changements de comportement et un travail sur la demande restent prioritaires pour toute politique de développement et d'aménagement durables.

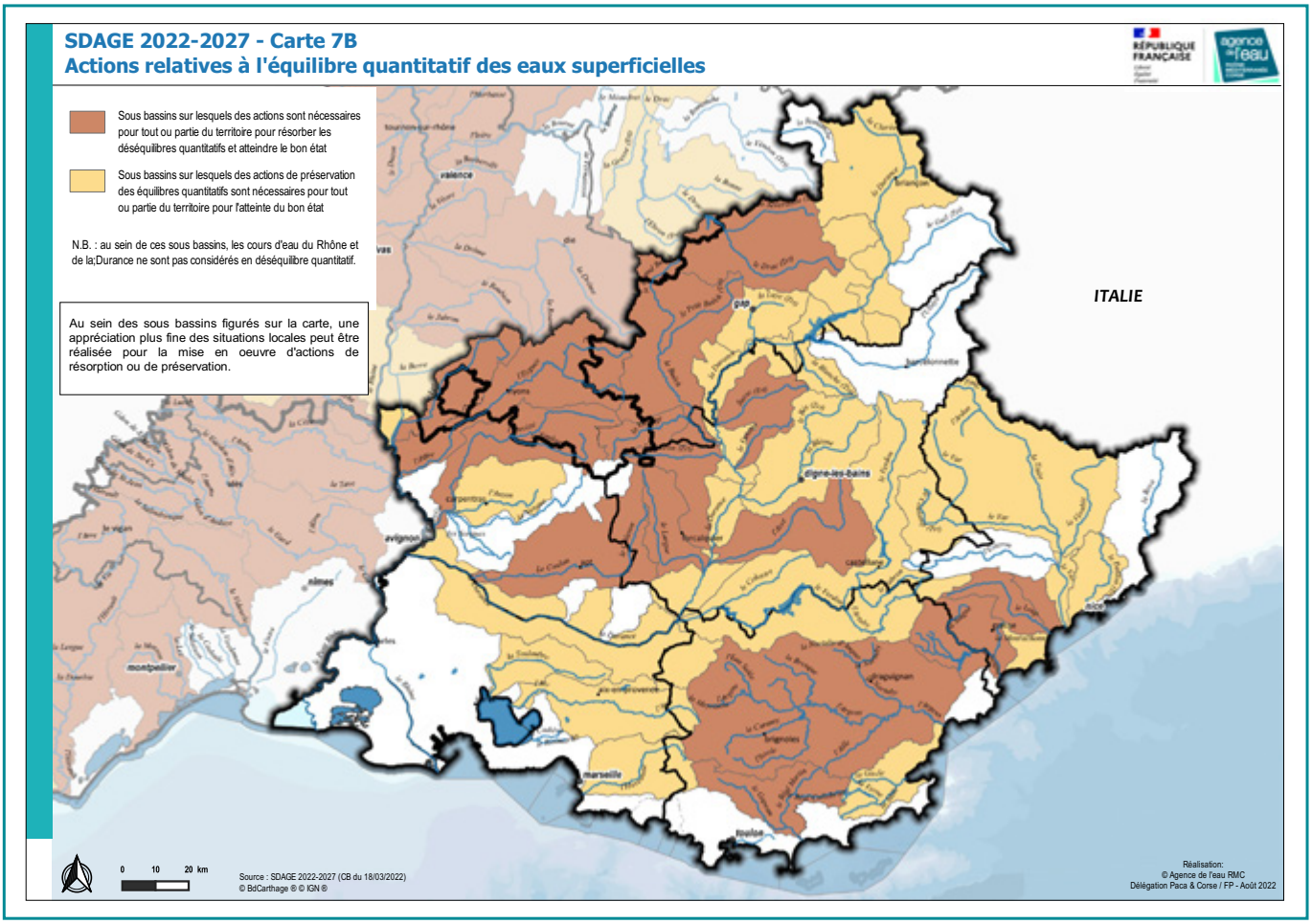
Localement, un travail sur l'ensemble des alternatives existantes permettant d'optimiser l'utilisation durable des ressources disponibles est à favoriser avec potentiellement le recours à des ressources moins conventionnelles comme la réutilisation des eaux usées traitées.

Par ailleurs, certaines ressources locales ont pu être dégradées par diverses pollutions. La mise en place d'actions de reconquête de la qualité de ces captages doit être envisagée afin d'assurer une diversification la plus grande possible des ressources exploitables pour le territoire.

Le recours à de nouveaux transferts d'eau reste également un moyen possible de diversification pour les territoires et, dans certains cas, peut être une solution appropriée pour la préservation des ressources locales. Il est dans ce cas proposé de concevoir à l'échelle du territoire des systèmes de gestion intégrée et coordonnée pour l'utilisation durable des différentes ressources. Ces investissements souvent conséquents doivent s'inscrire dans une prospective à long terme du territoire et en complément des démarches d'optimisation des usages mises en œuvre.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	→ Plus globalement se référer à l'Atlas régional des mesures territorialisées du SDAGE Rhône Méditerrannée Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. → Plan Climat régional → Cadre d'intervention pour une politique régionale de gestion de la ressource en eau → Plan de Bassin d'adaptation au changement climatique → 11ème programme de l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse qui inscrit comme priorité l'accompagnement à l'adaptation au changement climatique sur la ressource en eau
PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	EPCI, PNR, gestionnaires de bassin versant, EP SCoT
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR, PCAET
COMPLÉMENT GRAPHIQUE	Carte du SDAGE

Actions relatives à l'équilibre quantitatif des eaux superficielles





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

Objectif 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaires

RÈGLE LD1-OBJ10 B

Intégrer une démarche de réduction de la vulnérabilité du territoire en anticipant le cumul et l'accroissement des risques naturels

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La région se caractérise par une grande hétérogénéité de territoires et d'enjeux : des secteurs fortement urbanisés, industriels ou portuaires qui côtoient des secteurs naturels et fragiles, ce qui génère des tensions et risques multiples; une côte littorale fortement concernée par des risques de submersion marine et d'inondation; un massif alpin représentant 65 % du territoire. Cinq types de risques naturels sont présents en région : inondation, incendie, mouvement de terrain, tremblement de terre et avalanche, auxquels s'ajoutent l'érosion du trait de côte et la submersion marine. Ainsi, toutes les communes de la région sont exposées à au moins un risque naturel et pour beaucoup, il est nécessaire de gérer plusieurs de ces risques avec des conséquences qui peuvent parfois se cumuler et augmenter encore les dommages causés. Afin de ne pas accroitre ces risques, il convient d'intégrer dans la planification territoriale une démarche de réduction de la vulnérabilité cohérente en tenant compte de l'impact du cumul des risques et de l'accroissement de la fréquence et de l'intensité des phénomènes extrêmes (sécheresse, pluies méditerranéennes...). La prévention et la gestion stratégique de ces vulnérabilités aux risques naturels s'appuiera préférentiellement sur les solutions fondées sur la nature.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Identifier les risques naturels actuels et à venir dans une vision prospective liée au changement climatique dans les documents d'urbanisme et de planification en s'appuyant notamment lorsqu'ils existent sur les plans de prévention des risques naturels, les stratégies locales de gestion des risques naturels (inondation, gestion du trait de côte...), les programmes d'actions de prévention des inondations et des autres risques naturels, la cartographie de vulnérabilité des territoires littoraux à l'érosion côtière ;

→ Favoriser l'approche multi-risques à une échelle pertinente (bassins versants, cellule hydrosédimentaire, démarche InterSCoT…)

→ S'interroger sur le devenir des enjeux en zone d'aléa fort et proposer de véritables alternatives : mitigation du bâti ou repli stratégique (déplacement des enjeux), et ne pas aggraver la vulnérabilité en orientant le développement urbain en dehors des zones à risque.

→ Maîtriser l'urbanisation en zone inondable en tenant compte du risque inondation dans l'aménagement du territoire, au travers des documents d'urbanisme et de planification à une échelle compatible avec celle des bassins versants. En l'absence de PPRI, les documents d'urbanisme (SCoT, PLU(i) et cartes communales en l'absence de SCoT) peuvent s'appuyer sur les principes définis par le Plan de Gestion du Risque Inondations en ce qui concerne l'aménagement des zones à risques d'inondation en prenant en compte l'aléa de référence. En l'absence de PGRI, le recensement de l'ensemble des zones inondables permet d'améliorer la connaissance du risque inondation.

→ S'appuyer sur les fonctionnalités naturelles des milieux notamment aquatiques pour limiter les risques liés aux inondations (crues), au ruissellement, à l'érosion et à submersion marine :
  ‣ en privilégiant les solutions d'adaptation fondées sur la nature
  ‣ en favorisant la création de zones d'expansion de crues
  ‣ en identifiant et restaurant les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau
  ‣ en limitant le ruissellement à la source (en favorisant ou restaurant l'infiltration des eaux)
  ‣ en restaurant le fonctionnement naturel du système dunes-plages-avant côte et en veillant notamment à limiter les pressions et les obstacles à la connectivité terre-mer au niveau des estuaires et des lagunes côtières
  ‣ en préservant et restaurant les zones humides (terrestres et littorales)

→ Favoriser la prise en compte des spécificités des zones de montagne au regard des risques naturels en s'appuyant notamment sur la mise en place de démarches de type GIRN (Gestion Intégrée des Risques Naturels) sur les territoires alpins.

→ Qualifier les incidences du ruissellement sur les espaces artificialisés et les effets en aval. Limiter les espaces non infiltrants en référence à l'aptitude des sols à stocker l'eau.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plans de prévention des risques naturels
→ Programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI)
→ Observatoire régional des risques majeurs
→ Comité régional des risques
→ Plateforme Mon Littoral
→ Guide de la recommandation sur la mise en oeuvre de la cartographie de la vulnérabilité liée à l'érosion
→ Cadre d'intervention risques naturels : Accompagner la résilience du territoire face aux risques naturels majeurs (inondation, séisme, mouvement de terrain) et Cadre d'intervention multirisques montagne : « Développer la résilience des territoires et des populations face aux risques naturels en montagne » qui visent à développer la connaissance et la culture du risque, ainsi qu'à accompagner les territoires dans leur démarche de réduction de la vulnérabilité
→ La mise en place de solutions fondées sur la nature peut bénéficier, dans la limite des enveloppes mobilisables, d'accompagnement financier notamment dans le cadre du FEDER-FSE 2021-2027 (Osp 2.4 sur l'adaptation au changement climatique) et des dispositifs régionaux de droit communs sur l'eau et la biodiversité.
→ FNAU / ADEME : Repenser les écosystèmes par la planification. Vers des solutions d'adaptation fondées sur la nature dans les documents d'urbanisme.
→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI/communes, EP SCoT, gestionnaires des risques

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR, PCAET

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

Objectif 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaires

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD1-OBJ10 C

Éviter et réduire l'imperméabilisation des sols en adaptant les pratiques en matière d'urbanisation

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'artificialisation des surfaces au regard de la croissance de la population est particulièrement rapide par rapport aux autres régions métropolitaines. Or, l'augmentation des surfaces imperméables empêche d'absorber une partie des eaux de pluie qui s'infiltrent normalement dans le sol et aggravent les ruissellements. La désimperméabilisation permet une meilleure recharge des nappes souterraines et peut permettre, dans le cadre d'une renaturation effective, des gains en faveur de la biodiversité ainsi que l'amélioration du cadre de vie des habitants grâce à des aménagements paysagers doux et agréables qui régulent l'effet d'îlot de chaleur.

Les réflexions territoriales ont un rôle majeur à jouer sur ce sujet. En effet, les SCoT et PLU déterminent l'ouverture des zones à l'urbanisation (source principale d'imperméabilisation) et permettent d'orienter l'urbanisation sur des secteurs ciblés (zones déjà imperméabilisées, zones moins sensibles à l'imperméabilisation des sols, etc.). En engageant ces réflexions très en amont lors de la planification (stratégies foncières et diagnostics des potentiels de désimperméabilisation), il est alors possible d'éviter une imperméabilisation des sols non justifiée et de limiter l'impact des aménagements sur le ruissellement et l'écoulement des eaux pluviales .

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Éviter

→ Favoriser le développement urbain sur des surfaces déjà imperméabilisées, bâties ou non
→ Limiter l'imperméabilisation nouvelle des sols et tendre vers le "Zéro Artificialisation Nette" à horizon 2050
→ Identifier et estimer les surfaces imperméabilisées actuelles pouvant faire l'objet de densification et de renouvellement urbain
→ Protéger les restanques ou ouvrages traditionnels qui participent efficacement à la rétention et à l'infiltration des eaux de pluie
→ Privilégier les solutions fondées sur la nature et préserver dans les documents d'urbanisme des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau, des zones humides, des prairies inondables et des champs d'expansion de crues pour favoriser la maîtrise des écoulements en amont
→ Identifier dans les documents d'urbanisme et acquérir, le cas échéant, les zones naturelles inondables (zones d'expansion de crues) pour leur protection.
→ Lutter contre la "cabanisation" des zones inondables et les constructions illégales

Réduire

→ Inciter au recours à des ratios d'imperméabilisation de parcelles dans les règlements PLU (L.151-22 du CU) en veillant à une gestion économe de l'espace. Ces cœfficients d'imperméabilisation peuvent être proposés par secteurs pour limiter à la parcelle, au plus près, la surface à imperméabiliser

→ Prévoir dans les PLU un ratio minimum de surface de parcelle non imperméabilisable ou éco-aménageable comme le prévoit l'article R.151-43 du code de l'urbanisme
→ Favoriser l'utilisation de matériaux et de surfaces perméables pour les nouvelles surfaces artificialisées
→ Intégrer les solutions fondées sur la nature dans l'urbanisme et les aménagements, dans une logique de renforcement et de régulation du potentiel d'infiltration de l'eau dans le sol
→ Encourager la mise en place de systèmes de récupération naturelle de l'eau, allant des bassins collecteurs ou zones d'expansion de crues à des plus petits aménagements de type citernes destinées à récupérer les eaux de pluie en vue de leur utilisation pour l'arrosage des jardins
→ Réduire l'impact des nouveaux aménagements, à minima assurer une transparence hydraulique des projets mais également favoriser l'infiltration ou la rétention à la source (techniques alternatives de rétention/infiltration)
→ Promouvoir les aménagements perméables sur les surfaces de stationnement (article L111-19-1 du code de l'urbanisme)

Compenser
→ Désimperméabiliser l'existant : il s'agit d'identifier dans les SCoT et PLUi des surfaces actuellement artificialisées à désimperméabiliser. La surface cumulée des surfaces à désimperméabiliser visera à atteindre 150 % de la surface imperméabilisée ouverte à terme par le document d'urbanisme
→ Démolir les surfaces urbanisées inutiles (friches...)

Pour mémoire, le SDAGE incite à ce que les documents d'urbanisme élaborés par les collectivités (SCoT et PLU) prévoient, en compensation de l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation, la désimperméabilisation de surfaces déjà aménagées à hauteur d'une valeur guide de 150 % de la nouvelle surface imperméabilisée.

Plus globalement se référer :
→ Commission européenne « Lignes directrices concernant les meilleures pratiques pour limiter, atténuer ou compenser l'imperméabilisation des sols »

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Guide du SDAGE Vers la Ville perméable comment désimperméabiliser les sols
→ Appels à projets régionaux ou Feder visant à restaurer le cycle naturel de l'eau en s'appuyant sur les solutions fondées sur la nature (infiltration de l'eau à la source, restauration des fonctionnalités écologiques des milieux...)
→ Plan Climat régional
→ Guide aménagement avec la nature et de l'eau de l'ARBE.
→ Guide technique PLU(i) et Biodiversité. Concilier Nature et Aménagement. ARBE.
→ Centre national de ressources pour l'adaptation au changement climatique
→ Site "mavillepermeable" pour références techniques et ressources (Agence de l'eau)

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR, EP SCoT, porteurs de projets publics et privés

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR



OBJECTIF 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaires

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

Objectif 12
Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012

Objectif 15
Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 37
Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD1-OBJ11 A

Définir pour les opérations d'aménagement et de construction des orientations et des objectifs

→ de performance énergétique visant la neutralité des opérations

→ de préservation de la ressource en eau à l'échelle du projet et de limitation de l'imperméabilisation et du ruissellement

→ d'intégration des problématiques d'accueil, de préservation, de restauration de la biodiversité, et de résilience au changement climatique

→ favorisant les formes urbaines économes en espace et une conception bioclimatique des constructions

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La Région s'est engagée depuis 2017 dans une démarche de Plan Climat qui vise la neutralité carbone à l'horizon 2050. En parallèle, les politiques européennes et nationales visent les mêmes ambitions.

Les deux principaux postes de consommation énergétique du territoire sont les bâtiments et les transports. Tous deux dépendant étroitement de la manière d'aménager le territoire, qui conditionne les déplacements comme les usages à l'intérieur des bâtiments (climatisation, chauffage…). Les opérations d'aménagement, au sens de l'article L-300-1 du code de l'urbanisme doivent donc prendre en compte ces variables dès leur conception pour en minimiser les impacts.

En ce sens, la prise en compte de la biodiversité (y compris les continuités écologiques) et des ressources naturelles, en particulier l'eau, est nécessaire dès la conception des aménagements et/ou des infrastructures pour garantir la préservation durable des milieux. Enfin la conception doit favoriser des formes urbaines compactes permettant de limiter la consommation d'espace tout en recherchant une qualité urbaine et à limiter l'impact en termes de ruissellement en s'appuyant notamment sur les solutions fondées sur la nature et la renaturation effective des sols artificialisés.

Les documents de planification doivent donc se doter d'orientations et d'objectifs qui permettront de favoriser l'émergence d'opérations exemplaires au regard des quatre dimensions visées par la règle. Cette exemplarité sera fonction du contexte spécifique : ainsi les documents d'urbanisme et in fine les maîtres d'ouvrage pourront ajuster les niveaux d'ambition au regard de ce dernier.

Les orientations et objectifs visés dans la présente règle demeurent cependant intangibles et pourront être plus particulièrement articulés avec les règles 5 A, 10 C, 19 A, 21, 35, 36 A, 37, 47 B et 59.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Dans la planification

→ Dans les SCoT, le DOO peut « définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter […] des performances énergétiques et environnementales renforcées » (art. L.141 2 du code de l'urbanisme)

→ Le PLUi peut fixer des obligations en matière de performances énergétiques et environnementales (R.151-42 du code de l'urbanisme), différencier les règles en fonction du risque inondation. Il peut aussi prévoir des règles alternatives qui permettent « une application circonstanciée à des conditions locales particulières » (articles R.151-13 et R.151-41 du code de l'urbanisme) Le PLUi peut définir des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) portant au moins sur 6 thématiques, dont « la qualité environnementale et la prévention des risques » (article R.151-8 du code de l'urbanisme).

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

À l'échelle de l'opération

→ Encourager les projets permettant de restaurer des capacités d'infiltration, à la fois pour limiter la pollution des eaux en temps de pluie, pour réduire les risques d'inondation dus au ruissellement et contribuer à la recharge des nappes

→ Prise en compte dans la gestion des eaux pluviales de solutions techniques alternatives (infiltration, noues paysagères, toitures stockantes…) et développement du stockage des eaux pluviales pour réutilisation de l'eau

→ Assurer la perméabilité des trames verte et bleue

→ Limiter l'imperméabilisation des sols en redonnant sa place à l'eau pluviale et au ruissellement dans les opérations d'aménagement

→ Promotion du génie écologique et des « solutions basées sur la nature » (cf. Union internationale pour la conservation de la nature)

→ Utiliser un cœfficient de biotope (définition d'une part minimale de surfaces non imperméabilisées et éco-aménageables au sens de l'article R.151-43-1 du code de l'urbanisme)

→ Créer des bâtiments à biodiversité positive (cf. nichoirs intégrés, toitures végétalisées, préservation des haies et végétaux existants, passes à chiroptères…)

→ Végétaliser à partir d'espèces végétales locales, adaptées au climat méditerranéen

→ Interdiction d'implantation d'espèces « invasives »

→ Préserver au maximum les éléments naturels dès la conception du projet et pendant le déroulement du chantier

→ Dans la performance énergétique, s'inscrire dans une logique de priorité suivante : faibles consommations énergétiques et d'énergie grise, étude sources d'énergies renouvelables et de récupération avec priorisation et optimisation de l'autoconsommation énergétique

Autres

→ Veiller à l'insertion paysagère de l'opération

→ Inscrire les opérations dans des démarches de labellisation nationales, régionales ou locales telles que QDM, HQE, Éco Quartiers, démarche PALME, charte des écoquartiers de la métropole européenne de Lille, par exemple), en particulier les opérations sous maitrise d'ouvrage publique

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Soutien à des « chantiers pilotes »

→ Animation « Clubs Métiers » (ex. Club Infrastructures….) et réseaux professionnels

→ Plan Climat régional

→ Guide aménagement avec la nature et de l'eau de l'ARBE.

→ Guide technique PLU(i) et Biodiversité. Concilier Nature et Aménagement. ARBE.

→ Guide « Schéma régional de cohérence écologique : Comment l'intégrer dans mon document d'urbanisme »

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR, collectivités, acteurs publics et privés de l'aménagement

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PCAET

OBJECTIF 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaires

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

Objectif 12
Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50% en 2050 par rapport à 2012

Objectif 60
Rénover le parc de logements existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés

RÈGLE LD1-OBJ11 B

Définir pour les opérations de rénovation du bâti des critères de performance énergétique atteignant le niveau réglementaire BBC Énergétique rénovation ou le niveau passif et de performance environnementale dans le respect de la qualité patrimoniale et architecturale du bâti

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La consommation énergétique des bâtiments est l'un des principaux postes de consommation du territoire régional et croise d'autres facteurs/enjeux humains : précarité énergétique, décence des logements… Avec les ambitions nationales comme régionales de réduction des consommations d'énergie (Cop d'avance), il devient nécessaire de fixer des critères minimaux de performance énergétique des travaux de réhabilitation afin que le parc bâti régional contribue à la transition énergétique de manière suffisante pour atteindre les objectifs fixés.

Concrètement, il s'agit pour les porteurs de documents d'urbanisme de prévoir des critères à destination des opérations de rénovation des bâtiments à l'échelle d'un quartier (rénovation urbaine). Peuvent ainsi s'appliquer des niveaux minimum de consommation énergétique des bâtiments, un taux de production énergétique locale dans le projet avec un niveau plancher d'autoconsommation, le recours à des éco-matériaux locaux pour dynamiser les filières, des considérations en matière de récupération d'eau.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Inscrire les opérations dans des démarches de labellisation : BEPOS, BBC Énergétique Rénovation, en particulier les opérations sous maîtrise d'ouvrage publique

→ Inscrire les critères dans la logique de priorité suivante : baisse des consommations énergétiques, baisse de l'énergie grise, études sources d'énergies renouvelables et de récupération

→ Le PLUi peut fixer des obligations en matière de performances énergétiques et environnementales

→ Recours aux éco matériaux, traitement des eaux pluviales…

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Cadre d'intervention régional : Bâtiments durables – Transition énergétique, notamment sur les projets de construction et de réhabilitation innovants et exemplaires

	→ Plan Climat régional
PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	EPCI/communes, aménageurs, particuliers, bailleurs sociaux
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PCAET

OBJECTIF 12
Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et 50 % en 2050 par rapport à 2012

Objectif 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaires

Objectif 19
Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050

Objectif 60
Rénover le parc de logements existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés

RÈGLE LD1-OBJ12 A

Favoriser le développement de solutions énergétiques en réseaux (de chaleur, de froid...), en privilégiant les énergies renouvelables et de récupération

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

À la différence des énergies individuelles de chauffage, les réseaux de chaleur permettent la réalisation d'économies d'échelle importantes du fait du nombre de logements/surfaces à chauffer qu'ils recouvrent. Leur développement permet à la fois de massifier le raccordement des immeubles et de faciliter le recours aux énergies renouvelables en limitant les contraintes d'installation dans chaque logement pour les concentrer dans la chaufferie principale.

Concrètement, il s'agit de favoriser le développement des réseaux de chaleur, et d'amener les aménageurs à intégrer ce type de solutions énergétiques dans leurs projets chaque fois que cela est possible et pertinent.

Les documents d'urbanisme comprenant une planification territoriale devront dès lors comprendre une variable « réseau de chaleur » et au moins envisager cette technologie dans leur prospective.

Pour les territoires du littoral, sont également intéressants les projets d'aménagement ayant recours à des systèmes d'exploitation calorifique maritime favorisant les systèmes mutualisés (réseau de chaleur/froid).

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Dans les SCoT, le DOO peut « définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter […] des performances énergétiques et environnementales renforcées » (art. L.141-22 du code de l'urbanisme).
→ Le PLUi peut fixer des obligations en matière de performances énergétiques et environnementales et, différencier les règles en fonction du risque inondation.
→ Possibilité pour le PLU de définir des secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées qu'il définit, et d'imposer dans ces secteurs une production minimale d'énergie renouvelable.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	EPCI, aménageurs
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	PCAET, SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu)

OBJECTIF 12
Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et 50 % en 2050 par rapport à 2012

Objectif 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique

Objectif 19
Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050

RÈGLE LD1-OBJ12 B

Prévoir et intégrer des dispositifs de production d'énergies renouvelables et de récupération, notamment de la chaleur fatale, dans tous les projets de création ou d'extension de zones d'activités économiques

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Face aux enjeux de la transition énergétique et à un secteur industrie qui représente plus de 20 % des consommations énergétiques de la France, l'accompagnement des acteurs industriels dans leurs efforts de réduction des consommations d'énergie est essentiel. La récupération et la valorisation de la chaleur fatale issue de l'industrie constituent un potentiel d'économies d'énergie à exploiter, en particulier lors de tout projet de création ou d'extension de zones d'activités économiques.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Dans les SCoT, le DOO peut « définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter […] des performances énergétiques et environnementales renforcées » (art. L.141 22 du code de l'urbanisme).
→ Le PLUi peut fixer des obligations en matière de performances énergétiques et environnementales.
→ Possibilité pour le PLU de définir des secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées qu'il définit, et d'imposer dans ces secteurs une production minimale d'énergie renouvelable.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, collectivités

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PCAET



OBJECTIF 12
Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et 50 % en 2050 par rapport à 2012

OBJECTIF 60
Rénover le parc de logements existants, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés

Objectif 36
Réinvestir les centres-villes et centres-bourgs par des stratégies intégrées

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

Objectif 62
Conforter la cohésion sociale

RÈGLE LD1-OBJ12 C

Prévoir et assurer la réhabilitation énergétique de 50 % du parc de logement ancien (construits avant 1975) à horizon 2050 en réalisant des réhabilitations de niveau règlementaire BBC Énergétique Rénovation ou de niveau passif. L'effort en matière de réhabilitation énergétique devra également porter sur le parc d'équipements publics et bâtiments tertiaires.

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les logements constituent une cible à privilégier pour diminuer les consommations énergétiques régionales et améliorer, pour les occupants, le confort thermique et la facture énergétique.

Cette règle se situe au carrefour de plusieurs problématiques fortes du SRADDET : la transition énergétique, la diminution du coût du logement à travers la baisse des charges locatives de chauffage pour les habitants, la revitalisation des centres anciens, l'intervention dans les copropriétés dégradées…

Il est donc demandé de contribuer à l'objectif régional par la réalisation de réhabilitations atteignant le niveau réglementaire BBC Energétique Rénovation ou le niveau passif.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Le DOO du SCoT définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs.

Par ailleurs, la réalisation d'Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat spécifiques pour l'amélioration et la réhabilitation du parc existant public et privé, selon les dispositions de l'article L.303-1 du CCH est à favoriser pour prendre en charge les problématiques de réhabilitation dans leur ensemble.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Contrats régionaux d'équilibre territorial

→ Opérations Programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), Programmes d'intérêt général (PIG)

→ Conventions partenariales collectivités-Région-EPF sur les périmètres à fort enjeu régional

→ Installation de Plateformes territoriales de la rénovation énergétique sur l'ensemble du territoire régional : mobilisation des acteurs, assistance, soutien…

→ Plan Climat régional

L'ambition en matière de réduction de la consommation se traduit par des dispositifs permettant d'accompagner les territoires en matière de réhabilitation énergétique des bâtiments, intégrant le logement et le tertiaire (privés et publics) :

→ Chèque énergie durable positionné comme une première contribution à l'amélioration de la performance énergétique d'un logement préservant la possibilité d'atteindre un niveau « BBC RENO »
→ Opérations programmées d'amélioration de l'Habitat visant les travaux de réhabilitation énergétique dans la même logique que le chèque énergie sud ;
→ Contrat régional d'équilibre territorial et cadre d'intervention « bâtiments exemplaires » permettant d'apporter un accompagnement technique et financier aux projets de réhabilitation énergétique des bâtiments tertiaires.

Également :

→ Conventions partenariales collectivités-Région-EPF sur les périmètres à fort enjeu régional
→ Installation de Plateformes territoriales de la rénovation énergétique sur l'ensemble du territoire régional : mobilisation des acteurs, assistance, soutien...
→ Espaces-Info-Énergie

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR, associations, bailleurs sociaux, propriétaires privés…

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR, PCAET



OBJECTIF 14
Préserver les ressources en eau souterraine, les milieux aquatiques et les zones humides

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

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

Objectif 65
Refonder le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque territoire les capacités de son développement

RÈGLE LD1-OBJ14 A

Identifier et sécuriser les secteurs vulnérables des ressources stratégiques ou zones potentielles pour la recharge qualitative des nappes phréatiques

APPLICATION TERRITORIALE

Territoires des masses d'eau et aquifères stratégiques identifiés dans le SDAGE

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les eaux souterraines constituent des ressources stratégiques à l'échelle régionale et locale pour une gestion intégrée de la ressource en eau et la sécurisation des usages, en particulier de l'alimentation en eau potable. Les problèmes de qualité et de quantité de cette ressource souterraine sont accentués par l'augmentation et l'intensification des phénomènes extrêmes, ce qui en fait un enjeu de haute priorité à décliner dans tous les documents de prospective de développement et d'aménagement.

Les ressources stratégiques sont soit des ressources en eau déjà exploitées dont l'altération poserait des problèmes immédiats pour les populations qui en dépendent, soit des ressources en eau souterraine proches des lieux de consommation dont la quantité et la qualité permettront le développement futur du territoire en répondant aux besoins en eau potable.

Pour préserver ces ressources et assurer leur potentiel quantitatif et qualitatif pour la production d'eau potable, des zones de sauvegarde doivent être délimitées. Sur ces zones, la préservation de l'usage eau potable doit être considérée comme une priorité absolue ; il est essentiel en particulier d'identifier les zones vulnérables*, ou zones potentielles pour la recharge quantitative des nappes dans les documents d'urbanisme afin de maintenir sur ces secteurs des usages compatibles avec la préservation de ces ressources futures ou d'ores et déjà exploitées.

** au sens de la directive européenne 91/676/CEE du 12 décembre 1991, dite directive Nitrates : une zone vulnérable est une partie du territoire où la pollution des eaux par le rejet direct ou indirect de nitrates d'origine agricole ou d'autres composés susceptibles de se transformer en nitrates, menace à court terme la qualité des milieux aquatiques et plus particulièrement l'alimentation en eau potable.*

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Retranscription des périmètres de zones de sauvergarde dans les documents d'urbanisme et préservation du foncier nécessaire : le SDAGE identifie les masses d'eau souterraine pour lesquelles il est nécessaire de cartographier des zones de sauvegarde (cf. cartes du SDAGE). Une fois ces zones de sauvegarde notifiées et retranscrites, les SCoT (ou à défaut les PLU(i) en l'absence de SCoT) intègrent les enjeux spécifiques de ces zones, notamment les risques de dégradation de la qualité des ressources en eau stratégiques qu'elles alimentent, dans le diagnostic. Les SCoT prévoient les mesures permettant de les protéger sur le long terme dans leur projet d'aménagement stratégique et leur document d'orientation et d'objectifs. Les acteurs de l'eau, et notamment les structures

porteuses de SAGE ou de contrats de milieux pourront utilement être associés à l'élaboration des documents d'urbanisme.

Pour les secteurs vulnérables et les potentielles zones de sauvegarde, il est recommandé de limiter l'urbanisation et de promouvoir des usages non impactants afin de garantir la recharge de l'aquifère et d'éviter les risques de dégradation de la qualité de l'eau.
Périmètres des zones de sauvegarde :
Le_site dédié recense l'ensemble des études conduites sur les ressources majeures identifiées dans le SDAGE et met à disposition les informations sous un format SIG.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Recueil des périmètres des zones de sauvegarde :
→ Le site https://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr recense l'ensemble des études conduites sur les ressources majeures identifiées dans le SDAGE et met à disposition les informations sous un format SIG.
→ Guide des aménageurs : les eaux souterraines au coeur de l'urbanisme
→ Guide de l'Agence de l'eau pour caracétriser les ressources stratégiques et délimiter les zones de sauvegarde

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR, EP SCoT, gestionnaires de bassin versant

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

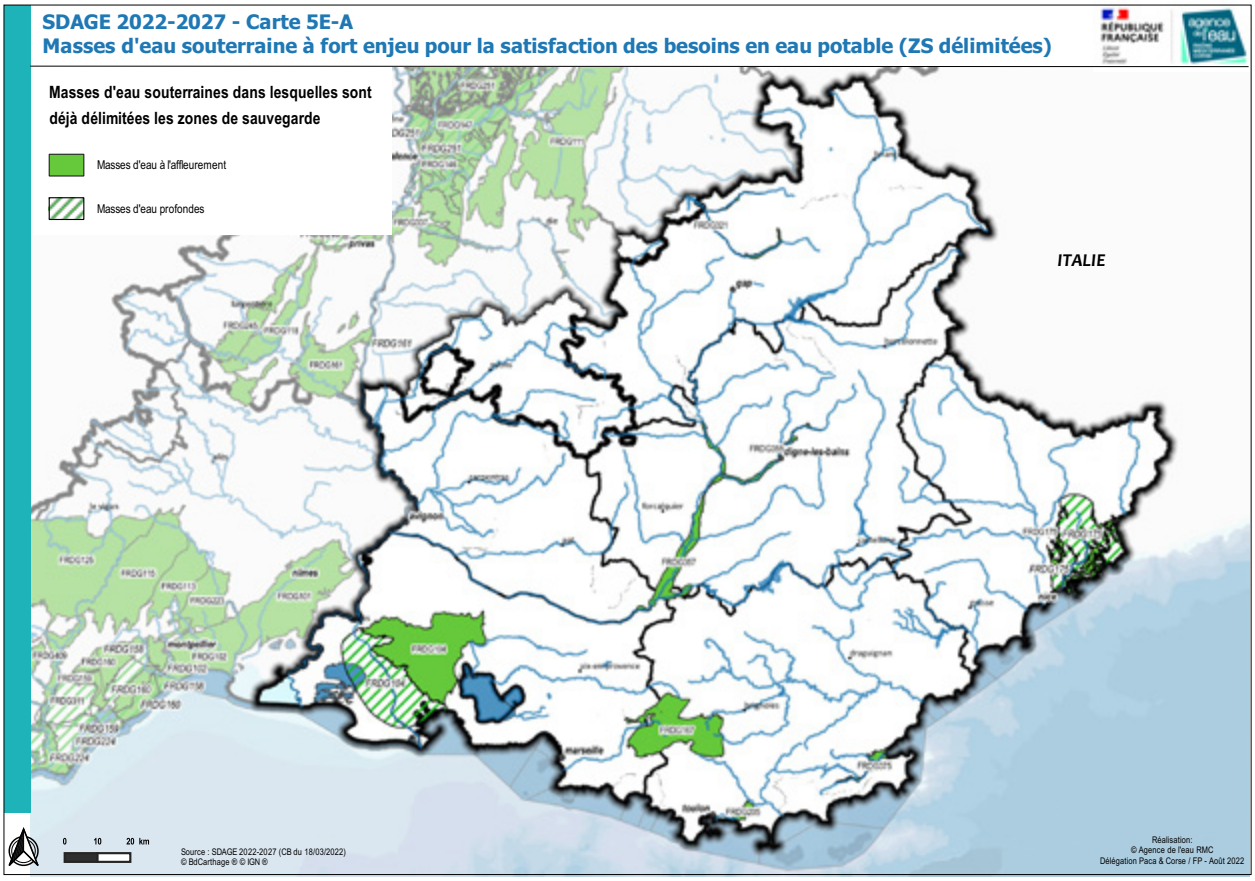
SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR

COMPLÉMENT GRAPHIQUE

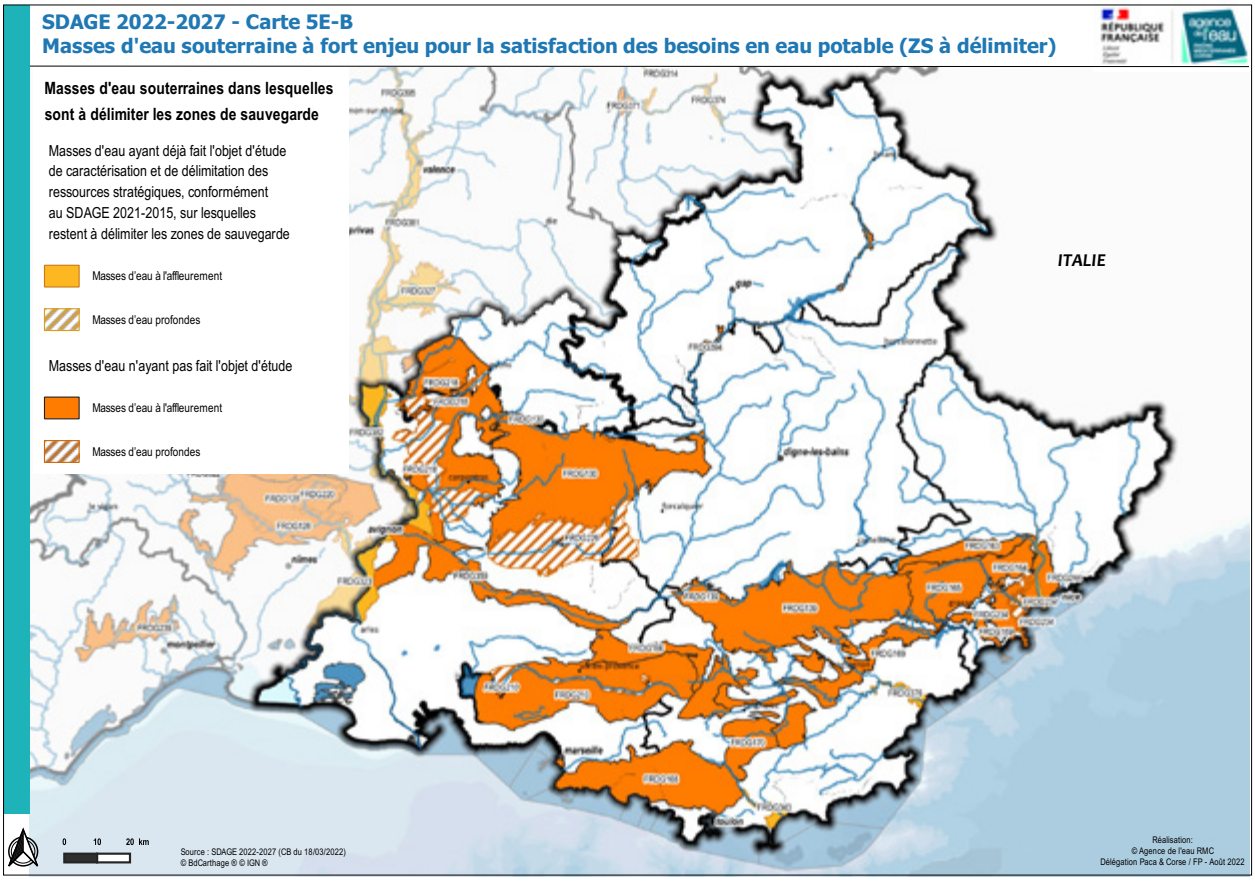
Cartes indicatives issues du SDAGE relatives aux ressources stratégiques

Masses d'eau et aquifères stratégiques pour l'alimentation en eau potable
Ressources d'enjeu départemental à régional à préserver

SDAGE 2022-2027 - Carte 5E-A
Masses d'eau souterraine à fort enjeu pour la satisfaction des besoins en eau potable (ZS délimitées)



SDAGE 2022-2027 - Carte 5E-B
Masses d'eau souterraine à fort enjeu pour la satisfaction des besoins en eau potable (ZS à délimiter)



OBJECTIF 14
Préserver les ressources en eau souterraine, les milieux aquatiques et les zones humides

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

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

Objectif 65
Refonder le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque erritoire les capacités de son développement

RÈGLE LD1-OBJ14 B

Protéger les espaces à enjeux pour la ressource en eau, en particulier les aires d'alimentation de captage ne bénéficiant d'aucune protection réglementaire ou celles à l'étude

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les eaux souterraines constituent des ressources stratégiques à l'échelle régionale et locale pour une gestion intégrée de la ressource en eau et la sécurisation des usages, en particulier de l'alimentation en eau potable. Afin de préserver la santé des populations et l'environnement, l'eau captée pour l'eau potable doit être surveillée et protégée des diverses sources de pollution. Dans certains cas de pollution, il est en effet très difficile, voire impossible, de retrouver un bon état de la ressource, et dans ce cas, l'abandon du captage devient inévitable. De telles situations peuvent avoir un fort impact sur le développement économique et urbain d'un territoire et induire des coûts excessifs de traitement ou de reconquête de la qualité de la ressource.

Les problèmes de qualité et de quantité de cette ressource souterraine sont désormais un enjeu de haute priorité à décliner dans tous les documents de prospective de développement et d'aménagement.

Les périmètres de protection ont été rendus obligatoires pour tous les ouvrages de prélèvement d'eau d'alimentation depuis la loi sur l'eau (Loi n° 92-3 du 3 janvier 1992).

En réponse aux exigences issues de la directive cadre sur l'eau, la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006) a renforcé les dispositifs de maîtrise des pollutions diffuses d'origine agricole par la création des zones de protection des aires d'alimentation de captages. Il est donc nécessaire de les identifier dans les documents d'urbanisme, même si ces zonages ne sont encore qu'en cours d'élaboration.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

L'alimentation en eau potable d'une commune provient soit d'une ressource en eau de surface (prise d'eau en rivière) soit d'une ressource en eau souterraine (source, forage ou puits atteignant une nappe). Ce qui est appelé captage d'eau potable, c'est l'ouvrage de prélèvement. L'eau prélevée dans un cours d'eau provient du réseau hydrographique amont, le bassin versant. De la même façon, l'eau souterraine prélevée dans un captage provient d'un bassin d'alimentation correspondant à l'ensemble de la surface sur laquelle les eaux s'infiltrent.

Pour ce qui concerne la protection des captages d'alimentation en eau potable des collectivités, les périmètres de protection sont définis par arrêté d'utilité publique et disponibles auprès du maître d'ouvrage ou de l'ARS. Le Plan local d'urbanisme (PLU) doit reprendre sur les documents graphiques les périmètres

de protection immédiate et rapprochée. Les servitudes instaurées au titre de la protection de l'eau potable doivent être annexées au PLU (article R.1321-13-2 du code de la santé publique). Pour cela, les services de l'ARS ou de la DDT(M) sont consultés. Dans le cas où le captage n'est pas protégé par arrêté DUP, des mesures de protection doivent néanmoins être envisagées.

Il existe sur certains territoires des schémas départementaux d'alimentation en eau potable qui mettent en évidence les différentes ressources à enjeux (en région Provence-Alpes Côte d'Azur, ces schémas existent sur les Bouches-du-Rhône et le Var). Il est essentiel de prendre en compte l'ensemble des captages même ceux pour lesquels l'arrêté de protection de captage n'a pas encore été délivré.

Les études hydrogéologiques à l'échelle du captage ou de la masse d'eau souterraine, lorsqu'elles existent, apportent des éléments sur la vulnérabilité de la ressource et permettent de prévoir l'installation d'activités industrielles ou agricoles potentiellement polluantes dans des zones où la nappe est moins vulnérable.

Pour tous les captages, le SCoT doit s'appuyer sur les schémas départementaux d'alimentation en eau potable qui mettent en évidence les différentes ressources à enjeux (en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ces schémas existent sur les Bouches-du-Rhône et le Var). Il est essentiel de prendre en compte l'ensemble des captages, même ceux pour lesquels l'arrêté de protection de captage n'a pas encore été délivré.

Documents de référence

→ Schéma départemental d'alimentation en eau potable des Bouches-du-Rhône

→ Schéma départemental des ressources et de l'alimentation en eau du Var

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Guide des aménageurs : les eaux souterraines au coeur de l'urbanisme
→ Guide Technique SDAGE « Identifier et préserver les ressources stratégiques pour l'alimentation en eau potable » (2021)
→ Mise en œuvre de Plans de Gestion de la Sécurité Sanitaire des Eaux

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI/communes, EP SCoT, gestionnaires réseaux

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR



OBJECTIF 15
Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin

Objectif 37
Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

Objectif 50
Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

Objectif 51
Assurer les liaisons écologiques au sein du territoire régional et avec les régions voisines

RÈGLE LD1-OBJ15

Sur les espaces à enjeux de continuités écologiques non couverts par un dispositif de gestion :

→ Définir des orientations et des objectifs favorables au maintien et à la préservation des milieux et de la biodiversité

→ Déployer des mesures de restauration et de remise en état optimal des continuités écologiques

APPLICATION TERRITORIALE

Les « espaces à enjeux de continuités écologiques non couverts par un dispositif de gestion » sont les espaces relevant de la trame verte et bleue régionale, non couverts ou partiellement couverts par l'un des dispositifs suivants : PNR, PN, Conservatoire des Espaces Naturels, réserves naturelles nationales, réserves naturelles régionales, Natura 2000, Sites classés, et arrêté préfectoral de biotope.

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La région bénéficie d'outils développés dans le cadre des différentes politiques publiques en faveur de la biodiversité (pour rappel, 6,4 % du territoire régional bénéficie d'une protection réglementaire spécifique en faveur de la biodiversité). D'autres outils définis dans le cadre de politiques sectorielles (culture, aménagement, etc.) peuvent également profiter à la biodiversité. Il peut donc exister une réponse institutionnelle et/ou réglementaire sur certains territoires ayant été identifiés comme devant faire l'objet d'une recherche de remise en bon état ou de préservation optimale des continuités. Par conséquent, il est logique que les priorités d'actions s'inscrivent avant tout sur les territoires n'ayant aucune couverture institutionnelle ou réglementaire.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Création d'aires protégées, participant notamment de la Stratégie nationale sur les aires protégées

→ Aides à la sécurisation/maîtrise foncière sur le long terme d'espaces naturels, agricoles, forestiers et littoraux porteur d'enjeux de biodiversité (vulnérabilité des habitats, des espèces, des fonctionnalités et des paysages)

→ Valorisation des multifonctionnalités des espaces et des espèces notamment sur les composantes climatiques (puits de carbone, réduction et gestion des risques naturels) et/ou en tant que solutions fondées sur la nature dans une approche de co-bénéfices Homme-Nature

→ Aides à l'acquisition foncière

→ Protection des éléments de trames écologiques, restauration et remise en état optimal de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques dégradés (friches non agricoles, etc.).

Via la planification :

→ Le PLUi peut utiliser les emplacements réservés (R.151-43 du code de l'urbanisme)

→ Le PLUi peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger (L.151-23 du CU)

→ Le SCoT doit fixer les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques et de la ressource en eau (L.141-10 du CU)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional
→ Stratégie régionale d'acquisition et de préservation en faveur de la biodiversité en cours d'élaboration
→ Cf. cartes des réservoirs biologiques identifiés dans le SDAGE

MESURES CONVENTIONNELLES

→ Contrat de Plan État Région

→ Convention territoriale pour l'exercice de la compétence (CTEC) « Protection de la Biodiversité »

→ Schéma interrégional du Massif des Alpes

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Départements, EPCI, communes, associations de gestion d'espaces et milieux naturels.

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR

COMPLÉMENT GRAPHIQUE

Carte indicative de l'objectif 15

OBJECTIF 16
Favoriser une gestion durable et dynamique de la forêt

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

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

Objectif 50
Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

RÈGLE LD1-OBJ16 A

Favoriser les activités, les aménagements et les équipements favorables à la gestion durable, multifonctionnelle et dynamique de la forêt

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Dans les documents d'urbanisme, la question forestière est souvent abordée à travers les seuls enjeux écologiques et de préservation de la biodiversité. La forêt est alors confinée à un rôle d'espace naturel qui doit être protégé. La présence importante au cœur des massifs forestiers d'espaces boisés classés (EBC) en est la parfaite illustration, héritage de l'époque où l'on préconisait le recours massif aux servitudes « EBC » dans les plans d'occupation des sols (POS) pour rendre inconstructibles les espaces naturels forestiers.

La dimension multifonctionnelle de la forêt (enjeux d'exploitation forestière durable pour la filière économique bois-énergie en développement, enjeux liées à l'accueil du public, enjeux de prévention et de lutte contre le risque incendie) est désormais largement reconnue et partagée par les acteurs, les usagers et les décideurs.

Aussi, il convient désormais d'intégrer pleinement la gestion durable, dynamique et multifonctionnelle des espaces forestiers dans les réflexions et les pratiques des documents d'urbanisme, en favorisant les activités contribuant à la gestion durable, multifonctionnelle et dynamique de la forêt, et la réponse aux besoins constatés en matière d'aménagements et d'équipements : travaux forestiers, équipements permettant la circulation des engins forestiers et de secours, installation d'infrastructures de stockage et de première transformation, aménagements permettant l'implantation d'activités agricoles et pastorales, équipements nécessaires à l'accueil du public…

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Tenir compte des documents de gestion en zones de massif forestier : schéma de massif, PIDAF, schéma de dessertes forestières, documents d'objectifs des sites Natura 2000…

→ Permettre la mise en place de coupures agricoles stratégiques en matière de DFCI, notamment par une utilisation adaptée des servitudes « espaces boisés classés » (EBC)

→ Intégrer les enjeux sylvo-pastoraux et pastoraux, notamment via les Plans d'occupations pastoraux intercommunaux lorsqu'ils existent

→ Favoriser la mise en application des obligations légales de débroussaillement (OLD)

→ Favoriser les équipements permettant d'améliorer les conditions d''extraction du bois : aires de retournement, aires de stockage, dessertes forestières, notamment par des emplacements réservés

→ Favoriser les équipements permettant d'améliorer les conditions de lutte et de prévention des feux de forêt (pistes DFCI…), notamment par le biais d'emplacements réservés

→ Intégrer la dimension « accueil du public en forêt » et les équipements/aménagements indispensables, au travers par exemple d'outils d'urbanisme opérationnel tels que les STECAL

→ Favoriser l'adaptation des pratiques sylvicoles aux contraintes exercées par le changement climatique

→ Prendre en compte les identités paysagères lors des choix d'aménagement forestiers

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

→ Mesure 16.7.2 « Stratégies locales de développement pour la gestion de la forêt » du Programme de Développement Rural 2014-2020

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, communes, PNR

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR

OBJECTIF 16
Favoriser une gestion durable et dynamique de la forêt

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

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

Objectif 50
Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

RÈGLE LD1-OBJ16 B

Développer et soutenir les pratiques agricoles et forestières favorables aux continuités écologiques

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les réservoirs écologiques couvrent 69 % de la forêt méditerranéenne ; les corridors en couvrent 5 %.

Les réservoirs de biodiversité couvrent 22 % des espaces agricoles (hors trame ouverte) et les corridors 2 %.

Ces espaces agricoles et forestiers sont donc des supports importants pour les fonctionnalités écologiques.

À travers cette règle, il s'agit donc de maintenir et développer des pratiques forestières, agricoles et pastorales favorables aux fonctionnalités écologiques, pour améliorer la qualité des productions et des milieux (eaux, air, sols).

La valorisation de la dimension multifonctionnelle de la forêt, visée par la règle N°LD1-Obj16 A, doit notamment s'accompagner de pratiques adaptées afin de limiter les atteintes aux continuités écologiques de ce milieu.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Pratiques forestières
→ Développement des documents cadres type chartes forestières ou Plan de développement de Massif
→ Élaboration de chartes forestières
→ Élaboration de cartographies des espaces à enjeux intraforestiers intégrées aux documents cadres
→ Développement d'une trame multifonctionnelle de vieilles forêts, forêts anciennes et/ou matures et de biodiversité intraforestière par la connaissance et la reconnaissance des trames écologiques de ces milieux incluant également les bois morts, et zones humides
→ Développement des outils de connaissance de la richesse intraforestière par des diagnostics à l'échelle des massifs et en encourageant l'utilisation d'indices de fonctionnalité écologique
→ Démarches de gestion et d'exploitation durable de la forêt : éco-certification et documents de gestion
→ Favoriser le développement de l'agroforesterie

Pratiques agricoles
→ Favoriser le développement de l'agriculture biologique, en particulier dans les zones à fort enjeux de biodiversité, en favorisant la recherche et l'utilisation

des pratiques alternatives aux produits phytocides, en limitant les épandages par voie aérienne, en s'appuyant sur l'expérience des prairies fleuries, en soutenant les expérimentations sur la recherche de nouvelles pratiques.
→ Développement d'une gestion intégrée de l'exploitation et des productions
→ En milieu périurbain :
- Favoriser les cultures maraîchères et vivrières, les vergers
- Encourager les jardins partagés
- Développer les circuits courts de proximité

→ Assurer une information auprès des consommateurs sur la connaissance et la reconnaissance du travail de l'agriculteur
→ Maintien ou développement des infrastructures agro-écologiques (haies, bosquets, murets, mares, bandes enherbées, réseaux d'irrigation gravitaire…) par le biais de diagnostics en concertation croisée avec les professionnels agricoles lors de l'élaboration des documents d'urbanisme ; ou encore de chartes de bonnes pratiques pour les infrastructures agro-environnementales

Pratiques pastorales
→ Soutenir la filière de l'élevage extensif qui permet le maintien, voire le développement des surfaces en herbe, pâturages et prairies naturelles, qui sont favorables aux continuités écologiques
→ Favoriser la mise en place de Plan d'Occupation Pastorale Intercommunal (POPI) sur les massifs forestiers
→ Intégrer l'activité pastorale dans les autres schémas et documents cadre
→ Favoriser les initiatives en faveur de la gestion des conflits d'usage

La problématique des identités paysagères, et notamment du paysage quotidien est à prendre en compte dans l'ensemble de ces pratiques.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, communes, PNR, associations des communes forestières, propriétaires forestiers…

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR, PCAET



OBJECTIF 18
Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

Objectif 49
Préserver le potentiel de production agricole régional

RÈGLE LD1-OBJ18

Prendre en compte la capacité du territoire à répondre aux enjeux d'agriculture de proximité et d'alimentation locale et définir des objectifs dédiés

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Un rapprochement de plus en plus prégnant s'opère entre le monde agricole et les aspirations profondes des consommateurs et des citoyens pour une alimentation plus saine, plus locale, plus durable et un environnement préservé. L'engouement pour les circuits courts et l'agriculture de proximité offre de nouvelles perspectives en matière de développement économique et nécessite d'être mieux pris en compte dans les politiques d'aménagement du territoire.

De nombreux territoires s'engagent dans l'élaboration de Projets alimentaires territoriaux (PAT), dont l'objectif est de rapprocher les producteurs, les transformateurs, les distributeurs, les collectivités territoriales et les consommateurs et d'accompagner le développement d'une agriculture de qualité permettant de répondre aux attentes en matière d'alimentation.

Il s'agit donc de prendre en compte dans les réflexions prospectives la capacité du territoire à répondre aux enjeux d'agriculture de proximité et d'alimentation locale.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Favoriser la mise en place d'Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) avec un volet agriculture périurbaine et prenant en compte le lien citoyens/agriculture (Article L.151-7 du code de l'urbanisme)

→ Délimiter des périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels péri-urbains (Article L.113-15 du code de l'urbanisme)

→ Prendre en compte dans les réflexions prospectives la capacité du territoire à répondre aux enjeux d'agriculture de proximité et d'alimentation locale (surfaces agricoles nécessaires)

→ Favoriser au travers d'outils d'urbanisme opérationnel (STECAL, emplacements réservés) l'implantation d'équipements collectifs permettant le déploiement sur le territoire de filières d'alimentation locale et de circuits courts de commercialisation (silos, plateformes d'approvisionnement, points de vente collectifs, ateliers de transformation-légumerie, points de vente collectifs)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

→ Appel à projet régional « Projets Alimentaires Territoriaux »

→ Mesure 16.4 « Mise en place de nouveaux modes de distribution en circuits d'approvisionnement courts » du Programme de développement rural 2014 - 2020

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	EPCI, PNR, Départements
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR



OBJECTIF 19
Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050

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

Objectif 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaire

Objectif 12
Diminuer la consommation d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012

RÈGLE LD1-OBJ19 A

Identifier, justifier et valoriser le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération du territoire en développant les équipements de pilotage énergétique intelligents et de stockage

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La Région a adopté sa trajectoire neutralité carbone intégrée aux objectifs du SRADDET. Celle-ci prévoit la valorisation à 2050 de l'ensemble du potentiel en énergies renouvelables disponible. Pour ce faire, les territoires doivent identifier et justifier leur potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération lors de leurs démarches de planification, et valoriser ce potentiel à travers leurs choix de planification et d'aménagement.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Le SCoT peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation de respecter des performances énergétiques (L.141-22 du CU)

→ Le PLUi peut définir des secteurs dans lesquels il impose des performances énergétiques et environnementales renforcées (L.151-21 du CU)

→ Des éléments relatifs au potentiel énergétique de chaque zone définie dans le document peuvent être identifiés afin que les futurs aménageurs connaissent les capacités théoriques de leur lieu d'implantation et intègrent cette dimension dans leurs plans

→ Le SCoT peut également identifier des zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables (art. L. 141-10 du CU).

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR, aménageurs/constructeurs, acteurs publics

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR, PCAET



OBJECTIF 19
Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050

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

Objectif 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaire

Objectif 12
Diminuer la consommation d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012

RÈGLE LD1-OBJ19 B

Développer la production des énergies renouvelables et de récupération et des équipements de stockage afférents, en mettant en œuvre des mesures :

En faveur de la valorisation de la biomasse, en assurant le renouvellement des forêts

→ En développant les projets de biogaz sur le territoire
→ En développant les chaufferies à bois locales (notamment via les réseaux de chaleur en lien avec l'objectif 12) et la structuration de l'approvisionnement

En faveur de l'éolien offshore

→ En développant l'éolien flottant offshore afin de tirer parti énergétiquement de la ressource marine régionale et de créer une filière industrielle d'excellence dans ce secteur

En faveur de l'éolien terrestre

→ En développant l'éolien terrestre dans le respect de l'environnement, de la biodiversité et des critères d'intégration paysagère

En faveur du solaire

→ En privilégiant les projets visant l'autoconsommation d'énergies renouvelables notamment s'agissant des projets photovoltaïques sur toiture et sur ombrière
→ En développant et installant des projets de parcs photovoltaïques prioritairement sur du foncier artificialisé : bâtiments délaissés, toitures et parkings, foncier aérodromes, friches reconnues stériles, serres agricoles, terrains aux abords des routes, autoroutes, voies ferrées et fluviales, ainsi que sur des sites et sols pollués à réhabiliter
→ En déployant des installations solaires thermiques et photovoltaïques dans des lieux très consommateurs d'énergie (hôpitaux, logements collectifs, piscines, etc.)
→ En déployant des projets d'agrivoltaïsme conformes aux dispositions de l'article L. 314-36 du Code de l'énergie.

En faveur de la petite hydroélectricité

→ En soutenant les projets de rénovation ou création de petites centrales hydroélectriques sur canal, adduction d'eau potable et torrents, notamment dans l'espace alpin, en s'assurant du respect des continuités écologiques des cours d'eau

En faveur de l'innovation

→ En soutenant les nouvelles filières énergies renouvelables, en particulier l'hydrogène, la récupération de chaleur (géothermie, thalassothermie, chaleurs fatales)
→ En soutenant les démonstrateurs, en particulier pour le Biogaz / Biogaz (gazéification), l'hydrogène, le solaire à condensation, les réseaux intelligents et le stockage de l'énergie

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale et en lien avec les zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables qui auront été définies.

MOTIVATION DE LA RÈGLE

L'ensemble des leviers favorables au développement des énergies renouvelables doivent être activés pour contribuer à la réalisation des objectifs de transition énergétique du territoire régional inscrits au SRADDET et au Plan climat de la région. Ces différents leviers, conjugués à la diminution de la consommation totale d'énergie, doivent permettre de réduire sensiblement le recours aux énergies fossiles. La priorité est donnée au développement d'énergies renouvelables thermiques et électriques, qui présentent un fort potentiel à exploiter dans le respect des paysages et de la biodiversité.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

La Région a réitéré en Janvier 2018 les travaux qui avaient été menés sur le SRCAE en juillet 2012 pour mettre à disposition des collectivités les résultats d'un exercice de répartition des objectifs régionaux entre les territoires (EPCI, Départements, PNR, Pays, Métropole, 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. Toutes les études régionales de potentiel qui ont servi de base aux calculs sont accessibles dans les différentes rubriques du site de l'Observatoire régional du climat, de l'air et de l'énergie (ORECA).

Les résultats sont disponibles pour toutes les échelles de collectivités concernées et présentés sous forme de fiches-outils. La territorialisation de la « trajectoire neutralité carbone » 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 n'ont cependant qu'une ambition indicative et ne sont pas juridiquement contraignantes.

→ Fiches SRADDET – Trajectoire Neutralité carbone par EPCI

→ Fiches SRADDET – Trajectoire Neutralité carbone par Département

→ Fiches SRADDET – Trajectoire Neutralité carbone par Parc Naturel Régional

→ Fiches SRADDET – Trajectoire Neutralité carbone par SCoT

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR, aménageurs/constructeurs, acteurs publics

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR, PCAET



OBJECTIF 19

Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050

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

Objectif 16
Favoriser une gestion durable et dynamique de la forêt

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

RÈGLE LD1-OBJ19 C

Pour le développement de parcs photovoltaïques, favoriser prioritairement la mobilisation de surfaces disponibles sur du foncier artificialisé ou fortement anthropisé, en évitant l'implantation de ces derniers sur des espaces naturels et agricoles.

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Le développement du photovoltaïque au sol constitue le deuxième gisement de production le plus important dans la trajectoire énergétique régionale derrière le photovoltaïque sur grandes toitures. Leur développement revêt une grande importance car l'implantation des installations, bien que plus longue, permet de mettre en service de grandes puissances pour remplacer les sources de production traditionnelles et les énergies fossiles. Le potentiel d'installation sur des terrains anthropisés, terrains aux abords des routes, autoroutes, voies ferrées et fluviales (délaissés d'aérodromes, carrières, friches, sites et sols pollués…) est suffisant pour mobiliser des surfaces artificialisées et éviter des installations sur zones naturelles et en zones agricoles. Pour ces dernières, il convient de distinguer les parcs photovoltaïques, des dispositifs agri-photovoltaïques dynamiques qui contribuent à une agriculture résiliente et durable, en favorisant la réduction des intrants, l'optimisation de l'irrigation, la protection contre les aléas climatiques et les ravageurs limitant le recours aux traitements.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Le SCoT peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation de respecter des performances énergétiques (L.141-22 du CU)

→ Le PLUi peut définir des secteurs dans lesquels il impose des performances énergétiques et environnementales renforcées (L.151-21 du CU)

→ Fixation dans les documents d'urbanisme de seuils d'obligation d'installations de production d'énergie renouvelable sur les constructions, bâtiments et parcs de stationnement conformément à la loi

Dans les espaces forestiers, l'implantation de parcs photovoltaïques peut être conditionnée aux critères suivants :

- Minimiser l'impact sur la biodiversité ;
- Minimiser l'impact paysager ;
- Garantir la multifonctionnalité des espaces (notamment permettre le pastoralisme) ;
- Conduire une étude économique préable à la valeur économique de l'espace forestier.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

→ Appels d'offres nationaux CRE.

→ Cadre d'intervention régional sur le photovoltaïque : notamment les dispositifs d'amorçage pour rendre les données disponibles (entre autres l'Observatoire régional de l'énergie, du climat et de l'air) ainsi que le foncier (AMI).

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, communes, installateurs PV, gestionnaires/propriétaires de terrains…

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

PCAET, SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR



OBJECTIF 21
Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population

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

Objectif 12
Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 15 % en 2030 et 30 % en 2050 par rapport à 2012

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 19
Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050

Objectif 22
Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités

Objectif 23
Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

RÈGLE LD1-OBJ21

Mettre en œuvre un urbanisme favorable à la santé en prenant notamment en compte :

→ l'environnement sonore,
→ la pollution atmosphérique,
→ les sites et sols pollués,
→ les rayonnements non-ionisants.

En ce sens, identifier les secteurs où l'implantation de bâtiments sensibles est à éviter et préserver les secteurs peu ou pas impactés.

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale + Vigilance particulière sur les zones couvertes par des Plans de Protection de l'Atmosphère

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Alors que le cadre législatif et règlementaires existe déjà (article L.101-2 du code de l'urbanisme), les documents d'urbanisme ne prennent, pour l'instant, que trop peu en compte la question des nuisances et des pollutions (la santé, en général) dans leurs prospectives. Alors que le lien entre santé et urbanisme était fort au XIX ème siècle, il s'est perdu durant les dernières 50 années. Or, l'hypothèse développée en matière d'inégalité de santé est que, généralement, les populations les plus précaires et défavorisées sont davantage exposées aux facteurs ayant un impact négatif sur la santé. La planification peut ainsi jouer un rôle important dans la réduction des inégalités en matière de santé. La maîtrise d'ouvrage des documents d'urbanisme doit identifier la localisation et l'importance des émetteurs de polluants ou de nuisances sur le territoire (axes routiers, industries…), afin d'y éviter l'implantation de bâtiments sensibles, les secteurs peu ou pas impactés devant eux être préservés.

Dans les grandes agglomérations, généralement touchées par des concentrations élevées de nuisances et polluants, il est parfois difficile d'éloigner les bâtiments sensibles qui nécessitent transports en commun et infrastructures et sont des compléments indispensables à une « bonne » densité. Aussi, le principe général de la règle n'est pas d'interdire l'implantation des bâtiments sensibles dans les zones exposées, mais de vérifier, au préalable, si une implantation alternative en dehors des secteurs exposés est possible.

La liste des polluants ou nuisances indiquée dans la rédaction de la règle n'est pas limitative. Il s'agit d'un « tronc commun » que toute maîtrise d'ouvrage de document d'urbanisme doit analyser, car la quasi-totalité du territoire est concernée. En fonction de la localisation du territoire, un focus sur une problématique particulière (révélée par exemple par l'État initial de l'environnement ou l'Évaluation environnementale) peut être mené.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Sols pollués : identifier par un indice le zonage couvrant les sols pollués et moduler, le cas échéant, les règles de constructibilité
→ Rayonnements non-ionisants : règle de réciprocité pour l'éloignement des bâtiments sensibles des lignes de très hautes tensions (voir les recommandations de l'AFSSET) : éloignement de 100 m pour les antennes relais vis-à-vis des « établissements recevant des personnes sensibles » (exemple : PLU de Grenoble : article N2 du règlement)
→ Pollution atmosphérique : aux abords des voies génératrices de pollution atmosphérique, éviter l'implantation d'établissement aggravant la situation, protéger les bâtiments sensibles. Concernant spécifiquement le trafic routier dans les zones denses les plus polluées : réduire les émissions en mettant en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), obligatoires dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, elles peuvent être mobilisées plus largement.
→ Environnement sonore : optimiser les formes urbaines pour protéger l'urbanisation à proximité des axes bruyants. Préserver des zones calmes par la création de zones tampon. Assurer une cohérence entre urbanisation future et desserte du territoire par les transports en commun, et prendre en compte la question du bruit dans les projets de densification, notamment autour des PEM stratégiques
→ Cette identification peut s'accompagner de mesures et d'objectifs appliqués à chaque zone définie dans le document : éviter l'installation de bâtiments au bruit ou à la pollution dans le périmètre, implantation de bâtiments écrans

Autres outils à mobiliser :
→ Guide EHESP « Agir pour un urbanisme favorable à la santé, concept et outils »
→ Guide d'analyse et de propositions « intégrer les enjeux de santé dans les documents d'urbanisme », FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur
→ Guide « Plan Local d'urbanisme et bruit » de l'Agence régionale de santé
→ Différentes bases de données existantes : ANFR (ondes radioélectriques), AtmoSud (qualité de l'air), BASOL, BASIAS (sites et sols pollués)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Appels à Projets AACTAIR (Ademe) Fonds Air National
→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI/communes, EP SCoT

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PCAET



OBJECTIF 22
Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités

Objectif 23
Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

Objectif 39
Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des Pôles d'Échange Multimodaux

Objectif 66
S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOM et définir les modalités de l'action

RÈGLE LD1-OBJ22 A

Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Le vélo représente un potentiel important pour les déplacements de 1 à 10 km, comme en longue distance par l'intermodalité. Le Plan national vélo de 2017 ambitionne de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens de 3 % à 12 % en 2030 en développant aussi l'accès aux gares, PEM et établissements scolaires. Il s'agit également d'assurer la continuité des grands itinéraires (EuroVelos…).

Ainsi, cette règle engage les AOM concernées par des sections du schéma des véloroutes et voies vertes à les réaliser et à connecter les itinéraires identifiés au niveau régional avec le maillage local.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Assurer la maitrise d'ouvrage de leur aménagement et leur sécurisation, d'ici 2025, en respectant le Cahier des Charges national des véloroutes et voies vertes ainsi que les préconisations du Cerema, et en assurant les continuités d'itinéraire (aménagement et signalisation) avec les territoires limitrophes
→ Harmoniser la signalisation de ces sections avec les réseaux cyclables locaux sécants
→ Organiser le déploiement de la marque Accueil Vélo auprès des établissements éligibles de leur territoire, lorsqu'elles sont dotées de la compétence tourisme
→ Faciliter le stationnement des vélos dans les pôles d'échanges. Pour ce faire :
- les SCoT peuvent préciser des obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés
- les PLUi peuvent prévoir des emplacements réservés (L.151-38 et 41 du code de l'urbanisme)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Financements de la Région prévus dans le Cadre d'intervention pour réaliser le schéma régional des vélo-routes et d'itinéraires à vélo (délibération n°19-864 du 13 décembre 2019)

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Collectivités, AOM, maîtres d'ouvrage des aménagements cyclables et/ou détentrices de la compétence tourisme

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

PDU/PDM/PDMS, SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR



OBJECTIF 22
Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités

Objectif 11
Déployer des opérations d'aménagement exemplaires

Objectif 12
Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 15 % en 2030 et 30 % en 2050 par rapport à 2012

RÈGLE LD1-OBJ22 B

Mettre en œuvre un réseau d'infrastructures d'avitaillement pour carburants alternatifs favorisant les transports collectifs et de marchandises à faibles émissions et l'intermodalité

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La consommation énergétique des transports est l'un des principaux postes de consommation du territoire régional et croise d'autres facteurs/enjeux humains : pollutions atmosphérique, densité des trafics… Avec les ambitions nationales comme régionales de réduction des consommations d'énergie (Une Cop d'avance) et de développement des véhicules propres, il devient nécessaire de mettre en service un réseau d'avitaillement (électrique, GNV…) suffisamment dense pour conduire les automobilistes et les professionnels de la route à franchir le pas pour atteindre les objectifs fixés.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Mettre en oeuvre, des schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables, sur intention des communes et collectivités et en concertation avec la Région, les gestionnaires de voirie et de réseaux de distribution publique d'électricité concernés ainsi que les AOM.

→ Concrètement, il peut s'agir d'intégrer dans les critères que doivent respecter les aménageurs et les constructeurs des conditions minimales à respecter. Peuvent ainsi s'appliquer des niveaux minimum d'installation d'équipements d'avitaillement lors de la création de nouveaux quartiers, lors de la construction d'immeubles, lors d'ouverture/agrandissement de ZA…

→ Le PDU/PDM/PDMS peut agir sur le stationnement public en prenant des mesures spécifiques pour les infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides

→ Des mesures de restriction ou d'interdiction de la circulation peuvent être mises en place dans les plans de protection de l'atmosphère (PPA) ou en cas de pics de pollution par les préfets

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Aménageurs, EPCI/collectivités, gestionnaires de réseaux, bailleurs sociaux…

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PDU/PDM/PDMS, PCAET



OBJECTIF 25
Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme

Objectif 24
Décliner des objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage et valorisation des déchets

Objectif 26
Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire

RÈGLE LD1-OBJ25 A

Élaborer des stratégies de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) et prévoir les équipements afférents compatibles avec la planification régionale

APPLICATION TERRITORIALE

Par espace : azuréen, rhodanien, provençal et alpin
Voir développement dans les chapitres **3.4** et **3.5** du fascicule

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Cette règle a pour vocation d'orienter et coordonner l'ensemble des actions menées par les pouvoirs publics et les organismes privés. Il est ainsi demandé d'élaborer des stratégies territoriales de prévention et de gestion des déchets, en prévoyant les équipements afférents compatibles avec la planification régionale de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) présentée dans le SRADDET (chapitre 3.4. Règles en matière de prévention et gestion des déchets).

Les documents d'urbanisme et de planification devront exprimer ces stratégies territoriales et s'appuyer sur les fondements légaux et les obligations légales existantes. Les dossiers de demande d'autorisation d'exploiter déposés en préfecture devront être élaborés en compatibilité avec la planification régionale de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) présentée dans le SRADDET (sauf dérogation dans les conditions prévues par l'article L. 541-15 du CE).

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

En matière de prévention et de gestion des déchets il est demandé d'indiquer dans le cadre du fascicule des règles du SRADDET (article R. 4251.12 du CGCT) :

→ « les installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer »

→ « une ou plusieurs installations de stockage des déchets non dangereux et une ou plusieurs installations de stockage de déchets inertes sont prévues, en justifiant de leur capacité, dans les secteurs qui paraissent les mieux adaptés, en veillant à leur répartition sur la zone géographique couverte par le schéma, afin de limiter le transport des déchets en distance et en volume et de respecter le principe d'autosuffisance »

→ « une limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux, non inertes, est fixée dans les conditions définies par l'article R.541-17 du code de l'environnement, qui peut varier selon les collectivités territoriales et qui s'applique lors de la création de toute nouvelle installation d'élimination des déchets non dangereux non inertes, lors de l'extension de capacité d'une installation existante ou lors d'une modification substantielle de la nature des déchets admis dans une telle installation »

→ « les mesures permettant d'assurer la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets sont prévues, notamment les installations permettant de collecter et traiter les déchets produits dans de telles situations, de façon coordonnée avec dispositions relatives à la sécurité civile prises par les autorités qui en ont la charge »

→ « la possibilité, pour les producteurs et les détenteurs de déchets, de déroger à la hiérarchie des modes de traitement des déchets définie à l'article L.541-1 du code de l'environnement peut être prévue pour certains types de déchets spécifiques, en la justifiant compte tenu des effets globaux sur l'environnement et la santé humaine, et des conditions techniques et économiques. »

→ « des modalités d'action en faveur de l'économie circulaire »

Les modalités de mise en œuvre de ces règles sont développées dans les chapitres 3.4 et 3.5 du présent fascicule et sont opposables.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Ces éléments sont développés dans le chapitre **3.4** Règles en matière de prévention et gestion des déchets et **3.5** Règles en matière d'économie circulaire.

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Groupements de communes et leurs concessionnaires disposant de la compétence dans le domaine des déchets

Services préfectoraux pour les arrêtés en matière d'ICPE

Personnes publiques pour les décisions dans le domaine des déchets (PC, DUP concernant une installation de traitement de déchets…)

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

Dossiers de demande d'autorisation d'exploiter, arrêtés préfectoraux ICPE

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PDU/PDM/PDMS, PCAET et chartes de PNR



OBJECTIF 25
Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme

Objectif 24
Décliner des objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage et valorisation des déchets

Objectif 26
Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire

RÈGLE LD1-OBJ25 B

Orienter prioritairement les nouvelles implantations d'équipements de prévention et de gestion des déchets vers des friches industrielles ou des terrains dégradés, dans le respect des principes de proximité et d'autosuffisance

APPLICATION TERRITORIALE

Par espace : azuréen, rhodanien, provençal et alpin
Voir développement dans les chapitres **3.4** et **3.5** du fascicule

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La gestion territoriale des déchets et des ressources secondaires nécessite une anticipation foncière pour permettre l'émergence des équipements d'accueil, de transit et de transformation à l'échelle des bassins de vie.
En première intention, et pour les unités industrielles, les friches et terrains dégradés sont à privilégier.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

La stratégie territoriale d'économie circulaire est la résultante d'une concertation locale entre acteurs privés et publics du territoire.

Il convient, à l'échelle des SCoT et des PLUi, que cette stratégie territoriale d'économie circulaire soit assortie d'une planification spatiale des équipements nécessaires au réemploi et à la gestion des déchets publics et privés.

Cette anticipation doit se traduire par :

→ l'intégration de la démarche économie circulaire dans le diagnostic territorial puis dans les PADD

→ la déclinaison spatiale dans le Document d'orientation et d'objectif (SCoT) et dans le zonage du règlement (PLUi). À ce stade, l'identification des friches industrielles et terrains dégradés permettra une hiérarchisation des espaces exploitables, en particulier pour les unités industrielles (biogaz, centres de tri, unités de compostage, etc.)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La Région soutient les démarches territoriales d'économie circulaire par le biais d'appels à projets.

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

→ Groupements de communes et leurs concessionnaires disposant de la compétence dans le domaine des déchets

→ Services préfectoraux pour les arrêtés en matière d'ICPE

→ Personnes publiques pour les décisions dans le domaine des déchets (PC, DUP concernant une installation de traitement de déchets…)

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

→ SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PDU/PDM/PDMS, PCAET et chartes de PNR

→ Dossiers de demande d'autorisation d'exploiter, arrêtés préfectoraux ICPE



OBJECTIF 26
Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire

Objectif 24
Décliner des objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage et valorisation des déchets

Objectif 25
Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme

RÈGLE LD1-OBJ26

Intégrer une stratégie territoriale en faveur de l'économie circulaire dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) compatible avec les modalités d'action en faveur de l'économie circulaire définies dans le chapitre 3.5

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale
Voir développement dans les chapitres **3.4** et **3.5** du fascicule

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Le SRADDET vise particulièrement à mettre en œuvre des stratégies territoriales en faveur de l'économie circulaire à l'échelle des Schémas de cohérence territoriale (SCoT), stratégies construites au regard du SRADDET et de ses composantes, en particulier les modalités d'action en faveur de l'économie circulaire et son plan d'actions, inscrits dans le chapitre **3.5** du présent fascicule.

Le Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation 2022-2028, voté en assemblée plénière le 24 juin 2022 ambitionne de faire de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur un modèle européen de développement économique durable et résilient. Le SRDEII intègre une feuille de route en faveur de l'économie circulaire, articulée au SRADDET.

Ce plan d'action en faveur d'une économie circulaire est issu des ateliers de concertation organisés lors de la rédaction du plan de prévention et de gestion des déchets intégré au SRADDET. Il est compatible avec les mesures du plan national de prévention des déchets visant à prévenir et à réduire l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement, en particulier le milieu aquatique, et sur la santé humaine.
Il contient 8 axes stratégiques et un programme spécifique :

Les axes transversaux :

- Axe 1 : Mobiliser et favoriser l'émergence de projets d'économie circulaire
- Axe 2 : Soutenir l'expérimentation et développer les projets d'économie circulaire

Les axes et programme thématiques :

- Axe 3 : Développer l'éco-conception
- Axe 4 : Promouvoir les nouveaux modèles économiques : économie de la fonctionnalité et servicielle, économie collaborative et approvisionnement durable
- Axe 5 : Allonger la durée d'usage des produits, biens et services (dont la lutte contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés)
- Axe 6 : Coopérer et créer des synergies pour optimiser l'utilisation des ressources
- Axe 7 : Lutter contre les pertes et gaspillage alimentaire
- Axe 8 : Développer l'utilisation de ressources issues du réemploi et la substitution par des ressources issues du recyclage
- Programme « zéro déchet plastique en stockage en 2030 »

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Les stratégies territoriales intégrées dans les SCoT pourront s'appuyer sur les actions suivantes :

→ Dans les opérations d'aménagement, prévoir des espaces fonciers pour des activités liées à l'économie circulaire (unités de gestion des déchets, ressourceries, compostage de proximité…)

→ Favoriser le regroupement des entreprises et la mutualisation des biens et des services dans les stratégies de développement économique, dans une perspective d'écologie industrielle et territoriale

→ Introduire de la flexibilité dans la conception des bâtiments (réaffectation des usages, surélévation pour densifier…)

Les modalités d'action sont développées dans le plan régional d'actions en faveur d'une économie circulaire intégré au chapitre **3.5** du présent fascicule.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Ces éléments sont développés dans le chapitre **3.4** Règles en matière de prévention et gestion des déchets et **3.5** Règles en matière d'économie circulaire».

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu)

3.2

RÈGLES ASSOCIÉES À LA LIGNE DIRECTRICE

02

MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU



OBJECTIFS
27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34
relatifs à la stratégie urbaine régionale

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD2-OBJ27

Décliner la stratégie urbaine régionale dans l'armature locale des documents d'urbanisme et formaliser à ce titre des objectifs différenciés par niveaux de centralité et par types d'espace :

les trois niveaux de centralité :
→ Centralités métropolitaines
→ Centres régionaux
→ Centres locaux et de proximité

APPLICATION TERRITORIALE

Centralités métropolitaines
- Aix-Marseille
- Toulon/La Seyne-sur-Mer, Ollioules, La Valette-du-Var, La Garde
- Avignon/Sorgues/Vedène/Le Pontet
- Nice/Cagnes-sur-Mer/Saint-Laurent-du-Var

Centres régionaux
- Salon-de-Provence, Istres, Martigues, Vitrolles, Marignane, Aubagne, La Ciotat, Hyères, Brignoles, Pertuis, Menton, Antibes, Cannes, Grasse, Fréjus/Saint-Raphaël, Draguignan, Carpentras, Orange, Cavaillon, Arles, Apt, Gap, Digne-les-Bains, Manosque, Briançon

Centres locaux et de proximité
- Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, Miramas, Lambesc, Berre-l'Étang, Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Les Pennes-Mirabeau, Septèmes-les-Vallons, Allauch, Gardanne, Trets, Saint-Cyr-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Le Beausset, Solliès-Pont, La Londe-Les Maures, Cogolin, Saint-Tropez, Cuers, Sainte-Maxime, Rians, Barjols, Le Luc-Le Cannet

- Tende, Drap, Roquebilière, Breil-sur-Roya, Sospel, L'Escarène, Contes, Carros, Vence, Puget-Théniers, Fayence, Lorgues, Le Muy, Saint-Etienne-de-Tinée, Mandelieu-la-Napoule, Le Cannet, Vallauris, Mougins, Valbonne, Roquebrune-sur-Argens, Biot, Roquebrune-Cap-Martin

- Valréas, Vaison-la-Romaine, Bollène, Monteux, L'Isle-sur-la-Sorgue, Châteaurenard, Tarascon, Saint-Rémy-de-Provence, Saint-Martin-de-Crau, Les Saintes-Maries-de-la-Mer, Sault, Cadenet, La Tour d'Aigues

- L'Argentière-la-Bessée, Saint-Bonnet-en-Champsaur, Saint-Jean-Saint-Nicolas, Guillestre, Embrun, Veynes, Tallard, Seyne, Laragne-Montéglin, Sisteron, Barcelonnette, Peipin, Château-Arnoux-Saint-Auban, Banon, Forcalquier, Oraison, Saint-André-les-Alpes, Annot, Castellane, Gréoux-les-Bains, Vinon-sur-Verdon, Riez, Sainte-Tulle, Aups, La Motte-du-Caire, Serres, Chorges

D'autres niveaux de centralités peuvent être identifiés en complément dans l'armature locale, notamment pour identifier les stations touristiques de l'espace alpin.

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La stratégie urbaine régionale vise à conforter les centralités et à accompagner la structuration du développement urbain régional.

Il s'agit d'organiser l'accueil de la croissance de la population dans les espaces les mieux équipés et les mieux desservis par les transports en commun, et situés à proximité des emplois. Ainsi en orientant l'accueil de nouvelles populations vers les centralités identifiées par la stratégie urbaine, et à défaut par les armatures locales, le SRADDET vise à favoriser la proximité dans la vie quotidienne (proximité habitat-emplois, proximité habitat-équipements et services), et ainsi à améliorer la qualité de vie des habitants tout en limitant la consommation d'espace et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la consommation énergétique induite.

Cette règle consiste donc à élaborer des armatures locales compatibles avec le classement en trois niveaux de centralités tel qu'opéré par la stratégie urbaine régionale, et à définir des objectifs compatibles avec les objectifs et les règles définis par le SRADDET pour ces niveaux de centralités.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Définition d'une armature territoriale locale compatible avec la stratégie urbaine du SRADDET

Dans le cas des territoires limitrophes d'une autre région, prendre en compte les centralités extérieures au territoire et leurs niveaux de services

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

À définir

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR, EP SCoT

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes de PNR



OBJECTIF 35
Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport

Objectif 23
Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et plus durables

Objectif 27
Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines

Objectif 28
Consolider les dynamiques des centres urbains régionaux

Objectif 29
Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

RÈGLE LD2-OBJ35

Privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échange en :

→ quantifiant et priorisant la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans les quartiers autour des PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT

→ fixant des objectifs de qualité urbaine, architecturale, et environnementale pour les programmes d'aménagement au sein des quartiers de gare ou de PEM

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

Pôles d'échanges identifiés comme stratégiques par la Région (en milieu urbain dense et en milieu urbain moins dense), et présentant un potentiel de développement urbain – opportunité identifiée par le SCoT selon deux critères :

→ Fonction du PEM dans le réseau de transport: PEM identifiés comme stratégiques par la Région dans sa stratégie des gares et PEM : « Gares de forte affluence en milieu urbain dense » et « Gares à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense »

→ Situation du PEM dans l'environnement urbain, niveau d'insertion urbaine notamment, à apprécier par les SCoT

MOTIVATION DE LA RÈGLE

L'aménagement des quartiers environnant les Pôles d'échanges multimodaux (PEM) ferroviaires et routiers desservis par des lignes régionales ou des lignes de transport urbain est un élément essentiel d'une organisation urbaine prenant mieux en compte les réseaux de transport collectif.

L'accueil de programmes urbains sur des sites de PEM jugés stratégiques contribue à l'optimisation des fonctions d'intermodalité et à l'usage des transports en commun. Il contribue au renforcement de l'attractivité des polarités urbaines pour les PEM situés dans les centres-villes.

Lieux de transit et de forte fréquentation, les quartiers de gare ou de PEM doivent jouer un rôle de démonstration en matière de qualité urbaine, architecturale et environnementale.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

<u>Évaluation du potentiel d'intensification urbaine</u>
Potentiel apprécié selon plusieurs critères :
→ Fonction du PEM dans le réseau de transport : PEM identifiés comme stratégiques par la Région dans sa « Stratégie des gares et PEM » :

- « Gares de forte affluence en milieu urbain dense »
- « Gares à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense »

→ Situation du PEM dans l'environnement urbain, niveau d'insertion urbaine notamment

→ Critères de distance-temps

Définition du périmètre du quartier de gare

→ Définir le périmètre des quartiers de PEM (600 m, 1 km…) à justifier notamment au regard du niveau d'attractivité de la gare, du PEM) au sein desquels les PLUi devront identifier des périmètres de projet (emprises foncières et immobilières potentiellement mobilisables)

Définition des orientations dans le SCoT

→ Énoncer dans les SCoT des orientations en faveur d'une certaine densité urbaine sur les sites de gares jugés opportuns dans une stratégie de valorisation du foncier. Exemple d'orientations : densité minimale de logements et/ou d'activités, part minimale de logements à créer …

Qualité urbaine, architecturale et environnementale

→ Promouvoir (dans les SCoT) la réalisation d'OAP pour les sites de gares faisant l'objet de volonté ou de projets d'intensification urbaine

→ Mettre en place des référentiels urbains (qualité urbaine, architecturale, performance environnementale, biodiversité, gestion de l'eau…) à l'échelle des SCoT (chartes, plans-guides…) pour accompagner les collectivités dans la définition de leur OAP, construction de schémas d'aménagement de sites de gares

→ Anticiper l'enjeu de réduction des nuisances sonores et prévoir des solutions de type espaces tampons, bâtiments écran

Stratégies foncières

→ Promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies foncières dans les périmètres de quartier de gare/PEM, lorsque l'identification urbaine est identifiée comme opportune

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Dispositif régional AMI Quartier de gare

→ Plan Climat régional

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT, (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PDU/PDM/PDMS



OBJECTIF 36
Réinvestir les centres-villes et centres-bourgs par des stratégies intégrées

Objectifs 27, 28, 29, 30
sur les centralités et la stratégie urbaine régionale

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD2-OBJ36 A

Prioriser l'implantation des activités commerciales, tertiaires et artisanales au sein des centres-villes et des centres de quartier, en évitant les implantations en périphérie

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

L'implantation des activités commerciales, tertiaires et artisanales en priorité dans les centres-villes et centres de quartier vise à favoriser la réimplantation d'activités et d'emplois dans les centralités, tout en limitant le développement des activités commerciales, tertiaires et artisanales en périphérie et en extension urbaine. Le rapprochement des lieux d'emplois et des lieux d'habitat contribue ainsi à la redynamisation des centres-villes ainsi qu'à la limitation des déplacements fortement émetteurs de gaz à effets de serre.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Élaboration de Schémas d'urbanisme commercial permettant de bénéficier d'une vision stratégique et partagée du développement commercial

→ Élaboration de Schémas de développement économique et d'accueil des entreprises dans lequel le centre-ville est positionné en gammes produits et cibles utilisateurs

→ Mobilisation de l'ensemble de la chaîne de production urbaine, des documents de planification jusqu'aux opérateurs immobiliers

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Projet d'observatoire régional du commerce

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

→ EPCI, collectivités, opérateurs immobiliers

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

→ SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR



OBJECTIF 36
Réinvestir les centres-villes et centres-bourgs par des stratégies intégrées

Objectifs 27, 28, 29, 30
sur les centralités et la stratégie urbaine régionale

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

RÈGLE LD2-OBJ36 B

Viser un développement commercial respectant l'équilibre centre/périphérie et maîtrisant la consommation d'espace et en cohérence avec les territoires limitrophes

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Le tissu commercial des centralités régionales est marqué par un processus de déstructuration dû en grande partie à la multiplication de l'offre en périphérie. Il est indispensable d'enrayer cette dégradation, qui participe à la déqualification des centralités et à la consommation foncière et génère d'importants flux routiers.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Planification

→ Les SCoT doivent a minima contenir des orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal. L'élaboration d'un Document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) est une démarche volontariste

→ Les PLUi peuvent également s'appuyer sur l'article L.151-16 du CU

→ Le dialogue InterSCoT est essentiel pour assurer un développement commercial équilibré à une échelle supra-locale

Autres

→ Dans le cadre de l'élaboration du schéma de développement économique et d'accueil des entreprises spatialisé à l'échelle du territoire, définir une stratégie d'aménagement commercial qui identifie les besoins de la population résidente et touristique au regard de l'évolution démographique, des différents segments de l'offre présente et des projets à une échelle intercommunale

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Projet d'observatoire régional du commerce

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

→ EPCI, collectivités, opérateurs immobiliers

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

→ SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR

OBJECTIF 37
Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

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

Objectif 15
Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin

Objectif 50
Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

RÈGLE LD2-OBJ37

Favoriser la nature en ville en développant les espaces végétalisés et paysagers par la définition d'orientations et d'objectifs favorables à la biodiversité en ville et à l'adaptation au changement climatique

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale, avec une vigilance particulière au sein des espaces métropolisés

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Quatre habitants sur cinq vivent au sein d'une aire urbaine. Beaucoup déplorent de ne pas avoir suffisamment d'espaces verts à proximité de leur logement. Espace de détente et de récréation, lieu de promenade… : l'espace vert ou de nature est un équipement très prisé, qui concourt à la qualité de vie. Dans les villes, petites ou grandes, la nature est source de nombreux autres bienfaits. La biodiversité en ville permet, par exemple, de lutter contre les îlots de chaleur et contre les pollutions de l'air ou encore de limiter les ruissellements : elle est un facteur clé d'adaptation au changement climatique et de résilience face aux risques naturels. La ville devient alors plus résiliente face aux changements globaux.

De plus, contrairement aux idées reçues, la ville n'est pas un désert biologique. Les noues végétalisées, les linéaires d'arbres d'ornement, les aménagements paysagers le long des voies de circulation sont aussi des axes verts qui assurent la liaison et des connexions potentielles aux espaces naturels et ruraux périurbains. Toutes ces pénétrantes et espaces verts sont autant de milieux supports pour les déplacements, l'alimentation, la reproduction d'espèces animales autrefois communes, mais dont le déclin généralisé observé ces dernières années interroge et oblige à agir rapidement.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Favoriser la nature en milieu urbain (assurer une réflexion sur les clôtures, limiter l'imperméabilité des sols, favoriser la végétalisation de l'espace urbain et travailler sur la palette végétale, etc.) afin de permettre le maintien des fonctions de déplacements des espèces de l'espace urbain concerné
→ Création de bâtiments à biodiversité positive (cf. nichoirs intégrés, toitures végétalisées, préservation des haies et végétaux existants, passe à chiroptères…)
→ Création d'espaces verts ou de nature en contrepartie de la densification urbaine.
→ Recourir à la définition d'une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables. Mobiliser les servitudes protectrices, les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) spécifiques à la biodiversité.
→ S'appuyer sur les friches végétalisées identifiées comme porteuses d'enjeux en matière de biodiversité (enjeux espèces, habitats, réservoirs ou corridors de biodiversité).

→ Désimperméabilisation d'espaces et renaturation effective pouvant participer du caractère multifonctionnel de la nature en ville.
→ La création d'éléments de nature en ville cherchera à privilégier :
  → le recours aux essences indigènes/autochtones variées et adaptées au site ainsi que les végétaux mellifères (voir les semences et plants labéllisés "Végétal Local", https://www.vegetal-local.fr/vegetaux-producteurs/recherche).
  → Interdire le recours aux espèces exotiques envahissantes (INVMED / HOME).
  → Pour la gestion des espaces verts, privilégier la gestion différenciée et les approches zéro-phyto
→ Ré-écologisation des espaces verts ou espaces non bâtis
→ Création ou réhabilitation de coulées vertes ou bleues dans les villes
→ Jardins familiaux et cheminements doux en milieux urbains et périurbains
→ Végétalisation à partir d'espèces végétales locales, adaptées au climat méditerranéen
→ Interdiction implantation d'espèces « invasives »
→ Mise en œuvre de Plans Nature dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (cf. Plan Biodiversité)
→ Mise en œuvre de Plans Verts dans les agglomérations de taille plus modestes.
→ Réalisation de Plans Paysage

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Programme européen Nature for City Life et le MOOC sur la nature en ville et adaptation au changement climatique ainsi que les guides de recommandations sur les Ateliers citoyens et les Ateliers techniciens pour les associer aux projets de nature en ville.
→ Guide aménagement avec la nature et de l'eau de l'ARBE.
→ Guide technique PLU(i) et Biodiversité. Concilier Nature et Aménagement. ARBE. 2019.
→ Réédition du guide « Schéma régional de cohérence écologique : Comment l'intégrer dans mon document d'urbanisme ».
→ Référentiel trames vertes et bleues urbaines. Plante&Cité. 2013.
→ Label Ville Nature, concours Capitale française et régionale de la biodiversité
→ Label "Territoires durables une Cop d'avance" et dispositif national "Territoires engagées pour la Nature" animés par l'ARBE en région (pilotés par l'Office Français de la Biodiversité, la DREAL, l'Agence de l'eau et la Région).
→ Atlas cartographiques du SRCE (annexé).
→ Réalisation d'Atlas de la biodiversité communaux (ABC) ou intercommunaux (financements mobilisables par l'Office français de la biodiversité).
→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Collectivités locales et établissements publics en charge de l'élaboration des documents de planification urbaine et des opérations de programmation immobilière, bailleurs sociaux, promoteurs immobiliers.

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes PNR



OBJECTIF 38

Développer avec l'ensemble des AOM une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale

Objectif 66
S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOM et définir les modalités de l'action

RÈGLE LD2-OBJ38 A

Assurer la transmission et la mise à disposition des informations relatives aux services de transports réguliers de voyageurs

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale, avec une vigilance particulière au sein des espaces métropolisés

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Par rapport à la situation de référence à fin 2017 (centrale d'information sur les offres publiques, horaires théoriques), la règle vise à améliorer et étendre l'information des voyageurs :

→ proposer une information en temps réel
→ informer sur les services de transport réguliers de personnes librement organisés
→ informer sur les solutions de covoiturage
→ informer sur les modes actifs
→ informer sur les parkings relais et les trajets VL/TC

Il s'agit également de pouvoir disposer d'une information multimodale relayable dans les gares et pôles d'échange sur des écrans.

L'outil commun permettra de stocker des données partagées et ouvertes, mais aussi de mutualiser le développement d'applications pour les usagers ou d'analyses statistiques, dans la logique de l'open data.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Plateforme de transport régional avec informations et vente de titres de transport des différents des réseaux public et éventuellement des offres privées, dont le covoiturage, avec comme ambition à terme d'évoluer vers des plates-formes numériques de type MaaS (Mobility as a Service)
→ Production et mise à disposition de la donnée transport, y compris en temps réel, au format Open Data
→ Module commun ou interopérable/interfaçable de calculateur d'itinéraires multimodaux intégrant l'offre de transport public sur l'ensemble du territoire régional
→ Applications diverses pour usagers : informations temps réel en situation perturbée, information en temps réel sur offre multimodale dans un PEM…
→ Développement d'e-boutiques (avec titres multimodaux et éventuelles ventes croisées)
→ Outil d'aide à la décision pour la coordination entre AOM

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La Région consulte l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité afin de définir les différents objectifs d'amélioration et d'extension de l'information multimodale des voyageurs.

La Région développe un système d'information mutualisé, constituant un module intégrable par tous les partenaires dans leurs propres outils numériques (site internet, application mobile).

Au préalable, et suite à la consultation, un document de référence est élaboré pour fixer les conditions de mise à disposition et transmission des données afin d'atteindre les objectifs fixés : qualité de la donnée, normes à respecter, type de données.

Les partenaires s'engagent, notamment dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité, à respecter et appliquer les exigences et spécifications techniques fixées dans ce document de référence et à mettre à disposition les données suivant les standards normatifs.

Les partenaires s'engagent à communiquer les données théoriques relatives aux différentes mobilités dont ils ont la charge : transport publics, vélos libre-service, parking-relais, covoiturage…

Les partenaires s'engagent à communiquer les données temps réels disponibles.

Possibles cofinancement et partenariats sur développements communs (ex : applications usagers, déploiement affichage dynamique multimodal…)

Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Région, autorités organisatrices de transport public, entreprises organisatrices de services réguliers et librement organisés de transport de personne

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

PDU/PDM/PDMS

OBJECTIF 38

Développer avec l'ensemble des AOM une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale

Objectif 66
S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOM et définir les modalités de l'action

RÈGLE LD2-OBJ38 B

Garantir l'usage et le respect d'une norme d'interopérabilité commune

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Poursuivre et généraliser à l'horizon 2025 l'interopérabilité des titres sur tous les réseaux de transports est indispensable pour permettre à l'usager de s'affranchir des limites de réseaux et faciliter le déploiement technique de titres multimodaux.

L'usager peut alors disposer d'un support unique utilisable sur tous les réseaux du territoire, support sur lequel il peut charger n'importe quel billet ou abonnement valable sur un seul réseau ou plusieurs, quelque(s) soi(en)t le(s) réseau(x) (pass multimodal), dans n'importe quel point de vente des partenaires (guichet, site ou application de vente à distance).

Pour les autorités organisatrices, les enjeux sont également de gérer la répartition des recettes entre les autorités organisatrices ; et de se coordonner et d'adapter au mieux les services de transport selon les besoins des usagers.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Élaboration d'une charte de l'interopérabilité : la Région propose de consulter l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité afin d'élaborer et proposer une charte d'interopérabilité fixant les principes à respecter pour simplifier au maximum le parcours des usagers et les trajets multimodaux. La charte et son respect par l'ensemble des AOM sont donc indispensables pour faciliter au maximum la vie de l'usager.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La Région propose aux AOM :

→ D'accompagner les AOM qui le souhaitent dans la définition des développements de leurs outils pour assurer l'intéropérabilité régionale lors de création de titres tarifaires intégrés, tels que les pass multimodaux.

→ De porter, pour les AOM qui le souhaitent, le développement d'outils mutualisés, en intégrant l'ensemble de leurs besoins et en mettant en place une gouvernance partagée

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

AOM, Région

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

PDU/PDM/PDMS



OBJECTIF 39
Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux

Objectif 40
Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale

Objectif 41
Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine

Objectif 42
Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires

RÈGLE LD2-OBJ39

Élaborer une charte de services communs et d'exploitation pour le développement de l'intermodalité dans les Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les Pôles d'échanges multimodaux (PEM) représentent pour les usagers :
→ Une porte d'entrée quotidienne vers les réseaux de transports publics
→ Un lieu de changement de modes de transports où la correspondance doit être assurée dans de bonnes conditions pour sécuriser le choix de transport.

L'intégration viaire et urbaine de ces lieux d'échanges, leur qualité de conception, l'efficacité de leur gestion et la variété des services qu'ils peuvent offrir aux voyageurs doivent contribuer à valoriser l'offre globale de transports publics en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ces caractéristiques multiformes faisant partie de champs de compétences variés et territorialisés impliquent la nécessité d'une action partenariale. C'est ensemble que les acteurs de la mobilité doivent répondre aux besoins de déplacement de tous les usagers avec un niveau d'exigence élevé en matière d'accessibilité, de confort et de sécurité.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Les exigences de service dépendront de la stratégie régionale des gares et PEM. Elles se déclinent en action opérationnelles, de différentes natures, ainsi que des contrats de performance des gares.

Les actions en faveur de l'intermodalité
→ Renforcement ou réorganisation de l'offre en transports en commun urbains et interurbains en fonction du diagnostic établi
→ Définir une politique de stationnement globale structurée (payant/accès réservé aux usagers fer / tarifs préférentiels pour certaines catégories d'usagers), en cohérence avec la politique communale et intercommunale
→ Initier la construction de parkings VP selon opportunités foncières, parkings deux-roues fermés et sécurisés
→ Prévoir du stationnement favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle : deux-roues, covoiturage, véhicules de location, taxis, véhicules électriques
→ Intégrer dans les PEM des bornes de recharge pour les véhicules et mobilités actives à assistance électrique
→ Mettre en place un dispositif de dépose-minute efficient (mode de gestion plus adapté)
→ Améliorer la sécurité et la lisibilité des cheminements piétons et des voies cyclables
→ Disposer des panneaux de manière visible pour se rendre à la gare, pour se déplacer dans la gare et pour trouver les correspondances facilement

Les actions en faveur du rayonnement territorial
→ Inciter à d'autres usages de la voiture (auto-partage/covoiturage) par une politique

tarifaire, une configuration des carrefours et une communication publique
→ Favoriser le partage de voirie : adapter le type d'aménagement en fonction du différentiel de vitesse et du niveau de trafic des voies (vélos intégrés à la voirie à l'intérieur d'une zone 30/aménagement particulier pour des vitesses de voiries supérieures)
→ Favoriser l'ouverture de nouveaux services en gares : poste/relais colis/gestion de bagages/recharge de véhicules électriques
→ Valoriser des espaces de vente communs à tous les transporteurs locaux (TER, tram, bus)
→ Aménager des accès secondaires à la gare ou aux quais
→ Valoriser le parvis et ses abords : aménagement fonctionnel et de qualité, végétalisé et sécurisé, limitant l'accès aux modes routiers, favorisant l'apaisement des circulations
→ Favoriser le jalonnement dynamique vers la gare
→ Lancer des études d'opportunité foncière pour densifier les abords

Les actions en faveur des services aux usagers
→ Développer l'accès à l'information aux horaires, au train et aux bus en dynamique (retards, annulations…)
→ Veiller à la propreté de la gare : abords et intérieurs / corbeilles
→ Ouvrir le bâtiment voyageur sur la plage commerciale ; confort d'attente
→ Proposer des services ajustés aux saisons touristiques (navettes, information, présence en gare)
→ Indiquer l'emplacement des parkings/des taxis
→ Assurer l'information et la distribution multimodale, à l'échelle régionale, en guichet
→ Installer des plans de repérage en gare
→ Développement des services commerciaux au sein des bâtiments voyageurs (c'est également un moyen de réduire les charges d'exploitation)

Les actions en faveur du plan climat
→ Travailler sur le confort en gare (la protection solaire, la diminution des besoins en climatisation l'été et exploitation positive des apports solaires pour le chauffage en hiver)
→ Améliorer les performances d'isolation et diminuer la consommation énergétique, en particulier sur l'éclairage (substituer les LED à l'éclairage à incandescence)
→ Encourager et valoriser la production d'énergie à partir de ressources renouvelables
→ Poursuivre l'objectif de diminution de l'impact en équivalent carbone
→ Viser l'utilisation de matériaux non polluants et respectueux de la santé des voyageurs
→ Mettre en place d'une pédagogie et des équipements favorisant le tri des déchets
→ Poursuivre la baisse de la source de déchets plastiques dans les commerces et services de la gare (travail sur les emballages, les contenants, les gobelets, les sacs…)
→ Installer un système de récupération des eaux de pluie pour l'arrosage des espaces verts, pour les sanitaires ou le nettoyage du sol
→ Améliorer la perméabilité du sol des espaces extérieurs pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie et diminuer le ruissellement (matériaux perméables au sol, dalles alvéolées…)
→ Végétaliser les espaces extérieurs nécessitant peu d'eau en plantant notamment des espèces locales/méditerrannéennes, créant ainsi des ilots de fraîcheur

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	Mise en œuvre de la stratégie régionale des gares dans ses objectifs, son niveau d'exigence et les actions du contrat de performance des gares, mais également l'engagement des partenaires autour d'un protocole (investissements sur les périmètres) et d'une charte (relative à l'exploitation)
PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	Région, AOM, Transporteurs, Groupe SNCF (SNCF Gares et connexions, SNCF Voyageurs, SNCF Immobilier), entreprises ferroviaires gestionnaires des gares, gestionnaires issus de l'ouverture à la concurrence, collectivités territoriales, EPCI
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	PDU/PDM/PDMS



OBJECTIF 40
Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale

Objectif 30
Mettre en réseau les centralités, consolider les relations, coopérations et réciprocités au sein des espaces et entre eux

Objectif 39
Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des PEM

Objectif 42
Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires

RÈGLE LD2-OBJ40

Définir et formuler des objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares ou PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT et PDU dans le confortement de leur rôle de desserte dans un environnement proche ou élargi

APPLICATION TERRITORIALE

Gares et PEM identifiés comme stratégiques par la Région dans sa stratégie des gares et PEM (« Gares de forte affluence en milieu urbain dense » et « Gares à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense ») et opportuns par les SCoT et PDU dans le confortement de leur rôle de desserte dans un environnement proche ou élargi.

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les modalités d'accessibilité par les transports en commun ou via les modes actifs aux sites de gares et PEM doivent être optimisées pour limiter l'usage de la voiture et optimiser les fonctions d'intermodalité.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Identifier les aires de d'influence des gares/PEM afin de déterminer le territoire de référence à considérer pour définir les objectifs de rabattement via les TC et modes actifs

→ Identifier dans cette aire d'influence un périmètre d'attractivité rapproché où la création ou l'aménagement de cheminements doux doit être recherchée en vue d'optimiser l'insertion du PEM dans son environnement urbain proche (rayon de 10 à 15 minutes à pied)

→ Identifier en parallèle un périmètre plus large de rabattement (actuel ou projeté) de la gare ou du PEM en vue d'analyser, autant que faire se peut, les modes actuels de déplacements vers la gare/PEM et projeter les modalités possibles d'une utilisation accrue des TC et des trajets cyclables dans le rabattement gare/PEM. Ce périmètre de rabattement doit prendre en compte le rôle de la gare ou du PEM dans le système de desserte urbaine mais aussi éventuellement interurbaine

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Dispositif régional AMI Quartier de gare

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI (AOM) et communes

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PDU/PDM/PDMS



OBJECTIF 42

Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre les dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires

Objectif 66
S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOM et définir les modalités de l'action

Objectif 3
Améliorer la performance logistique jusqu'au dernier kilomètre en favorisant le report modal

Objectif 35
Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport

Objectif 38
Développer avec l'ensemble des AOM une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale

Objectif 39
Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux

Objectif 40
Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale

Objectif 41
Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine

Objectif 23
Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

RÈGLE LD2-OBJ42

Coordonner les prescriptions des PDU/PDM/PDMS limitrophes en qualifiant les interfaces entre les territoires et veillant à la mise en cohérence des services

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

En tant que chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports, la Région est chargée de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du SRADDET. Elle coordonne son action avec celle des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), notamment à travers la conclusion, à l'échelle des bassins de mobilité, des contrats opérationnels de mobilité.

Les PDU (Plans de déplacement urbain), désormais PDM (Plans de mobilité), doivent être compatibles avec les orientations du SRADDET. L'article L. 4251-3 du CGCT précise clairement que les dispositions relatives aux infrastructures et à l'intermodalité s'imposeront aux PDU/PDM : prise en compte des objectifs, et compatibilité avec les règles. Ainsi se confirme le lien direct entre SRADDET et PDU/PDM.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

La cohérence sera recherchée au travers :

→ d'une continuité des infrastructures (TCSP, modes actifs) pour une mobilité performante, sécurisée, optimale à l'échelle interurbaine

→ des qualités de services aux points de rencontre des réseaux cohérentes au regard d'une chaîne de déplacement globale (par exemple, fréquences et amplitudes horaires permettant des correspondances optimisées)

→ des systèmes d'information voyageurs permettant une information multi-réseaux et multimodale

→ des équipements logistiques mutualisés, coordonnés

	La Région sera consultée (notamment par voie écrite) aux différentes étapes du processus d'élaboration des PDU/PDM/PDMS limitrophes afin d'assurer cette mise en cohérence en favorisant le dialogue entre les PDU/PDM/PDMS limitrophes et l'application des orientations définies dans le SRADDET
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	À définir
PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	EPCI
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	PDU/PDM/PDMS



OBJECTIF 45

Arrêter un réseau d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales

Objectif 1
Conforter les portes d'entrée du territoire régional

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

Objectif 21
Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population

Objectif 23
Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

Objectif 40
Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale

RÈGLE LD2-OBJ45 — Prendre en compte le Schéma des itinéraires d'intérêt régional (SIIR)

APPLICATION TERRITORIALE

Le réseau routier d'intérêt régional représente un linéaire de 1 843 km, réparti en deux catégories :

→ Les itinéraires régionaux structurants : ils sont au nombre de 24 et totalisent un linéaire de 1 363 km
→ Les itinéraires de fond de vallée : ils desservent les secteurs touristiques et enclavés des vallées montagneuses et se concentrent en conséquence sur les Alpes de Haute-Provence, les Hautes-Alpes et les Alpes-Maritimes. Ils sont au nombre de 10 et totalisent un linéaire de 480 km.

Liste complète développée dans le tableau ci-dessous

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La réalisation du Schéma des itinéraires d'intérêt régional (SIIR) s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du SRADDET et plus particulièrement de la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI) et de la Planification Régionale des Infrastructures de Transport (PRIT). La Loi apporte deux précisions majeures sur la mise en œuvre de ce schéma :

→ « Le schéma identifie les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional. Ces itinéraires sont pris en compte par le Département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers »
→ « La Région peut contribuer au financement des voies et des axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés [au SRADDET] »

Ces deux articles différencient les niveaux de responsabilité des deux collectivités : l'obligation faite aux Départements sur les itinéraires d'intérêt régional et la possibilité donnée à la Région d'intervenir financièrement.
Les enjeux du schéma d'itinéraires d'intérêt régional pour l'institution régionale sont multiples :

→ Garantir un maillage du territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur en le reliant aux territoires voisins
→ Fiabiliser la desserte des polarités régionales
→ Prendre en compte les spécificités territoriales en matière de déplacement
→ Maîtriser les financements régionaux qui seront dédiés à sa mise en œuvre, en restreignant le linéaire pour focaliser l'intervention de la Région sur un périmètre cohérent avec ses compétence

Le schéma des itinéraires d'interêt régional pourra évoluer une fois achevé le processus de transfert du réseau routier national.

Les principes ayant régi l'établissement du schéma, édicté par la Région, sont les suivants :

→ les autoroutes et routes nationales sont des itinéraires d'intérêt national par définition et l'intérêt régional se définit comme le prolongement des itinéraires nationaux, notamment sur les itinéraires interrégionaux et internationaux

→ les itinéraires parallèles aux itinéraires nationaux, en particulier les routes départementales qui « doublonnent » le réseau autoroutier, ne revêtent pas un intérêt régional

→ le réseau routier assurant la liaison entre les polarités identifiées au schéma peut être reconnu d'intérêt régional si les infrastructures ferroviaires qui desservent ces mêmes polarités offrent un niveau de service insuffisant au regard des trafics routiers constatés (dans le cas contraire, ce sont ces infrastructures ferroviaires qui composent le réseau d'intérêt régional)

→ hors des grandes centralités urbaines et péri-urbaines, les axes principaux permettant la desserte des grands pôles d'activités économiques et touristiques revêtent un intérêt régional

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Sur les itinéraires d'intérêt régional :

→ Favoriser le recours aux transports en commun et au covoiturage en soutenant la mise en œuvre de voies réservées sur les axes routiers congestionnés et desservant les principales centralités urbaines

→ Inciter à l'implantation d'aires multimodales (car, bus, vélos, covoiturage) sur des emplacements pertinents en regard de l'offre de service TC routier de la Région

→ Déployer l'information multimodale sur l'ensemble des réseaux intégrés au SIIR (▸ règle N°2 info multimodale)

→ Promouvoir un standard en matière d'arrêt TC sur les itinéraires empruntés par les services régionaux

→ Tenir compte des risques naturels et de la sécurité des usagers sur les réseaux routiers

→ Contribuer à la concrétisation du concept « Mobility As A Service » (services de mobilité complets incluant les transports publics et privés (covoiturage)) en considérant que les offres de transports publics et privés doivent être complémentaires

→ Enrichir les fonctionnalités des infrastructures routières en accompagnant les expérimentations conduites par les gestionnaires en faveur des « routes de 5ème génération »

→ Promouvoir l'intégration des principes de développement durable et les objectifs du Plan climat dans les marchés de travaux relatifs aux opérations cofinancées par la Région

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Un travail de partage des fonctionnalités des axes routiers du SIIR devra être engagé entre la Région, les Départements et les Métropoles

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Départements, métropoles

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

Schémas routiers des départements, métropoles et bloc communal

COMPLÉMENT GRAPHIQUE

Carte du réseau routier d'intérêt régional

Schéma des itinéraires d'intérêt régional - Itinéraires routiers



Réseau routier d'intêret régional
- Itinéraire régional structurant
- Itinéraire de fond de vallée

Réseau routier armature nationale
- Autoroute
- Route nationale

- Gare TGV
- Aéroport
- Commune
- Col
- Frontière nationale
- Limite de région
- Limite de département

Source : TTK, STRATIS, COMODITE, TRANSITEK, CEREMA
Fond : GEOFLA - IGN
Réalisation : DCOPT - SCOTIGEO - 2018

Description du schéma d'itinéraires routiers d'intérêt régional

L'application des principes directeurs définis par la Région permet d'aboutir à un schéma comptabilisant 1 843 km.

Ce schéma routier d'intérêt régional est composé :
→ du réseau routier d'intérêt régional structurant, présentant un linéaire de 1 363 km
→ d'axes de fond de vallées, dans les territoires alpins, présentant un linéaire de 480 km

Il prolonge le réseau routier national (462 km) et le réseau autoroutier (751 km), qui présente, lui, un linéaire total de 1 213 km.

Les itinéraires régionaux structurants : ils sont au nombre de 24 et totalisent un linéaire de 1 363 km

Gestionnaire	Itinéraire	Rôle	Voies concernées	Longueur (km)
CD05	**Sisteron – Grenoble**	Continuité de l'A51 entre la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur - Marseille /Gap et la Région Auvergne-Rhône-Alpes – Grenoble	RD1075 - RD4075	73
CD05	**Briançon – Grenoble**	Liaison avec Région Auvergne-Rhône-Alpes vers Grenoble	RD1091	45
CD05	**Gap – Nyons**	Liaison avec Région Auvergne-Rhône-Alpes vers Nyons	RD994	68,8
CD05	**Veynes – Valence**	Liaison avec Région Auvergne-Rhône-Alpes – Die	RD994 - RD994A - RD993 jusqu'à La Baume,puis dans la Drôme RD93	20
CD84 - COGA - Ville Avignon	**Avignon : Pont de L'Europe – Liaison N7**	Liaison avec Région Occitanie (Préfigura ion LEO)	RD902 - Rocade sud - RD 907	9
CD05 - CD04	**A51 – Italie (Col de Larche)**	Liaison avec Italie	RD900B - RD900	97
CD06 - Italie	**Vallée de la Roya – Italie (Col de Tende)**	Liaison Piémont-Ligurie par la vallée de la Roya / Tende	RD6204	40
CD04	**Digne-les-Bains – Barcelonnette**	Liaison Digne – RD900	RD900	60
CD04 - CD06 - NCA	**Digne-les-Bains – Le Var – Nice**	Liaison Digne – Nice	RN85 - RN202 - RD4202 - RD6202 - RM6202	64,9
CD05	**A51 – Italie (Col de Montgenèvre)**	Continuité d'itinéraire national A51 – RN94 (Évitement Gap)	RD942	21

Gestionnaire	Itinéraire	Rôle	Voies concernées	Longueur (km)
CD04	**A51 – Digne-les-Bains**	Continuité d'itinéraire national A51 – RN85	RD4 - RD4A	8
CD13	**Liaison A51 – A8**	Continuité d'itinéraire national A51 – A8 (Évitement Aix)	RD6	15,5
CD04	**Manosque – Castellane**	Desserte Moustiers-Ste-Marie – Castellane en lien avec Manosque et A51	RD907 - depuis l'itinéraire Manosque, puis D6 et D952	86
CD04 - CD83	**Moustiers – Toulon via Brignoles**	Liaison Alpes de Haute-Provence – Var via Aups et Brignoles	RD957 depuis Moustiers, RD22 depuis Aups vers Cotignac, RD13 vers Carcès, RD562 jusqu'au Val puis RD554 jusquà Brignoles, RD 43 jusqu'à A 570	93,7
CD04 - CD06	**Digne – A8**	Desserte de Barême, Castellane, Grasse en lien avec A8 au Sud et Digne-les-Bains au Nord	(RN85) - RD4085 - RD6085 - RD6185	132,7
CD04 - CD83	**Manosque – A8 [Manosque – Vinon-sur-Verdon]**	Maillage entre les Alpes de Haute-Provence et le Var, connexion à l'A8 et desserte d'ITER pôle économique majeur	RD907- RD4 - RD554 jusqu'au sud Vinon sur Verdon	15,2
CD04 - CD13	**Manosque – A8 [Vinon-sur-Verdon - ITER – Échangeur A51]**		RD952	7,4
CD13 - CD83	**Manosque – A8 [Échangeur A51 – Variante Ouest – Rians]**		RD11 - RD3	11
CD83	**Manosque – A8 [Vinon-sur-Verdon- Variante Est – Rians]**		RD554 - RD23 - RD3	21,3
CD83	**Manosque – A8 [Rians – St Maximin]**		RD3	23,8
CD83	**Hyères – A8 par littoral [Hyères – Sainte-Maxime]**	Desserte de la côte Varoise : Hyères, Saint-Tropez, Sainte-Maxime, Fréjus	RD98 - RD559	54

Gestionnaire	Itinéraire	Rôle	Voies concernées	Longueur (km)
CD83	**Hyères – A8 par littoral [Barreau St-Tropez]**	Préfigura ion du COSMA	RD98	6,4
CD83	**Hyères – A8 par littoral [Ste Maxime – Fréjus – Échangeur A8 Pujet-sur-Argens]**		RD559 - RD98B - RDN7	26
CD83	**Ste Maxime – Route Napoléon**	Liaison sud-nord inter-départementale : Var- Alpes Maritimes et Alpes de Haute-Provence	RD559 - RD25 - RD125 - RD1555 - D955 - D21 jusqu'à la Route Napoléon	82, 5
CD84	**Avignon – Pertuis**	Maillage ouest – est du département, depuis Avignon via Cavaillon, Pertuis à ITER	D973Y - D973 - D996 - D952	71,6
CD84	**Avignon – A51 via La Brillane**	Desserte d'Apt et Forcalquier et maillage avec Avignon à l'Ouest et Manosque – A51 à l'Est	RD900 - RD4100 - RD4B	94
CD04	**Avignon – A51 via Manosque**		Piquage RD4100 - RD513 - RD13 - RD4096 - RD907	22
CD13	**Grand port maritime de Marseille – Port-St-Louis du Rhône**	Desserte du GPMM / Enjeu économique et pour une desserte Poids Lourds	RD268 - RD35	14
CD13	**Aix-en-Provence – Aéroport Marseille Provence**	Desserte de la gare Aix TGV / Enjeux intermodalité et création de voies bus	RD9	18
CD84	**Avignon – Carpentras**	Desserte de Carpentras, pôle économique majeur du Vaucluse	RD907 - RD225 - (échangeur Avignon Nord A7) - RD942 (Rocade Nord de Carpentras)	29
CD13 - CD83	**Est Bouches-du-Rhône – Var A50**	Desserte de la zone d'activités de Signes, pôle économique majeur du Var	RD8N (A502) - RDN8 (échangeur 14 A50)	32

Les itinéraires de fond de vallée : Ils desservent les secteurs touristiques et enclavés des vallées montagneuses et se concentrent en conséquence sur les Alpes de Haute-Provence, les Hautes-Alpes et les Alpes-Maritimes.

Ils sont au nombre de 10 et totalisent un linéaire de 480 km :

Gestionnaire	Itinéraire	Voies concernées	Longueur (km)
CD04	**Val d'Allos**	D955 - D908	71
CD05	**Vallée du Queyras**	RD902A - RD902 - RD947 jusqu'en fond de vallée (après Ristolas)	40
CD05	**Vallée de la Vallouise (Puy Saint-Vincent)**	D994E jusqu'en fond de vallée	14
CD05	**Vallée de la Clarée (Névache)**	D994G jusqu'à Névache	16
CD05	**Vallée du Valgaudemar**	D985A jusqu'à La Chapelle en Valgaudemar	17
CD05	**Desserte du Dévoluy**	(Début RN85) D937 - D17	23,1
CD05	**Desserte du Champsaur et du Haut-Champsaur**	(Début RN85) RD14 - RD114 - RD944 jusqu'à Pont du Fossé	13
CD06	**Vallée du Cian et du Var**	D28 - D2202 - D902	102,9
NCA - SIVU Bonette - CD04	**Vallée de la Tinée**	M2205 - D64 - C4	151,3
NCA	**Vallée de la Vésubie – Connexion Vallée de la Tinée**	(Début ex RN202) M2565 via Saint-Martin Vésubie, jusqu'à Rimplas - Gare	31,6



OBJECTIF 46

Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale

Objectif 35
Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport

Objectif 40
Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale

Objectif 41
Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine

Objectif 42
Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires

Objectif 43
Accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques (en cohérence avec la stratégie urbaine régionale)

RÈGLE LD2-OBJ46

Coordonner les aménagements et les usages des projets de Transports collectifs en site propre et de Parcs relais avec l'ensemble des modes de transport pour améliorer la performance intermodale globale

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

En tant que chef de file de l'intermodalité, la Région souhaite une meilleure coordination des réseaux urbains avec son réseau interurbain (routier et ferroviaire) afin de rendre plus performante l'ensemble de la chaîne de déplacements. Cet objectif se traduit à travers les projets de TCSP et parcs relais, les aires de covoiturage et la poursuite de l'aménagement de voies dédiées sur autoroutes en approche des grandes agglomérations pour optimiser l'ensemble des connexions.

Il se traduit également par la desserte optimale des PEM régionaux en heure de pointe, desserte continue du PEM toute la journée avec les derniers trains/cars régionaux…

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Mise en cohérence des services de transport en sites propres avec les réseaux routiers régionaux

→ Mutualisation des points d'arrêts des TCSP avec les réseaux routiers et ferroviaires régionaux (avec signalétique, affichages horaires…)

→ Coordination des horaires et du niveau de service avec la Région pour les PEM régionaux

→ Amélioration du rabattement vers le réseau régional (ferroviaire et routier)

→ Organisation globale du rabattement et du stationnement sur l'ensemble de l'agglomération qui permet de justifier du fonctionnement de l'infrastructure (création d'itinéraires permettant le rabattement des modes actifs et TC vers un axe structurant, limitation de la place de la voiture dans la ville, prise en compte des alertes pollutions dans une logique qualité de l'air)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Convention de financements

→ Contrats opérationnels de mobilité

→ Règles de modalités d'encadrement de nos territoires d'abord

→ Appel à projet FEDER

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

AOM, EPCI

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), PDU/PDM/PDMS



OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

RÈGLE LD2-OBJ47 A

Fixer dans les documents de planification, en particulier dans les SCoT ou à défaut de SCoT, dans les PLU(i), les documents en tenant lieu et dans les cartes communales, des objectifs permettant d'atteindre à l'échelle de chaque espace infrarégional (espaces alpin, azuréen, provençal, rhodanien), l'objectif de réduction d'au moins 54,5% de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers définie ci-après sur la période 2021-2030 inclus par rapport à la période 2011-2020 inclus.

Dans leur projection de moyen terme allant au-delà de 2030, ces mêmes documents définiront des objectifs de lutte contre l'artificialisation permettant d'atteindre à l'échelle régionale et de chaque espace infrarégional :

- Sur la période 2031-2040 (inclus), un rythme d'artificialisation nette inférieur de moitié au moins au rythme de consommation foncière mesuré lors de la période 2021-2030 (inclus).
- Sur la période 2041-2050 (inclus), un rythme d'artificialisation nette réduisant de moitié au moins celui mesuré lors de la période 2031-2040 (inclus).

APPLICATION TERRITORIALE

Pour la période du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2030
A l'échelle des espaces territoriaux, ne pas dépasser les plafonds de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers suivants

→ Espace alpin : 986 ha (soit une réduction de 54,2% de la consommation constatée entre 2011 et 2020 inclus),
→ Espace azuréen : 943 ha (soit une réduction de 54,2% de la consommation constatée entre 2011 et 2020 inclus),
→ Espace provençal : 2 862 ha (soit une réduction de 55,3% de la consommation constatée entre 2011 et 2020 inclus),
→ Espace rhodanien : 1 342 ha (soit une réduction de 54,5% de la consommation constatée entre 2011 et 2020 inclus)

A l'échelle régionale, l'effort est de 54,5 %. Les effets du mécanisme d'équilibre territorial induisent de légères variations selon les espaces.

L'impact foncier des projets d'envergure nationale ou européenne est comptabilisé pour l'ensemble de la région au titre de la consommation foncière 2021-2030 (inclus).

Les objectifs sont définis en tenant compte de la garantie communale d'un hectare sur la décennie selon l'hypothèse où toutes les communes sont dotées d'un document d'urbanisme approuvé, arrêté ou prescrit avant le 22 août 2026 et selon les modalités indiquées dans l'objectif 47. A la demande du maire, une commune disposant de cette surface minimale peut choisir de la mutualiser à l'échelle intercommunale, après avis de la conférence des maires ou, à défaut, du bureau de l'établissement public de coopération intercommunale concerné si l'ensemble des maires des communes membres en fait partie.

A l'échelle des SCoT, ou à défaut des EPCI, prendre en compte les niveaux d'effort territorialisés définis dans l'objectif 47 du SRADDET.

Les documents pourront proposer des objectifs chiffrés de renaturation dans la mesure où les surfaces concernées seront identifiées, localisées et justifiées par des actions de renaturation (transformation de sols artificialisés et sols non artificialisés).

Pour les communes littorales, les documents pourront traduire un projet de territoire visant à anticiper les éventuelles nécessités de relocalisation des installations ou constructions exposées ou potentiellement exposées au recul du trait de côte.

A partir de 2031
La lutte contre l'artificialisation des sols devrait inclure l'artificialisation issue de constructions ou d'extension de constructions ou installations nécessaires aux exploitations agricoles. Dans cette perspective, les SCoT ou à défaut les PLU(i) sont invités à établir le diagnostic correspondant à ces besoins.

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Principaux attendus de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 et de la loi du 20 juillet 2023
L'article L. 4251-1 du Code général des collectivités territoriales dispose à propos du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires qu' « en matière de lutte contre l'artificialisation des sols, les objectifs fixés sont traduits par une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de dix années, par un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation. Cet objectif est décliné entre les différentes parties du territoire régional. ».

L'article 194 (III) de la loi Climat et Résilience précise que « Pour la première tranche de dix années, le rythme prévu à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales ne peut dépasser la moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers observée au cours des dix années précédant la date mentionnée au 1° du présent III », autrement dit : de la période 2011-2020 (inclus).

Le III bis du même article dispose que pour la décennie 2021-2030 (inclus), la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers résultant des projets d'envergure nationale ou européenne qui présentent un intérêt général majeur, recensés dans l'arrêté ministériel est prise en compte dans le cadre d'un forfait national mutualisé entre les régions couvertes par un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, au prorata de leur enveloppe d'artificialisation définie au titre de la période 2021-2031. Ceci se traduit par un effort supplémentaire de 4,5%.

Ces attendus s'inscrivent dans les mesures prévues par cette loi « afin d'atteindre l'objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050 » (article 191 de la loi Climat et Résilience).

La loi du 20 juillet 2023 ouvre la possibilité de comptabiliser « la transformation effective d'espaces urbanisés ou construits en espaces naturels, agricoles et forestiers du fait d'une renaturation » en déduction de la consommation. La renaturation peut ainsi dorénavant entrer à la fois dans le décompte de la consommation planifiée, par la création dans les SCoT ou les PLU de « zones préférentielles de renaturation » ou d'orientations d'aménagement et de programmation, ainsi que dans les bilans de consommation effective, passés, puis futurs (au moment de l'évaluation de la mise en œuvre des objectifs six ans après l'approbation des documents).

Données de référence

Pour mesurer la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur la période 2011-2020 (inclus) et définir les objectifs de réduction du rythme de l'artificialisation, à l'échelle régionale et à l'échelle des différentes parties de son territoire, la Région s'est appuyée sur la base des données de l'Observatoire de l'artificialisation des sols. Communales et annuelles, les données de l'Observatoire de l'artificialisation des sols constituent un instrument de mesure unique – contrairement aux outils de mesure de l'occupation des sols (MOS) locaux, ne couvrant pas l'intégralité du territoire régional – garantissant l'égalité de traitement entre les territoires.

Conformément à ce qu'indique le fascicule n°1 « Définir et observer la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) et l'artificialisation des sols » publié en date du 21 décembre 2023 par le Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des territoires (page 12), la consommation d'ENAF au cours de la période de référence (du 1er janvier 2011 au 1er janvier 2021) correspond au millésime Cerema du 1er janvier 2021.
Afin de concilier la cohérence entre les chiffres de consommation foncière pris en compte dans le SRADDET et ceux servant de référence dans les documents de l'Etat, d'une part, et la réalité effective de la consommation foncière, d'autre part, le bilan de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers retenu pour la fixation de l'objectif maximal de consommation pour la période 2021-2030 (inclus) est celui du millésime Cerema du 1er janvier 2021 (soit 13 875 ha), corrigée d'une erreur manifeste sur la commune du Revest*. Le bilan de la consommation d'ENAF de la période de référence retenu pour fixer l'objectif de réduction pour l'ensemble du territoire régional est ainsi de 13 481 ha.

Pour la période du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2030, l'objectif maximal de consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) pour l'ensemble du territoire régional devra ainsi être inférieur à 6 133 ha, soit 54,5% de la consommation régionale (en hectares) constatée entre le 1er janvier 2011 et le 31 décembre 2020 (13 481 ha).

Enjeux spécifiques pour les objectifs de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols

Pour définir cette trajectoire et décliner territorialement les objectifs en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols, en particulier pour la première décennie (2021-2030 inclus), la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a tenu compte, au-delà de la consommation d'ENAF passée :

- Des enjeux de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, ainsi que des continuités écologiques, à travers notamment le renforcement de l'objectif 47 et de la règle LD2-OBJ47B sur la thématique « biodiversité », ainsi que des objectifs 13, 15, 16, 18, 37 et 50 (et leurs règles associées) ;
- De la mobilisation préférentielle du foncier déjà artificialisé, tel que souhaité dans l'objectif 47 et la règle LD2-47B, ainsi que les objectifs 35 et 36 (et leurs règles associées) et la règle LD2-Obj19c ;
- De l'équilibre du territoire, à travers la mise en place d'un mécanisme d'équilibre territorial permettant aux centres locaux et de proximité de

* : Une superficie de 395 ha a été comptabilisée de façon erronée comme de la consommation foncière sur la commune du Revest-les-Eaux (Var). Après consultation de l'Observatoire national de l'artificialisation des sols (Cerema) et de la DREAL, cette surface qui ne correspond pas à de la consommation foncière effective, a été retirée des données régionales.

renforcer leur stature de centralité, en matière d'accueil de population et d'activité notamment, afin de mettre en œuvre la stratégie urbaine du SRADDET (voir objectif 47) ;
• De la prise en compte des dynamiques économiques et démographiques, avec un objectif de réduction basé sur des indicateurs d'efficacité foncière relatifs aux dynamiques démographiques, économiques et de production de logements (voir objectif 47) ;
• De la garantie communale
• Des besoins d'adaptation des territoires exposés à des risques naturels mentionnés à l'article L. 561-1 du code de l'environnement ou, le cas échéant, de la recomposition des communes exposées au recul du trait de côte
• Des enjeux de maintien et de développement des activités agricoles, pour assurer les capacités du territoire à répondre aux enjeux d'agriculture de proximité et d'alimentation locale (règle LD1-18).

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Référence pour mesurer la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers 2011-2020 (inclus) : données de l'Observatoire de l'artificialisation des sols (fichiers fonciers).
→ Possibilité de compléter par des données locales, lorsqu'elles sont disponibles, à condition d'en justifier le recours et de préciser la nature des retraitements.
Ces données complémentaires pourront notamment permettre de distinguer certaines consommations spécifiques si les enjeux locaux le justifient (par exemple : la détection de consommation attribuable à des centrales photovoltaïques au sol).
→ Élaboration de stratégies foncières permettant de mobiliser le foncier dédié à l'habitat, au développement économique et à la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers
→ Déclinaison des objectifs de réduction de l'artificialisation des sols dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO) des SCoT, sur la base notamment des besoins en matière de logement, d'implantation d'activité économique, du potentiel foncier mobilisable dans les espaces déjà urbanisés ou à urbaniser
→ Définition des typologies de formes urbaines par territoire avec des densités minimales de construction
→ Définition des objectifs chiffrés ventilés par type d'espaces (agricoles, naturels et forestiers) dans les SCoT (L.141-3 du CU et L.141-6 du code l'urbanisme)
→ Évitement des formes d'urbanisation susceptibles d'impacter les espaces porteurs d'enjeux de biodiversité, dont les sites Natura 2000
→ Caractérisation des diverses qualités des sols et mise en place des indicateurs globaux permettant d'identifier les services rendus par les sols

La Région examinera toute proposition de la Conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols ou des instances de gouvernance par espace du SRADDET visant à ajuster la répartition de l'effort de réduction de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers par SCoT, sur la période 2021-2030 (inclus) définie dans l'objectif 47, et à condition que cette proposition porte uniquement sur tout ou partie du grand espace infrarégional qui les concerne (alpin, azuréen, provençal ou rhodanien) et que cette répartition permette toujours de ne pas dépasser le plafond de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers fixés à l'échelle de l'espace.

Si les territoires ayant engagé un dialogue en ce sens le souhaitent, la Région peut contribuer à l'animation des échanges.

Dans les territoires de SCoT inter-régionaux, afin de faciliter la mise en œuvre des objectifs de sobriété foncière, une entente entre les régions et les collectivités concernées sera recherchée

La garantie de surface minimale de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers pour la période 2021-2030 est intégrée dans la territorialisation en partant de l'hypothèse que toutes les communes de la région disposeront d'un document local d'urbanisme exécutoire, arrêté ou prescrit au 22 août 2026.

→ Afin de disposer de la meilleure marge pour mettre en œuvre leur projet de territoire, les communes, intercommunalités et établissements porteurs de SCoT sont invités, dans le cadre d'un projet partagé, à la demande des maires et après avis de la conférence des maires des communes du ou des EPCI concernés, à mutualiser les hectares correspondants dans le SCoT ou le PLUI.

→ Pour rappel, comme prévu par le code d'urbanisme, la garantie communale pourra être mobilisée au regard de besoins réels identifiés sur la commune concernée et pour une opération économe en foncier, respectueuse de la trame verte et bleue et adaptée aux effets du changement climatique.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Travaux des agences d'urbanisme dans le cadre du partenariat Région Agences d'urbanisme :
  • « Guides de mise en œuvre du SRADDET » dans les SCoT, PLU et les chartes de PNR.
  • « État des lieux des méthodes d'analyse et indicateurs de suivi de la consommation foncière » (novembre 2015), qui vise à proposer une méthode commune d'analyse de l'évolution de la consommation d'espace à l'échelle d'un SCoT, reproductible à l'échelle communale (PLU)

→ Bases de données, cartographies et outils disponibles sur le site Connaissance du Territoire.

→ Observatoire national de l'artificialisation des sols : données de l'observatoire et fiches outils (guide pratique pour limiter l'artificialisation des sols).

→ Dossier « Comment identifier un potentiel de renaturation à large échelle ? » (mai 2022) – Site internet du Cerema

→ Plan Climat régional

→ Fascicules Zéro Artificialisation Nette – Ministère de de la Transition écologique et de la cohésion des territoires - Décembre 2023 / Circulaire du 31 janvier 2024 relative à la mise en œuvre de la réforme vers le « zéro artificialisation nette des sols » - Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires - NOR TREL2402347C.

→ Projet MUSE sur multifonctionnalité des sols dans les documents d'urbanisme - Cerema

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Métropoles, EPCI, PNR, syndicats mixtes porteurs de SCoT

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), charte de PNR, plans de mobilité, PCAET



OBJECTIF 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

Objectif 14
Préserver les ressources en eaux souterraines, les milieux aquatiques et les zones humides

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

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

Objectif 49
Préserver le potentiel de production agricole régional

RÈGLE LD2-OBJ47 B

Prioriser la mobilisation du foncier à l'intérieur des enveloppes urbaines et villageoises existantes, notamment à travers l'identification du potentiel disponible, la densité des opérations, le renouvellement des espaces à usage d'habitat ou d'activité et le réemploi des friches.

Si elles ne peuvent être évitées, les extensions urbaines devront répondre aux critères suivants :

→ Urbanisation prioritairement dans le prolongement de l'urbanisation existante

→ Diversité et densification adaptée des formes urbaines

→ Qualité urbaine, architecturale et paysagère, avec une attention particulière pour les entrées de ville

→ Évitement de l'urbanisation linéaire en bord de route

→ Préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers porteurs d'enjeux de biodiversité

→ Pour les communes littorales, réflexion sur les besoins de recomposition spatiale liée à l'anticipation de l'évolution du trait de côte

L'enveloppe urbaine englobe un ensemble de parcelles bâties attenantes ou très proches. Elle peut incorporer en son sein certaines enclaves, composées de parcelles non bâties (parkings, équipements sportifs, terrains vagues, jardins, etc.). Cette enveloppe exclut en principe les zones d'habitat diffus. A cet égard, les parcelles libres destinées à l'urbanisation qui se situent en dehors de l'enveloppe sont considérées comme des espaces d'extension et non de densification/ mutation de l'enveloppe urbaine. En cas de discontinuité du bâti et/ou de l'existence de plusieurs centralités, l'enveloppe urbaine peut, dans une commune donnée, être composée de plusieurs secteurs distincts.

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Entre 2011 et 2020 (inclus), 13 480 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été consommés au titre de l'urbanisation en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. L'objectif fixé par le législateur est de réduire la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'au moins 54,5% sur la période 2021-2030 par rapport à la période 2011-2020.

Il s'agit d'utiliser en priorité le potentiel foncier mobilisable dans les enveloppes urbaines, tout en veillant à maintenir des espaces de respiration et à privilégier la qualité du cadre de vie et la résilience des espaces bâtis, conformément à la règle LD2-OBJ37 du présent document.

Les éventuelles extensions privilégient les implantations dans le prolongement de l'urbanisation et des réseaux existants, la diversité et la compacité des formes urbaines, ainsi que la qualité urbaine, architecturale et paysagère, en recherchant la cohérence avec la trame urbaine existant et, comme indiqué dans l'objectif 35 et la règle LD2-OBJ35 du présent document, en recherchant la cohérence urbanisme-transports.

La mobilisation du foncier au sein de l'enveloppe urbaine est prioritaire. La Région considère que les sites Natura 2 000 ainsi que les espaces naturels, agricoles et forestiers porteurs d'enjeux de biodiversité sont à préserver de toute extension urbaine. Il en est de même des sols ayant la capacité de rendre le plus grand nombre de services : infiltration, stockage carbone, réservoir de biodiversité, capacité productive agricole.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Le tracé de l'enveloppe urbaine est en partie adaptable aux réalités locales, pourvu que les choix soient clairement expliqués, et renvoient aux objectifs poursuivis à travers le travail d'identification des potentialités de renouvellement urbain et au contexte urbain (formes, densités, compacité de la tache urbaine...). Il s'agit de tenir compte notamment des zones aménagées mais non encore urbanisées (VRD).

→ Définition de secteurs de localisation préférentielle des futures extensions urbaines :
- en évitant les sites classés Natura 2 000 ainsi que les espaces naturels, agricoles et forestiers porteurs d'enjeux de biodiversité
- au regard d'indicateurs de qualité des sols et de services rendus par eux : potentiel d'infiltration des sols, capacité de stockage de carbone des sols, potentiel agronomique des sols, accueil de biodiversité dans les sols
- en tenant compte, pour les communes concernées par la recomposition spatiale liée au recul du trait de côte, des espaces déjà urbanisés de la commune ainsi que des zones naturelles protégées ou non et des zones agricoles ou forestières.

La Région invite au recours à un critère portant sur la vulnérabilité des espèces et des espaces pour organiser la gestion économe de l'espace dans les documents de planification et d'urbanisme. Ce critère pourrait combiner les indicateurs suivants :
- Espaces prioritaires (habitats prioritaires de la Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 modifiée par la directive 97/62/CEE habitats, faune et flore de l'Union Européenne et les Zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique - ZNIEFF)
- Espaces constitutifs des trames vertes et bleues.
- Présence d'espèces menacées inscrites sur les listes rouges régionales de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature.
- Tout autre outil de connaissance local pertinent pour localiser les zones à forts enjeux de biodiversité.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Travaux des agences d'urbanisme dans le cadre du partenariat Région Agences d'urbanisme :
- « Guides de mise en œuvre du SRADDET » dans les SCoT, PLU et PNR.
- « État des lieux des méthodes d'analyse et indicateurs de suivi de la consommation foncière » (novembre 2015), qui vise à proposer une méthode commune d'analyse de l'évolution de la consommation d'espace à l'échelle d'un SCoT, reproductible à l'échelle communale (PLU)
- « Guide méthodologique pour l'analyse du potentiel de densification et de mutation »

→ Bases de données, cartographies et outils disponibles sur le site Connaissance du Territoire

→ Travaux des organismes spécialisés en biodiversité (Office français de la biodiversité, parcs naturels nationaux et régionaux, etc.)
→ La multifonctionnalité des sols dans les documents d'urbanisme – MUSE – Cerema – Documents à télécharger sur le site de la librairie de l'ADEME : https://librairie.ademe.fr/
→ Fascicules Zéro Artificialisation Nette – Ministère de de la Transition écologique et de la cohésion des territoires – Décembre 2023
→ Recommandations pour l'élaboration de la carte locale d'exposition au recul du trait de côte. Coédition BRGM et Cerema. Août 2022
→ Inventaire des ZAE (art. L. 318-8-2 du code de l'urbansime). Guide élaboré par la Région et le réseau des CCI : https://sudfonciereco.maregionsud.fr/fileadmin/user_upload/Sud_foncier_eco/Sud_foncier_eco/comprendre/SFE_Guide_methodo_V4.pdf

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX	Métropoles, EPCI, syndicats mixtes de SCoT, PNR
DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX	SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), charte de PNR, Plans de mobilité ; PCAET



OBJECTIF 49
Préserver le potentiel de production agricole régional

Objectif 18
Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

RÈGLE LD2-OBJ49 A

Éviter l'ouverture à l'urbanisation et le déclassement des surfaces agricoles équipées à l'irrigation pour atteindre zéro perte de surfaces agricoles équipées à l'irrigation à l'horizon 2030

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale. Un assouplissement pourra être envisagé dans les territoires intégralement équipés à l'irrigation.

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Entre 2010 et 2020, le dernier recensement agricole montre une légère augmentation de la surface agricole utilisée estimée à 3%. La surface totale irriguée de la région, elle, a progressé de 26 % depuis 2010.

La hausse est portée notamment par l'irrigation de la vigne qui se développe en 10 ans. Cette reprise ne compense cependant pas les pertes observées sur la période précédente (2000-2010) : perte de surface agricole utilisée de l'ordre de 12% et diminution des zones équipées à l'irrigation de l'ordre de 21%.

Au vu des investissements lourds mis en place par les pouvoirs publics pour aménager des équipements hydrauliques agricoles collectifs, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur souhaite atteindre zéro perte de surfaces agricoles équipées à l'irrigation à l'horizon 2030 en évitant le déclassement et l'ouverture à l'urbanisation des surfaces agricoles équipées à l'irrigation.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Intégrer les bases de données sur les canaux et les périmètres irrigués existants ou en projet dans les PADD et les PLU avec des prescriptions permettant l'accès aux ouvrages pour leur entretien

→ Associer les gestionnaires d'hydraulique agricole à l'élaboration des documents d'urbanisme

→ Prendre en compte les orientations stratégiques de la Stratégie Régionale Hydraulique Agricole élaboré par la Région et la Chambre Régionale d'Agriculture, qui visent à protéger les terres agricoles irrigables de l'urbanisation, pérenniser les structures de gestion collective et maintenir le potentiel agricole irrigable régional

→ Établir un bilan chiffré de la consommation de surfaces équipées à l'irrigation sur les 10 dernières années

→ Dans les documents d'urbanisme, les collectivités sont invitées à établir, lorsque la donnée est disponible, une cartographie des espaces agricoles équipés à l'irrigation à partir de réseaux collectifs. Dans les secteurs partiellement équipés à l'irrigation, le principe qui s'applique est celui de l'évitement de l'urbanisation. Dans les secteurs intégralement équipés à l'irrigation, des mesures d'assouplissement seront possibles. Il devra alors être précisé les

modalités permettant l'application des principes de « réduction » et de « compensation » de la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC)

→ Mettre en place des outils de préservation (Zone Agricole Protégée, Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains) sur les surfaces équipées à l'irrigation existantes ou en projet en prenant en compte les critères de règle LD2-OBJ49B

→ Accompagner l'émergence des projets de création ou d'extension de réseaux d'irrigation collectifs permettant l'accès à l'eau de nouvelles surfaces agricoles en réponse à un besoin agricole notamment au regard des évolutions liées au changement climatique, et/ou à un besoin de compensation. La Stratégie régionale sur l'hydraulique agricole (SRHA) indique que le potentiel de surfaces concernées par ces extensions est d'environ 70 000 ha sur le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur

→ Mettre en place un principe de compensation pour toutes surfaces irrigables « urbanisées » visant à rétablir le potentiel agricole irrigable sur le territoire, ou à défaut à l'échelle régional, la compensation devant se faire à valeur agronomique équivalente et dans le respect des objectifs en matière de biodiversité

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Mise à disposition des bases de données et cartographies disponibles sur le site « Hydra » sur l'hydraulique agricole

→ PROHYDRA, Programme régional pour l'hydraulique agricole à l'horizon 2028

→ Plan Climat régional

→ Dispositif régional d'aide à la réalisation d'études préalables à la mise en œuvre de démarches réglementaires en faveur de la protection des espaces agricoles

→ Déclinaison régionale du Plan Stratégique National "Aides aux infrastructures hydrauliques sur les territoires"

→ Mise en place d'un véhicule juridique et financier permettant d'accompagner la mise en place des mesures de compensations agricoles collectives, notamment sur l'hydraulique agricole

→ ParcellASP : Cet outil, accessible en ligne à toute personne dûment identifiée (notaires, collectivités qui en font la demande), permet à partir d'une référence cadastrale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur de savoir si la parcelle est incluse dans le périmètre d'une Association syndicale de propriétaires

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes de PNR



OBJECTIF 49
Préserver le potentiel de production agricole régional

Objectif 18
Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires

Objectif 47
Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain

Objectif 48
Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional

RÈGLE LD2-OBJ49 B

Identifier les espaces agricoles à enjeux et à potentiel sur la base d'un ou des critères suivants :

→ Potentiel agronomique ou valeur économique

→ Potentiel d'agriculture urbaine et périurbaine

→ Cultures identitaires

→ Productions labellisées

→ Espaces pastoraux

→ Espaces à enjeux de biodiversité

et favoriser la mise en place des dispositifs de protection réglementaire à une échelle intercommunale

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Pour assurer une préservation sur le long terme des terres agricoles, la législation a introduit deux dispositifs de protection réglementaire spécifique ; les zones agricoles protégées (ZAP) et les périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN).

Ces démarches peuvent être conduites à l'échelle communale ou à l'échelon intercommunal par l'organisme en charge de l'élaboration du SCoT.

Le territoire régional n'est que très faiblement couvert par ce type d'outils de préservation ; on assiste cependant ces dernières années à une prise de conscience importante des décideurs sur la nécessité de recourir à ce type de démarches pour maintenir et dynamiser l'activité agricole.

La mise en place de ces démarches se fait majoritairement à l'échelle des communes, de manière éparse et disparate sur le territoire régional alors que la préservation des zones agricoles requiert des approches globales supra-communales sur des territoires cohérents.

Ces démarches de protection du foncier agricole doivent être accompagnées d'un véritable projet agricole pour le territoire (c'est le cas pour les périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains) qui intègre la dimension économique (activité productive), les attentes sociétales (agriculture de proximité, circuits courts) et environnementales.

Il est demandé à travers cette règle d'identifier localement, pour les protéger, les espaces agricoles à enjeux et à potentiel visés dans la règle au regard d'un ou plusieurs critères :
→ Espaces à enjeux de biodiversité

→ Potentiel agronomique ou valeur économique
→ Potentiel d'agriculture urbaine et périurbaine
→ Cultures identitaires
→ Productions labellisées
→ Espaces pastoraux

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Réalisation de diagnostics agricoles et d'études sur le potentiel agronomique des sols. Ces diagnostics pourraient également appréhender les enjeux de biodiversité utiles notamment dans le cadre des PAEN et de leurs plans d'actions.

→ Mise en place par l'autorité en charge de l'élaboration du SCoT de zones agricoles protégées (ZAP) conformément aux dispositions de l'article L.112-2 du code rural et de la pêche maritime

→ Lancement d'une démarche en faveur de périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) prévus à l'article L.143-1 et suivants du code de l'urbanisme et des programmes d'action qui les accompagnent

→ Délimitation, dans le Document d'orientation et d'objectifs des SCoT, de périmètres de protection des espaces agricole, tel que le permet l'article L.141-10 du code de l'urbanisme

Il est souhaitable que ces démarches s'accompagnent de la mise en œuvre d'un programme d'actions (ce qui est une obligation dans le cadre des démarches PAEN) notamment en matière d'intervention foncière : restructuration parcellaire, reconquête des friches agricoles, hameau agricole… et PAE

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Dispositifs d'accompagnement votés dans le cadre de la délibération n° 17-1126 du 17 décembre 2017 approuvant le cadre stratégique en faveur du foncier agricole :

- Dispositif d'aide à la réalisation d'études préalables à la mise en œuvre de démarches réglementaires en faveur de la protection des espaces agricoles
- Dispositif d'aide à la remise en cultures de parcelles agricoles
- Dispositif de soutien à la création de hameaux agricoles

→ Mesure 16.7.1 du Programme de développement rural 2014 - 2020 « Stratégies locales de développement pour la préservation et la mise en valeur du foncier agricole et naturel »

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, Départements

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu)

OBJECTIF 50

Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

Objectif 15
Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 37
Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

Objectif 51
Assurer les liaisons écologiques au sein du territoire régional et avec les régions voisines

RÈGLE LD2-OBJ50 A

Identifier et préciser à une échelle appropriée les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors), en s'appuyant sur la Trame verte et bleue régionale, et en assurant la cohérence avec les territoires voisins et transfrontaliers

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

L'identification et la caractérisation des TVB nécessite une analyse factuelle scientifique des fonctionnalités écologiques présentes sur un territoire pour déterminer les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques. Pour ce faire, les collectivités porteuses de documents de planification et d'urbanisme peuvent s'appuyer sur les connaissances mises à disposition par la Région (notamment les cartographies du SRCE) et dans le cas contraire le justifier. Mais ces derniers dépassent largement le cadre des seules limites administratives et une articulation avec les TVB identifiées à l'échelle régionale est également demandée. Aussi, les collectivités doivent s'assurer de la cohérence entre les choix et orientations politiques pour permettre la solidarité entre les territoires.

Planifier l'aménagement du territoire, c'est avoir un regard d'ensemble, en visualiser les enjeux, comprendre sa dynamique et ses opportunités. Analyser les incidences permet de faire des choix éclairés et ainsi anticiper les difficultés de procédure et de sécuriser les projets à venir.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Réalisation d'un diagnostic territorial intégrant un volet biodiversité développé à la fois sur les habitats, les espèces et les fonctionnalités écologiques, tout en considérant à la fois les usages de ces espaces lorsqu'ils font l'objet de productions ou d'exploitations (activités agricoles ou forestières) et la nécessaire exploitation de la ressource minérale

→ Co-construction de la hiérarchisation des continuités écologiques en travaillant par enjeux territoriaux majeurs, en s'appuyant sur une approche environnementale de l'urbanisme (AEU)

→ Définition de la Trame verte et bleue lors de l'élaboration des documents de planification urbaine (SCoT, PLUi, PLU…) à partir de supports cartographiques d'échelle appropriée, (1/25 000 ou 1/50 000). Assurer la cohérence des continuités écologiques au regard des territoires voisins via des documents cartographiques partagés

→ Protéger de l'urbanisation les sites Natura 2000 afin de ne pas remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces ayant servis à la désignation des sites, les cours d'eau et les zones humides et rechercher à préserver les zonages d'inventaires (type Zones naturelles d'intérêts floristiques et faunistiques), les zonages d'intérêt local.

→ Définir les recommandations nécessaires pour que tout nouveau projet d'infrastructures de transport ou de bâtiment concernant un corridor écologique intègre les besoins en déplacements des espèces et témoigne du maintien des fonctions écologiques du corridor concerné.
→ La définition des secteurs d'urbanisation doit veiller à ne pas porter atteinte à la fonctionnalité des corridors écologiques identifiés. Lorsque les secteurs d'urbanisation risquent d'impacter le fonctionnement d'un corridor, les documents d'urbanisme locaux devront :
- Définir les limites de l'urbanisation
- Définir des conditions d'occupation ou d'utilisation des sols visant à préserver la fonctionnalité du corridor
- Favoriser la nature en milieu urbain (assurer une réflexion sur les clôtures, limiter l'imperméabilité des sols, favoriser la végétalisation de l'espace urbain et travailler sur la palette végétale, etc.…) afin de permettre le maintien des fonctions de déplacements des espèces de l'espace urbain concerné
- Maintenir des espaces naturels ou agricoles non fragmentés (portions de corridors fonctionnels connectés à la Trame verte et bleue) et d'une largeur suffisante pour le déplacement des espèces

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Atlas cartographiques du SRCE, téléchargeable au lien suivant : https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/le-srce-et-ses-pieces-constitutives-a8203.html
Cet atlas se compose de 3 types de cartes différentes (10 planches/thématique) soit 30 au total, réparties comme suit :
1- Des cartographies des éléments de la TVB régionale (échelle 1/100 000e).
2- Des cartographies des objectifs assignés aux éléments de la TVB régionale (échelle 1/100 000e).
3- Des cartographies permettant de visualiser les éléments de la Trame Verte et Bleue régionale par sous trame.
→ Application nationale de cartographies interactives GéoIDE
→ Guide « Schéma régional de cohérence écologique : Comment l'intégrer dans mon document d'urbanisme »
→ Guide aménagement avec la nature et de l'eau de l'ARBE.
→ Guide technique PLU(i) et Biodiversité. Concilier Nature et Aménagement. ARBE.
→ Programme européen PITEM BIODIVALP qui vise à protéger et valoriser la biodiversité et les écosystèmes alpins par un partenariat et un réseau de connectivités écologiques transfrontalières
→ Plan Climat régional
→ Concernant la trame noire : l'une des méthodes recommandées pour l'identification de trame noire, malgré ses limites, est la méthode dite « déductive » (lorsque la TVB a déjà été identifiée). Cette dernière consiste à identifier les points de jonction entre la TVB et les zones sombres. Pour aller plus loin : Sordello R., Paquier F. et Daloz A. 2021. Trame noire, méthodologie d'éla-boration et outils pour sa mise en oeuvre. Office français de la biodiversité

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI/communes, PNR

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes de PNR

OBJECTIF 50

Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

Objectif 15
Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 37
Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

Objectif 51
Assurer les liaisons écologiques au sein du territoire régional et avec les régions voisines

RÈGLE LD2-OBJ50 B

Identifier les sous-trames présentes sur le territoire et justifier leur prise en compte pour transcrire les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques et mettre en œuvre les actions adaptées. Cette règle s'applique notamment aux :

→ Sous-trame forestière

→ Sous-trame des milieux semi-ouverts

→ Sous-trame des milieux ouverts

→ Continuités écologiques aquatiques : zones humides et eaux courantes

→ Sous-trame du littoral

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale
Complément graphique indicatif : se référer à la carte des continuités écologiques de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les SCoT et PLUi sont les principaux documents d'urbanisme permettant d'apporter des éléments opérationnels de prise en compte des continuités écologiques. Au-delà des objectifs donnés dans les PADD, les SCoT et PLUi déclinent les continuités écologiques de façon assez précise et justifient de la présence ou non sur leur territoire des milieux identifiés par la trame verte et bleue régionale. De plus, ces documents retranscrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état optimal.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Le SCoT dispose d'un outil à portée réglementaire qui peut traduire un engagement fort des collectivités : la « délimitation des espaces agricoles et naturels à protéger », qui permet de transcrire sur les réservoirs de biodiversité voire les corridors identifiés à l'échelle des SCoT des objectifs de préservation et de prescriptions aux documents de rang inférieur. Le SRADDET recommande la mise en œuvre de cet outil dès lors que les enjeux le requièrent (recherche d'une préservation optimale) et qu'ils se combinent avec les enjeux de foncier naturel, agricole et forestiers.

→ Les outils concernant les PLU permettent de préciser et détailler les modalités d'urbanisation que l'on souhaite développer en prenant en compte les TVB avec différents outils mobilisables. Notamment, un zonage particulier et adapté aux spécificités du secteur (ou zonage indicé) et/ou par des servitudes protectrices (Espaces boisés classés – EBC, Espaces verts protégés- EVB) ou encore des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques continuités écologiques.

→ Guides de mise en œuvre

→ Réédition du guide « Schéma régional de cohérence écologique : comment l'intégrer dans mon document d'urbanisme »

→ Guide PLUi et Biodiversité, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur et CEREMA

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI/communes, PNR

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), charte de PNR

OBJECTIF 50

Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

Objectif 15
Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 37
Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville

Objectif 51
Assurer les liaisons écologiques au sein du territoire régional et avec les régions voisines

RÈGLE LD2-OBJ50 C

Restaurer les fonctionnalités naturelles des cours d'eau et préserver les zones humides

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Le patrimoine naturel de la région présente une richesse exceptionnelle, du fait de ses grands paysages encore préservés et de la diversité des habitats et des espèces présentes.

En région méditerranéenne, les milieux aquatiques et les zones humides ont un rôle particulièrement important pour la qualité du cadre de vie et la richesse de la biodiversité. Préserver les fonctionnalités de ces milieux contribue au bon fonctionnement hydraulique du bassin, à la qualité de l'eau, à la richesse floristique et faunistique de la région et à réguler les niveaux d'eau. Ces milieux rendent de nombreux services écosystémiques dès lors qu'ils ne sont pas perturbés.

Les milieux superficiels étant des pourvoyeurs importants de l'eau consommée, il s'agit d'œuvrer à rétablir le bon fonctionnement et les espaces de liberté des milieux aquatiques et des zones humides afin de garantir la qualité de la ressource disponible et la pérennisation des usages dépendants de ces milieux.

Les objectifs à atteindre pour le bon état des milieux sont précisés par le SDAGE Rhône Méditerranée.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Associer les gestionnaires de bassin versant (porteur de SAGE ou de contrats de rivière) à la démarche d'urbanisme, créer des zones d'expansion de crues, élaborer des plans de gestion stratégique des zones humides

→ Intégrer les espaces de bon fonctionnement des milieux aquatiques dans les documents d'urbanisme et prévoir les mesures nécessaires afin de les préserver:

→ Intégrer dans les projets d'aménagement stratégique et les documents d'orientation et d'objectifs des SCoT (ou à défaut de SCoT les PLU(i)), les mesures permettant de respecter l'objectif de non dégradation des zones humides et de leurs fonctions et de les protéger sur le long terme.

→ Prévoir le foncier nécessaire à l'atteinte de ces objectifs (études, institution du droit de préemption, classement des zones…)

→ Diagnostic partagé de restauration des cours d'eau, des ripisylves et des zones inondables associées jusqu'à la mer

→ Suppression ou aménagement des obstacles à la continuité écologique et mise en transparence des seuils pour les espèces piscicoles

→ Gestion et reconquête des ripisylves, des zones humides, des milieux rivulaires et des berges naturelles des cours d'eau

→ Maintien ou reconquête de la perméabilité des abords des cours d'eau de façon à laisser les eaux s'écouler librement

→ Utilisation des canaux d'irrigation comme vecteur potentiel de biodiversité

→ Tout aménagement dégradant l'intégrité physique, le fonctionnement hydraulique naturel, la biodiversité spécifique de ces zones et leur connexion transversale avec le cours d'eau (espaces de bon fonctionnement) est à éviter. Si aucune alternative à la destruction n'est envisageable après justification, un principe de compensation devra être appliqué en accord avec la loi sur l'eau et le SDAGE Rhône-Méditerranée

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Plan Climat régional

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI/communes, PNR, gestionnaires de bassin versant

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), charte de PNR

OBJECTIF 50
Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire

Objectif 15
Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin

Objectif 17
Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants

Objectif 51
Assurer les liaisons écologiques au sein du territoire régional et avec les régions voisines

RÈGLE LD2-OBJ50 D

Améliorer la transparence des infrastructures linéaires au regard de la fonctionnalité écologique, en particulier dans les 19 secteurs prioritaires identifiés

APPLICATION TERRITORIALE

19 secteurs prioritaires
1 - Entrée sud plaine des Maures
2 - Vidauban
3 - Le Muy - Roquebrune
4 - L'Estérel
5 - Le Centre-Var
6 - Le Mont Aurélien / Pourcieux
7 - Belcodène
8 - Roquevaire
9 - Aubagne - La Ciotat
10 - La Penne-sur-Huveaune
11 - L'Étoile / La Nerthe
12 - Ventabren
13 - La Fare / Coudoux
14 - La Crau / Alpilles
15 - Les Alpilles / Luberon
16 - La Clue Mirabeau
17 - La Saulce
18 - L'Arbois TGV
19 - Ventavon
Et tout autre nouveau secteur à identifier localement

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Les infrastructures linéaires (routières, ferrées, aériennes, canaux, etc.) sont identifiées comme étant des aménagements particulièrement fragmentant, dès lors que leur perméabilité n'est pas assurée lors de leur conception et que leurs caractéristiques constructives (déblais, remblais, clôtures, trafic ou débit) ne permettent pas aux espèces de les franchir.

Les 19 secteurs identifiés présentent la particularité de concentrer :

- des enjeux de continuités écologiques d'importance régionale, avec souvent la proximité de plusieurs espaces naturels emblématiques
- des infrastructures linéaires structurantes (autoroutes, canaux, réseau SNCF, lignes de transport d'électricité RTE etc.) venant altérer la fonctionnalité écologique
- des velléités de développement économique, urbain et en énergies renouvelables.

Sur ces secteurs, et tout autre secteur à identifier localement, il s'agit de renforcer la prise en compte des continuités dans les politiques de gestion des maîtres d'ouvrage et de favoriser la mise en place d'actions qui participent au maximum à la remise en état de ces milieux, notamment en réalisant des opérations de rattrapage lorsque la fragmentation des milieux est importante.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Aménagement de passages inférieurs et supérieurs sur les infrastructures linéaires (écoponts, écoducs, etc.)

→ Mise en place de modalités d'entretien des routes et autoroutes

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Des fiches de synthèse sur les 19 secteurs prioritaires identifiés sont disponibles sur les sites Connaissance du territoire : https://urlz.fr/tPD1 ; et de l'Agence régionale pour la biodiversité et l'environnement (ARBE) : https://www.arbe-regionsud.org/16814-fiches-secteurs-prioritaires-du-srce.html

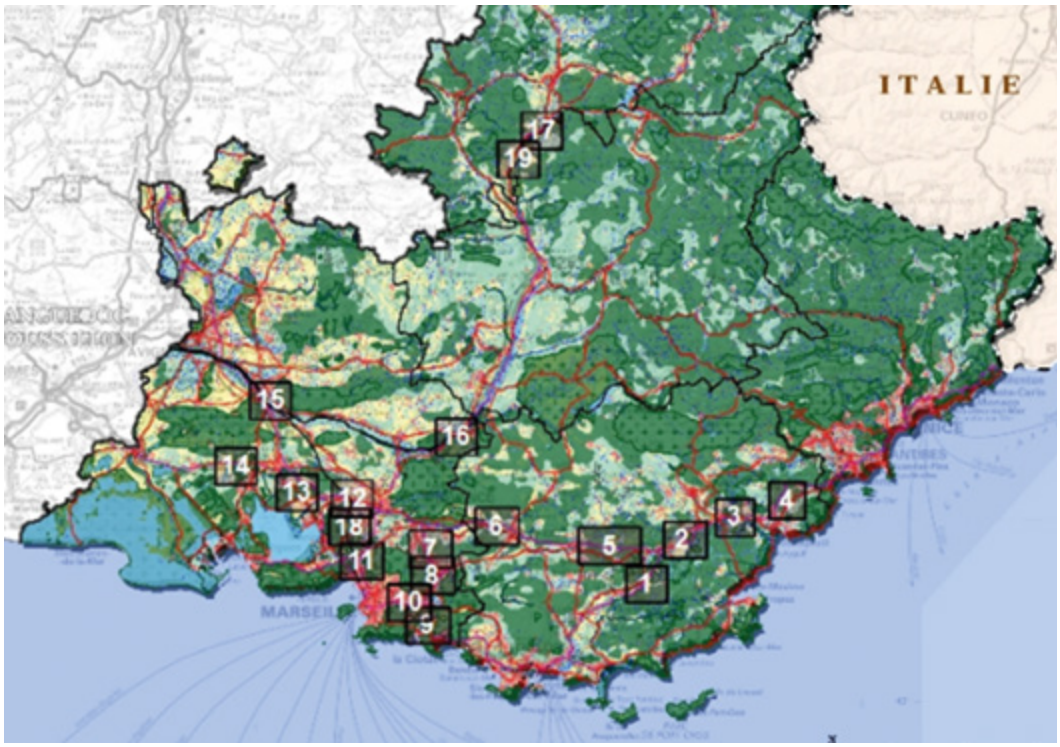
→ Animation du Club infrastructures qui réunit gestionnaires d'infrastructures, services de l'État, collectivités, gestionnaires d'espaces naturels et associations de protection de l'environnement autour de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, en lien avec la gestion des infrastructures linéaires et l'aménagement du territoire. Il permet le partage d'informations, de méthodes et d'expériences dans un objectif de montée en compétence sur le thème et de mise en œuvre d'actions de restauration concrètes.

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Gestionnaires de réseaux d'infrastructures de transports – DIR Méditerranée, Conseils départementaux, sociétés concessionnaires autoroutières, métropoles, communautés urbaines, SNCF réseau, RTE, EDF

COMPLÉMENT GRAPHIQUE

Carte des 19 secteurs prioritaires



3.3

RÈGLES ASSOCIÉES À LA LIGNE DIRECTRICE

03

CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS





RÈGLE LD3-OBJ52

Contribuer à l'ambition démographique régionale en priorisant l'accueil de la croissance démographique dans les trois niveaux de centralité définis par le SRADDET, en cohérence avec les objectifs démographiques par espace et en tenant compte de la dynamique démographique de la période précédente.

Rappel des objectifs régionaux par espace :

Espace provençal : 200 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030
450 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2050
calculé sur la base d'un taux de référence de 0,5 %

Espace azuréen : 85 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030
200 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2050
calculé sur la base d'un taux de référence de 0,3 %

Espace rhodanien : 56 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030
124 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2050
calculé sur la base d'un taux de référence de 0,4 %

Espace alpin: 33 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030
65 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2050
calculé sur la base d'un taux de référence de 0,6 %

APPLICATION TERRITORIALE

Espaces les plus métropolisés : déployer des stratégies d'attractivité renforcée et de développement de la qualité de vie, ciblant les cœurs de métropoles et contribuant à l'atteinte des objectifs régionaux par espace.

Espaces sous influence métropolitaine et espaces d'équilibre régional : déployer des stratégies d'accueil de la population et de développement de la qualité de vie, adaptées aux enjeux locaux et ciblées vers les centralités de la stratégie urbaine régionale, contribuant à l'atteinte des objectifs régionaux par espace.

Espaces ruraux et naturels : pour les territoires non concernés par les trois niveaux de centralités de la stratégie urbaine régionale, prioriser l'accueil de la croissance démographique dans les plus hauts niveaux de polarités identifiés au sein de l'armature urbaine locale.

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La Région se donne pour objectif d'atteindre un taux moyen de croissance démographique de 0,4 % (supérieur aux prévisions de l'Insee), axé de manière privilégiée sur le maintien des jeunes sur son territoire et l'accueil d'une nouvelle population en âge de travailler, pour atténuer le phénomène de vieillissement envisagé pour les années à venir.
Il s'agit également de prioriser l'accueil de la croissance démographique au sein des centralités plutôt que dans leurs couronnes.

Les centralités métropolitaines sont privilégiées pour la stratégie de maintien et de reconquête des jeunes et des actifs.

Les centralités régionales ont également vocation à accueillir la population active dans une stratégie coordonnées d'attractivité économique et résidentielle.

Les centralités locales ou de proximité sont confortées dans leur rôle d'équilibre du développement régional et de structuration des bassins de vie.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Il conviendra de s'assurer et de prévoir en amont l'adéquation entre capacités d'assainissement du territoire et ambition démographique

→ Modulation territoriale possible en listant les objectifs chiffrés par espace et en identifiant les villes concernées par chaque niveau de centralité (pour le SCoT. Cf. L.141-12 du CU)

→ La cohérence des objectifs démographiques s'établit sur la base de ceux définits pour chacun des espaces du SRADDET et en tenant compte de la dynamique démographique des vingt dernières années

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Dialogue InterSCoT et dialogue dans le cadre d'instances mises en place par la Région

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes de PNR

OBJECTIF 59

Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et de réaliser un parcours résidentiel conforme à leurs souhaits

Objectif 62
Conforter la cohésion sociale

Objectif 27
Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines

Objectif 28
Consolider les dynamiques des centres urbains régionaux

Objectif 29
Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité

RÈGLE LD3-OBJ59

Consacrer au minimum 50 % de la production totale de logements du territoire de projet à une offre de logement abordable à destination des jeunes et des actifs. Cette production sera localisée en priorité dans les trois niveaux de centralités et réalisée prioritairement par le renouvellement urbain et la réhabilitation.

La production totale de logements visée ici concerne les résidences principales, et inclut production neuve et réhabilitation.

L'offre de logements abordables inclut : accession sociale à la propriété, locatif intermédiaire, logements locatifs sociaux neufs ou en acquisition-amélioration, logements réhabilités conventionnés, logements-foyer, logements saisonniers dans les stations touristiques...

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale, en priorité dans les 3 niveaux de centralité identifiés dans la stratégie urbaine régionale, et secondairement dans les armatures locales identifiées par les territoires.

MOTIVATION DE LA RÈGLE

La proposition régionale vise à soutenir l'attractivité du territoire régional et à améliorer la qualité de vie, notamment dans les centralités. Il convient donc de jouer sur le levier du logement pour organiser l'accueil des jeunes et des actifs, en déployant une offre abordable et adaptée à leurs besoins en priorité dans les trois niveaux de centralité identifiés par la stratégie urbaine régionale, et en privilégiant le renouvellement urbain, celui-ci étant entendu par opposition à l'autre mode de production de la ville par extension. Secondairement la production de logements abordable est orientée vers les centralités identifiées dans les armatures locales.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Pour les ménages actifs :
- Privilégier la production de résidences principales
- Soutenir l'accession sociale à la propriété et réaliser du Prêt social location accession (PSLA)
- Produire des logements locatifs sociaux familiaux neufs ou en acquisition-amélioration en Prêt locatif à usage social (PLUS), Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI), Prêt locatif social (PLS), en Locatif intermédiaire (LI) ou en conventionné ANAH

→ Pour les jeunes :
- Prévoir une offre en logements-foyer et en logements de petite taille Prêt locatif à usage social (PLUS), Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI), Prêt locatif social (PLS)
- Organiser la réponse à la demande des étudiants avec le CROUS

Il conviendra également de répondre aux besoins identifiés sur le territoire en matière de logement des saisonniers.

→ Définition d'une stratégie habitat, en particulier pour les territoires non soumis à l'obligation de réaliser un Programme local de l'habitat (PLH)

→ Le PLUi peut prévoir des servitudes de mixité (R.151-38 du CU)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Conventions partenariales collectivités/Région/EPF sur les périmètres à fort enjeu régional

→ Conventions avec l'Union des foyers de jeunes travailleurs, le CROUS, l'Union Nationale pour l'Habitat des Jeunes UNHAJ, Action Logement

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

EPCI, PNR

DOCUMENTS CIBLES PRINCIPAUX

SCoT (à défaut, PLUi, cartes communales ou documents en tenant lieu), chartes de PNR

OBJECTIF 66
S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOM et définir les modalités de l'action

Objectif 38
Développer avec l'ensemble des AOM une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale

Objectif 39
Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux

Objectif 40
Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale

Objectif 41
Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine

Objectif 42
Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires

Objectif 68
Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs

RÈGLE LD3-OBJ66 — Organiser un dialogue permanent entre les Autorités organisatrices de mobilité (AOM)

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale
– et groupes de travail par bassins de mobilité

MOTIVATION DE LA RÈGLE

Chef de file de l'intermodalité, la Région propose d'organiser et d'animer :

→ La coordination et l'optimisation des politiques publiques en matière de transport collectif et de mobilité à l'échelle du territoire régional

→ La mobilisation collective autour d'argumentaires communs (lobbying)

→ La recherche de nouvelles sources de financement (infrastructures et fonctionnement)

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

→ Élaboration collective d'une charte régionale de l'intermodalité

→ Création d'une Conférence permanente des AOM

→ Groupes de travail par bassin de mobilité

→ Instances d'élaboration et de suivi des contrats opérationnels de mobilité

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Calendrier des réunions de la Conférence (2/an)

→ Définition de groupes de travail thématiques

→ Assistance à l'ingénierie territoriale pour les petites AOM

→ Publication d'une lettre de liaison numérique

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

AOM



OBJECTIF 68

Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs

Objectif 1
Conforter les portes d'entrée du territoire régional

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

Objectif 22
Contribuer au développement des modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités

Objectif 23
Faciliter tous les types de reports modaux de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

Objectif 39
Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux

Objectif 42
Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires

Objectif 44
Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour renforcer l'offre des transports du quotidien

Objectif 45
Arrêter un réseau d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales

Objectif 46
Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale

RÈGLE LD3-OBJ68

Établir de nouveaux équilibres économiques pour le financement des infrastructures et des services de transport et assurer leur conformité avec la stratégie régionale de chef de file de l'intermodalité

APPLICATION TERRITORIALE

Application régionale

MOTIVATION DE LA RÈGLE

→ Nécessité d'intervenir sur le modèle économique des transports publics pour mieux couvrir les coûts d'exploitation et de créer de nouvelles ressources financières pour combler le retard des infrastructures régionales de transport

→ Rationalisation des crédits régionaux au profit de l'atteinte des objectifs

→ En application de son rôle de chef de file de l'intermodalité, la Région peut faire adopter par les autres acteurs du secteur des objectifs cohérents avec les siens et ainsi aboutir à un meilleur service rendu aux usagers

→ Plan Climat régional

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÈGLE

Afin d'assurer pleinement sa compétence de planification en matière de transport à travers le SRADDET, la Région a contribué à la création de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur permettant la collecte de nouvelles ressources et leur affectation pour le financement d'une infrastructure ferroviaire d'intêt national. Elles seront assises sur les principes utilisateur/payeur et pollueur/payeur et/ou bénéficiaire/payeur. Les premières ressources mobilisées sont une taxe additionnelle de séjour prenant en compte les bénéfices du projet pour améliorer l'accès aux destinations touristiques régionales et une taxe sur les locaux de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et de stationnement qui disposeront d'une meilleure desserte par un mode de transport performant et décarboné.

Cet outil régional de financement des transports financera prioritairement les infrastructures d'intérêt régional ou les investissements nécessaires à la mise en œuvre des compétences régionales, dès lors qu'ils s'inscrivent dans la stratégie régionale de chef de file de l'intermodalité en faveur du report modal et de la transition énergétique et écologique.

Il pourra financer les projets d'intérêt commun/partagé entre la Région et les AOM à la condition que ces dernières apportent une contribution financière directe ou indirecte à l'outil régional de financement. Idéalement, il conviendrait que ces ressources aient une forme pérenne et récurrente basée sur des mécanismes favorisant le report modal (péage urbain, stationnement, redevance pollueur-payeur…).

Des expérimentations de nouveaux modes de transport ou de nouvelles formes de mobilité pourraient également être soutenues par l'outil régional.

Parallèlement aux réflexions engagées sur le financement des investissements, le financement des services de mobilité doit intégrer des hypothèses de relèvement de la participation des usagers au coût du transport public dans une perspective de rééquilibrage entre contribuables et usagers.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

→ Lobbying européen pour faciliter les partenariats et la mobilisation de nouvelles ressources pour les projets

→ Appui technique aux expérimentations

→ Mise en œuvre par la Région de nouvelles ressources pour le financement des projets

→ Concertation permanente avec les Établissements publics et les AOM sur les services et les projets d'infrastructures

PUBLICS CIBLES PRINCIPAUX

Autorités organisatrices de la mobilité, Établissements publics de l'État, opérateurs privés

3.4

RÈGLES EN MATIÈRE DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES DÉCHETS

PLANIFICATION RÉGIONALE EN MATIÈRE DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES DÉCHETS

Ce chapitre constitue le prolongement de la fiche règle N° LD1-Obj25 A : Élaborer des stratégies de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) et prévoir les équipements afférents compatibles avec la planification régionale.

3.4.1 PRÉAMBULE P. 155

3.4.2 PÉRIMÈTRE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE P. 157

A. Périmètre des déchets pris en compte P. 157

B. Périmètre géographique P. 159

3.4.3 PLANIFICATION DE LA PRÉVENTION ET DE LA GESTION DES DÉCHETS P. 159

A. Objectifs de prévention, de recyclage, de valorisation et d'élimination des déchets P. 159

1. Principales orientations régionales P. 162

2. Bassins de vie P. 162

3. Déchets non dangereux non inertes (objectifs quantifiés) P. 165

4. Déchets inertes (objectifs quantifiés) P. 170

5. Déchets dangereux (objectifs quantifiés) P. 173

6. Indicateurs de suivi de la planification régionale P. 175

a. Déchets Non Dangereux Non Inertes (DND-NI) P. 175
b. Déchets Inertes (DI) P. 177
c. Déchets Dangereux (DD) P. 178
d. Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) P. 178

B. Planification des actions pour atteindre les objectifs de gestion des déchets P.179

1. Mise en place d'une politique d'animation et d'accompagnement des parties prenantes P. 179

2. Evaluation des financements nécessaires pour satisfaire les besoins identifiés en matière d'installations de traitement P. 182

a. Contexte national P. 182
b. Contexte régional P. 186
c. Evaluation des enjeux économiques P. 192

3. Préambule aux schémas de gestion par typologies de déchets P. 196

4. Déchets Non Dangereux Non Inertes P. 197
a. Schéma de gestion P. 197
b. Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer P. 199

5. Déchets Inertes P. 212
a. Schéma de gestion P. 212
b. Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer P. 213

6. Déchets Dangeureux P. 216
a. Schéma de gestion P. 216
b. Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer P. 217

3.4.4 GESTION DES DÉCHETS PRODUITS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE P. 218

A. Organisation de la gestion des déchets produits en situation exceptionnelle P. 218

1. Prévention et anticipation P. 218

2. Gestion P. 218

3. Suivi P. 218

B. Gestion des déchets en cas de catastrophes naturelles P. 219

3.4.5 GESTION DES SÉDIMENTS DE CURAGE ET DE DRAGAGE P. 220

3.4.6 PLANIFICATION SPÉCIFIQUE P. 221

A. Réduction des déchets présents sur le littoral et en mer P. 221

B. Prévention et gestion des biodéchets P. 224

C. Identification des priorités de gestion des déchets d'assainissement P. 227

D. Biens relevant du principe de responsabilité élargie du producteur (REP) P. 227

E. Prévention et gestion des déchets du batiment et des travaux publics P. 230

1. Identification en quantité et en qualité des ressources minérales secondaires mobilisables à l'échelle de la région de façon à permettre une bonne articulation avec le schéma régional des carrières (SRC) P. 230

2. Synthèse des actions relatives au déploiement de la reprise des déchets mises en oeuvre par les éco-organisme P. 234

F. Synthèse des actions prévues concernant le déploiement de la tarification incitative pour les déchets ménagers et assimilés P. 236

G. Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets amiantés P. 239

H. Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques relevant des filières à responsabilité élargie des producteurs P. 240

1. Objectifs par bassin de vie P. 240

2. Montée en puissance des équipements de tri des emballages ménagers et des papiers graphiques P. 241

3. Préconisations en matière de schémas de collecte des emballages ménagers P. 242

I. Mesures destinées à améliorer l'organisation de la collecte séparée des déchets et analyse de la nécessité de nouveaux systèmes P. 242

J. Planification de la collecte du tri ou du traitement des véhicules hors d'usage P. 243

K. Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets de textiles, linges de maison et chaussures relevant de la flière à responsabilité élargie des producteurs P. 244

L. Dispositif de consigne pour réemploi ou réutilisation P. 245

M. Synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaitre les dépôts illégaux de déchets P. 249

3.4.7 LIMITE AUX CAPACITÉS ANNUELLES D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS NON DANGEREUX NON INERTES P. 251

A. Limite aux capacités annuelles d'élimination par stockage P. 251

B. Limite aux capacités annuelles d'élimination par incinération sans valorisation énergétique P. 256

3.4.8 POSSIBILITÉ, POUR LES PRODUCTEURS ET LES DÉTENTEURS DE DÉCHETS, DE DÉROGER À LA HIÉRARCHIE DES MODES DE TRAITEMENT DES DÉCHETS P. 257

TABLE DES ILLUSTRATIONS

CARTES

Carte 1 P. 163

Découpage des bassins de vie retenue par la planification régionale

Carte 2 P. 186

Mode de financement du service d'enlèvement des ordures ménagères des collectivités

Carte 3 P. 225

Localisation des lauréats à l'appel à projets "Valorisation des biodéchets et de la matière organique"

Carte 4 P. 226

Territoires bénéficiaires du Fonds vert 2024 pour le tri à la source des biodéchets

FIGURES

Figure 1 P. 157

Classification selon les propriétés du déchet

Figure 2 P. 158

Classification selon le producteur de déchet

Figure 3 P. 168

Illustration de la part des déchets d'activités économiques sur un site de collecte de centre-ville en région (observation réalisée en 2017 après plusieurs jours d'arrêt de collecte)

Figure 4 P. 169

Synoptique des flux de déchets non dangereux non inertes en 2031

Figure 5 P. 172

Évolution régionale des productions de déchets inertes à traiter par filière aux échéances 2025 et 2031

Figure 6 P. 173

Synoptique des flux de déchets inertes en 2031

Figure 7 P. 174

Synoptique des flux de déchets dangereux en 2031

Figure 8 P. 184

Evolution de la dépense nationale de gestion des déchets

Figure 9 P. 185

Marché des activités liées aux déchets

Figure 10 P. 185

Marché des services liés aux déchets non dangereux (DND)

Figure 11 P. 187

Synthèse nationale des coûts €/t et €/hab. (2018)

Figure 12 P. 188

Répartition du coût complet par étape technique

Figure 13 P. 199

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer -Unités de tri

Figure 14 P. 200

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer - Unités de valorisation organique

FIGURES

Figure 15 P. 202

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer - Unités de valorisation énergétique -Plateforme de maturation des mâchefers et sites d'entreposage provisoires

Figure 16 P. 205

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer - ISDND - Bassin de vie Alpin

Figure 17 P. 206

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer - ISDND - Bassin de vie Rhodanien

Figure 18 P. 207

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer - ISDND - Bassin de vie Provençal

Figure 19 P. 208

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer - ISDND - Bassin de vie Azuréen

Figure 20 P. 209

Schéma de synthèse des besoins en installation par bassin de vie (déchets Non Dangereux Non Inertes

Figure 21 P. 214

Plateformes de recyclage qu'il apparait nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer afin d'atteindre les objectifs en cohérence avec les principes de proximités et d'autosuffisance, adaptés aux bassins de vie

Figure 22 P. 215

ISDI qu'il apparaît décessaire de fermer, d'adapter ou de créer afin d'atteindre les objectifs en cohérence avec les principes de proximités et d'autosuffisance, adpatés au bassins de vie

Figure 23 P. 216

Bilan des quantités à traiter par bassin de vie et des nstallations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer afin d'atteindre les objectifs en cohérence avec les principes de proximités et d'autosuffisance (déchets inertes)

Figure 24 P. 217

Installations de collecte et de regroupement qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer afin d'atteindre les objectifs en cohérence avec les principes de proximités et d'autosuffisance, adaptés aux bassins de vie (déchets dangereux)

Figure 25 P. 229

Chronologie de la mise en oeuvre des filières à Responsabilité élargie du producteur (REP)

Figure 26 P. 230

Liste des ressources secondaires et ressources secondaires du BTP

Figure 27 P. 233

Hypothèses de recyclage sur les différents gisements de ressources secondaires

Figure 28 P. 236

Etat des lieux régional de la mise en oevre de la Tarification Incitative en décembre 2021, conformément à l'article R541-16

TABLEAUX

Tableau 1 P. 175

Indicateurs de suivi de la planification régionale – Déchets Non Dangereux Non Inertes

Tableau 2 P. 177

Indicateurs de suivi de la planification régionale – Déchets Inertes

Tableau 3 P. 178

Indicateurs de suivi de la planification régionale – Déchets Dangereux

Tableau 4 P. 178

Indicateurs de suivi de la planification régionale - Déchets Ménagers Assimilés

Tableau 5 P. 183

Dépenses liées à l'environnement

Tableau 6 P. 193

Principaux enjeux économiques de la planification pour chacune des orientations régionales

Tableau 7 P. 209

Synthèse des besoins et préconisations pour les autres unités de gestion (1)

Tableau 8 P. 232

Identification en quantité et en qualité des ressources minérales secondaires mobilisables à l'échelle de la région de façon à permettre une bonne articulation avec le schéma régional des carrières

Tableau 9 P. 240

Objectifs régionaux 2025/2031 par bassin de vie

Tableau 10 P. 250

Synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaitre les dépôts illégaux de déchets

Tableau 11 P. 253

Recensement et localisation des Installations de Stockage des Déchets Non Dangereux par bassin de vie (état des lieux de la planification régionale)

Tableau 12 P. 254

Recensement et demande de création d'ISDND déposées en préfecture - juin 2019

3.4.1

PRÉAMBULE

Conscient des enjeux environnementaux, sociaux, économiques mais aussi sociétaux liés à la prévention et à la gestion des déchets, l'Assemblée régionale a décidé d'engager le processus d'élaboration d'une planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets par délibération n° 16-78 en date du 8 avril 2016 avec pour objectif de **développer un nouveau modèle économique vers une économie circulaire, économe en ressources** et d'assurer l'autonomie de la région pour la gestion de ses déchets. Ces objectifs sont rappelés dans le Plan climat « une COP d'avance » approuvé par délibération d'avril 2021. Il recense 141 initiatives dont 9 concernent directement la mise en œuvre de la planification. Par délibération du 17 décembre 2021 et conformément à l'article L 4251-10 du CGCT (Code Général des Collectivités Territoriales), l'Assemblée régionale a pris acte du bilan de mise en œuvre du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires à compter de son approbation en octobre 2019 et a approuvé le lancement de sa procédure de modification, notamment pour intégrer les nouvelles dispositions issues de la Loi n°2020-105 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020, de la Loi portant Lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets du 24 août 2021 et de la Loi n°2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte. Aucune disposition de la planification régionale des déchets n'est de nature à compromettre la réalisation des objectifs généraux prescrits par la DIRECTIVE (UE) 2018/851 DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL du 30 mai 2018 modifiant la directive 2008/98/CE relative aux déchets.

Cette planification fixe les moyens de réduction des déchets, de recyclage matière et organique et de traitement des déchets résiduels aux horizons 2025 et 2031, conformément à l'article R.541-16 du code de l'environnement. Il définit également des indicateurs de suivi annuels. Cette planification constitue un outil réglementaire structurant pour tous les acteurs publics et privés du territoire.

L'élaboration de cette planification régionale s'appuie notamment sur de nombreux échanges, rencontres et sur les contributions menées avec les membres d'une Commission consultative d'élaboration et de suivi de la planification régionale. L'ensemble des acteurs de la gestion des déchets ont ainsi été mis à contribution tout au long de la démarche afin de réagir et de formuler un avis sur les différentes étapes d'élaboration et la rédaction de la planification.

L'ensemble des objectifs et priorités de la planification tient compte des délibérations des personnes morales de droit public responsables du traitement des déchets.

Dans le respect des textes européens et du code de l'environnement, un ensemble de recommandations et de préconisations ont été émises de manière à définir une feuille de route cohérente et ambitieuse pour l'ensemble des parties prenantes à sa mise en œuvre.

Toutes les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires sur le périmètre de la planification régionale devront être compatibles avec cette dernière.

En matière de prévention et de gestion des déchets il est demandé d'indiquer dans le cadre du fascicule des règles du SRADDET (Article R. 4251.12 du Code général des collectivités territoriales) :

Ⓡ 1 ▸ « les **installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer** » ;

Ⓡ 2 ▸ « **une ou plusieurs installations de stockage des déchets non dangereux et une ou plusieurs installations de stockage de déchets inertes sont prévues,** en justifiant de leur capacité, dans les secteurs qui paraissent les mieux adaptés, en veillant à leur répartition sur la zone géographique couverte par le schéma, afin de limiter le transport des déchets en distance et en volume et de respecter le principe d'autosuffisance » ;

Ⓡ 3 ▸ « **une limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux, non inertes,** est fixée dans les conditions définies par l'article R.541-17 du code de l'environnement, qui peut varier selon les collectivités territoriales et qui s'applique lors de la création de toute nouvelle installation d'élimination des déchets non dangereux non inertes, lors de l'extension de capacité d'une installation existante ou lors d'une modification substantielle de la nature des déchets admis dans une telle installation » ;

Ⓡ 4 ▸ « les mesures permettant d'assurer **la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles** susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets sont prévues, notamment les installations permettant de collecter et traiter les déchets produits dans de telles situations, de façon coordonnée avec dispositions relatives à la sécurité civile prises par les autorités qui en ont la charge » ;

Ⓡ 5 ▸ « **la possibilité, pour les producteurs et les détenteurs de déchets, de déroger à la hiérarchie des modes de traitement des déchets définie à l'article L.541-1** du code de l'environnement peut être prévue pour certains types de déchets spécifiques, en la justifiant compte tenu des effets globaux sur l'environnement et la santé humaine, et des conditions techniques et économiques ».

Ⓡ 6 ▸ « des modalités d'action en faveur de l'économie circulaire ».

Les éléments sont développés dans ce chapitre du présent fascicule et sont opposables.

Les modalités d'action en faveur de l'économie circulaire sont développées dans le chapitre 3.5 « Modalités d'action en faveur de l'économie circulaire ».

Les principales préconisations de la planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets et s'appliquent à la mise en œuvre de la règle N° LD1-Obj25 A : Élaborer des stratégies de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) et prévoir les équipements afférents en cohérence avec la planification régionale.

Elles sont rédigées en bleu et accompagnées du symbole suivant :

Les 6 règles citées ci-avant sont soulignées par le pictogramme suivant : Ⓡ

Il est attendu que les stratégies de prévention et de gestion des déchets soient illustrées d'analyses spatialisées.

3.4.2

PÉRIMÈTRE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE

A. Périmètre des déchets pris en compte

La planification régionale concerne l'ensemble des déchets suivants, qu'ils soient **dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes**. Une classification illustrée par la figure suivante :



Figure 1

Classification selon les propriétés du déchet

Pour chacune de ces catégories s'appliquent des règles de gestion adaptées

Cette classification est un axe de présentation de la planification au regard de l'étendue de son périmètre et de ses objectifs programmatiques, notamment la mention des **installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer afin d'atteindre ces objectifs et de gérer l'ensemble de déchets pris en compte,** dans le respect des limites mentionnées à l'article R.541-17 du Code de l'environnement et en cohérence avec les principes de proximité et d'autosuffisance.

Pour chaque grande typologie de déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes), le Plan rappelle les types de producteurs concernés en distinguant les déchets ménagers et les déchets d'activités économiques (incluant les déchets des administrations) :



Figure 2

Classification selon le producteur de déchet (source : ORD&EC, données 2015)

B. Périmètre géographique

Le périmètre géographique de la planification en matière de prévention et de gestion des déchets considère **les limites régionales administratives**. Le périmètre ainsi défini est en cohérence avec les planifications des régions limitrophes de telle sorte qu'il n'y a pas de zones non couvertes par la planification.

3.4.3

PLANIFICATION DE LA PRÉVENTION ET DE LA GESTION DES DÉCHETS

A. Objectifs de prévention, de recyclage, de valorisation et d'élimination des déchets

Les objectifs en matière de prévention, de recyclage, de valorisation et d'élimination des déchets s'appuient sur la déclinaison des objectifs nationaux au niveau régional dans le **respect de la hiérarchie des modes de traitement** (Extrait de l'article L.541-1 du code de l'environnement modifié par la Loi n°2020-105 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020) :

→ Donner la priorité à la prévention et à la réduction de la production de déchets, **en réduisant de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant** et en réduisant de **5 % les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite**, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010

→ Atteindre une proportion de 5 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2023, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente, et de 10 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2027, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente. Les emballages réemployés doivent être recyclables

→ Lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés grâce à l'information des consommateurs

→ Développer le réemploi et augmenter la quantité de déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation, notamment des équipements électriques et électroniques, des textiles et des éléments d'ameublement afin d'atteindre l'équivalent de 5 % du tonnage de déchets ménagers en 2030.

→ Augmenter la quantité de déchets faisant l'objet d'une valorisation sous forme de matière, notamment organique, en orientant vers ces filières de valorisation, respectivement, 55 % en 2020 et 65 % en 2025 des déchets non dangereux non inertes, mesurés en masse

→ Augmenter la **quantité de déchets ménagers et assimilés** faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025, 60 % en 2030 et 65 % en 2035 de ces déchets mesurés en masse

→ Tendre vers l'objectif de 100 % de plastique recyclé d'ici le 1er janvier 2025

→ Etendre progressivement les consignes de tri à l'ensemble des emballages plastique sur l'ensemble du territoire avant 2022, en vue, en priorité, de leur recyclage

→ Valoriser sous forme de matière 70 % des déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics en 2020

→ Réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025. Dans ce cadre, la mise en décharge des déchets non dangereux valorisables est progressivement interdite

→ Réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés produits mesurées en masse

→ Réduire de 50 % les quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020

→ Développer les installations de valorisation énergétique de déchets de bois pour la production de chaleur, afin d'exploiter pleinement le potentiel offert par les déchets de bois pour contribuer à la décarbonisation de l'économie, sous réserve du respect des critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre

→ Assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025[1]

→ Réduire le gaspillage alimentaire, d'ici 2025, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la distribution alimentaire et de la restauration collective et, d'ici 2030, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale

→ Mettre en œuvre une hiérarchie des modes de traitement des déchets consistant à privilégier, dans l'ordre :
  a) La préparation en vue de la réutilisation
  b) Le recyclage
  c) Toute autre valorisation, notamment la valorisation énergétique
  d) L'élimination

[1] « Cet objectif est atteint notamment en assurant la valorisation énergétique des déchets qui ne peuvent être recyclés en l'état des techniques disponibles et qui résultent d'une collecte séparée ou d'une opération de tri, y compris sur des ordures ménagères résiduelles, réalisée dans une installation prévue à cet effet. Dans ce cadre, la préparation et la valorisation de combustibles solides de récupération font l'objet d'un cadre réglementaire adapté. Afin de ne pas se faire au détriment de la prévention ou de la valorisation sous forme de matière, la valorisation énergétique réalisée à partir de combustibles solides de récupération doit être pratiquée soit dans des installations de production d'énergie telle que la production de chaleur, d'électricité ou de gaz intégrées dans un procédé industriel de fabrication, soit dans des installations ayant pour fina ité la production d'énergie telle que la production de chaleur, d'électricité ou de gaz, présentant des capacités de production d'énergie telle que la production de chaleur, d'électricité ou de gaz dimensionnées au regard d'un besoin local et étant conçues de manière à être facilement adaptables pour brûler de la biomasse ou, à terme, d'autres combustibles afin de ne pas être dépendantes d'une alimentation en déchets. 'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie remet tous les trois ans un rapport au Gouvernement sur la composition des combustibles solides de récupération et sur les pistes de substitution et d'évolution des techniques de tri et de recyclage.»

En outre l'article L541-21-1 du Code de l'environnement mentionne que les personnes qui produisent ou détiennent des quantités importantes de déchets composés majoritairement de biodéchets sont tenues de mettre en place un tri à la source de ces biodéchets au plus tard le 31 décembre 2023, cette obligation s'applique à tous les producteurs ou détenteurs de biodéchets, y compris aux collectivités territoriales dans le cadre du service public de gestion des déchets et aux établissements privés et publics qui génèrent des biodéchets.

Ces objectifs s'appuient sur la mise en pratique des principes de gestion de proximité et d'autosuffisance appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés (déchets non dangereux non inertes, déchets non dangereux inertes ou déchets dangereux) et adaptée aux bassins de vie (article R.541-16-I-5 du Code de l'environnement).

1. Principales orientations régionales

D'autre part, les objectifs en matière de prévention, de recyclage, de valorisation et d'élimination des déchets s'appuient également sur les **principales orientations régionales** définies au travers des échanges avec les parties prenantes lors des phases de concertation de l'élaboration de la planification régionale :

1 › **Définir des bassins de vie pour l'application des principes de proximité et d'autosuffisance** appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et intégrant une logique de solidarité régionale.

2 › **Décliner régionalement les objectifs nationaux dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement,** en cohérence avec les contextes des bassins de vie.

3 › **Créer un maillage d'unités de gestion de proximité à l'échelle des 4 bassins de vie** et anticiper la disponibilité de surfaces foncières pour ces infrastructures / équipements, et spécifiquement pour la valorisation des biodéchets et des déchets inertes.

4 › **Favoriser la prévention et le recyclage matière, capter et orienter l'intégralité des flux de déchets issus de chantiers du BTP en 2025** vers des filières légales.

5 › **Capter l'intégralité des flux de déchets dangereux en 2031** (déchets dangereux diffus).

6 › **Mettre en adéquation les autorisations d'exploiter des unités de valorisation énergétique** avec leur capacité technique disponible et les utiliser prioritairement pour les déchets ménagers et assimilés résiduels en 2025 et en 2031, en s'assurant de l'optimisation de leurs performances énergétiques, au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants.

7 › **Introduire une dégressivité des capacités de stockage des installations de stockage des déchets non dangereux, dès l'entrée en vigueur de la planification régionale, en cohérence** avec les besoins des territoires et disposer de capacités de stockage pour certains types de déchets (déchets ultimes issus d'aléas naturels ou techniques, sédiments et mâchefers non valorisables, alvéoles spécifiques…), au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants.

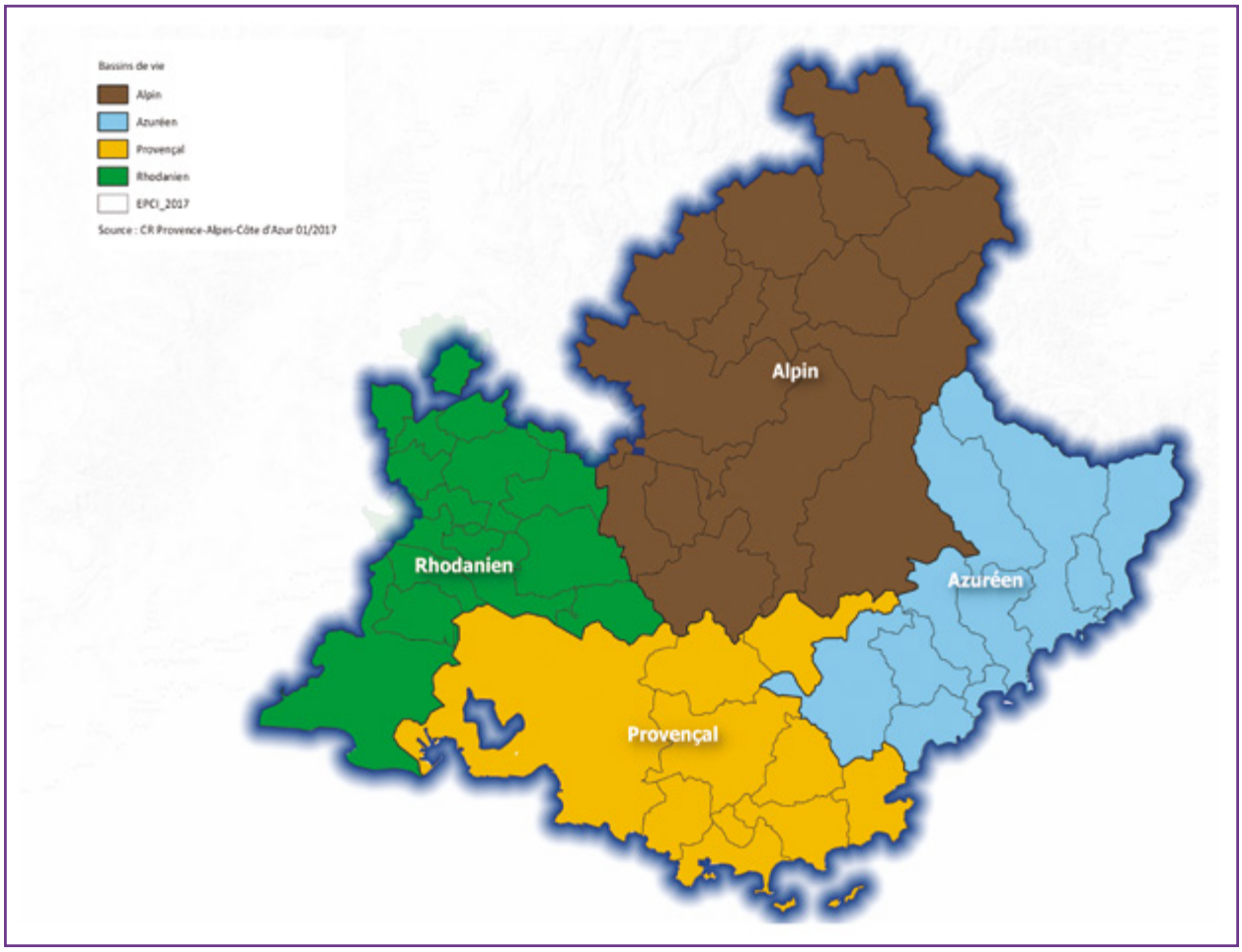
8 › **Disposer d'un maillage d'ISDND assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance aux 4 bassins de vie,** intégrant des unités de pré-traitement des déchets et limitant les risques de saturation.

9 › **Mettre en place une politique d'animation et d'accompagnement** des parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets et l'économie circulaire afin d'assurer la coordination nécessaire à l'atteinte des objectifs de la planification régionale dans un souci de réduction des impacts environnementaux (logique de proximité, stratégies d'écologie industrielle et territoriale, limitation des impacts liés aux transports…).

2. Bassins de vie

Les bassins de vie du territoire régional ont été définis selon le parti pris spatial du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Les prospectives d'évolution des quantités de déchets produites et les besoins aux échéances de la planification régionale (2025-2031) ont été élaborés et **s'appuient sur les 4 bassins de vie** ci-après :



Carte 1

Découpage des bassins de vie retenus par la planification régionale

Le tableau ci-après liste les collectivités (au 01/01/2017) par bassin de vie.

ALPIN	RHODANIEN	AZURÉEN	PROVENÇAL
CA Durance-Lubéron-Verdon Agglomération	CA d'Arles-Crau-Camargue-Montagnette	CA Cannes Pays de Lérins	CA de la Provence Verte
CA Gap-Tallard-Durance	CA du Grand Avignon (Coga)	CA de la Riviera Française	CA Sud Sainte Baume
CA Provence-Alpes-Agglomération	CA Luberon Monts de Vaucluse	CA de Sophia Antipolis	CA Toulon Provence Méditerranée
CC Alpes-Provence-Verdon "sources de Lumière"	CA Terre de Provence	CA Dracénoise	CC Cœur du Var
CC Buëch-Dévoluy	CA Ventoux-Comtat-Venaissin (Cove)	CA du Pays de Grasse	CC de la Vallée du Gapeau
CC Champsaur-Valgaudemar	CC Aygues-Ouvèze en Provence (Ccaop)	CA Var Esterel Méditerranée (Cavem)	CC du Golfe de Saint-Tropez
CC du Briançonnais	CC des Pays de Rhône et Ouvèze	CC Alpes d'Azur	CC Lacs et Gorges du Verdon
CC du Guillestrois et du Queyras	CC des Sorgues du Comtat	CC du Pays de Fayence	CC Méditerranée Porte des Maures
CC du Pays des Écrins	CC du Pays des Sorgues et des Monts de Vaucluse	CC du Pays des Paillons	CC Provence Verdon
CC du Sisteronais-Buëch	CC Enclave des Papes-Pays de Grignan	Métropole Nice Côte d'Azur	Métropole d'Aix-Marseille-Provence
CC Haute-Provence-Pays de Banon	CC Pays d'Apt-Luberon		
CC Jabron-Lure-Vançon-Durance	CC Pays Vaison Ventoux (Copavo)		
CC Pays Forcalquier et Montagne de Lure	CC Rhône Lez Provence		
CC Serre-Ponçon	CC Territoriale Sud-Luberon		
CC Serre-Ponçon Val d'Avance	CC Vallée des Baux-Alpilles (Cc Vba)		
CC Vallée de l'Ubaye - Serre-Ponçon	CC Ventoux Sud		

3. Déchets non dangereux non inertes (objectifs quantifiés)

Prévention des Déchets Non Dangereux Non Inertes

La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire a renforcé la priorité donnée à la prévention de la production de déchets dans les actions à mener pour favoriser la transition vers une économie circulaire et ce **en réduisant de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant et en réduisant de 5 % les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite**, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010.

La loi AGEC prévoit également l'obligation, pour tout producteur ou détenteurs de déchets d'activités économiques non dangereux, de mettre en place un tri des déchets à la source et, lorsque les déchets ne sont pas traités sur place, une collecte séparée de leurs déchets, notamment du papier, des métaux, des plastiques, du verre, du bois, des déchets de plâtre (plaques de plâtre, cloisons alvéolaires, dalles ou carreaux de plâtre), des déchets de fraction minérale, des déchets textiles et des biodéchets.
Ces obligations s'appliquent aux professionnels dans leurs établissements, y compris en ce qui concerne les déchets issus de produits de consommation courante générés par leur personnel, ainsi que dans les établissements recevant du public (ERP).

Compte-tenu de la situation particulière en région, où les Déchets d'activités économiques (DAE) représentent plus de 20 % des déchets ménagers et assimilés, la **planification régionale fixe** également des objectifs quantitatifs pour les déchets d'activités économiques et pour le réemploi.

La planification régionale fixe comme objectifs en matière de prévention, de recyclage, de valorisation et d'élimination :

En matière de prévention

- **Réduire de 10 % la production de l'ensemble des Déchets Non Dangereux des ménages et des activités économiques**, dès 2025 par rapport à 2015. Cela représente un évitement de l'ordre de 600 000 tonnes en 2025 et 2031, en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC :
  - Réduire de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant d'ici 2030 par rapport à 2010
  - Réduire de 5% les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010
  - Réduire le gaspillage alimentaire, d'ici 2025, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la distribution alimentaire et de la restauration collective et, d'ici 2030, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale
  - Réduire de 50 % les quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020

- Développer le **réemploi** et **augmenter de 10 %** la quantité des déchets non dangereux non inertes faisant l'objet de **préparation à la réutilisation**, en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC.
  - Atteindre une proportion de 5 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2023, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente, et de 10 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2027, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente. Les emballages

réemployés doivent être recyclables
- Lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés grâce à l'information des consommateurs
- Développer le réemploi et augmenter la quantité de déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation, notamment des équipements électriques et électroniques, des textiles et des éléments d'ameublement afin d'atteindre l'équivalent de 5 % du tonnage de déchets ménagers en 2030.

En matière de prévention et de recyclage

La planification régionale fixe également un objectif d'amélioration de la **traçabilité des déchets d'activités économiques afin de diviser par deux leur quantité collectée en mélange avec les déchets des ménages** pour faciliter l'obligation de tri des déchets à la source pour tout producteur ou détenteur de déchets d'activités économiques non dangereux (différencier les flux de déchets des activités économiques collectés avec les DMA soit environ **670 000 tonnes**).

En matière de recyclage

La planification régionale retient également 4 objectifs de valorisation des déchets non dangereux non inertes :

- **Valoriser 65 % des déchets** non dangereux non inertes en 2025 (+ 1 200 000 t/an par rapport à 2015), en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC.
  - Augmenter la quantité de déchets faisant l'objet d'une valorisation sous forme de matière, notamment organique, en orientant vers ces filières de valorisation, respectivement, 55 % en 2020 et 65 % en 2025 des déchets non dangereux non inertes, mesurés en masse,
  - Augmenter la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025, 60 % en 2030 et 65 % en 2035 de ces déchets mesurés en masse,
  - Tendre vers l'objectif de 100 % de plastique recyclé d'ici le 1er janvier 2025.

- **Augmenter de 120 000 tonnes les quantités de déchets d'emballages ménagers triées** et atteindre dès 2025 les performances nationales 2015 de collectes séparées des emballages par typologie d'habitat (+55 % par rapport à 2015), et étendre progressivement les consignes de tri à l'ensemble des emballages plastique sur l'ensemble du territoire avant 2022, en vue, en priorité, de leur recyclage.

- **Trier à la source** plus de **450 000 tonnes de biodéchets** (+ 340 000 t/an par rapport à 2015) au plus tard le 31 décembre 2023, cette obligation s'applique à tous les producteurs ou détenteurs de biodéchets, y compris aux collectivités territoriales dans le cadre du service public de gestion des déchets et aux établissements privés et publics qui génèrent des biodéchets.

- **Valoriser 90 % des quantités de mâchefers produites** par les unités de valorisation énergétique en 2025 puis 100 % en 2031 (+ 130 000 t).

En matière de valorisation

- Assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025.

- Développer les installations de valorisation énergétique de déchets de bois

pour la production de chaleur, afin d'exploiter pleinement le potentiel offert par les déchets de bois pour contribuer à la décarbonisation de l'économie, sous réserve du respect des critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En matière d'élimination

- **Réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025** :
  - **1 399 709 tonnes en 2020**
  - **999 792 tonnes en 2025**

- Interdiction du stockage des plastiques en 2030.

- Réduire la quantité de déchets non dangereux non inertes issus de chantiers du BTP stockés : -30% à horizon 2020 et -50% à horizon 2025, par rapport à 2010.

- **Réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés produits mesurés en masse.**

- Disposer d'un maillage d'installations permettant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et adaptée aux bassins de vie. :
  - Au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants il convient d'envisager, dès l'entrée en vigueur de la planification régionale, une dégressivité progressive des capacités de stockage tout en disposant d'un maillage équilibré des installations (capacités inférieures à 100 000 t/an/site dès 2025 (hors sédiments de dragages et déchets ultimes en situation de crise) pour 10 à 15 sites) assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance aux 4 bassins de vie, limitant les transports et intégrant une logique de solidarité régionale.
  - Les Dossiers de Demandes d''Autorisation d'Exploiter devront préciser les zones de chalandises conformément à l'arrêté du 15 février 2016 modifié par l'arrêté du 7 août 2023 relatif aux installations de stockage de déchets non dangereux.
  - Sur la durée de la planification régionale les exports et imports interrégionaux de déchets ultimes vers des ISDND devront se limiter aux quantités observées dans l'état des lieux de la planification régionale (flux 2015).

- Les besoins de stockage des déchets ultimes issus d'opérations de dragage, d'aléas techniques (exemple : arrêts temporaires d'unité de gestion des déchets) ou naturels sont estimés à 250 000 t/an. Des capacités d'entreposage provisoire sont également à prévoir dans ce cadre.

Évolution 2015 - 2031 des quantités régionales de Déchets Non Dangereux Non Inertes

L'atteinte des objectifs fixés par la planification régionale aura un impact important sur l'évolution des tonnages de Déchets Non Dangereux produits ainsi que sur leurs valorisations comme l'illustre la figure 4.

Le gisement global de déchets non dangereux non inertes produits diminuera du fait des objectifs de prévention entre 2015 et 2031. Il passera de près de 6 100 000 t à environ 5 500 000 t soit une baisse de près de 600 000 tonnes.

L'objectif de traçabilité des déchets d'activités économiques amplifiera la collecte séparée et directe de ces déchets et ainsi réduira de manière significative la présence des déchets d'activités économiques parmi les déchets ménagers et assimilés. De fait les tonnages de déchets ménagers et assimilés collectés diminueront fortement, d'environ 29 %, passant de 3 200 000 t à 2 280 000 t en 2031.

En termes de valorisation, les objectifs fixés par la planification régionale, orienteront de manière importante le flux de déchets vers les filières de valorisation et en particulier les valorisations matières (passer de 40 % en 2015 à 65 % dès 2025). Ainsi, le flux de Déchets Ménagers et Assimilés valorisés matière atteindra 1 200 000 t en 2031 (+27%) contre seulement 950 000 t en 2015. S'appuyant sur l'atteinte des objectifs de prévention et de recyclage par les Services Publics de Prévention et de Gestion des Déchets et résultant de la limitation des capacités régionales de stockage des déchets non dangereux, en 2031, les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage s'élèveront à moins de 10 % (210 000 t) des quantités de déchets ménagers et assimilés produits mesurées en masse (2 280 000 t), et les quantités de déchets ménagers et assimilés destinées à la valorisation seront d'environ 850 000 t.

Concernant l'obligation du tri à la source des Déchets d'Activités Economiques non dangereux, l'atteinte des objectifs de prévention et de recyclage par les établissements privés et publics et résultant de la limitation des capacités régionales de stockage des déchets non dangereux, il est attendu 65% de valorisation matière (2 060 000 tonnes), 15% en stockage (470 000 t) et plus de 17% en valorisation énergétique (520 000 t) par le développement de la filière « Combustibles Solides de Récupération (CSR) sur 3 080 000 tonnes produites en 2031.



Figure 3

Illustration de la part des déchets d'activité économiques sur un site de collecte de centre-ville en région (observation réalisée en 2017 après plusieurs jours d'arrêt de collecte)

La quantification 2031 de l'évolution des principaux flux et filières de traitement de déchets est illustrée sur le synoptique suivant.

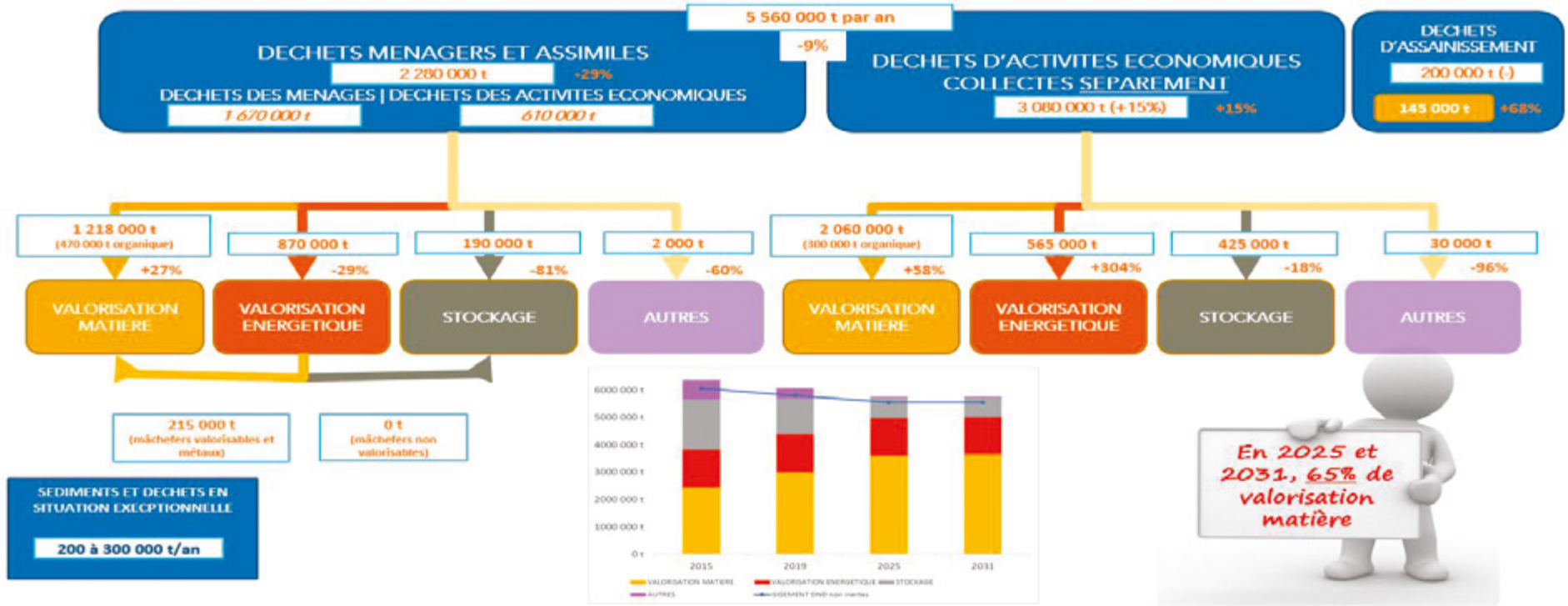


Figure 4

Synoptique des flux de déchets non dangereux non inertes en 2031

Graphique modifié

NOTA BENE L'augmentation de 425 000 tonnes de déchets d'activités économiques orientés vers la valorisation énergétique (et le pourcentage associé) est la conséquence de plusieurs facteurs préconisés par la planification régionale :
- l'objectif régional quantitatif d'améliorer la traçabilité des Déchets d'Activités Economiques invitant les collectivités à les différencier des flux des ménages (+ 670 000 t). La séparation physique des flux collectés séparément en 2025 et 2031 implique une redistribution numérique des quantités de Déchets des Activités Economiques collectés séparément en tenant compte des objectifs de prévention et de valorisation matière ;
- l'objectif de valoriser 65% des Déchets des Activités Economiques et la réduction de moitié des capacités annuelles de stockage visés par le législateur.

RAPPORT
• Table des matières
• Liste des objectifs
FASCICULE DES RÈGLES
• Table des matières
• Liste des règles
RETOUR
PAGE INTERACTIVE
Des liens vous permettent de naviguer facilement dans ce document

4. Déchets inertes (objectifs quantifiés)

Objectifs de prévention

La planification régionale des déchets intègre les nouvelles dispositions législatives et réglementaires qui renforcent la priorité donnée à la prévention de la production de déchets dans les actions à mener pour favoriser la transition vers une économie circulaire. Elle comporte un volet relatif à la lutte contre les gaspillages et à la promotion de l'économie circulaire notamment au travers de divers objectifs et dispositions concernant les déchets issus de chantiers du BTP, incluant les déchets inertes. Elle prévoit notamment :

→ l'obligation, pour tout producteur ou détenteur de déchets de construction et de démolition, de mettre en place un tri des déchets à la source des déchets non dangereux non inertes et des fractions minérales.
→ la responsabilité élargie des producteurs pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment

La planification régionale fixe comme objectifs en matière de prévention, de recyclage, de valorisation et d'élimination :

En matière de prévention

Stabiliser la production de déchets du BTP en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC réduisant de 5% les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010 et la mise en œuvre la responsabilité élargie des producteurs pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment.

Le nombre d'actions de prévention est en progression depuis plusieurs années, notamment pour la réduction à la source et le réemploi des déchets inertes. Les entreprises du BTP prennent conscience peu à peu de l'importance de ce levier économique et environnemental.

L'objectif de prévention sera de développer le réemploi, et augmenter de 10 % la quantité des déchets inertes faisant l'objet de prévention notamment pour le secteur du Bâtiment et des travaux publics (+300 000 t/an en 2025 par rapport à 2015).

En matière de prévention et de recyclage

La planification régionale fixe également un objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets inertes, pour **capter et orienter l'intégralité des flux de déchets** issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales en favorisant la prévention et le recyclage (**env. 2 000 000 tonnes**).

En matière de recyclage

La directive-cadre sur les déchets 2008/98 du 19 novembre 2008 introduit un objectif chiffré ambitieux de valorisation des déchets non dangereux (incluant les inertes) du BTP. La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) traduit cet objectif en droit français : d'ici 2020, la préparation en vue du réemploi, le recyclage et les autres formules de valorisation matière – y compris les opérations de remblayage de carrière qui utilisent des déchets au lieu d'autres matériaux - des déchets non dangereux de construction et de démolition, à l'exclusion des matériaux géologiques naturels [...], devaient représenter un minimum de 70 % en poids (art. L. 541-1, 6°du Code de l'environnement). Cet objectif n'a pas été revu par la loi n°2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC).

L'objectif réglementaire à atteindre est **la valorisation de plus de 70 % des déchets issus de chantiers du BTP inertes et non inertes dès 2020**, en 2025 et en 2031(+ 2 100 000 t) intégrant les objectifs (collecte, réemploi, recyclage, valorisation) et la mise en place de la filière de responsabilité élargie des producteurs

(REP) appliquée aux produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment (PMCB) conformément à l'arrêté du 10 juin 2022 portant cahier des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière. Le Code de l'environnement mentionne que « II. -Chaque éco-organisme établit pour chaque région du territoire national, et pour chaque collectivité territoriale à statut particulier exerçant les compétences d'une région, un projet de maillage territorial tenant compte […] des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales ».

En matière d'élimination

- Autoriser au maximum 4 000 000 t/an de capacités à l'échelle régionale pour le stockage dans des Installations de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) de 2019 à 2031 s'appuyant sur un maillage visant une autosuffisance des bassins de vie et appliquant le principe de proximité par bassin de vie intégrant les préconisations d'implantation et d'adaptations :
  - Favoriser le maintien des capacités de stockage existantes : par l'extension et prolongation de durées d'autorisations des sites existants et par le remplacement, en compensation, de capacité de stockage équivalente lors de la fermeture d'un site, en s'assurant du respect du principe de proximité.
  - Fermer les installations illégales ou les régulariser, lorsque la demande d'autorisation d'exploiter est conforme et recevable, avec une réponse aux besoins de capacités de stockage sur la zone d'implantation*.

- Disposer d'un maillage d'installations permettant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et adaptée aux bassins de vie.

* Les installations illégales qui voudraient continuer d'être exploitées devront régulariser leur situation par le dépôt d'un dossier ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement), incluant une évaluation environnementale (avec étude d'impact) ou une étude d'incidences (pour les installations ne nécessitant pas d'évaluation environnementale) avec l'analyse des impacts qu'elles génèrent et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées. Elles devront également justifier de leur réponse aux besoins identifiés dans la planification sur leur zone d'implantation

L'histogramme ci-après montre **l'évolution des déchets produits par filière de recyclage et de valorisation**, selon l'application des objectifs et des **hypothèses de simulation** suivants :

- **Stabilité des ratios de production de déchets inertes à chiffre d'affaire constant.** L'évolution de la production de déchets - tout comme la production et la consommation de granulats (Cf. Schéma régional des carrières Provence-Alpes-Côte d'Azur) – est intimement liée à l'activité économique du secteur du Bâtiment et des travaux publics (prospective du chiffre d'affaires du BTP – Source CERC Provence-Alpes-Côte d'Azur).
- **Stabilité sur la répartition des différents flux** dont l'estimation fait l'objet d'hypothèses (en % du gisement) identifiés dans l'état des lieux : flux en stockage (ISDI), flux illégaux et non tracés « reste à capte » et, flux en filière de réutilisation, flux en réemploi et prévention.
- **Amélioration de la traçabilité :** capter et orienter l'intégralité des flux « illégaux » de déchets inertes issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales (+ 2,1 Mt en 2015, + 2,4 Mt en 2031).
- **Répartition des flux « illégaux » captés, dans les filières réglementaires.** Ajustement vers les filières « Stockage » et « Valorisation » (flux en recyclage et flux en remblaiement) pour atteindre 70 % de valorisation des déchets issus de chantiers du BTP indépendamment sur chaque bassin de vie.
- **Le remblaiement dans les carrières reste une opportunité** dans le cadre des offres de valorisation disponibles sur le territoire régional, et les capacités disponibles des carrières (estimations basées sur les déclarations des exploitants et de l'UNICEM) pourront être utilisées pour absorber éventuellement des productions exceptionnelles de grands travaux.
- **La performance de recyclage augmente sur chacun des bassins de vie.**
- Atteindre au niveau de chaque bassin de vie une **autosuffisance et un principe de proximité par le maillage des unités de gestion des déchets inertes**.

Évolution 2015-2031 des quantités régionales des Déchets Inertes

L'objectif de stabilisation de la production des déchets non dangereux issus des chantiers du BTP retenu par la planification régionale, amènera, du fait des mesures de prévention, à une réduction de l'ordre de 300 000 tonnes en 2025 par rapport à l'année de référence 2015.

L'objectif de traçabilité des flux illégaux de déchets de chantier, mais surtout leur captage intégral dès 2025, augmentera les besoins en prise en charge de ces déchets de l'ordre 2 Millions de tonnes.

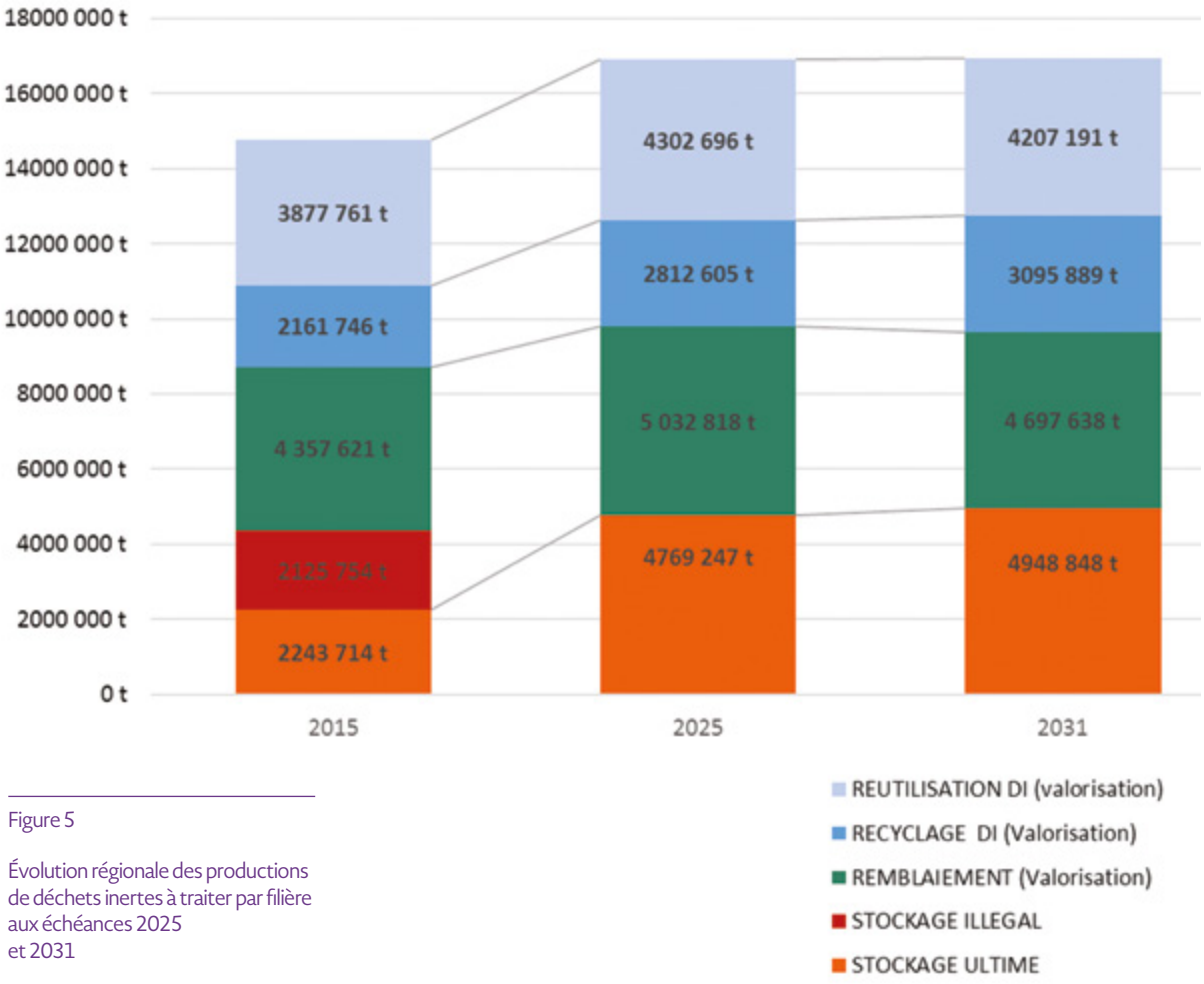


Figure 5

Évolution régionale des productions de déchets inertes à traiter par filière aux échéances 2025 et 2031

La valorisation progresse donc entre 2015 et 2031 (+ 2,1 Mt), avec une augmentation notamment du recyclage (+ 1 Mt, soit +50 %). Compte tenu de l'évolution de la production de déchets inertes, et une hypothèse de captage des flux illégaux, le stockage réglementaire en ISDI augmente également (+ 1Mt).

Compte tenu des objectifs de recyclage et de valorisation, tels que décrits dans ce chapitre, en 2031, un taux de valorisation des déchets issus de chantiers du BTP de 76 % sera atteint sur le territoire régional Provence Alpes Côte d'Azur.

La quantification 2031 de l'évolution des principaux flux et filières de traitement de déchets est illustrée sur le synoptique suivant.

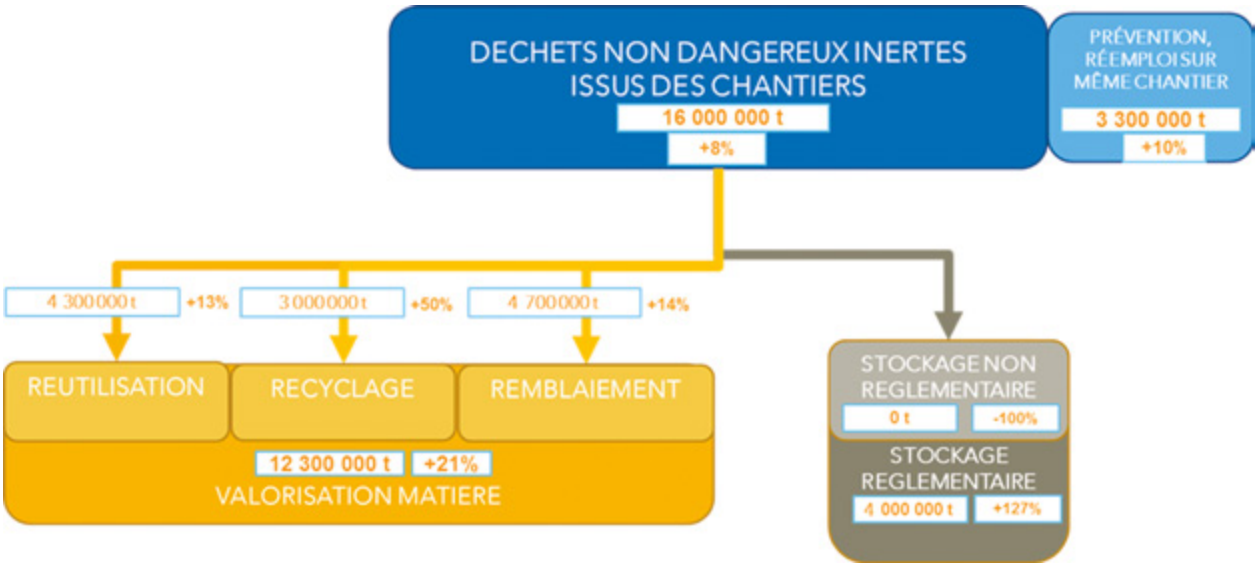


Figure 6

Synoptique des flux de déchets inertes en 2031

5. Déchets Dangereux (objectifs quantifiés)

La planification régionale fixe comme objectifs en matière de prévention, de recyclage, de valorisation et d'élimination :

En matière de prévention

- La planification régionale fixe une stabilisation du gisement des déchets dangereux (820 000 t/an).

En matière de prévention et de recyclage

- La planification régionale fixe également un objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets dangereux. Il engage à capter 80 % puis 100 % des quantités de déchets dangereux en 2025 puis en 2031, soit 330 000 tonnes supplémentaires à traiter s'appuyant sur les actions suivantes :
  - Sensibiliser les détenteurs aux risques sur la santé et l'environnement liés à l'absence de tri à la source
  - Valoriser les initiatives de limitation d'utilisation de produits contenant des substances dangereuses (ex : phytosanitaires…)
  - Développer un réseau de déchèteries professionnelles accueillant des déchets dangereux (+70)
  - Atteindre 100% de déchèteries acceptant les déchets dangereux
  - Développer le nombre de déchèteries ou de collectes séparées en zones urbaines.

En matière de recyclage et de valorisation

- Il a été retenu dans le cadre de la planification régionale que 70 % des déchets dangereux collectés devaient être valorisés (matière et énergie) en 2025, soit près de 240 000 tonnes supplémentaires à traiter dans ces filières par rapport à 2015 s'appuyant sur les actions suivantes :
  - Développer des capacités de regroupement dans les bassins de vie éloignés des sites de traitement
  - Optimiser l'utilisation des capacités de traitement en région par rapport à l'évolution des besoins

Dans ce cadre et concernant les déchets d'activité de soins à risque infectieux (DASRI), la planification régionale demande aux exploitants des unités de valorisation énergétiques concernées de formaliser une convention de solidarité pour la prise en charge des DASRI qu'une installation ne serait pas en capacité de prendre en charge en raison d'une panne, d'un incident ou d'un autre évènement de surcharge. A la demande de l'Agence régionale de santé, il est préconisé de conserver les capacités régionales d'incinération avec valorisation énergétique des DASRI.

En matière d'élimination

- Diminuer le recours au stockage (-7%) et à l'incinération sans valorisation énergétique (-8%)
- Assurer la mise en œuvre d'alvéoles de stockage d'amiante en région (a minima une par bassin de vie)

Évolution 2015-2031 des quantités régionales de Déchets Dangereux

Les objectifs fixés par la planification régionale auront un impact important sur l'évolution des tonnages de Déchets Dangereux tant en termes de collecte que de valorisation.

L'objectif de traçabilité et de captage de ces déchets amènera à collecter séparativement à terme près de 330 000 t de déchets supplémentaires et ainsi retirer la totalité des déchets dangereux des déchets ménagers et assimilés. De fait, les tonnages de déchets dangereux collectés augmenteront fortement, d'environ 67 %, passant de 490 000 t à 820 000 t en 2031.

En termes de valorisation, les objectifs fixés par la planification régionale, orienteront de manière importante le flux de déchets vers les filières de valorisation (passer de 45 % à 80 % en 2025 puis 70 en 2031). Ainsi le flux de DD valorisés matière atteindra 575 000 t en 2031 contre seulement 223 000 t en 2015. La quantification 2031 de l'évolution des principaux flux et filières de traitement de déchets est illustrée sur le synoptique suivant.

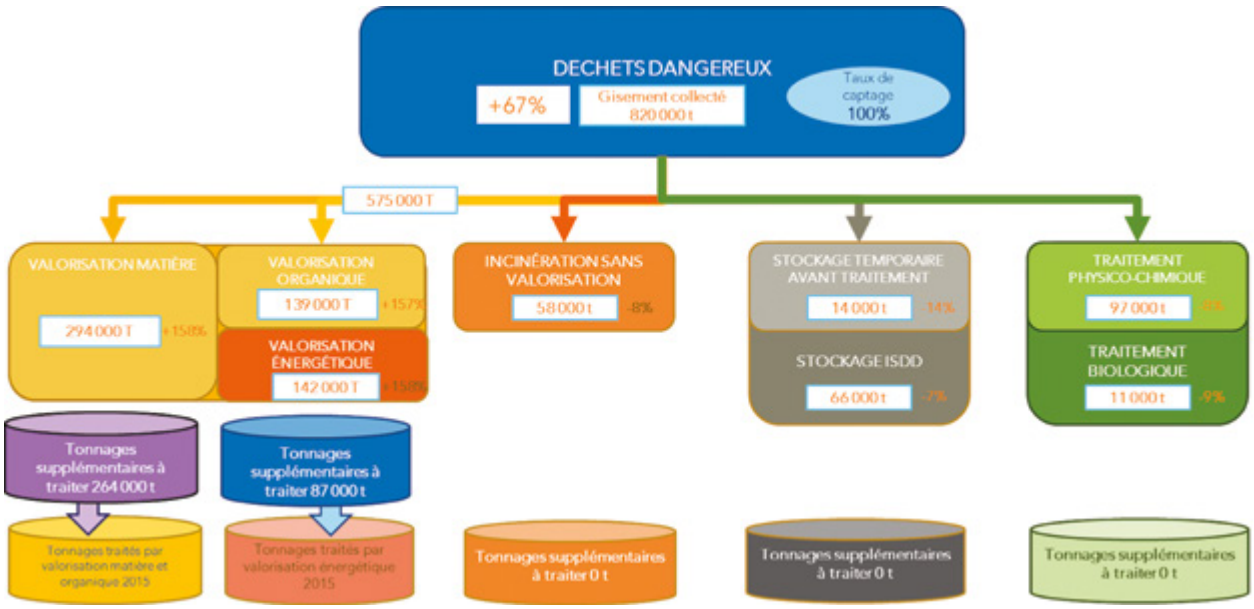


Figure 7

Synoptique des flux de déchets dangereux en 2031

6. Indicateurs de suivi de la planification régionale

L'Observatoire régional des déchets et de l'Economie Circulaire (ORD&EC) constitue donc un outil complet et pérenne de suivi de la planification régionale. Dans le cadre de ses missions, l'ORD suivra tout particulièrement les indicateurs permettant l'évaluation des objectifs fixés par la planification régionale.

Pour le suivi de la planification régionale les tableaux suivants précisent par type de déchets la liste **des indicateurs associés à chacun des objectifs quantitatifs**. Ces indicateurs seront également suivis à l'échelle des bassins de vie.

a. Déchets Non Dangereux Non Inertes (DND-NI)

THÉMATIQUE	OBJECTIF	ÉCHÉANCE	INDICATEUR	UNITÉ	FRÉQUENCE
PRÉVENTION	▸ Réduire de 10 % la production de DND-NI 2015-2025	2025	▸ Taux d'évolution de la production de DND-NI par rapport à 2015	%	annuelle
	▸ Augmenter de 10 % la quantité de DND-NI préparé pour une réutilisation	2025	▸ Taux d'évolution de la quantité de DND-NI préparé pour une réutilisation par rapport à 2015	%	annuelle
	▸ Diviser par deux les quantités de DAE-ND-NI collectés en mélange avec les DMA par rapport à 2015	2025	▸ Évolution du taux de DAE-ND-NI collectés en mélange avec les DMA par rapport à 2015	%	annuelle
RECYCLAGE	▸ Valoriser 65 % des DND-NI	2025	▸ Taux de valorisation des DND-NI	%	annuelle
	▸ Augmenter de 120 000 t les déchets d'emballages triés	2025	▸ Quantité supplémentaire de déchets d'emballage triés par rapport à 2015	T	annuelle
	▸ Trier à la source 450 000 t de biodéchets	2024/2025	▸ Quantité de biodéchets triés à la source	T	annuelle
	▸ Valoriser 90 % puis 100 % des mâchefers produits	2025/2031	▸ Taux de valorisation des mâchefers produites	%	annuelle

Tableau 1

Indicateurs de suivi de la planification régionale – Déchets Non Dangereux Non Inertes

THÉMATIQUE	OBJECTIF	ÉCHÉANCE	INDICATEUR	UNITÉ	FRÉQUENCE
VALORISATION	▸ Assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025	2025/2031	▸ Taux de valorisation énergétique de DND-NI ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière	%	annuelle
ELIMINATION	▸ Réduire de 50 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installations de stockage en 2025 par rapport à 2010	2025/2031	▸ Taux de réduction des capacités autorisées de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2025 par rapport à 2010	%	annuelle
	▸ Réduire de 50% la quantité de DND NI issus de chantiers du BTP mis en décharge par rapport à 2010	2025	▸ Taux de DND NI issus de chantiers du BTP mis en décharge par rapport à 2010	%	annuelle

Tableau 1 (suite)

Indicateurs de suivi de la planification régionale – Déchets Non Dangereux Non Inertes

b. Déchets Inertes (DI)

THÉMATIQUE	OBJECTIF	ÉCHÉANCE	INDICATEUR	UNITÉ	FRÉQUENCE
PRÉVENTION TRAÇABILITÉ	▸ Stabiliser la production de DND-Inertes par rapport à 2015	2025	▸ Taux d'évolution de la production de DND-Inertes par rapport à 2015	%	annuelle
	▸ Capter et orienter 100 % des déchets issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales	2025	▸ Évolution du taux de DND du BTP suivant une filière légale par rapport à 2015	%	annuelle
RECYCLAGE	▸ Valoriser plus de 70 % des déchets inertes et non inertes issus des chantiers du BTP	2025	▸ Taux de valorisation des déchets inertes et non inertes issus des chantiers du BTP	%	annuelle
ELIMINATION	▸ Maintenir les capacités dans les Installations de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) de 2019 à 2031	2025/2031	▸ Capacités de stockage des déchets inertes et non inertes issus des chantiers du BTP	Tonnes /an	annuelle

Tableau 2

Indicateurs de suivi de la planification régionale – Déchets Non Dangereux Inertes

c. Déchets Dangereux (DD)

THÉMATIQUE	OBJECTIF	ÉCHÉANCE	INDICATEUR	UNITÉ	FRÉQUENCE
PRÉVENTION	▸ Réduire de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant par rapport à 2010)	2030/2031	▸ Taux d'évolution de la production déchets ménagers et assimilés produits par habitant par rapport à 2010	%	annuelle
TRAÇABILITÉ	▸ Capter 80 % en 2025 et 100 % en 2031 des déchets dangereux	2025/2031	▸ Taux de déchets dangereux collectés par rapport au gisement identifié	%	annuelle
VALORISATION	▸ Valoriser plus de 70 % des déchets	2025/2031	▸ Taux de valorisation des déchets dangereux collectés	%	annuelle

Tableau 3

Indicateurs de suivi de la planification régionale
– Déchets Dangereux

d. Déchets Ménagers et Assimilés (DMA)

THÉMATIQUE	OBJECTIF	ÉCHÉANCE	INDICATEUR	UNITÉ	FRÉQUENCE
PRÉVENTION TRACABILITE	▸ Réduire de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant par rapport à 2010	2030/2031	▸ Taux d'évolution de la production déchets ménagers et assimilés produits par habitant par rapport à 2010	%	annuelle
RECYCLAGE	▸ Augmenter la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025, 60 % en 2030 et 65 % en 2035 de ces déchets	2025/2030 /2035	▸ Taux de valorisation déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage mesuré en masse	%	annuelle
ELIMINATION	▸ Réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés produits	2035	▸ Taux de déchets ménagers et assimilés produits admis en installation de stockage mesurées en masse	%	annuelle

Tableau 4

Indicateurs de suivi de la planification régionale
– Déchets Ménagers Assimilés

B. Planification des actions pour atteindre les objectifs de gestion des déchets

1. Mise en place d'une politique d'animation et d'accompagnement des parties prenantes

La planification régionale vise à **mettre en place une politique d'animation et d'accompagnement des parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets et l'économie circulaire afin d'assurer la coordination nécessaire à l'atteinte des objectifs de la planification régionale**.

La planification a pour « objet de coordonner à l'échelle régionale les actions entreprises par l'ensemble des parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets ». L'article L. 541-15 du Code de l'Environnement dispose que les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets non dangereux doivent être compatibles avec la planification.

Il est à noter que le législateur a confié :
- → la compétence de maître d'ouvrage de la collecte et du traitement des déchets ménagers et assimilés aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) ;
- → les pouvoirs réglementaires à l'Etat en matière d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ;
- → les compétences de planification et de coordination aux Régions ;
- → à l'Etat l'arrêt de la planification déchets et économie circulaire intégrée au SRADDET pour les Régions concernées ;

La « compétence Déchet » reste donc éclatée entre plusieurs niveaux d'acteurs institutionnels.
La Région exerce un rôle de planificateur, d'animateur et de financeur des projets structurants en matière de prévention et de gestion des déchets et d'économie circulaire.
La planification des actions pour atteindre les objectifs de gestion des déchets s'appuie sur le Plan Climat « gardons une COP d'Avance » adopté le 23 avril 2021. Il s'articule autour de six axes et se décline en 141 actions. Deux initiatives concernent directement la mise en œuvre de la planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets « une Région autonome pour la gestion de ses déchets » et « une économie du futur : circulaire, sobre en matériaux », celles-ci se déclinent en 9 actions :

Pour l'axe, « une Région autonome pour la gestion de ses déchets » :
- → Signer des Contrats d'objectifs « Prévention, Tri des déchets et Économie circulaire » avec tous les Établissements Publics de Coopération Intercommunale – EPCI. Couvrir 100 % du territoire d'ici 2023. (Action 90)
- → Inclure les enjeux de gaspillage alimentaire, de réduction des plastiques et de matières organiques. (Action 90)
- → Soutenir le déploiement de la tarification incitative a minima pour 1 200 000 habitants, avec l'ADEME et CITEO. (Action 91)
- → Lutter contre les dépôts sauvages dont l'importance nuit au développement économique des filières légales, et dont les effets sur l'environnement sont majeurs. (Action 92)
- → Rattraper le retard en matière d'équipements, traitement des déchets et filières de valorisation régionale. Financement de ces équipements via des aides régionales. (Action 93)
- → Amplifier le programme « Zéro déchet plastique ». 500 signataires de la charte pour protéger et dépolluer les milieux naturels. (Action 94)
- → Amplifier la valorisation et l'usage des plastiques recyclés, notamment dans l'industrie, et de filtres pour les microplastiques. (Action 94)
- → Impliquer les pôles de compétitivité, les clusters régionaux et filières régionales sur la recherche et développement pour la valorisation des plastiques complexes (liés notamment au secteur numérique). (Action 94)

→ Favoriser les opérations de nettoyage de plages du littoral et de la mer. (Action 94)

Pour l'axe « une économie du futur : circulaire, sobre en matériaux » :
→ Soutenir le vrac, recréer la consigne, avec un circuit adapté de collecte et les matériaux réemployés. (Action 95)
→ Créer un label « COP d'avance » pour les produits de grande consommation de qualité environnementale. (Action 96)
→ Réduire nos déchets dans toutes les filières. Favoriser les fertilisants naturels dans l'agroalimentaire. Recycler les déchets de chantier dans le bâtiment. Créer de nouvelles filières de valorisation métaux et terres rares. Valoriser des combustibles solides dans l'énergie. (Action 97)
→ Créer une plateforme numérique régionale pour la prévention des déchets munie d'une cartographie dynamique recensant les boutiques de vrac, ressourceries, Repair Café, Repar'acteurs, FabLab, lieux de compostage… ainsi que les lieux de tri (bacs de collecte de tri, lieux d'information sur les démarches de tri, etc...). (Action 98)

En effet, le renforcement de la compétence des Régions dans le cadre de la Loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020 avec un rôle d'animation et de coordination des acteurs de l'économie circulaire permet à la Région de jouer pleinement son rôle d'animateur et de coordonnateur des territoires. La Région mène une démarche de contractualisation avec les EPCI dans le cadre de la signature de Contrats d'objectifs « Prévention, Tri des déchets et Economie Circulaire » qui constituent un engagement réciproque pour la mise en œuvre des orientations et des objectifs de la planification régionale des déchets.

Dans le cadre de cette contractualisation, la Région pourra apporter un soutien financier aux stratégies et programmations d'équipements et de dynamiques des EPCI , des syndicats de collecte et de traitement, sur la base du cadre d'intervention régional adopté en séance plénière du 9 octobre 2020 ainsi qu'un soutien au financement des postes de chargés de mission « prévention » des EPCI et aux plans d'action « Prévention et Tri » intégrant les stratégies de gestion des biodéchets et des déchets des activités économiques. La Région propose également un accompagnement renforcé dans le cadre des dispositifs régionaux d'animation et d'ingénierie sur les priorités régionales en matière de prévention et de gestion des déchets. Afin de mettre en œuvre les orientations du SRADDET et de respecter les objectifs de la planification régionale des déchets, les collectivités s'engagent, quant à elle, à élaborer une stratégie globale de prévention et de gestion des déchets en cohérence avec la planification régionale, à planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme et leur programmation budgétaire et à adhérer au minimum à un des différents réseaux régionaux de prévention régionaux.

Par ailleurs, la Région conduit un projet LIFE IP SMART WASTE, il accompagne la prévention et l'optimisation de la gestion des déchets, ainsi que le développement de l'Economie Circulaire en région.

Le projet européen « Life » IP Smart Waste (LIFE16 IPE FR 005) a été retenu par la Commission Européenne en décembre 2017. Il s'agit du 1er projet LIFE Intégré français retenu par la Commission Européenne. Il accompagne la mise en œuvre de la planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets. Ce projet bénéficie à une trentaine de bénéficiaires associés pour une durée de 6 ans de 2018 à 2023, , avec un montant de dépenses éligibles à réaliser de près de 35 M € pour 10 M € de reversement européen et avec pour chef de file la Région. Il a pour objectif d'orienter la prévention et la gestion des déchets vers une économie circulaire innovante, durable et inclusive. Il a vocation à **développer la dynamique territoriale** pour mettre en œuvre et renforcer l'efficience de la planification régionale.

5 grands axes sont développés :

Axe 1
Soutenir l'innovation technique et sociale pour inscrire dans l'économie circulaire toutes les filières de collecte, traitement et recyclage des déchets.

Axe 2
Renforcer et adapter les équipements pour améliorer le taux de valorisation des déchets (collecte, tri et traitement au niveau local).

Axe 3
Améliorer la prévention et la gestion des déchets **en renforçant les compétences des personnes en charge des déchets.**

Axe 4
Soutenir la mise en œuvre au niveau pertinent des solutions de prévention, de sensibilisation et d'information sur la bonne gestion des déchets.

Axe 5
Favoriser les échanges et le partage des bonnes pratiques.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose, en outre, d'un Observatoire régional des déchets et de l'économie circulaire financé et gouverné par la Région, l'ADEME et la DREAL. Créé en décembre 2010 et composé de 5 ETP, cet observatoire assure un suivi dynamique des données des collectivités et publie chaque année un tableau de bord. Le suivi annuel des données et des indicateurs est présenté une fois par an à la Commission Consultative des Déchets du SRADDET. Cette Commission est compo-sée de quatre collèges d'acteurs : un collège « élus », un collège « Etat, Institutions et Chambres Consulaires », un collège « éco-organismes et organisations professionnelles » et un collège « associations ».

Dans le cadre de la concertation avec les territoires, la Région a institué, à l'échelle des quatre bassins de vie du SRADDET, des Instances Territoriales de Dialogue constituées des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de prévention, et/collecte et/ou traitement des déchets, des syndicats de déchets, des départements, présents à l'échelle du bassin de vie, ainsi que des services de l'Etat (DREAL et préfectures de Région et de départements) et de l'ADEME. L'objectif des Instances Territoriales de Dialogue est d'accompagner les territoires dans la prise en compte et la mise en œuvre de la planification régionale des déchets par espace territorial.

Afin d'assurer le suivi des orientations et des objectifs de la planification régionale des déchets sur le territoire régional et des installations classées pour la protection de l'environnement, un Comité de Suivi a été institué entre la Région et l'Etat, en présence du préfet de Région. Ce Comité se réunit deux à trois fois par an et a pour objet de faire le point sur la situation régionale en matière de déchets et suivre l'application du SRADDET en matière de prévention et de gestion des déchets, et d'économie circulaire. Il a vocation à permettre un échange d'informations entre la Région et l'Etat, et sur la base des prérogatives de chacun, d'établir des perspectives d'intervention selon les sujets à traiter.

En matière de planification des déchets et de suivi des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur travaille en étroite collaboration avec les services de l'Etat sur les dossiers de demande d'autorisation environnementale.

2. Evaluation des financements nécessaires pour satisfaire les besoins identifiés en matière d'installations de traitement

L'évaluation du déficit d'investissement (600 et 700 M€ de 2019 à 2025 soit environ la moitié du budget annuel de fonctionnement de prévention et de gestion des déchets (ménages et activités économiques) tient compte des éléments suivants :

→ Le territoire présente un déficit d'installations, donc la planification ne prévoit pas de fermetures. En revanche, des installations et infrastructures de gestion des déchets supplémentaires ou améliorées sont planifiées

→ Les paragraphes ci-après mentionnent des informations sur les coûts et les sources de revenus disponibles pour couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance, les actions de prévention, de collecte, de recyclage, de valorisation énergétique et d'élimination des déchets.

Par typologie de déchets ce déficit d'investissement de 700 M€ est ventilé comme suit :

Déchets Non Dangereux Non Inertes (DND)	520 000 000 €
Déchets Non Dangereux Inertes (DI)	170 000 000 €
Déchets Dangereux (DD)	10 000 000 €
Total	700 000 000 €

a. Contexte national

Selon une publication (avril 2018) du Commissariat général au développement durable, les dépenses en lien avec l'environnement, financées par les administrations, les ménages ou les entreprises, atteignent 67,7 milliards d'euros (Md€) pour la France en 2015, dont 46,7 Md€ pour l'agrégat « protection de l'environnement » et 21,0 Md€ pour la gestion durable des ressources naturelles (distribution d'eau potable, **recyclage et réutilisation des déchets**). Depuis 2000, cette dépense augmente de 3,1 % en moyenne annuelle, alors que la croissance du produit intérieur brut (PIB) en valeur est de 2,6 % sur cette période. Toutefois, le poids de la dépense de protection de l'environnement reste modeste : 2,1 % du PIB.

Les principaux domaines de dépenses concernent l'eau, avec l'assainissement des eaux usées et la distribution d'eau potable, et les déchets, via le service public de gestion des déchets, les traitements spécifiques appliqués aux déchets des entreprises de certains secteurs d'activité ou le marché du recyclage. **La gestion des déchets (36%)** et l'assainissement des eaux usées (27 %) constituent les principaux postes pour l'agrégat « protection de l'environnement ». Les dépenses concernant la gestion des déchets ont fortement augmenté des années 2000 à 2015.

Dépenses liées à l'environnement

en millions d'euros courants

	2000 (r)	2010 (r)	2015 (p)
Protection de l'environnement (1)	**29 463**	**44 516**	**46 671**
Air	1 665	3 374	2 635
Eaux usées	9 659	12 689	12 491
Déchets	9 316	14 927	16 880
Sol, eaux souterraines et de surface	718	1 649	1 673
Bruit	1 540	1 936	1 902
Biodiversité et paysages	1 160	1 749	2 090
Déchets radioactifs	570	729	638
Recherche et développement	3 217	3 709	4 479
Administration générale	1 617	3 754	3 885
Dépense de gestion des ressources (2)	**13 829**	**19 494**	**21 021**
Adduction en eau potable	10 423	13 955	14 099
Récupération	3 406	5 539	6 922
Dépense liée à l'environnement (1)+(2)	**43 291**	**64 010**	**67 693**
Espaces verts urbains	2 131	3 354	3 763
Énergies renouvelables	...	24 749	26 754

Source : SDES.

Tableau 5

Dépenses liées à l'environnement (INSEE - données 2015 - édition 2018)

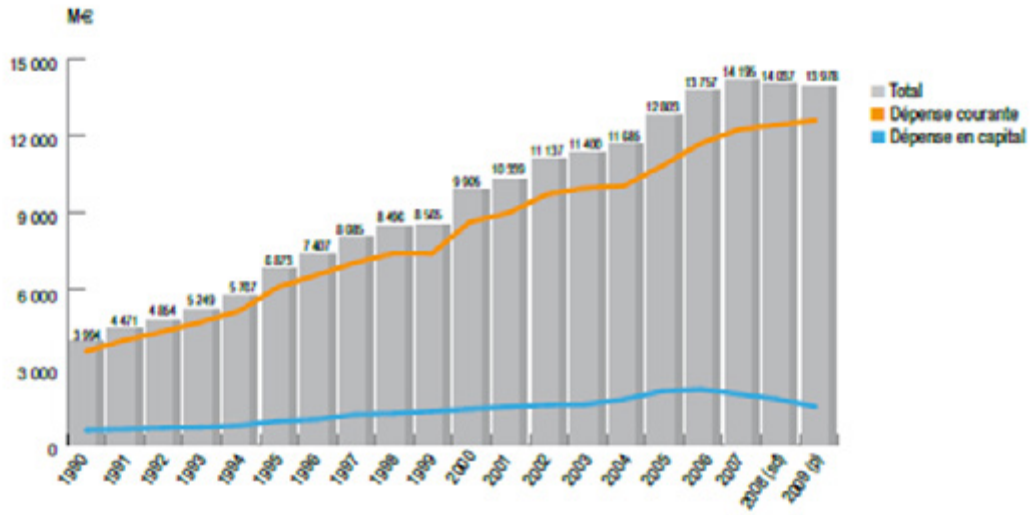
Les données plus précises sur l'économie des déchets sont antérieures à 2009, cependant la cour des comptes, dans son rapport de septembre 2022 « Prévention, collecte et traitement des déchets ménagers : une ambition à concrétiser » indique que la dépense nationale consacrée à la gestion de tous les déchets augmente de manière continue depuis 20 ans avec une **hausse annuelle moyenne de 4,3 % entre 2000 et 2017, supérieure à la croissance annuelle du PIB moyenne sur la même période (+ 1,4 %)**.

En 2017, cette dépense s'élevait à 18,1 Md€ et représentait le premier poste (37 %) des dépenses françaises de protection de l'environnement (48,9 Md€ en 2019). Les entreprises sont les premiers financeurs de ce poste de dépenses, à hauteur de 52 %, suivies des ménages qui contribuent via la fiscalité locale (34 %) et des administrations publiques (14 %) principalement l'ADEME.

En 2016, la prise en charge des déchets par le Service public de gestion des déchets (SPGD), y compris les déchets des entreprises et le nettoyage des rues, a coûté 15,9 Md€. Au sein de cet ensemble, le coût spécifique de la collecte et du traitement des DMA (10,9 Md€ en 2016) a connu depuis dix ans une hausse de près de 50 % en valeur absolue mais une stabilité en valeur relative (la quantité des DMA a augmenté mais leur coût relatif est resté stable autour de 62 % des dépenses du SPGD).

L'ensemble des dépenses du SPGD coûte en moyenne 124 € TTC (117 € HT) par habitant. Les charges de traitement représentant 47 € (38 % du coût HT) et les charges de collecte 49 € (39 %). Coté produits, la vente des matières issues du tri, du recyclage et, plus largement, du traitement des DMA (vente d'énergie après incinération, compost…) représente 9 € (7 % des produits). Les aides apportées par les éco-organismes dans le cadre de la responsabilité élargie du producteur (filières REP) représentent 13 € (10 % des produits). Les subventions (notamment celles de l'Ademe) constituent une recette marginale (2 €).

Ces trois types de produits permettent de déterminer le reste à charge pour la collectivité gestionnaire du service (dit « coût aidé »). Ce coût « aidé » est de 92,50 euros HT par habitant et par an. Il est financé par une contribution de 106 € par habitant et par an en moyenne (81,5 %) sous forme d'une fiscalité locale affectée ou d'une redevance (TEOM/REOM) ou indirectement (financement intégral ou partiel) par le budget général de la collectivité gestionnaire.



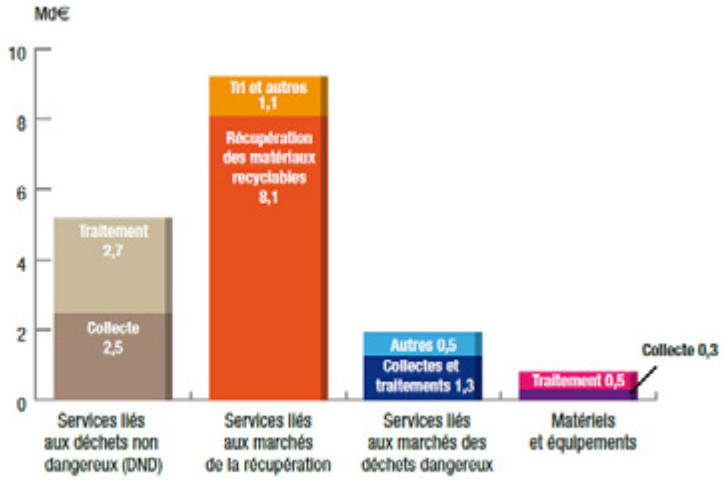
sd= semi-provisoire, p=provisoire - Les données ci-dessus comprennent le nettoyage des rues.
Source : SOeS

Figure 8

Evolution de la dépense nationale de gestion des déchets

Le financement de la dépense courante de gestion des déchets ménagers et assimilés (env. 8,4 Md €, 0,9 Md € en région Provence-Alpes-Côte d'Azur) s'appuie sur des **taxes ou redevances** dédiées/payées par les usagers, le budget général des collectivités (env. 7,4 Md €) et des **recettes** (vente de matériaux et d'énergie, soutiens des filières de Responsabilité Elargie des Producteurs et subventions) à hauteur de **1 Md €**. Le financement de la dépense courante de gestion des déchets des activités économiques s'appuie sur des budgets dédiés des entreprises et administrations et des recettes (vente de matériaux et d'énergie, dans une moindre mesure les soutiens des filières de Responsabilité Elargie des Producteurs et des subventions).

L'étude « Marchés et emplois des activités liées aux déchets », réalisée en 2010 par l'ADEME avec la FNADE, fournit **des ordres de grandeurs du chiffre d'affaires, des prix et des quantités pour les différentes activités liées à la collecte et au traitement des déchets :**

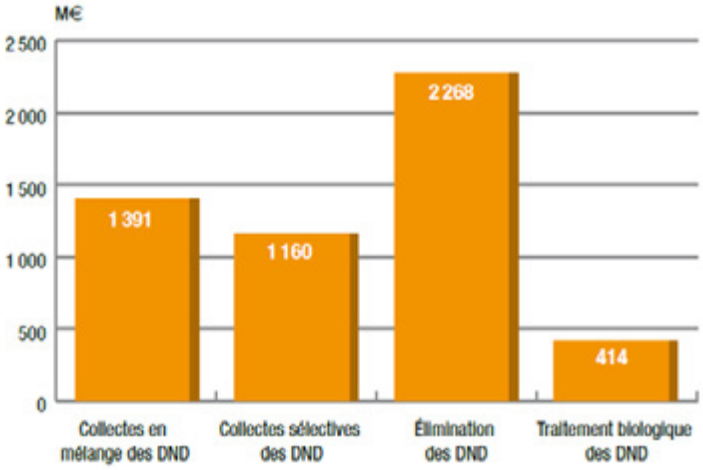


Source : ADEME – « Marchés et emplois des activités liées aux déchets - Situation 2008-2009 / Perspectives 2010 »

Figure 9

Marchés des activités liées aux déchets

Le graphique suivant précise des ordres de grandeur pour les marchés de services liés aux **déchets non dangereux non inertes :**



Source : ADEME – « Marchés et emplois des activités liées aux déchets - Situation 2008-2009 / Perspectives 2010 »

Figure 10

Marchés des services liés aux déchets non dangereux (DND)

Selon cette étude nationale, sur les 130 000 emplois environnementaux directement liés au domaine des déchets en 2007, 23 % étaient relatifs au secteur de la récupération (30 000). Ce sont les services privés vendus qui occupent la plus grande part des emplois avec 68 %, suivis du secteur public non marchand à 23 %. Le domaine de la récupération se retrouve exclusivement dans le secteur marchand.

La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) s'applique sur tous les déchets selon leurs modes de traitement. Elle a pour but d'inciter les producteurs de déchets à orienter ces derniers vers des filières de valorisation matière.

b. Contexte régional

-b1- Prévention et gestion des Déchets Ménagers et Assimilés

Pour financer le service public d'enlèvement des déchets, les collectivités ont la possibilité d'utiliser le budget général ou un budget annexe. L'inscription des opérations dans le budget général ou la création d'un budget annexe dépend des choix opérés par la collectivité. Les collectivités peuvent faire le choix de différents modes de financement :

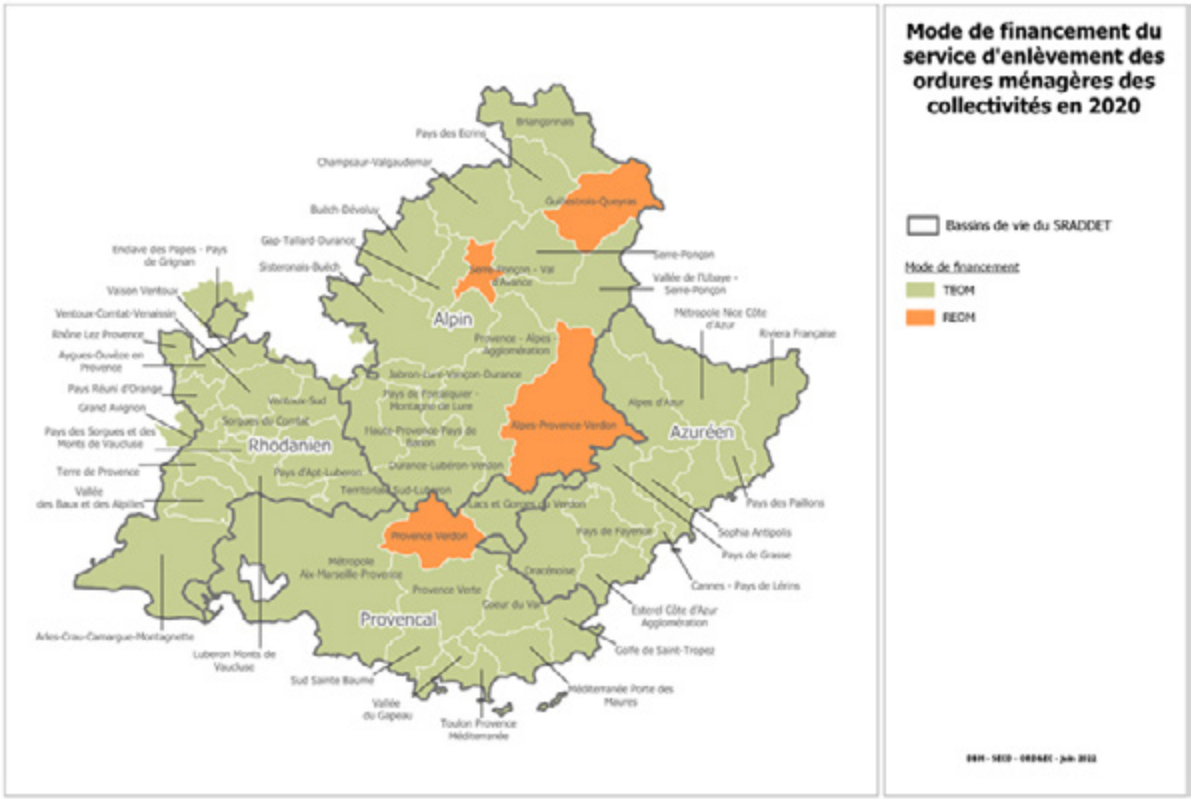
→ La **taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM),** impôt direct facultatif additionnel à la taxe foncière sur les propriétés bâties, régi par les articles 1520 à 1526 et 1609 quater du Code Général des impôts (CGI). La TEOM peut désormais comprendre une part variable liée à la quantité de déchets produits.

→ Le **budget général,** alimenté par les impôts locaux (taxe d'habitation, contribution économique territoriale, taxe foncière sur les propriétés non bâties et taxe foncière sur les propriétés bâties) ;

→ La **redevance d'enlèvement des ordures ménagères (REOM),** de nature non fiscale, gérée et recouvrée par les services de la collectivité, de l'établissement public ou par le concessionnaire du service, régie par l'article L 2333-76 du Code général des collectivités territoriales (CGCT).

→ L'article L 2333-78 du CGCT impose aux collectivités éliminant **des déchets non ménagers** n'ayant pas institué la REOM de mettre en place une **redevance spéciale** pour assurer l'élimination des **déchets assimilés**. Calculée en fonction du service rendu, la redevance spéciale est payée par les producteurs de déchets non ménagers, y compris par les usagers exonérés de TEOM.

Le financement par la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) est largement majoritaire en région Provence Alpes Côte d'Azur. La carte suivante, basée sur les informations recueillies au sein des Rapports annuels Déchets, précise les modes de financement (majoritaire) du service d'enlèvement des ordures ménagères des collectivités en 2020 :



Carte 2

Mode de financement du service d'enlèvement des ordures ménagères des collectivités

L'enquête annuelle réalisée auprès des collectivités par l'ODR&EC identifie la **dépense totale engagée pour le service public de gestion des déchets à l'échelle régionale.** En 2020, la connaissance des moyens de financement et des coûts de gestion des déchets à l'échelle de la région a fortement progressé ; seul le bassin rhodanien n'a pas évolué sur ce point mais était déjà à un niveau élevé de connaissance en 2019. En 2020, 46 collectivités (hors syndicats de traitement) indiquent appliquer une TEOM, dont 37 précisent le montant. Sur les 52 EPCI que compte la région, 42 ont déclaré un montant total des dépenses, cumulant à l'échelle régionale plus de 854 millions d'euros. Le montant cumulé des TEOM déclarées couvre 94 % des dépenses totales indiquées dans les Rapports annuels sur le Prix et la Qualité du Service Public de prévention et de gestion des déchets. La dépense globale annuelle extrapolée à la région complète atteindrait les 922 M€, soit 179 €/hab. et 257 €/t en 2020. **La moyenne nationale s'établit à 212 €/t (de 160 à 256€/t) pour des performances en termes de prévention et de valorisation des déchets ménagers et assimilés supérieures aux performances régionales.**

L'ADEME distingue différents coûts de gestion des déchets (hors TVA et comprenant la TGAP) :

→ Le coût complet, qui comptabilise les dépenses sans retrancher aucun produit, en particulier aucun produit technique, vente d'énergie ou de matières ;

→ Le coût technique, égal au coût complet moins les produits techniques ;

→ Le coût partagé, égal au coût technique moins les soutiens des éco-organismes ;

→ Le coût aidé, égal au coût partagé moins les aides et subventions publiques.

Les coûts aidés sont ceux qui sont supportés par les collectivités locales et financés par la TEOM ou la REOM. **Ces valeurs restent hautes par rapport aux données nationales.** La dernière étude de l'ADEME « Référentiel national des coûts du service public de prévention et de gestion des déchets » a été publiée en juillet 2021 et se base sur les données 2018 issues des « matrice coût » 2018 de 422 collectivités (27 millions d'habitants ; 42 % de la population métropolitaine).
Selon cette étude, la moyenne pondérée nationale du coût complet est de 122 €HT/hab. ou encore 222 €/tonne. Pour 50 % des collectivités analysées, le coût complet est compris entre 100 et 132 €/hab. ou entre 192 et 235 €/tonne.

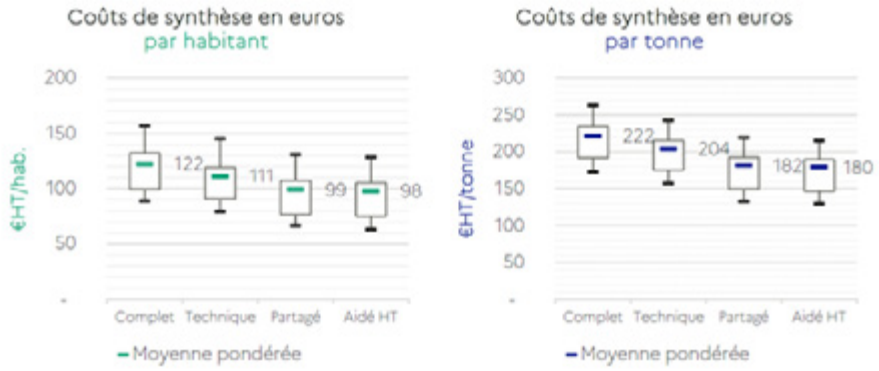
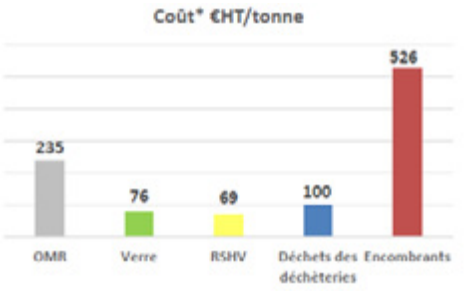


Figure 11

Synthèse nationale des coûts €/t et €/hab. (2018)

Le graphique ci-contre illustre à l'échelle nationale le prix en €HT/t pour différents flux (OMR : Ordures ménagères résiduelles, RSHV : Résidus Secs Hors Verre -emballages et papier-) :



Compte tenu des objectifs de la planification, les efforts de prévention et de valorisation permettront de réduire les dépenses de traitement des déchets résiduels (70% des tonnages en 2015 contre 35% maximum attendu en 2025).

En moyenne à l'échelle nationale, la pré-collecte et collecte des déchets représentent 52% des charges (45% au national), le traitement 39% (45% au national), la prévention seulement 1%. La figure ci-dessous permet d'apprécier la ventilation des coûts par étape technique de la prévention et de la gestion des déchets.

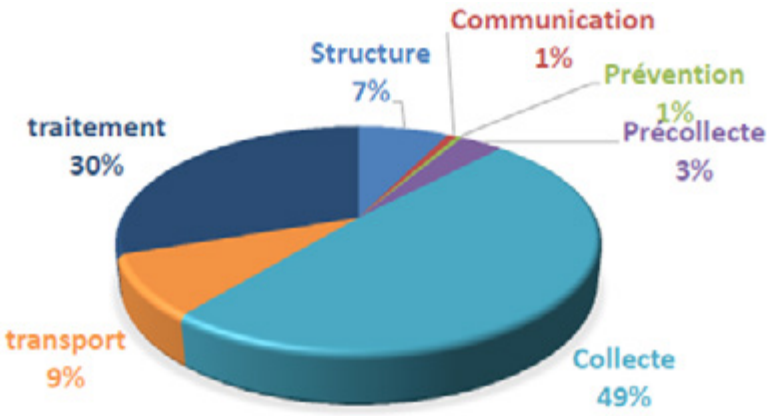


Figure 12

Répartition du coût complet par étape technique (Source ADEME)

Les performances limitées des collectes sélectives induisent des recettes limitées, 12€/hab. en moyenne en Provence-Alpes-Côte d'Azur, versus 20€/hab. en moyenne nationale.

En 2020, 29 collectivités indiquent appliquer la Redevance Spéciale à certains établissements publics et privés auprès des entreprises et administrations en contrepartie du service public rendu, la redevance spéciale couvrirait environ 84 % de la population régionale et auraient permis de collecter plus de 17,7 M€.

D'autres recettes peuvent s'ajouter au mode de financement principal (TEOM ou REOM) pour les collectivités locales :

→ les recettes de **ventes de matériaux issus du tri, d'énergie** issue de la valorisation énergétique ou de compost issu de la valorisation organique
→ les **soutiens versés par les organismes agréés** pour la collecte des emballages (Eco-Emballages, Adelphe) et par les autres filières à Responsabilité Elargie des Producteurs (REP) ;
→ les **subventions publiques** (Europe, État, ADEME, Agences de l'eau, régions, départements…).

Un travail de mise en commun des données financières est indispensable à l'échelle régionale afin d'identifier à terme les **leviers d'optimisation du service.** D'autant que le Décret no 2015-1827 du 30 décembre 2015 relatif au **rapport annuel sur le prix et la qualité du service public** impose de **présenter les performances économiques du service public et son évolution dans le temps.** Cette connaissance permet d'éclairer l'action publique pour des prises de décision politique et technique pour :

→ **Situer ses coûts par rapport à des valeurs de référence** pour objectiver les écarts de performances et de coûts de sa collectivité par rapport à d'autres collectivités « comparables », sortir de croyances ou de préjugés parfois solidement ancrés : « on produit des quantités importantes de déchets parce que… on est cher parce que…. »
→ **Situer ses performances et ses coûts sur plusieurs années** permet de relativiser un niveau de performances et de coûts : un niveau de coût élevé, en baisse depuis plusieurs années, ne présente pas la même dynamique dans une collectivité que ce même coût élevé dans une autre collectivité, s'il est la résultante de coûts en hausse depuis plusieurs années
→ **Hiérarchiser ses postes de dépenses** permet de prendre du recul, d'éviter de focaliser l'attention de sa collectivité sur des charges qui pèsent 2% ou 3% du total pour se focaliser d'abord sur les postes importants : la collecte, le transport et le traitement des omr, des encombrants et des déchets verts apportés en déchèteries (près de 75% des charges) avant de se focaliser sur les autres postes

Des pistes de réduction des coûts sont identifiées :
→ 1. Baisser les tonnages d'Ordures Ménagères Résiduels par une responsabilisation des usagers : règlement de collecte notamment pour ajuster le périmètre du service public avec les communes et les professionnels, sanctions des comportements inciviques, redevance spéciale, tarification incitative, …
→ 2. Contenir les apports en déchèteries : règlement, identification des accès, grille tarifaire…
→ 3. Relancer la communication autour de la prévention et du geste de tri notamment des flux verre, papiers, cartons, textiles, afin de diminuer les quantités d'OMR et augmenter les ventes matériaux et soutiens
→ 4. Faire évoluer le nombre de collectes pour compenser l'augmentation continue des coûts de carburant, salaires…
→ 5. Développer une stratégie d'achat de prestations pour ne pas subir le renouvellement des marchés publics
→ 6. Augmenter la productivité des collectes : monoripage, fini-quitte, fréquence, circuits intercommunaux…

Ces points sont en totale cohérence avec la déclinaison régionale des objectifs réglementaires et avec les orientations régionales de la planification.

Concernant l'emploi lié aux activités de gestion des déchets non dangereux non inertes, l'Observatoire Régional des Déchets et de l'Economie Circulaire estime le nombre d'emplois dédiés à la prévention à plus de 10 000 équivalent temps plein en 2016 (dont 7 000 pour les collectes).

-b2- Prévention et gestion des Déchets des Activités Economiques (entreprises et administrations)

Lorsque leurs déchets ne sont pas pris en charge par la collectivité, pour les entreprises comme pour les administrations, les coûts de gestion regroupent tous les coûts générés et se décomposent de la manière suivante :



La plupart des déchets sont regroupés sur le site du producteur de déchets avant d'être collectés. En fonction du type de déchets et de la quantité produite par l'entreprise ou l'administration, il s'agit de bennes (10 à 40 m3), de compacteurs, de caisses destinées à divers usages, de poubelles de plus ou moins grandes capacités (200 à 1000 l) munies ou non de roulettes. Ces moyens de stockage sont en général loués aux prestataires déchets qui émettent une facture mensuelle.

Les coûts de collecte, appelés parfois coûts de rotation, correspondent à la facturation des opérations d'enlèvement sur le site et de transport des déchets par le prestataire. Le tarif est souvent exprimé par enlèvement. Dans le cas de certains déchets liquides devant être pompés au cours d'opérations longues (maintenance avec curage, par exemple), des coûts au temps passé peuvent se rajouter. Le tarif s'exprime en euros par collecte et parfois par heure.

Les **coûts sont essentiellement dépendants du type de traitement** (stockage ultime, traitement biologique, incinération, compostage...), des caractéristiques et du tonnage de déchets collectés. Ils sont en effet plus élevés quand on fait reprendre ses déchets par des spécialistes des petits volumes qui doivent les trier pour les massifier avant envoi dans les centres de traitement.

Les tarifs dépendent aussi de la **situation géographique des exutoires des prestataires,** des contraintes techniques sur les centres de traitement et de la pression concurrentielle régionale ou locale.

Dans le cas d'un traitement par recyclage, il est fréquent que le **déchet génère une recette** pour l'entreprise. En général, les tarifs de reprise des matières classiques (métaux, cartons, plastiques, solvants) sont indexés sur des cours publics de la matière. Ceux-ci varient mensuellement (cartons, papiers, ferraille, films plastiques, etc.) ou au jour le jour (aluminium en grande quantité, par exemple). Attention : un déchet est un flux non rentable pour l'entreprise, même recyclé, la recette du recyclage est 4 à 5 fois inférieure au coût complet du déchet (location, collecte, transport). Cependant en fonction des matériaux, les recettes peuvent être comprises entre 50 €/t (cartons) à 200 €/t (ferraille) voire 1 200 €/t pour l'aluminium.

-b3- Prévention et gestion des Déchets Inertes issus de chantiers du Bâtiments et des Travaux Publics

Les Déchets Inertes issus de chantiers du BTP sont des Déchets d'Activités Economiques. Les coûts de gestion de ces déchets regroupent tous les coûts générés, et se décomposent de la même manière.

Les déchets inertes ont la particularité d'être produits sur des chantiers du BTP et d'être très pondéreux (densité de 900 kg à 1,5 tonne par mètre cube, alors que la densité des Déchets Non Dangereux non inertes est de l'ordre de 300 kg par mètre cube). Lorsque des volumes importants sont en jeu, ils peuvent être stockés en vrac sur le chantier, ou être évacués directement sans étape de stockage, par un camion benne (chantiers de travaux publics principalement). Pour des volumes plus faibles, les déchets peuvent être stockés avant d'être collectés dans des bennes de 4 à 7 m3, dans des big bag de moins d'un m3, ou être collectés directement par des camions plateaux sur le site du chantier.

Ces moyens de stockage peuvent appartenir aux entreprises du BTP (notamment camions) ou bien être loués à des prestataires qui factureront ce service de mise à disposition de contenant (benne ou big bag), mais aussi de transport et de traitement. Le transport de ces déchets est effectué généralement par le producteur de déchets (entreprises de travaux) ou un prestataire (pour le compte de l'entreprise de travaux ou du maître d'ouvrage).

Les déchets inertes du BTP étant pondéreux, le coût du transport par route double tous les 20 km sur le territoire régional. Compte tenu de ce coût de transport, le rayon de chalandise des installations de traitement est donc de l'ordre de 20 à 30 km parcourus, ce qui correspond au principe de proximité pour les déchets inertes transportés par route. Sur le territoire national, environ 60% des déchets inertes sont transportés sur une distance inférieure à 20 km et 80 % sur une distance inférieure à 40 km (source : Etude sur le prix d'élimination des déchets inertes du BTP – Ademe 2012)

Lorsque l'entreprise ou le maître d'ouvrage fait appel à un prestataire, le coût comprend la location de benne, le transport et généralement le traitement des déchets, le tout est facturé à la rotation, et chiffré en fonction de la qualité des déchets et la localisation du chantier.

Les coûts sont donc **essentiellement dépendants du transport (distance du lieu de chantier au lieu de traitement), et du type de traitement possible selon la nature des déchets.**

Exemples de coûts moyens de transport de déchets inertes par route :

Avec location de benne de 1,5 à 7 m3 et transport vers une installation de traitement des déchets : de 40 à 100 €HT sur une distance maximum de 20 km.

Transport par camion benne : 5 €HT par m^3 sur une distance maximum de 20 km
10 €HT par m^3 sur une distance maximum de 40 km

Exemples de coûts moyens de traitement de déchets inertes :

Le coût de traitement va dépendre de la qualité des matériaux (nature des déchets inertes et le mélange ou non de différentes natures de déchets) :

→ Entre 3 et 14 €/t pour la catégorie « béton, brique, tuile, céramique, pierre, ardoise »,
→ Entre 5 et 11 €/t pour les matériaux terreux,

→ Entre 2 et 8 €/t pour les mélanges d'inertes,
→ Entre 6 et 55 €/t pour les mélanges de déchets inertes et non inertes.

Les tarifs ci-avant sont des moyennes au niveau national issus de l'étude sur le prix d'élimination des déchets inertes du BTP (ADEME 2013).

Selon les données 2016 de l'ORD&EC, les coûts de traitement moyens par type d'installations et par nature de déchets en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, constatés et tirés de l'enquête annuelle sur les déchets du BTP sont les suivants :

→ En Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) : en moyenne 6 € HT/tonne (minimum recensé de 3 €/t – maximum recensé de 15 €/t)
→ En carrière, pour le réaménagement de site : en moyenne 5 € HT/tonne (minimum recensé de 1 €/t pour des enrobés de récupération – maximum recensé de 12 €/t pour des déchets en provenance de déchèteries, de 4 à 8 €/t pour des déblais inertes en mélange)
→ En centrales d'enrobés : en moyenne 6 €/t (minimum recensé de 2€/t à 18 €/t maximum selon la qualité des produits)
→ En plateforme de regroupement, tri et valorisation : en moyenne 9 € HT/tonne :
  ▸ Déchets inertes en mélange : en moyenne 11 €/t (de 3 à 14 €/t selon la qualité et le site, maximum de 40€/t)
  ▸ Enrobés de récupération : en moyenne 6 €/t (de 1,2 €/t à 13 €/t selon la qualité et le site)
  ▸ Mélanges de bétons, briques, tuiles et céramiques non pollués : en moyenne 5,9 €/t (de 3 €/t à 13 €/t selon la qualité et le site)
  ▸ Terres, cailloux et matériaux meubles, déblais non pollués : en moyenne 8,4 €/t (de 3,4 €/t à 15 €/t selon la qualité et le site, maximum de 40€/t)

Dans le cas d'un traitement de déchets inertes pour recyclage (tri, concassage, criblage), les matières premières secondaires produites (granulats recyclés, terres criblées) sont revendues, en général à un tarif concurrentiel par rapport aux matières premières (granulats issus de carrières).

NOTA BENE Certains déchets d'excellente qualité sont parfois rachetés ou accueillis gratuitement en fonction du marché et des négociations entre les parties prenances..

c. Evaluation des enjeux économiques

Dès avril 2016, la Région s'est engagée dans l'élaboration d'une Planification Régionale de Prévention et de Gestion des Déchets avec pour objectif de développer **un nouveau modèle économique vers une économie circulaire**, économe en ressources. Dans ce cadre la Région a également élaboré, en concertation avec les parties prenantes, une stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire qui engage les collectivités compétentes et les acteurs économiques à élaborer des stratégies de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) **prévoyant des équipements afférents en cohérence avec la planification régionale.**

La planification régionale vise à **réorienter les dépenses et stabiliser les coûts de gestion** en favorisant : la prévention et l'écoconception, et l'utilisation de matières premières de recyclage produites localement en substitution de matières premières vierges, parfois rares sur le continent européen. La réutilisation de matières recyclées utilisées en proximité contribue également à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par la limitation des déplacements. Enfin, la valorisation et le réemploi sont potentiellement vecteurs de développement local : innovation sur de nouvelles filières non délocalisables, développement de l'économie de la fonctionnalité.

La planification régionale est l'outil de la transition vers une économie circulaire en région, économe en ressources et qui limitera au minimum le recourt aux installations de stockage de déchets ultimes.

La limitation des capacités de stockage doit inviter à accélérer le changement profond des organisations et des modes de financement à l'œuvre sur les territoires pour une bascule vers une gestion des déchets en faveur de l'économie circulaire, prônant la valorisation au détriment du stockage des déchets. Cette évolution, si elle n'est pas subie mais accompagnée et portée, permettra une protection accrue de l'environnement, le développement de filières innovantes et d'emplois non délocalisables, un atout pour les entreprises régionales qui pourront bénéficier de réponses de proximité en matière de traitement de leurs déchets dans le respect de leurs obligations réglementaires.

Au-delà de sa compétence de planification, la Région a souhaité mettre en œuvre un accompagnement financier auprès des territoires afin qu'ils puissent développer des projets.

Les principaux enjeux économiques de la planification sont précisés ci-après en distinguant les producteurs de déchets dont la responsabilité engage des dépenses de prévention et de gestion pour les 3 typologies de déchets (déchets non dangereux non inertes, déchets inertes, déchets dangereux) :

ORIENTATIONS DE LA PLANIFICATION NATIONALE ET REGIONALE	ENJEUX ÉCONOMIQUES - DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS (COLLECTIVITÉS COMPÉTENTES)	ENJEUX ÉCONOMIQUES - DÉCHETS DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (ACTEURS ÉCONOMIQUES)
Définir des bassins de vie pour l'application des principes de proximité et d'autosuffisance appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et intégrant une logique de solidarité régionale	**Développer des stratégies territoriales de mutualisation des installations de gestion des déchets et limiter les coûts de transports dès 2025**	
Décliner régionalement les objectifs nationaux dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, en cohérence avec les contextes des bassins de vie	**Diminuer très fortement (-50%) les tonnages de déchets résiduels à collecter et à traiter et baisser les dépenses liées (230 €/t en 2015 – 250 €/t en 2030 (en prenant en compte la hausse de la TGAP)) en privilégiant les dépenses liées à la prévention (-10%) et à la valorisation matière (+50%-80€/t en 2015 –100 €/t en 2025). Anticiper les besoins d'investissements notamment pour permettre la collecte et le traitement des biodéchets et des emballages.**	**Développer l'écoconception et des stratégies territoriales d'économie circulaire.** **Engager des dépenses de Recherche & Développement au travers de la mise en œuvre des filières à responsabilité élargies des producteurs.** **Diminuer les dépenses liées au recours au stockage ou à l'incinération en favorisant le tri à la source et anticiper les besoins d'investissements notamment pour permettre la collecte et le traitement des biodéchets et des matériaux valorisables (application du décret 8 flux).**

ORIENTATIONS DE LA PLANIFICATION NATIONALE ET REGIONALE	ENJEUX ÉCONOMIQUES - DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS (COLLECTIVITÉS COMPÉTENTES)	ENJEUX ÉCONOMIQUES - DÉCHETS DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (ACTEURS ÉCONOMIQUES)
Créer un maillage d'unités de gestion de proximité à l'échelle des 4 espaces territoriaux et anticiper la disponibilité de surfaces foncières pour ces infrastructures/équipements, et spécifiquement pour la valorisation des biodéchets et des déchets inertes.	**Favoriser l'implantation ou l'adaptation d'unités de valorisation sur les territoires et envisager des collaborations publiques/privés pour optimiser les investissements sur les territoires.** **Plus de 60 projets d'équipements ont été recensés en 2022 par les collectivités compétentes en matière de prévention et de gestion des déchets.**	
Capter et orienter l'intégralité des flux de déchets issus de chantiers du BTP en 2025 vers des filières légales.	**Assurer une meilleure traçabilité des prestations liées à la collecte et au traitement des déchets issus de chantiers du BTP dans les déchèteries et favoriser l'implantation de déchèterie professionnelle sur les territoires.**	**Assurer une meilleure traçabilité des prestations liées à la collecte et au traitement des déchets issus de chantiers du BTP. Développer le maillage des installations de collecte et de valorisation des déchets inertes.**
Capter l'intégralité des flux de déchets dangereux en 2031 (déchets dangereux diffus).	**Développer la communication auprès des publics et les points de collectes des déchets dangereux diffus en s'appuyant sur les soutiens financiers et techniques des filières à responsabilités élargies des producteurs**	**Engager des dépenses liées à la communication auprès des artisans et commerçants et des investissements liés au développement de points de collectes des déchets dangereux diffus (déchèteries professionnelles) en s'appuyant sur les soutiens financiers et techniques des filières à responsabilités élargies des producteurs et sur une collaboration active des collectivités territoriales.**
Mettre en adéquation les autorisations d'exploiter des unités de valorisation énergétique avec leur capacité technique disponible et les utiliser prioritairement pour les déchets ménagers et assimilés résiduels en 2025 et en 2031, en s'assurant de l'optimisation de leurs performances énergétiques, au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants	**Optimiser l'utilisation et la rentabilité de ces équipements publics qui ont nécessité/nécessitent de lourds investissements (travaux de mises aux normes) aux profits des ménages et des acteurs économiques des territoires concernés.**	**Identifier des modes de valorisation énergétique des déchets et favoriser le développement de projets cohérents avec les besoins des territoires.**
Introduire une dégressivité des capacités de stockage des Installations de Stockage des Déchets Non Dangereux dès 2019 en cohérence avec les besoins des territoires et disposer de capacités de stockage pour certains types de déchets (déchets ultimes issus d'aléas naturels ou techniques, sédiments et mâchefers non valorisables, alvéoles spécifiques,...), au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants.	**Anticiper la baisse des capacités de stockage et engager des stratégies favorisant la valorisation matière des déchets ménagers et assimilés.**	**Anticiper la baisse des capacités de stockage et engager les structures économiques et administratives vers une optimisation de la valorisation des déchets favorisant la mise en œuvre de solutions techniques locales à mettre en œuvre par les opérateurs spécialistes de la collecte et de la gestion des déchets.**

ORIENTATIONS DE LA PLANIFICATION NATIONALE ET REGIONALE	ENJEUX ÉCONOMIQUES - DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS (COLLECTIVITÉS COMPÉTENTES)	ENJEUX ÉCONOMIQUES - DÉCHETS DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (ACTEURS ÉCONOMIQUES)
Disposer d'un maillage d'ISDND assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance aux 4 bassins de vie, intégrant des unités de pré-traitement des déchets et limitant les risques de saturation.	**Anticiper des besoins d'installations de stockage de proximité et de moindre capacité annuelle. Des investissements et/ou des collaborations publiques/privés sont à prévoir dans ce sens.**	
Mettre en place une politique d'animation et d'accompagnement des parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets afin d'assurer la coordination nécessaire à l'atteinte des objectifs de la planification.	**Au-delà de sa compétence de planification, la Région a souhaité mettre en œuvre un accompagnement technique et financier auprès des territoires afin qu'ils puissent développer des projets. A ce stade, la Région soutient les acteurs au travers de plusieurs dispositifs :** **- S'appuyant sur l'évaluation des financements nécessaires pour satisfaire les besoins indentifiés en matière d'installations de traitement ci-après, la Région mène, en plus de sa mission de planification, une politique volontariste d'accompagnement des acteurs publics et privés, notamment en termes financiers. Afin d'assurer la mise en œuvre opérationnelle des objectifs et des règles du SRADDET et de rattraper le retard régional dans le domaine du tri et de la valorisation des déchets, la Région a mobilisé un vaste panel d'aides financières et de soutien en ingénierie au profit des collectivités, des entreprises régionales ainsi que du monde associatif et de la sphère civile. Dans le cadre de son Plan climat « Gardons une cop d'avance », adopté en avril 2021, sur la période 2021-2026, un budget de 200000000 € est mobilisé pour une Région autonome pour la gestion de ses déchets, afin d'atteindre un objectif d'être autonome pour 2030. En matière d'économie circulaire, il s'agit d'un budget de 20000000 € pour mettre l'économie circulaire au service des citoyens et créer un marché régional de matières premières secondaires de qualité** **Life IP Smart Waste Provence-Alpes-Côte d'Azur – 10 M€ sur 6 ans** **La Région a été retenue par la Commission Européenne pour le programme LIFE INTEGRE déchets, intitulé « SMART WASTE Provence-Alpes-Côte d'Azur ». Ce projet, d'une durée de 6 ans, prévoit 34 M€ d'actions dont 10 M€ de financements européens. Il s'étend à l'ensemble de la Région. Il permettra, sur la base de financements européens, de cofinancements entre la Région, les Départements et les Collectivités, d'animer les dynamiques territoriales et de mettre en œuvre la planification. Quelques exemples d'actions soutenues :** **- Développement de la lutte contre le gaspillage alimentaire dans les établissements scolaires (écoles élémentaire, collèges, lycées),** **- Mise en œuvre d'équipements de collecte des emballages ménagers valorisant le geste citoyen,** **- Accompagnement de projet favorisant la valorisation des biodéchets des ménages et des entreprises...** **Ce programme permet également de mobiliser des cofinancements de l'ADEME, de CITEO et l'ensemble des collectivités. Dans la continuité de ce projet la Région et les parties prenantes travaillent à candidater à d'autres programmes européens (INTERREG, HORIZON 2020, LIFE,...) pour disposer de fonds compémentaires pour les acteurs privés et publics.** **Le fonds européen de développement régional (FEDER), le fonds social européen (FSE+) et le fonds pour une Transition Juste (FTJ) sont également mobilisés.**	

Tableau 6

Principaux enjeux économiques de la planification pour chacune des orientations régionales

Les montants d'investissement liés à l'application des objectifs européens, nationaux et régionaux sont estimés entre **600 et 700 M€ de 2019 à 2025** soit environ la moitié du budget annuel de fonctionnement de prévention et de gestion des déchets (ménages et activités économiques).

Un des principaux enjeux de la planification porte sur la diminution de moitié des tonnages de déchets ultimes collectés et stockés (filière stockage des déchets ultimes) au profit de filières de valorisation matière qui présentent plus de valeurs ajoutées économiques (coûts de traitement moyens du même ordre de grandeur et employabilité bien supérieure).

3. Préambule aux schémas de gestion par typologies de déchets

Les chapitres suivants décrivent des schémas de gestion par typologie de déchets précisant les principales actions prévues et à prévoir ainsi que leur calendrier.

La planification régionale mentionne notamment **les évolutions des quantités de déchets à traiter et les capacités d'accueil des installations recensées. Sont mentionnées les installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer afin d'atteindre les objectifs** et de gérer l'ensemble de déchets pris en compte, dans le respect des limites mentionnées à l'article R.541-17 du code de l'environnement et en cohérence avec les principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés (déchets non dangereux non inertes, déchets non dangereux inertes ou déchets dangereux) et adaptés aux bassins de vie.

Différents principes régissant la fermeture, l'adaptation ou la création, d'installations relatives à la gestion des déchets ont été retenus pour la durée de la planification régionale :

- → La déclinaison régionale des objectifs nationaux dans le **respect de la hiérarchie des modes de traitement, en cohérence avec les contextes des bassins de vie**.
- → La création d'un **maillage d'unités de gestion de proximité à l'échelle des 4 bassins de vie et l'anticipation de la disponibilité de surfaces foncières pour ces infrastructures/équipements**, et spécifiquement pour la valorisation des biodéchets et des déchets inertes :
  - La création de nouvelles unités de gestion doit être réalisée au regard **des besoins à couvrir sur le moyen ou long terme sur le territoire desservi par l'unité, en cohérence avec l'offre existante sur le territoire et sur les territoires limitrophes**.
  - La priorité est donnée à l'optimisation, l'extension ou la transformation d'unités existantes qui concourent au respect de la déclinaison des objectifs nationaux.

- → L'optimisation et la modernisation des unités de gestion existantes ainsi que la création de nouvelles unités doivent faire l'objet d'une approche territoriale, y compris en termes de développement de l'emploi et de l'économie régionale. La mobilisation de technologies nouvelles et l'innovation sont encouragées.
- → La création de nouvelles capacités de valorisation ou de traitement doit se faire dans le respect de la déclinaison des objectifs nationaux de diminution des capacités de stockage et d'incinération des déchets non dangereux non inertes et dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement.
- → La prise en compte par les porteurs de projets des mesures d'évitement, de réduction et de compensation du rapport environnemental pour la constitution de leur demande de dossier d'autorisation d'exploiter.

NOTA BENE Les installations illégales qui voudraient continuer d'être exploitées devront régulariser leur situation par le dépôt d'un dossier ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement), incluant une incluant une évaluation environnementale (avec étude d'impact) ou une étude d'incidences (pour les installations ne nécessitant pas d'évaluation environnementale) avec l'analyse des impacts qu'elles génèrent et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées. Elles devront également justifier de leur réponse aux besoins identifiés dans la planification sur leur zone d'implantation.

4. Déchets non dangereux non inertes

a. Schéma de gestion des déchets non dangereux non inertes

L'application des objectifs nationaux et des orientations régionales en région invite à une profonde modification du schéma de gestion des déchets non dangereux non inertes :

Prévention (- 600 000 T de Déchets Non Dangereux Non Inertes dès 2025)

- Mettre en œuvre les Programmes locaux de prévention des déchets à l'échelle des territoires de chaque EPCI compétents (déchets des ménages et déchets des activités économiques). Ces programmes devront contenir un chapitre dédié à la mise en place des actions de communication en faveur de la prévention des déchets intégrant l'harmonisation régionale des consignes de tri préconisée par la planification.
- Développer l'installation de sites de réemploi (économie circulaire)
- Réduire de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant et réduire de 5 % les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010
- Poursuivre et renforcer la prévention des déchets verts et la gestion de proximité en tenant compte des interdictions de brûlage à l'air libre.

Recyclage (Augmenter de 40 à 65 % le taux de valorisation dès 2025)

- Renforcer le tri à la source (ménages, administrations et entreprises).
- Moderniser les centres de tri (+ 600 000 t/an en 2025).
- Développer des filières de valorisation directe, si possible de proximité (+ 375 000 t en 2025) de proximité en tenant compte des interdictions de brûlage à l'air libre.

Le taux de valorisation matière est calculé suivant la formule ci-après :

Q (filière) : Quantité annuelle de déchets non dangereux suivant la filière

Tonnage Total Annuel Collecte et Traite = Q (Valo. matière) + Q (Valo. énergétique) + Q (Stockage))

Tonnage valorisé : (Q (matière) +Q (Machefers Valorisés Matière*))

$$\text{Taux de valorisation matière} = \frac{\text{(Q (matière) +Q (Machefers Valorisés Matière))}}{\text{Q (Valo. matière) + Q (Valo. énergétique) + Q (Stockage))}}$$

* Il est possible pour les exploitants d'installation de maturation et d'élaboration (IME) d'envisager d'autres voies de valorisation que la technique routière en lien avec les services de l'État (cf. Note technique à l'attention des DREAL précisant la nature des ouvrages de travaux publics comparables aux ouvrages routiers pour l'examen de l'acceptabilité environnementale des matériaux alternatifs employés du 29 mars 2016).

Valorisation (minimum 1 445 700 t/an en 2025 et 1 435 000 t/an en 2031)

- Anticiper la baisse des tonnages de déchets ménagers et assimilés dans les 5 unités de valorisation énergétique à maîtrise d'ouvrage publique (-400 000 t en 2025).
- Identifier des filières de gestion de proximité pour 450 000 t/an de déchets d'activités économique (en 2025).
- Assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025.

Elimination (maximum 999 792 t/an en 2025 et 2031)

- Réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installations de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025 :
  - 1 399 709 tonnes en 2020
  - 999 792 tonnes en 2025

- Disposer d'un maillage d'installations permettant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et adaptée aux bassins de vie :
  - Au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants, il convient d'envisager, dès l'entrée en vigueur de la planification régionale, une dégressivité progressive des capacités de stockage tout en disposant d'un maillage équilibré des installations (capacités inférieures à 100 000 t/an/site dès 2025 (hors sédiments de dragages et déchets ultimes en situation de crise) pour 10 à 15 sites) assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance aux 4 bassins de vie, limitant les transports et intégrant une logique de solidarité régionale.
  - Les Dossiers de Demandes d'Autorisation d'Exploiter devront préciser l'origine des déchets pouvant être admis conformément à l'arrêté du 7 août 2023 modifiant l'arrêté du 15 février 2016 relatif aux installations de stockage de déchets non dangereux.

- Sur la durée de la planification régionale, les exports et imports interrégionaux de déchets ultimes vers des ISDND devront se limiter aux quantités observées dans l'état des lieux de la planification régionale (flux 2015).

- Les besoins de stockage des déchets ultimes issus d'opérations de dragage, d'aléas techniques (exemple : arrêts temporaires d'unités de gestion des déchets) ou naturels sont estimés à 250 000 t/an. Des capacités d'entreposage provisoire sont également à prévoir dans ce cadre.

- Interdire le stockage en ISDND des plastiques en 2030.

- Réduire la quantité de déchets non dangereux non inertes issus de chantiers du BTP stockés : -30% à horizon 2020 et -50% à horizon 2025, par rapport à 2010.

- Réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés produits, mesurées en masse.

NOTA BENE La loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire modifie les conditions d'éliminations des déchets non dangereux afin de diminuer la quantité de déchets valorisables éliminée au profit de l'augmentation de la quantité de déchets valorisés. Les évolutions des conditions de l'élimination des déchets non dangereux sont précisées dans le décret n° 2021-1199 du 16 septembre 2021 relatif aux conditions d'élimination des déchets non dangereux, entré en vigueur au 1er janvier 2022 et l'arrêté du 16 septembre 2021 pris en application des articles R.541-48-3 et R.541-48-4 du code de l'environnement. Il crée l'article R.541-48-3 interdisant progressivement la mise en décharge des déchets non dangereux valorisables..

b. Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer

Les chapitres suivants précisent les installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer **afin d'atteindre les objectifs en cohérence avec les principes de proximités et d'autosuffisance, adaptés aux bassins de vie**.

b.1. Unités de tri

Si les capacités administratives des nombreux centres de tri sont suffisantes, leurs capacités techniques sont à moderniser dès 2018 pour traiter les nouveaux tonnages triés (collectes séparées, tri matière des DAE/encombrants, valorisation des refus…).

Des investissements sont à prévoir pour moderniser les sites ou en créer de nouveaux. En 2017 quelques projets ont été déposés auprès des Services de l'État et portés à connaissance de la Région. Sur la carte suivante figure les **besoins 2025 et 2031** et les capacités actuelles par bassin de vie. Des **capacités supplémentaires sont à créer sur les bassins de vie Alpin et Rhodanien** afin de favoriser des logiques de gestion de proximité. La création de nouvelles unités de valorisation est possible et compatible avec la planification régionale, si tant est qu'elle soit justifiée par la réduction d'un impact environnemental (logique de proximité, stratégies d'écologie Industrielle et Territoriale, limitation des transports…) et qu'elle respecte les objectifs européens, nationaux et régionaux.

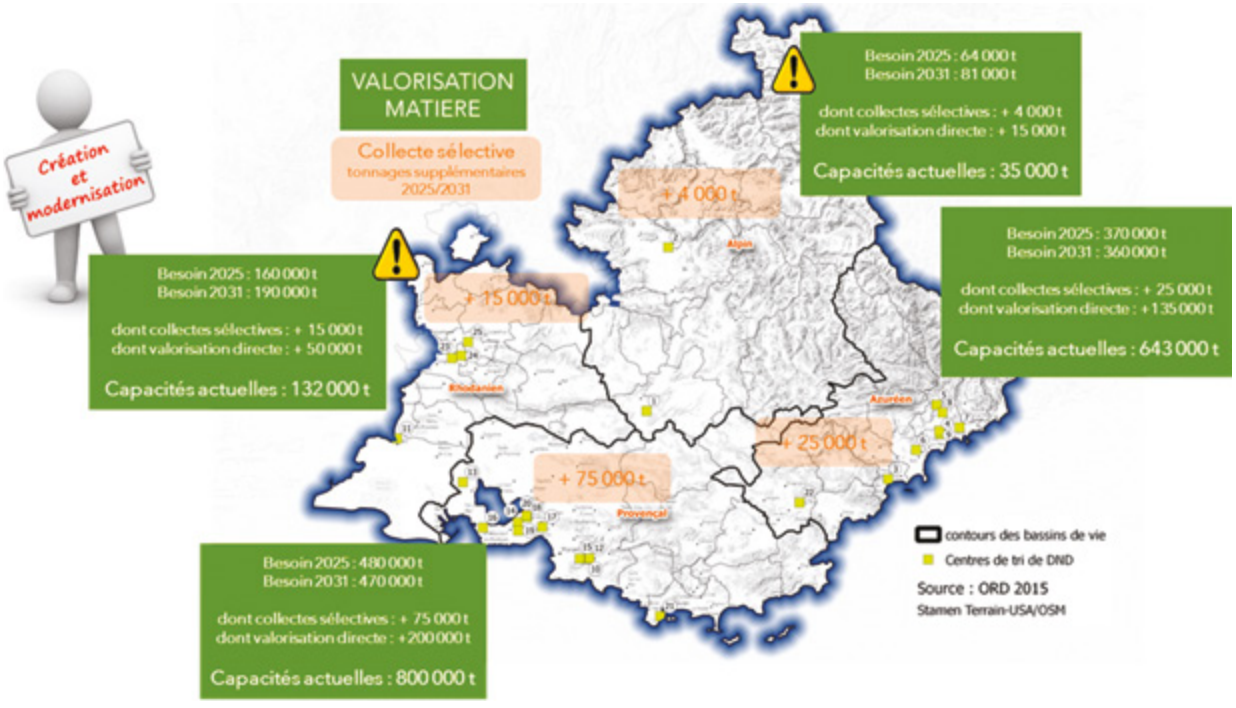


Figure13

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer – Unités de tri (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

b.2. Unités de valorisation organique

Au moins une dizaine d'unités de traitement des biodéchets seront nécessaires sur le territoire d'ici 2024, des investissements sont à prévoir dans ce sens. En 2017 peu de projets ont été déposés auprès des Services de l'État et portés à connaissance de la Région.

Sur la carte suivante figure les **besoins 2025 et 2031** et les capacités actuelles par bassin de vie.

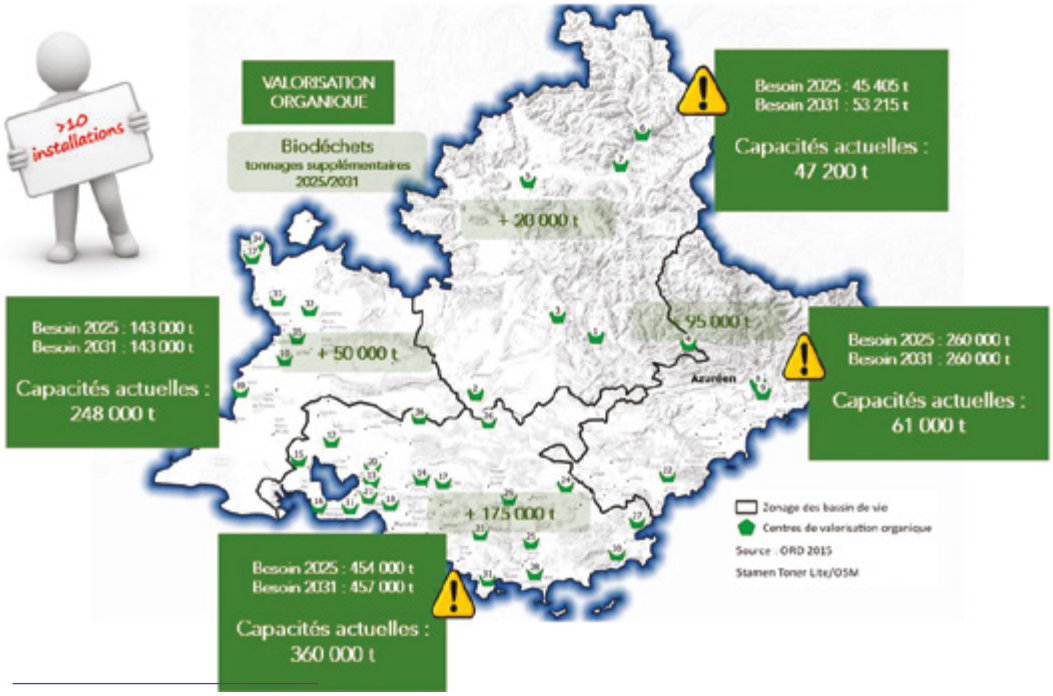


Figure 14

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer – Unités de valorisation organique (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

Pour des unités de grande dimension ou mutualisant des boues d'assainissement, **la création d'unités de méthanisation permettrait également une valorisation énergétique**. La création de nouvelles unités de valorisation est possible et compatible avec la planification régionale, si tant est qu'elle soit justifiée par la réduction d'un impact environnemental (logique de proximité, stratégies d'écologie Industrielle et Territoriale, limitation des transports…) et qu'elle respecte les objectifs européens, nationaux et régionaux.

b.3. Unités de valorisation énergétique

La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire mentionne les objectifs, adoptés de manière à respecter la hiérarchie des modes de traitement des déchets pour la valorisation énergétique. Concernant la valorisation énergétique l'article L.541-1 du Code de l'environnement définit l'objectif suivant : « *Assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025. Cet objectif est atteint notamment en assurant la valorisation énergétique des déchets qui ne peuvent être recyclés en l'état des techniques disponibles et qui résultent d'une collecte séparée ou d'une opération de tri, y compris sur des ordures ménagères résiduelles, réalisée dans une installation prévue à cet effet. Dans ce cadre, la préparation et la valorisation de Combustibles solides de récupération (CSR) font l'objet d'un cadre réglementaire adapté.*
Afin de ne pas se faire au détriment de la prévention ou de la valorisation sous forme de matière, la valorisation énergétique réalisée à partir de combustibles solides de récupération doit être pratiquée soit dans des installations de production de chaleur ou d'électricité intégrées dans un procédé industriel de fabrication, soit dans des installations ayant pour finalité la production de chaleur ou d'électricité, présentant des capacités de production de chaleur ou d'électricité dimensionnées au regard d'un besoin local et étant conçues de manière à être facilement adaptables pour brûler de la biomasse ou, à terme, d'autres combustibles afin de ne pas être dépendantes d'une alimentation en déchets.
L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie remet tous les trois ans un rapport au Gouvernement sur la composition des combustibles solides de récupération et sur les pistes de substitution et d'évolution des techniques de tri et de recyclage ».

Selon les prospectives de la planification et les objectifs de prévention et de recyclage fixés par le SRADDET, 2 065 000 tonnes (en 2025) et 2 050 000 tonnes (en 2031) de déchets non dangereux non inertes ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière seront produits en région. **Aussi le SRADDET fixe d'assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets non dangereux non inertes produits en région ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025 soit 1 445 700 t/an en 2025 et 1 435 000 tonnes en 2031.**

L'extension et la création de nouvelles installations de valorisation énergétique des déchets non dangereux non inertes produits en région ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière devra être compatible avec la planification régionale. Elle devra en outre justifier d'une réduction des impacts environnementaux dans le respect des objectifs européens, nationaux et régionaux considérant notamment les principes suivants :

- → Réceptionner des déchets résiduels ayant fait l'objet d'un tri
- → Respecter la logique de proximité
- → Limiter en distance les transports
- → Prendre en compte des zones présentant des contraintes et des sensibilités particulières
- → Prévenir les risques, les pollutions et les nuisances
- → Valoriser les mâchefers ou les cendres
- → Viser des stratégies d'écologie industrielle et territoriale

Les porteurs de projets devront démontrer que les déchets résiduels valorisés énergétiquement sont produits en appliquant des stratégies territoriales de prévention (-10% des quantités produites par rapport à 2015), de réutilisation et de recyclage (65% des quantités produites en 2025) et que les déchets résiduels acceptés sont détournés des Installations de Stockage de Déchets Non Dangereux en cohérence avec les objectifs de la planification. Ces projets devront s'articuler avec les besoins du territoire et mettre en avant des stratégies partenariales favorisant la réduction des impacts environnementaux et une mutualisation des coûts.

Considérant les projets d'Unité de Valorisation Energétique de déchets résiduels (hors CSR), un très haut niveau d'efficacité de valorisation énergétique est exigé conformément à l'arrêté du 12 janvier 2021 relatif aux meilleures techniques disponibles (MTD) applicables aux installations d'incinération et de co-incinération de déchets relevant du régime de l'autorisation au titre de la rubrique 3520 et à certaines installations de traitement de déchets relevant du régime de l'autorisation au titre des rubriques 3510, 3531 ou 3532 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement . Ces installations seront destinées aux seuls déchets ultimes détournés du stockage (déchets des ménages puis déchets des activités économiques).

Figure modifiée

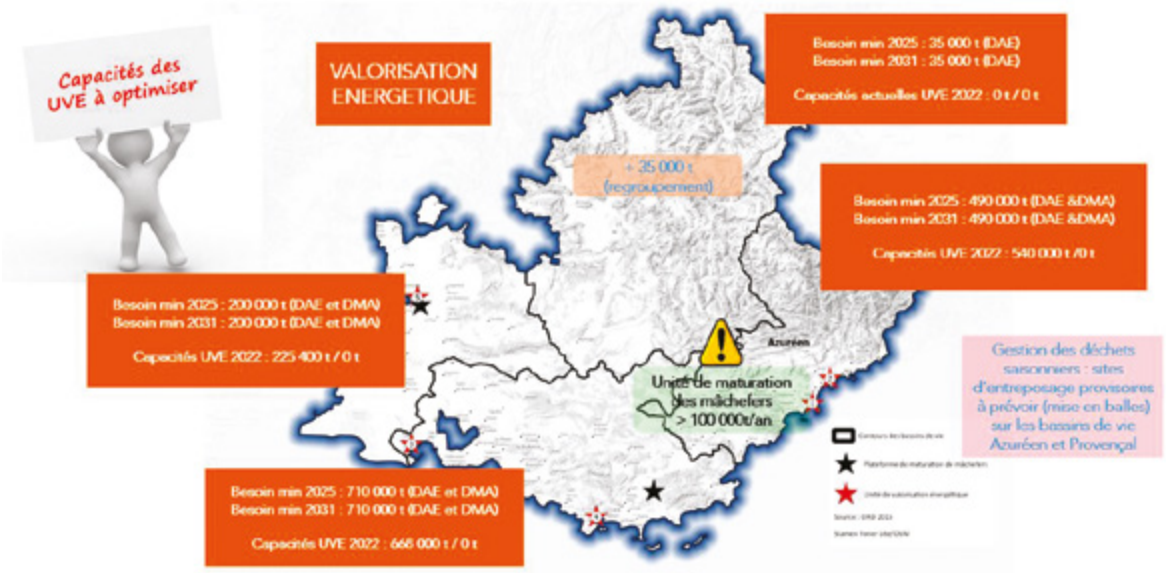


Figure 15

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer – Unités de valorisation énergétique – Plateforme de maturation des mâchefers et sites d'entreposage provisoires (gestion des déchets saisonniers) (source : DREAL 2022, annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

La planification régionale identifie la nécessité de création d'au moins une **unité de maturation des mâchefers sur le bassin de vie Azuréen** et la nécessité de **sites de regroupement sur le bassin de vie Alpin**.

b.4. Unités de stockage des Déchets Non Dangereux Non Inertes

En 2022, la capacité régionale en matière de stockage est inférieure à la limite fixée par la planification en 2020 (1 399 709 t/an).

Au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants il convient d'envisager, dès l'entrée en vigueur de la planification régionale, une dégressivité progressive des capacités de stockage tout en disposant d'un maillage équilibré des installations (capacités inférieures à 100 000 t/an/site dès 2025 (hors sédiments de dragages et déchets ultimes en situation de crise) pour 10 à 15 sites) **assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffi ance aux 4 bassins de vie, limitant les transports et intégrant une logique de solidarité régionale**. Des projets d'ISDND ont été déposés auprès des Services de l'État et portés à connaissance de la Région.

La planification régionale préconise l'interdiction du stockage des plastiques en 2030. La Loi relative à la lutte contre le gaspillage et l'économie circulaire précise que la mise en décharge des déchets non dangereux valorisables est progressivement interdite. Le décret n°2021-1199 du 11 septembre 2021 relatif aux conditions d'élimination des déchets non dangereux et l'arrêté du 16 septembre 2021 pris en application des articles R.541-48-3 et R.541-48-4 du code de l'environnement mettent en œuvre cette interdiction. Les besoins de stockage des déchets ultimes issus d'opérations de dragage, d'aléas techniques (ex arrêts temporaires d'unité de gestion des déchets) ou naturels sont estimés à 250 000 t/an. **Des capacités d'entreposage provisoires sont également à prévoir dans ce cadre.**

Sur la durée de la planification régionale les exports et imports interrégionaux de déchets ultimes vers des ISDND devront se limiter aux quantités observées dans l'état des lieux de la planification régionale (flux 2015).

Les Dossiers de demandes d'autorisation d'exploiter devront préciser l'origine des déchets pouvant être admis conformément à l'arrêté du 15 février 2016 modifié par l'arrêté du 7 août 2023 relatif aux installations de stockage des déchets non dangereux.

En vertu de l'article R.541-17 **la planification régionale fixe une limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux** (cf. 3.4.7 Limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux non inertes) :
- 1 399 709 tonnes en 2020
- 999 792 tonnes en 2025

L'État recommande que des limites aux capacités annuelles d'élimination par stockage de déchets non dangereux **soient définies pour chacun des quatre bassins de vie** dans une logique d'autosuffisance de ces derniers. La planification régionale vise à appliquer ces limites de manière proportionnée aux flux de déchets concernés en veillant à maintenir une solidarité régionale et à appliquer le principe de proximité. Aussi la planification régionale fixe les limites suivantes :

BASSIN DE VIE	LIMITE 2020	LIMITE 2025
ALPIN	120000 t/an	100000 t/an
RHODANIEN	170000 t/an	120000 t/an
PROVENÇAL	789709 t/an	569792 t/an
AZURÉEN	320000 t/an	210000 t/an
LIMITE RÉGION	1399709 t/an	999792 t/an

Sur les cartes suivantes figurent **les besoins 2025 et 2031 (hors sédiments de dragages et déchets ultimes en situation de crise) et les capacités actuelles par bassin de vie** en cohérence avec les orientations régionales (cf. III.A.1 Principales orientations régionales).

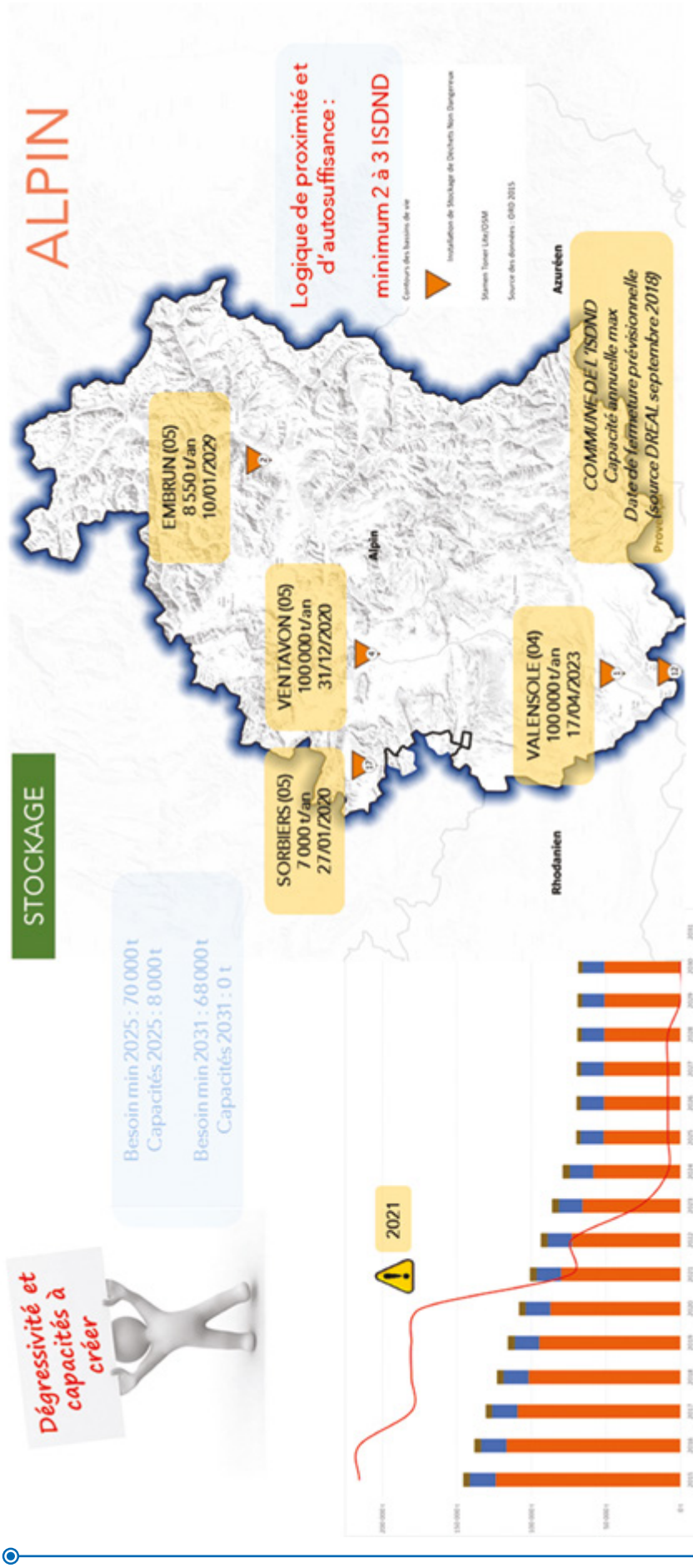


Figure 16
Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer – ISDND – Bassin de vie Alpin (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

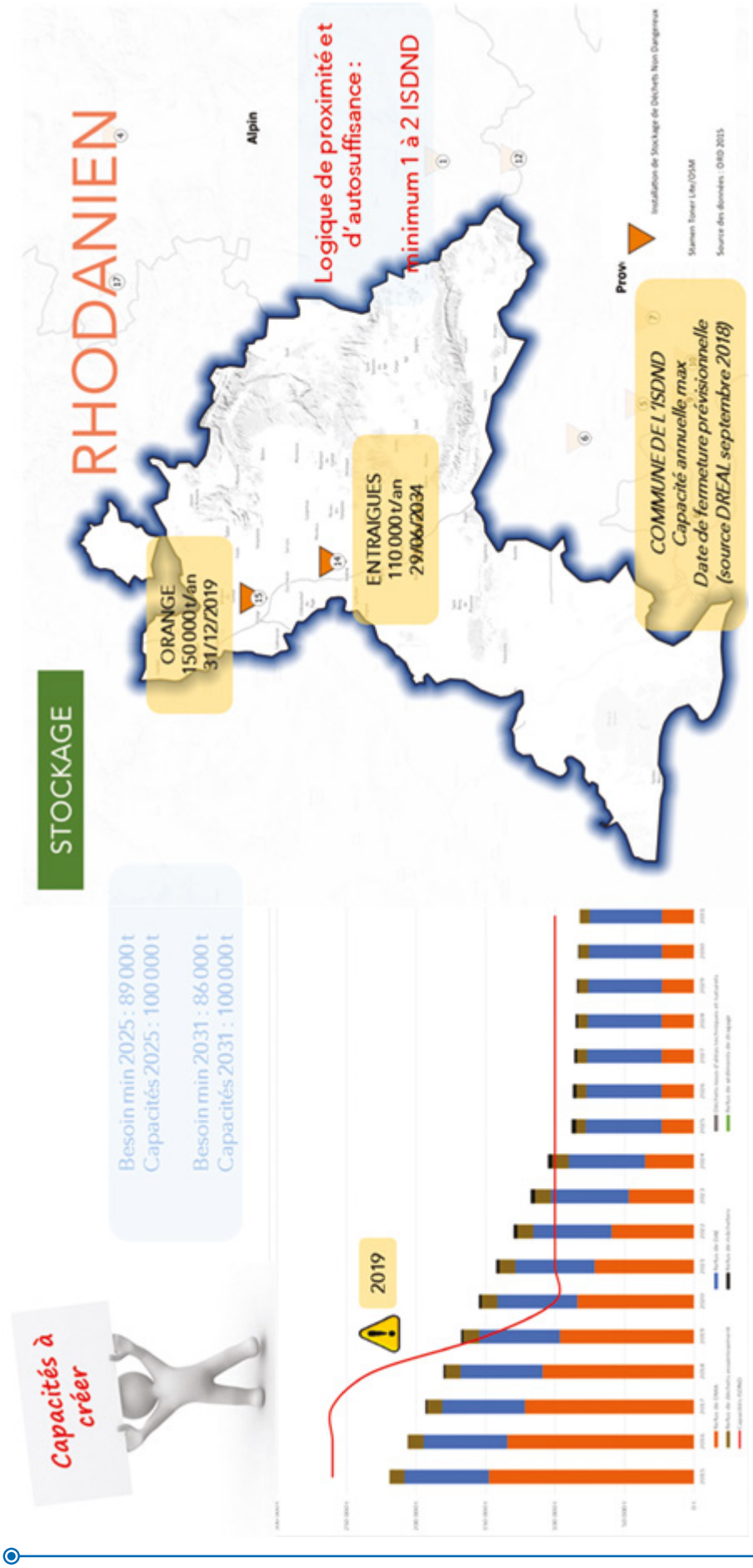


Figure 17
Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer – ISDND – Bassin de vie Rhodanien (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

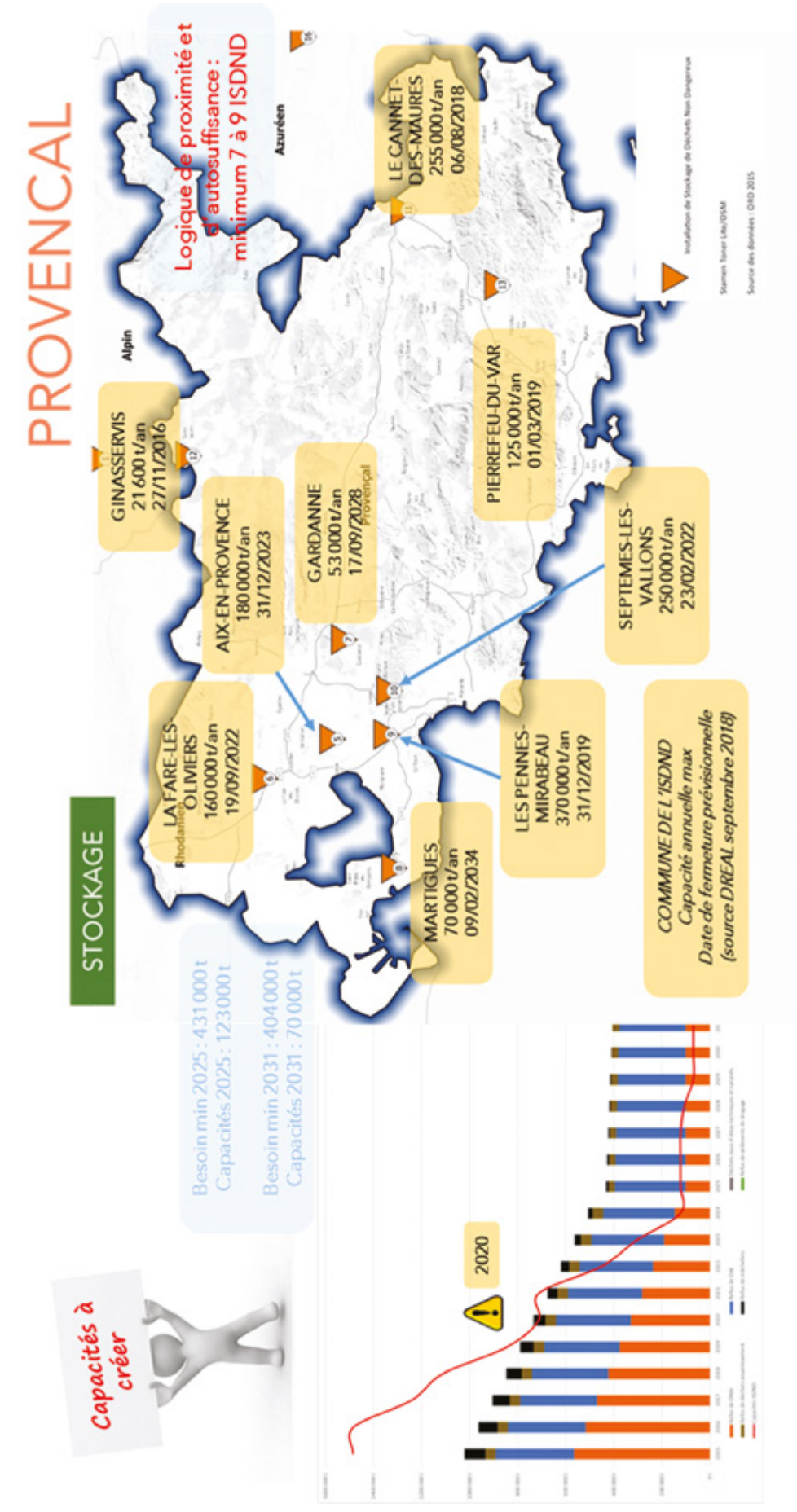


Figure 18

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer – ISDND – Bassin de vie Provençal (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

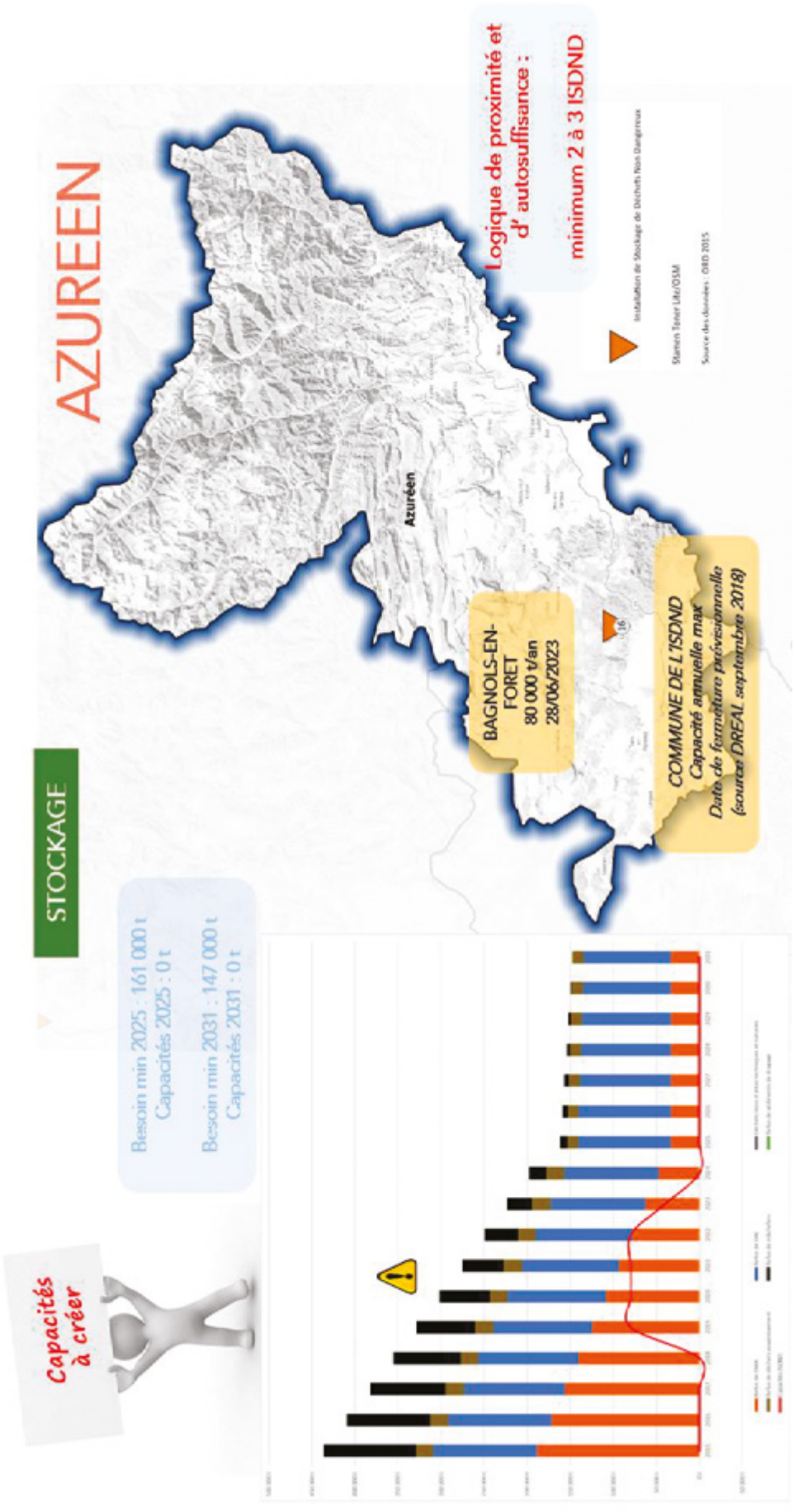


Figure 19

Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer – ISDND – Bassin de vie Azuréen (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

Le schéma suivant illustre la synthèse des besoins par bassin de vie :

Figure modifiée



Figure 20

Schéma de synthèse des besoins en installation par bassin de vie (déchets Non Dangereux Non Inertes) - (source : DREAL 2022, annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

b.5. Autres unités de gestion

R

Concernant les autres unités de gestion **la planification régionale identifie les besoins suivants** :

UNITÉS DE GESTION	PRINCIPE GÉNÉRAL	PRÉCONISATIONS
RECYCLERIES ET MATÉRIAUTHÈQUES	Favoriser les dispositifs de réemploi et de réutilisation	Ces créations doivent s'articuler en bonne intelligence avec les stratégies territoriales des collectivités compétences en matière de prévention et de gestion des déchets (Plans Locaux de Prévention).
DÉCHETTERIES PUBLIQUES	Adapter les unités aux besoins et s'interroger sur les conditions d'acceptation des Déchets d'activités économiques	Les collectivités doivent continuer la **modernisation de leur parc de déchetteries** afin de tenir compte de **l'augmentation du nombre de filières de tri** à proposer aux usagers notamment concernant les déchets dangereux diffus et les nouvelles filières REP. La modernisation devra également s'interroger sur l'acceptation ou non des Déchets d'activités économiques (conditions d'accueil, de suivi, de contrôle et de tarification) en tenant compte des solutions existantes sur le territoire. Le réseau de déchetteries publiques est à renforcer dans les zones urbaines denses.

UNITÉS DE GESTION	PRINCIPE GÉNÉRAL	PRÉCONISATIONS
DÉCHETTERIES PROFESSIONNELLES	Créer de nouvelles unités pour répondre aux besoins	La **création de nouvelles déchetteries professionnelles** doit tenir compte de l'offre existante et à venir pour couvrir les besoins des entreprises et favoriser le tri à la source. Ces créations doivent s'articuler en bonne intelligence avec les stratégies territoriales des collectivités compétentes en matière de prévention et de gestion des déchets (Plans Locaux de Prévention). Les implantations devront s'ajuster au maillage prévu par la mise en œuvre de la responsabilité élargie des producteurs pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment (article R543-290-5. du Code de l'environnement).Un maillage équilibré de ces unités accueillant les déchets amiantés est à renforcer.
ACCUEIL DIRECT DANS DES UNITÉS DE VALORISATION MATIÈRE	Renforcer le maillage territorial et limiter les transports	L'accueil de certains flux directement sur le site de destination peut permettre de limiter certains transports et de r**enforcer le maillage territorial et favoriser une économie circulaire.**
CENTRES DE TRANSFERT	Apporter un gain en terme de transport via la massification des flux	Une évolution du réseau de ces installations est à prévoir pour tenir compte de l'évolution des quantités et des types de déchets à traiter, ainsi que pour anticiper une dissociation des flux en fonction de la mise en œuvre de nouvelles filières de traitement. Une densification de ce type d'installation est à prévoir sur certains bassins de vie (alpin, azuréen). La création de ce type d'unité est à prévoir.

Tableau 7

Synthèse des besoins et préconisations pour les autres unités de gestion (1)

UNITÉS DE GESTION	PRINCIPE GÉNÉRAL	PRÉCONISATIONS
UNITÉS D'ENTREPOSAGE TEMPORAIRE DE DÉCHETS	Stockage temporaire avant traitement	Pour la gestion des déchets en situation de crise des sites d'entreposage sont à prévoir (aléas naturels (ICPE 2719) ou techniques) Pour la gestion des déchets saisonniers des sites d'entreposage sont à prévoir (par exemple avec des procédés de mise en balles – ICPE 2716)
UNITÉS DE MATURATION DES MÂCHEFERS DES UNITÉS DE VALORISATION ÉNERGÉTIQUE	Valoriser 100 % des mâchefers produits	A minima une unité est à prévoir sur le bassin de vie azuréen (a minima 100 000 t/an).
CENTRES DE PRÉTRAITEMENT DES DÉCHETS NON DANGEREUX NON INERTES	Limiter les quantités de déchets ultimes à stocker	Dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement (prévention, tri à la source préalable) et des besoins d'unités de prétraitement sont à prévoir conformément aux projets d'acteurs privés et publics. Il conviendra de justifier que les déchets réceptionnés sur ces sites font l'objet d'actions de prévention et de tri à la source.
UNITÉS DE PRÉPARATION ET UNITÉS DE COMBUSTION DE COMBUSTIBLES SOLIDES DE RÉCUPÉRATION	Limiter les quantités de déchets ultimes à stocker	La valorisation énergétique des combustibles de récupération doit être réalisée dans de nouvelles unités ou dans des installations existantes en lieu et place de l'utilisation de combustibles fossiles. La création de nouvelles unités dédiées de valorisation énergétique doit faire l'objet d'une étude préalable permettant de justifier de la pérennité des gisements sur le long terme et des besoins locaux en énergie énergie et du détournement des quantités de déchets entrants en ISDND.

Tableau 7

Synthèse des besoins et préconisations pour les autres unités de gestion (2)

5. Déchets Inertes

a. Schéma de gestion

L'application des objectifs nationaux et des orientations régionales en région invite à une optimisation du Schéma de gestion des déchets non dangereux inertes :

Prévention (- 300 000 t de Déchets Inertes dès 2025)

Les actions relatives à la prévention et à la réduction des déchets sont présentées dans le chapitre 3.4.3.
Ces actions sont en progression, avec une prise de conscience des entreprises quant aux leviers économiques et environnementaux potentiels pour leur activité.

Recyclage (+ 2 100 0000 t de Déchets Inertes en 2031)

- Réutilisation : tout comme le réemploi ; la réutilisation est une pratique en progression, malgré les contraintes techniques pouvant la limiter, car elle constitue un levier économique et environnemental fort.
- Remblaiement : cette activité est une double opportunité pour les exploitants : capter et pré-traiter les déchets pour les recycler (production de ressources secondaires) et utiliser les déchets non recyclables pour le réaménagement paysager.
- Recyclage : poursuite du développement du maillage de sites, et nécessité d'améliorer les performances de recyclage afin d'améliorer la qualité des matériaux secondaires produits, en vue d'une économie de ressources.

Elimination (+ 2 800 000 t)

- Flux illégaux : le captage et la traçabilité de ces flux doit être une priorité, afin de les traiter dans des installations autorisées.
- Autoriser au maximum 4 000 000 t/an de capacités à l'échelle régionale pour le stockage dans des Installations de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) de 2019 à 2031 s'appuyant sur un maillage visant une autosuffisance des bassins de vie et appliquant le principe de proximité par bassin de vie. Préconisations d'implantation et d'adaptations :
  - Favoriser le maintien des capacités de stockage existantes : par l'extension et prolongation de durées d'autorisations des sites existants et par le remplacement, en compensation, de capacité de stockage équivalente lors de la fermeture d'un site, en s'assurant du respect du principe de proximité.
  - Fermer les installations illégales ou les régulariser, lorsque la demande d'autorisation d'exploiter est conforme et recevable, avec une réponse aux besoins de capacités de stockage sur la zone d'implantation*.
  - Disposer d'un maillage d'installations permettant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et adaptée aux bassins de vie

* Les installations illégales qui voudraient continuer d'être exploitées devront régulariser leur situation par le dépôt d'un dossier ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement), incluant une évaluation environnementale (avec étude d'impact) ou une étude d'incidences (pour les installations ne nécessitant pas d'évaluation environnementale) avec l'analyse des impacts qu'elles génèrent et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées. Elles devront également justifier de leur réponse aux besoins identifiés dans la planification sur leur zone d'implantation.

La planification régionale recense les actions prévues et identifie les actions à prévoir par les différents acteurs concernés pour atteindre les objectifs s'appuyant sur les travaux issus de l'atelier de concertation « Déchets du BTP et Ressources secondaires » organisé en partenariat avec la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le cadre de son élaboration du

Schéma régional des carrières Provence-Alpes-Côte d'Azur, enrichi des contributions spontanées des acteurs impliqués au travers de la concertation menée tout au long de l'élaboration de la planification régionale.

L'application des préconisations intègre la mise en œuvre de la responsabilité élargie des producteurs pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment. L'article R543-290-5. du Code de l'environnement mentionne que « II. -Chaque éco-organisme établit pour chaque région du territoire national, et pour chaque collectivité territoriale à statut particulier exerçant les compétences d'une région, un projet de maillage territorial tenant compte […] des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales ».

b. Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer

La définition des besoins en installations à créer sur la période de la planification régionale est basée sur l'analyse des besoins à l'échelle de chacun des 4 bassins de vie définis pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et de l'état des lieux mené pour l'année 2015.

b.1. Recyclage des déchets inertes

Les plateformes de recyclage existantes semblent sous-exploitées en termes de capacités de recyclage,selon les exploitants enquêtés, sur l'année 2015.

Ces plateformes doivent permettre d'une part le recyclage des déchets inertes, mais aussi l'accueil de déchets du BTP, triés ou en mélange, et leur maillage doit répondre au principe de proximité des lieux de production de déchets : les chantiers.

Sur la période 2015-2031, pour atteindre les objectifs de valorisation et recyclage des déchets inertes notamment, la planification régionale préconise la création, au niveau régional, **de 26 à 35 nouvelles plateformes** de tri et de valorisation avec recyclage des déchets inertes, permettant de couvrir un besoin de capacité d'environ 1 million de tonnes supplémentaires de déchets inertes à échéance 2031.

Préconisations d'implantation et adaptations :

- Favoriser l'implantation de ces plateformes sur des sites amenés à fermer définitivement leur activité tels que les ISDI et Carrières, afin de permettre le maintien d'une activité de traitement des déchets inertes sur site et la valorisation des infrastructures et équipements existants (bâtiments, pont-bascule, chargeur…) et la reprise des employés.
- Favoriser l'implantation de plateformes en couplage sur des sites existants d'ISDI et de carrières, permettant un tri préalable amont avant stockage ou remblaiement présente plusieurs avantages : utilisation rationnelle et économe des ressources minérales primaires pour les carrières, économie des capacités de stockage en ISDI et de capacités en remblaiement des carrières afin de les réserver aux déchets non recyclables, économie de transport en double fret pour les carrières…
- Favoriser l'adaptation des plateformes existantes par une modernisation des équipements de tri et production de ressources secondaires, pour améliorer les produits triés et leur qualité, par l'accueil d'un plus large éventail de déchets du BTP (DAE).

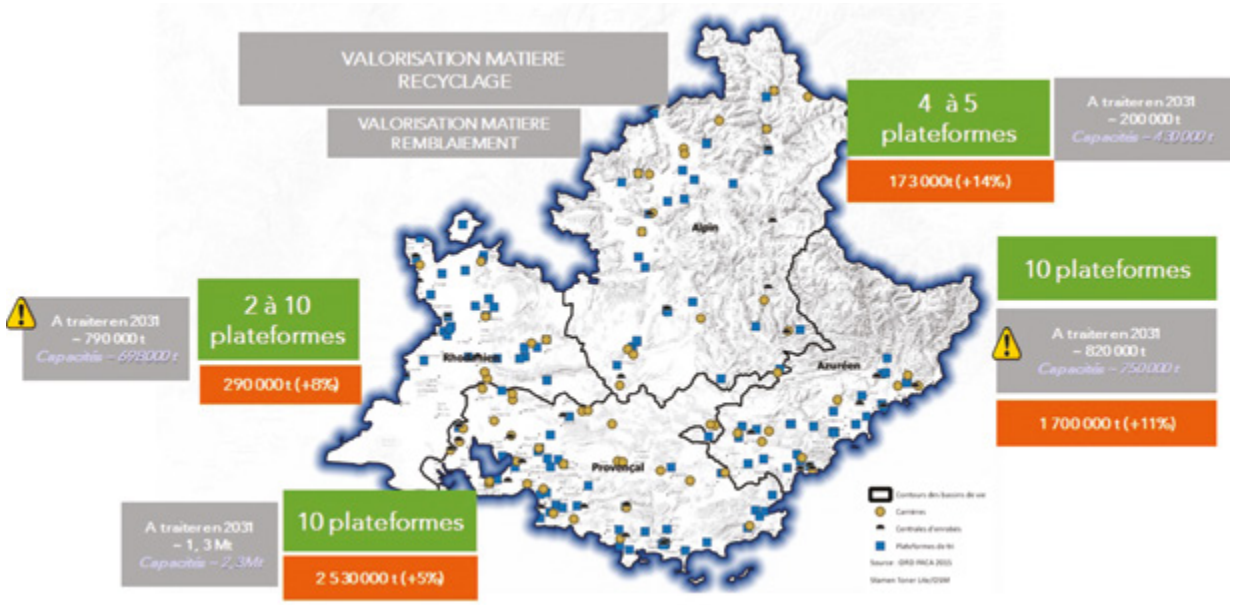


Figure 21

Plateformes de recyclage qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer afin d'atteindre les objectifs en cohérence avec les principes de proximités et d'auto-suffisance, adaptés aux bassins de vie (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

Le nombre d'installations proposé est dimensionné sur la capacité moyenne d'accueil des plates-formes de regroupement, tri et valorisation existantes en région, et compris entre 20 000 t/an et 50 000 t/an pour une installation. En zone urbaine, la capacité d'accueil des plates-formes peut atteindre 150 000 t/an voire plus. En zone rurale, la capacité des plates-formes peut être réduite à 20 000 t/an, voire moins si couplage à un autre site ou une autre activité.

La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC) prévoit la création, à compter du 1er janvier 2022, d'une filière de responsabilité élargie des producteurs de produits et matériaux de construction du secteur du BTP. L'arrêté du 10 juin 2022 présente le cahier des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière à responsabilité élargie du producteur des produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment. L'article R543-290-5 du Code de l'environnement stipule que chaque éco-organisme établit pour chaque région du territoire national un projet de maillage territorial tenant compte des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

R

b.2. Stockage ultime

Les capacités de stockage des déchets inertes en ISDI sont insuffisantes à court terme, pour accueillir la part de déchets inertes à stocker.
Sur la période 2015-2031, pour atteindre les objectifs de valorisation et recyclage des déchets inertes notamment, la planification régionale préconise la création, au niveau régional, **de 9 à 25 nouvelles ISDI**, permettant de couvrir un besoin de capacité de stockage d'environ 1,6 million de tonnes supplémentaires (par rapport aux capacités autorisées en 2015) à échéance 2031.

R La planification autorise au maximum 4 000 000 t/an de capacités à l'échelle régionale pour le stockage dans des Installations de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) de 2019 à 2031 s'appuyant sur un maillage visant une autosuffisance des bassins de vie et appliquant le principe de proximité par bassin de vie.

Préconisations d'implantation et d'adaptations :

- Favoriser le maintien des capacités de stockage existantes : par l'extension et prolongation de durées d'autorisations des sites existants et par le remplacement, en compensation, de capacité de stockage équivalente lors de la fermeture d'un site, en s'assurant du respect du principe de proximité.
- Fermer ou régulariser les installations illégales, lorsque la demande d'autorisation d'exploiter est conforme et recevable, avec une réponse aux besoins de capacités de stockage sur la zone d'implantation*.
- Répondre au principe de gestion de proximité et limiter les transports (projets déposés auprès des Services de l'État et portés à connaissance de la Région).

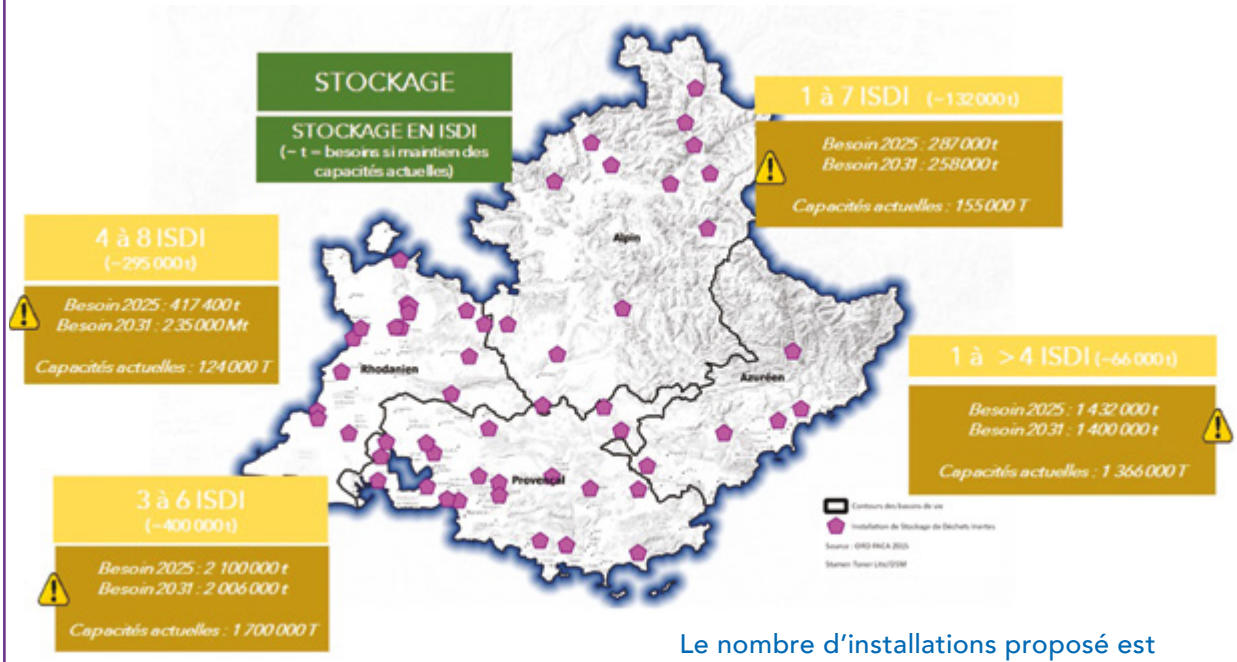


Figure 22

ISDI qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer afin d'atteindre les objectifs en cohérence avec les principes de proximités et d'autosuffisance, adaptés aux bassins de vie - (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

Le nombre d'installations proposé est dimensionné sur la base de la capacité moyenne d'accueil des ISDI existantes en région, et compris entre 50 000 t/an et 70 000 t/an pour une installation. En zone urbaine, la capacité d'accueil des ISDI peut atteindre 150 000 t/an (jusqu'à 900 000 t/an pour une ISDI située dans le département des Alpes-Maritimes). En zone rurale, la capacité des ISDI peut être inférieure à 40 000 t/an.

* Les installations illégales qui voudraient continuer d'être exploitées devront régulariser leur situation par le dépôt d'un dossier ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement), incluant une évaluation environnementale (avec étude d'impact) ou une étude d'incidences (pour les installations ne nécessitant pas d'évaluation environnementale) avec l'analyse des impacts qu'elles génèrent et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées. Elles devront également justifier de leur réponse aux besoins identifiés dans la planification sur leur zone d'implantation.

Le schéma suivant illustre la synthèse des besoins par bassin de vie :

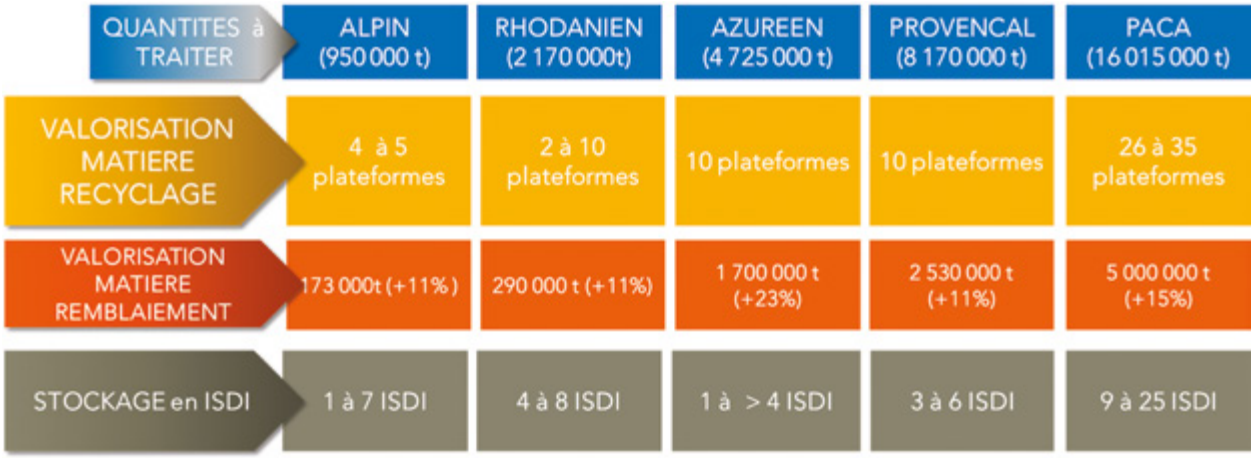


Figure 23

Bilan des quantités à traiter par bassin de vie et des installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer afin d'atteindre les objectifs en cohérence avec les principes de proximités et d'autosuffisance (déchets inertes) - (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

6. Déchets dangereux

a. Schéma de gestion

L'application des objectifs nationaux et des orientations régionales invite à une amélioration du schéma de gestion des déchets dangereux :

Prévention (stabiliser le gisement à 820 000 t dès 2025)

- Sensibiliser les détenteurs aux risques sur la santé et l'environnement liés à l'absence de tri à la source.
- Valoriser les initiatives de limitation d'utilisation de produits contenant des substances dangereuses (ex : phytosanitaires, …).
- Développer un réseau de déchetteries professionnelles accueillant des déchets dangereux (+70).
- Atteindre 100 % de déchetteries acceptant les déchets dangereux.
- Développer le nombre de déchetteries ou de collectes séparées en zones urbaines.

Recyclage

- Développer des capacités de regroupement dans les bassins de vie éloignés des sites de traitement.
- Optimiser l'utilisation des capacités de traitement en région par rapport à l'évolution des besoins en zones urbaines.

Élimination

- Diminuer le recours au stockage (-7 %) et à l'incinération sans valorisation énergétique (-8 %).
- Assurer la mise en œuvre d'alvéoles de stockage d'amiante en région (a minima une par bassin de vie) et identifier des éventuelles alternatives à l'enfouissement viables (L'article 114 de la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à

l'économie circulaire dispose que : « L'État établit, au plus tard le 1er janvier 2022, une feuille de route sur le traitement des déchets d'amiante, ayant pour objectifs : 1° L'identification des éventuelles alternatives à l'enfouissement qui sont viables et, le cas échéant, le calendrier de leur déploiement, de façon à réduire le recours à l'enfouissement ; 2° L'identification des besoins de recherche et développement en autres solutions alternatives à l'enfouissement »).

R

b. Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer

Le premier objectif fixé par la planification régionale concernant les déchets dangereux, qui consiste à capter 100 % du gisement à l'horizon 2031 va engendrer la collecte supplémentaire de 330 000 tonnes. Afin d'atteindre cet objectif un effort important doit être réalisé sur la collecte. Ainsi le besoin régional en déchetteries est de **83 installations dont 70 déchetteries professionnelles et 13 déchetteries publiques en zone urbaine**.

Les installations de traitement des déchets dangereux sont essentiellement implantées dans le bassin provençal. Les déchets des bassins doivent y être transportés, ce qui est le cas actuellement. **Toutefois le réseau de transit doit être adapté aux futures quantités induites par l'amélioration du taux de captage.** Ainsi, **25 sites de regroupement sont à créer.**

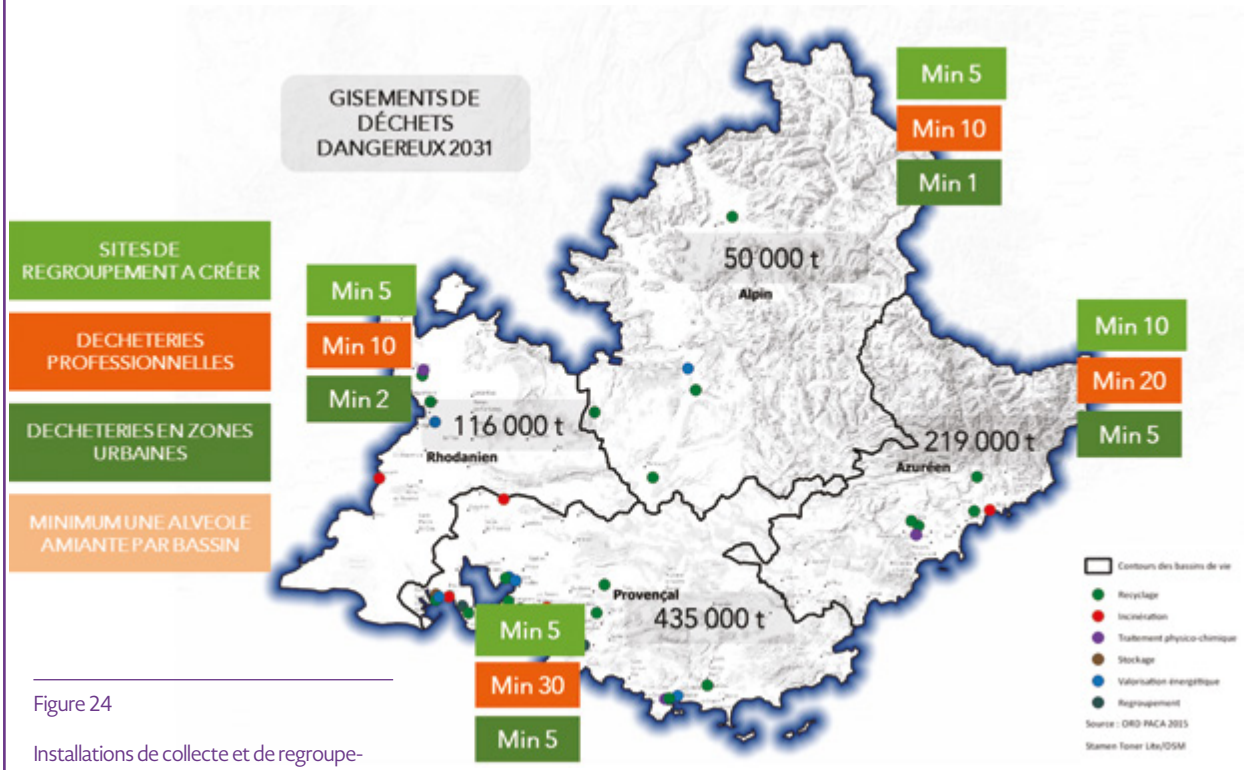


Figure 24

Installations de collecte et de regroupement qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter ou de créer afin d'atteindre les objectifs en cohérence avec les principes de proximités et d'autosuffisance, adaptes aux bassins de vie (déchets dangereux) - (source : annexe « Etat des lieux 2015 et prospectives »)

Le tableau de bord annuel de l'ORD&EC (données 2020) est en annexe du SRADDET, il recense les installations et les ouvrages existants qui gèrent des déchets et des capacités de déchets qui peuvent accepter notamment les huiles usagées, les déchets dangereux, les déchets contenant des quantités non négligeables de matières premières critiques, les véhicules hors d'usage, les déchets de piles et accumulateurs et les déchets d'équipements électriques et électroniques.

3.4.4

GESTION DES DÉCHETS PRODUITS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE

L'article R.541-16-II du code de l'environnement stipule :

« II. – *Le plan précise l'identification des installations permettant de collecter et de traiter les déchets produits en situation exceptionnelle, notamment en cas de pandémie ou de catastrophe naturelle, en distinguant ceux dont la production trouve sa cause dans le caractère exceptionnel de la situation et ceux dont la collecte et le traitement peuvent se voir affectés par cette situation. Les précisions concernant l'organisation de la collecte sont coordonnées avec les dispositions relatives à la sécurité civile prises notamment par les communes et leurs groupements.* »

A. Organisation de la gestion des déchets produits en situation exceptionnelle

Les déchets produits en situations exceptionnelles sont amenés à mobiliser des moyens humains et financiers considérables. Il est donc important d'intégrer les déchets de post-catastrophes naturelles dans la planification régionale et de prévoir les modes de traitement et les exutoires pour ces déchets.

La quantité et l'hétérogénéité des déchets post-catastrophe imposent des choix de techniques de collecte et de traitement qui sortent de la gestion ordinaire des déchets ménagers et assimilés, notamment pour séparer les déchets dangereux des déchets non dangereux, mais aussi les valorisables des non-valorisables.

Comme dans toutes gestions de crise, l'organisation à prévoir pour gérer les déchets en situation exceptionnelle doit prendre en compte les trois axes suivants :

1. Prévention et anticipation

Ainsi dans le cadre de la prévention, la planification régionale préconise la mise en place de Plan de continuité d'activité (PCA) pour l'ensemble des collectivités et des prestataires.

D'autre part, la prévention passe par une préparation de la gestion du risque en concertation. Des réunions de travail pourraient être organisées entre les différents acteurs de la gestion des déchets afin de prévoir une coordination des actions de chacun.

2. Gestion

Dans le cadre de la gestion de la crise, il sera nécessaire de prévoir une coordination de l'ensemble de la chaîne de gestion des déchets (collecte, transfert, traitement).

Une communication à destination du grand public devra être mise en place très rapidement par les acteurs pour informer des dispositifs mis en place.

3. Suivi

La phase de suivi de la crise devra prendre en compte la résorption des stockages temporaires par une absorption, dans les installations de traitement du territoire, des déchets supplémentaires occasionnés par la crise, la gestion des dépôts des populations sinistrées non prise en charge pendant la crise, l'analyse de la gestion de la crise permettant un retour d'expérience à l'ensemble des acteurs de la région afin d'améliorer la gestion future de telle crise.

B. Gestion des déchets en cas de catastrophes naturelles

En cas de catastrophe naturelle, la méthodologie pour la gestion des déchets préconisée par la planification régionale est la suivante :

Identifier les déchets générés et hiérarchiser les flux à traiter en priorité selon les quantités et la toxicité des flux :

L'objectif de la planification régionale est d'assurer la collecte des OMR et des déchets dangereux en priorité, en cas de catastrophe naturelle.

Définir les solutions de collecte et de stockage transitoire si nécessaire :

Il convient de mettre en avant la problématique du transport et de la mise à disposition de bennes pour assurer la collecte et le stockage temporaire en cas de situation de crise.

En défi itive, **la méthodologie de gestion de crise s'appuie sur la coordination des différents acteurs au niveau régional,** afin notamment **de planifier et d'organiser la solidarité entre collectivités.**

R

La planification régionale propose de disposer d'une capacité de stockage de 100 000 tonnes/an dédiée à la gestion de crises à l'échelle régionale. Il convient d'ajouter que le vide de fouille spécialement prévu pour assurer cette gestion ne saurait être comblé pour une gestion des déchets en routine.

Cette capacité dédiée, demandée par les exploitants qui voudraient en prendre l'initiative, devrait ainsi être mobilisée uniquement en cas d'évènements majeurs de type aléas naturels et techniques tels que ceux-présentés ci-avant.

Les déchets issus des catastrophes naturelles acceptés en ISDND seront comptabilisés lors de l'établissement des bilans pluriannuels d'exploitation comme mobilisation du quota de réserve (par exemple 2 % de la capacité annuelle autorisée).

3.4.5

GESTION DES SÉDIMENTS DE CURAGE ET DE DRAGAGE

Les régions ayant une façade maritime telle que Provence-Alpes-Côte d'Azur ou des voies navigables doivent **prendre en compte cette fraction de sédiments mise à terre ou qui pourrait l'être dans les années à venir dès lors qu'ils sont considérés comme des déchets**. Les Grands Ports Maritimes, les ports départementaux et régionaux et les ports communaux ou intercommunaux, sont donc des nouveaux acteurs à convier autour de la table dans le cadre de groupes de travail dédiés ou partagés avec d'autres flux tels que ceux issus du BTP.

Les technologies, les expérimentations et les filières sont désormais matures pour faire grandir ces nouvelles filières. Le plan d'action régional pour une économie circulaire associé à ce plan, trouve là une opportunité de formaliser une boucle locale d'économie circulaire et dynamiser une filière avec les différents acteurs intéressés.

Au stade actuel des connaissances et des enjeux à l'échelle régionale, il apparaît pertinent de poursuivre les échanges engagés avec les acteurs de la gestion de ces déchets, dans le cadre d'un **groupe de travail émanant de la commission consultative**. Ce groupe de travail aurait vocation à s'appuyer sur les instances existantes initiées dans le cadre des travaux menés jusqu'ici.

Par anticipation, **un certain nombre d'actions, traduisant les difficultés rencontrées par les acteurs locaux et leurs attentes**, peuvent être évoquées :

- **Développer les connaissances sur les sédiments de dragage.**
- **Développer les installations de prétraitement et améliorer les procédés.**
- **Développer la communication et la promotion des sédiments de dragage.**
- **Identifier des capacités de stockage des sédiments non valorisables.**

3.4.6

PLANIFICATION SPÉCIFIQUE

A. Réduction des déchets présents sur le littoral et en mer

La planification régionale des déchets prend en compte les objectifs relatifs à la prévention des déchets abandonnés définis par le Document stratégique de façade (DSF) Méditerranée qui vise à « réduire les déchets présents sur notre littoral et dans notre mer ». Les actions suivantes concernent spécifiquement ce volet :

G1. Réduire les apports et la présence des déchets d'origine terrestre retrouvés en mer et sur le littoral :

→ Prévenir les rejets de déchets en amont des réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales (action D10-OE01-AN1), dès 2022 :

- Mettre en place un cadre réglementaire pour prévenir les fuites dans l'environnement de granulés plastiques industriels, mobiliser sur le territoire les opérateurs de la logistique sur les bonnes pratiques en s'appuyant notamment sur le protocole « Clean Sweep »
- Mobiliser les filières à responsabilité élargie du producteur concernées par la production de déchets sauvages pour prévenir l'entrée de ces déchets dans les réseaux d'eaux usées et pluviales, renforcer sur ce sujet la collaboration avec CITEO d'ores et déjà engagée sur le site pilote des Gorges du Verdon
- Encourager les nudges sur la voie publique, notamment « Ici commence la mer », dans la continuité de l'expertise produite en 2022 par l'Agence Régionale de la Biodiversité en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

→ Lutter contre les déchets dans les réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales (action D10-OE01-AN2) dès 2022 :

- Expérimenter des dispositifs de lutte contre les déchets dans les réseaux, et de captation sur les émissaires (pluvial et bassins d'orage), et exploiter les résultats de l'appel à projets « Zéro déchet plastique » sur cet enjeu
- Définir un cadrage national harmonisé précisant la méthode pour évaluer l'efficacité des dispositifs et la manière dont les données des déchets collectés dans les réseaux seront centralisées
- Identifier les stations d'épuration des collectivités et des industries utilisant des biomédias filtrants à l'origine de pollutions et mettre en place des actions correctives pour prévenir les fuites. Une attention particulière sera portée sur le lac de Serre-Ponçon et le fleuve Var sur lesquels un diagnostic a été réalisé sur cet enjeu.

→ Identifier les décharges prioritaires et les zones d'accumulation des déchets et les différentes possibilités de financement en vue de leur résorption (D10-OE01-AN3) dès 2022 :

- Inventorier et cartographier les décharges historiques, en consolidant les données des DREAL et des DDTM
- Cartographier et étudier le coût de résorption des zones d'accumulation des

déchets dans les cours d'eau et sur le littoral

- Identifier les sources financement possibles en vue d'une éventuelle résorption des zones d'accumulation et des décharges historiques prioritaires

→ Sensibiliser, informer et éduquer sur la pollution des océans par les déchets (D10-OE01-AN4), dès 2022 :

- Soutenir et animer le réseau associatif qui intervient sur le terrain pour informer et sensibiliser le grand public et les scolaires à la lutte contre les déchets marins, avec l'appui du réseau régional Eco-gestes

- Déployer la plateforme de sciences participatives « ReMed » développée par la Région, dupliquée au niveau national (Zéro déchet sauvage), pour le développement de collectes de déchets sauvages et de caractérisations des déchets collectés (données consolidées par le Muséum National d'Histoire Naturelle)

→ Inciter à la réduction, à la collecte et à la valorisation des déchets d'origine terrestre impactant le littoral et la mer (D10-OE01-AN6), dès 2022 :

- Inciter à réduire les apports de déchets d'origine terrestre et poursuivre les actions de sensibilisation sur les territoires littoraux (restaurateurs, marchés en bord de mer, etc), grâce à la dynamique engagée avec la charte régionale « Zéro déchet plastique » et la charte nationale « Plage sans plastique »

- Produire et diffuser auprès des gestionnaires des méthodes permettant de réduire les apports des déchets provenant des dépendances routières (bords de route), en s'appuyant sur les retours d'expérience acquis en région, en particulier le Département de Vaucluse

- Réduire les apports des déchets provenant des dépendances routières, en promouvant le recyclage du matériel routier plastique (process testés grâce à un co-financement Ademe-Région des cônes et balises)

- Développer une stratégie de réduction les apports de déchets d'origine fluviale, en capitalisant sur les solutions techniques testées grâce à l'appel à projet régional « zéro déchet plastique » (dromes flottantes, barrages..) et en coordination avec les Etablissements Publics Territoriaux de Bassin

G2. Réduire les apports et la présence de déchets en mer issus des activités, usages et aménagements maritimes

→ Inciter à la réduction, à la collecte et à la valorisation des déchets issus des activités maritimes et accompagner les activités vers des équipements durables(D10-OE01-AN5), dès 2022 :

- Accompagner les aquaculteurs, pêcheurs, mareyeurs, criées, halles à marée dans la réduction des déchets et la mutation des équipements vers des solutions recyclables et durables pour la distribution des produits de la mer et mettre en place des matériaux innovants pour les activités aquacoles et de pêche.

- Structurer et pérenniser les actions consistant à retirer les filets perdus en cas d'impact avéré sur la biocénose et/ou la ressource halieutique

- Accompagner la structuration d'une filière de valorisation et de recyclage des

sous-produits des activités aquacoles et de la pêche professionnelle, avec le soutien de la Région et de l'Ademe

- Inciter, sur la base des réflexions menées sur la mise en place de filière de gestion des équipements de pêche usagés (EPU), à l'émergence de filières de collecte, traitement et valorisation

→ Améliorer la gestion des déchets dans les ports et faciliter la collecte des déchets lorsqu'ils sont pêchés accidentellement (D10-OE02-AN1), dès 2022 :

- Accompagner la mise en œuvre de la directive relative aux installations de réception portuaires (IRP)
- Faciliter la collecte des déchets lorsqu'ils sont pêchés accidentellement lors des opérations de pêche
- Accompagner les filières de la pêche professionnelle et de la conchyliculture dans l'identification des bonnes pratiques pour réduire les déchets issus du ramendage des filets de pêche et des déchets issus de la conchyliculture et la diffusion de ces bonnes pratiques

→ Poursuivre le déploiement de la certification européenne Ports Propres et Ports Propres actifs en biodiversité (D10-OE02-AN2), dès 2022

- Accroître le nombre de ports de plaisance certifiés Port Propres. Organiser un suivi des engagements menés par les ports certifiés, notamment concernant la réduction des déchets marins
- Renforcer le réseau de formateurs Ports Propres et Ports Propres actifs en Biodiversité sur la façade en adéquation avec les besoins en formations des ports candidats. (Spécifique MED)
- Accompagner les ports certifiés « Ports Propres » dans la certification environnementale « Ports propres actifs en biodiversité » et renforcer la formation des gestionnaires

Le Document stratégique de façade (DSF) Méditerranée intègre un chapitre spécifique « Réduire les déchets » qui rappelle que les conseils régionaux portent également des politiques de gestion des déchets dans leurs documents de planification (SRADDET). Ce document présente la mobilisation des acteurs en région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la dynamique régionale. Les objectifs de la planification de prévention et de gestion des déchets et d'Economie Circulaire y sont rappelés en page 21, notamment le programme visant « Zéro déchet plastique en Méditerranée en 2030 » présenté dans le chapitre 3.5.

B. Prévention et gestion des biodéchets

La Loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire prévoit qu'à compter du 1er janvier 2023, les personnes qui produisent ou détiennent plus de 5 tonnes de biodéchets par an devront mettre en place un tri à la source et une valorisation biologique ou une collecte sélective de ces déchets (art. L. 541-21-1 du code de l'environnement). Cette obligation sera étendue à tous les producteurs au 31 décembre 2023. La loi renforce la lutte contre le gaspillage alimentaire en rehaussant ses objectifs.

L'article D.541-16-1. stipule : « – Les flux de déchets suivants font l'objet d'une planification spécifique de leur prévention et de leur gestion dans le cadre du plan régional conformément au III de l'article L.541-13 :

1° Les biodéchets. Dans ce cadre, le plan comprend notamment :

« – un recensement des mesures de prévention des biodéchets, dont les actions de lutte contre le gaspillage alimentaire » ;

«– une synthèse des actions prévues concernant le déploiement du tri à la source des biodéchets par les collectivités territoriales en application de l'article L.541-1 » ;

« – l'identification des possibilités de mutualisation des collectes et des traitements des flux des biodéchets des ménages, des biodéchets des entreprises et des déchets organiques des exploitations agricoles ».

Prévention :

Les secteurs de la distribution alimentaire et de la restauration collective (supermarchés, cantines...) devront réduire le gaspillage alimentaire de 50 % par rapport au niveau de 2015 et cela d'ici 2025. Les secteurs qui produisent ou transforment des denrées alimentaires ainsi que la restauration commerciale devront également réduire de 50 % leur gaspillage alimentaire par rapport au niveau de 2015 et cela d'ici 2030.

Les opérateurs agro-alimentaires sont appelés à mettre en place une démarche de lutte contre le gaspillage alimentaire, comprenant notamment la réalisation d'un diagnostic. Un label anti-gaspillage alimentaire national a été créé par décret n°2020-1651 du 22 décembre 2020.

Recyclage :

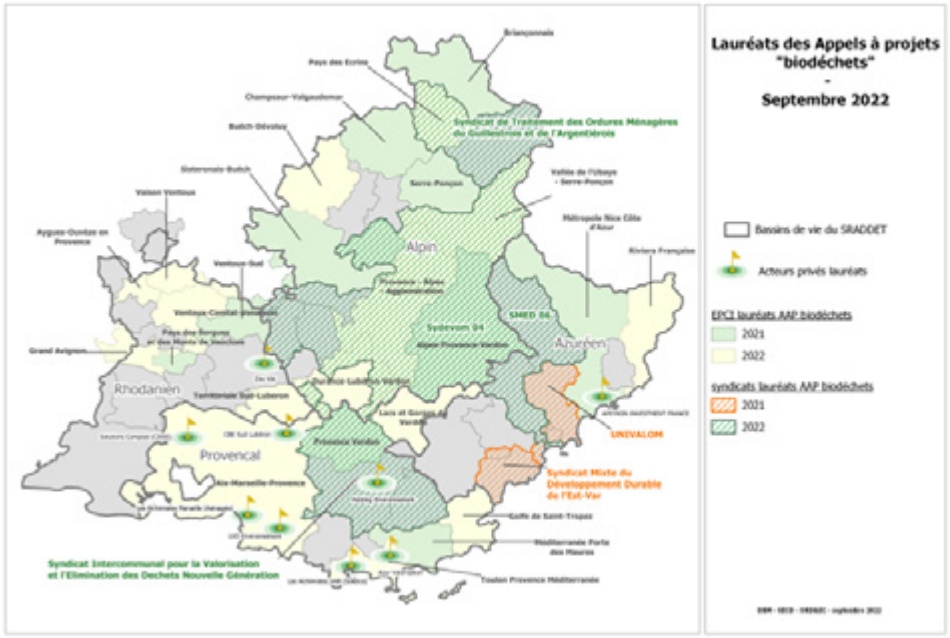
La planification fixe comme objectif de trier à la source plus de 450 000 tonnes de biodéchets (+340 000 t/an par rapport à 2015) au plus tard le 31 décembre 2023, cette obligation s'applique à tous les producteurs ou détenteurs de biodéchets, y compris aux collectivités territoriales dans le cadre du service public de gestion des déchets et aux établissements privés et publics qui génèrent des biodéchets (article L 541-21-1 du code de l'environnement).

Il est également préconisé **des actions de sensibilisation et de contrôle accrues des Services de l'État auprès des gros producteurs de biodéchets** en vertu de la Circulaire du 10 janvier 2012 relative aux modalités d'application de l'obligation de tri à la source des biodéchets par les gros producteurs (article L.541-21-1 du code de l'environnement).

Des stratégies territoriales de prévention et de gestion des biodéchets sont à formuler par les collectivités et à adapter en fonction des atouts et contraintes des territoires et de la densité de population. Elle invite à une mutualisation des collectes et des traitements des flux des biodéchets des ménages, des biodéchets des entreprises et des déchets organiques des exploitations agricoles.

Les actions prévues et mises en œuvre concernant le déploiement du tri à la source des biodéchets par les collectivités territoriales sont intégrées aux projets territoriaux accompagnés par la Région et l'ADEME. En effet dès 2019, la Région et l'ADEME ont ouvert un 1ER appel à projet dans le cadre du projet européen LIFE IP SMART WASTE, puis en janvier 2021 l'appel à projet « Généraliser le tri à la source et valoriser les biodéchets en Provence-Alpes-Côte d'Azur » a été étendu puis renouvelé en décembre 2021.

Ces appels à projets visent directement le déploiement du tri à la source des biodéchets par les collectivités territoriales (identification des possibilités de mutualisation des collectes et des traitements des flux des biodéchets des ménages, des biodéchets des entreprises et des déchets organiques des exploitations agricoles). Cet AAP émarge sur le cadre d'intervention classique de la Région mais permet une action conjointe, coordonnée et efficace Région/ADEME. Les cartes suivantes montrent la portée territoriale de ces actions et du Fonds Vert.



Carte 3

Localisation des lauréats à l'appel à projets « Valorisation des biodéchets et de la matière organique » (éditions 2021-2022, ORD&EC, septembre 2022)



Carte 4

Territoires bénéficiaires du Fonds vert 2024 pour le tri à la source des biodéchets

C. Identification des priorités de gestion des déchets d'assainissement

Concernant la gestion des déchets d'assainissement non dangereux, la planification régionale **donne la priorité aux principes suivants**:

- Prévenir les rejets de déchets en amont des réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales (action D10-OE01-AN1 du Document Stratégique de Façade),
- Lutter contre les déchets dans les réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales (action D10-OE01-AN2 du Document Stratégique de Façade)
- Favoriser la valorisation de proximité dans le cadre d'une approche territoriale.
- Valoriser les boues par retour au sol final des lors que leur qualité le permet.
- Encourager le développement de la méthanisation territoriale tenant compte de possible mutualisation des équipements pour le traitement de biodéchets.
- Organiser un suivi sur les débouchés (terrains pour épandage, débouchés des sous-produits et amendements).
- **Valoriser 75 % des déchets d'assainissement non dangereux à partir de 2025** (57 % en 2015).

D. Biens relevant du principe de responsabilité élargie du producteur (REP)

L'article L. 541-10-1. Du Code de l'environnement (article 62 de la loi n 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire) mentionne les biens qui relèvent du principe de responsabilité élargie du producteur en application du premier alinéa du I de l'article L. 541-10 :

« 1° **Les emballages** servant à commercialiser les **produits consommés ou utilisés par les ménages**, y compris ceux consommés hors foyer ;

2° Les **emballages** servant à commercialiser les **produits consommés ou utilisés par les professionnels** et qui ne sont pas déjà couverts par le 1° du présent article, à compter du **1er janvier 2025**, à l'exception de ceux qui sont consommés ou utilisés par les **professionnels ayant une activité de restauration, pour lesquels ces dispositions s'appliquent à compter du 1er janvier 2021**. Un organisme qui remplit les obligations de responsabilité élargie du producteur pour le secteur de l'agrofourniture conformément à un accord conclu avec le ministre chargé de l'environnement avant le 31 décembre 2019 n'est pas soumis à agrément tant que cet accord est renouvelé. Les clauses de cet accord valent cahier des charges au sens du II de l'article L. 541-10. Les autres dispositions de la présente sous-section applicables à l'organisme sont précisées dans l'accord, sous réserve des articles L. 541-10-13 à L. 541-10-16, qui lui sont applicables de plein droit ;

3° **Les imprimés papiers, à l'exception des livres**, émis, y compris à titre gratuit, par des donneurs d'ordre ou pour leur compte, et les papiers à usage graphique, à destination des utilisateurs finaux qui produisent des déchets ménagers et assimilés ;

4° **Les produits ou matériaux de construction du secteur du bâtiment** destinés aux ménages ou aux professionnels, à compter du 1er janvier 2022, afin que les déchets de construction ou de démolition qui en sont issus soient repris sans frais lorsqu'ils font l'objet d'une collecte séparée et afin qu'une traçabilité de ces déchets soit assurée. Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent 4° ainsi que les conditions minimales du maillage des points de reprise ;

5° **Les équipements électriques et électroniques,** qu'ils soient destinés à être utilisés par les particuliers ou les professionnels, afin que les composants et déchets générés par ces équipements, y compris les métaux rares des appareils électroniques de haute technologie, particulièrement les téléphones et tablettes, puissent être collectés et

réemployés après utilisation ;

6° **Les piles et accumulateurs** ;

7° **Les contenus et contenants des produits chimiques** pouvant présenter un risque significatif pour la santé et l'environnement dont les déchets issus de ces produits sont des déchets ménagers et, à compter du 1er janvier 2021, l'ensemble des déchets issus de ces produits qui sont susceptibles d'être collectés par le service public de gestion des déchets ;

8° **Les médicaments** au sens de l'article L. 5111-1 du code de la santé publique ;

9° **Les dispositifs médicaux perforants utilisés par les patients en autotraitement et les utilisateurs des autotests** mentionnés à l'article L. 3121-2-2 du même code, y compris, à compter du 1er janvier 2021, les équipements électriques ou électroniques associés à un tel dispositif et qui ne sont pas soumis au 5° du présent article ;

10° **Les éléments d'ameublement** ainsi que les produits rembourrés d'assise ou de couchage et, **à compter du 1er janvier 2022**, les éléments de décoration textile ;

11° **Les produits textiles d'habillement, les chaussures ou le linge de maison neufs** destinés aux particuliers et, **à compter du 1er janvier 2020**, les produits textiles neufs pour la maison, à l'exclusion de ceux qui sont des éléments d'ameublement ou destinés à protéger ou à décorer des éléments d'ameublement ;

12° **Les jouets**, hormis ceux qui relèvent du principe de responsabilité élargie du producteur au titre d'une autre catégorie, **à compter du 1er janvier 2022** ;

13° **Les articles de sport et de loisirs**, hormis ceux qui relèvent du principe de responsabilité élargie du producteur au titre d'une autre catégorie, **à compter du 1er janvier 2022** ;

14° **Les articles de bricolage et de jardin**, hormis ceux qui relèvent du principe de responsabilité élargie du producteur au titre d'une autre catégorie, **à compter du 1er janvier 2022** ;

15° **Les voitures particulières, les camionnettes, les véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, à compter du 1er janvier 2022**, afin d'en assurer la reprise sur tout le territoire ;

16° **Les pneumatiques, associés ou non à d'autres produits**, les modalités d'agrément des éco-organismes et des systèmes individuels étant applicables **à compter du 1er janvier 2023** ;

17° **Les huiles minérales ou synthétiques**, lubrifiantes ou industrielles, **à compter du 1er janvier 2022** ;

18° **Les navires de plaisance ou de sport** ;

19° **Les produits du tabac équipés de filtres composés en tout ou partie de plastique et les produits qui sont destinés à être utilisés avec des produits du tabac, à compter du 1er janvier 2021.** Il peut être fait obligation aux metteurs sur le marché de ces produits d'organiser un mécanisme de reprise financée des déchets qui en sont issus ;

20° **Les gommes à mâcher synthétiques non biodégradables, à compter du 1er janvier 2024** ;

21° **Les textiles sanitaires à usage unique**, y compris les lingettes préimbibées pour

usages corporels et domestiques, **à compter du 1er janvier 2024** ;

22° **Les engins de pêche contenant du plastique à compter du 1er janvier 2025**.»

L'article L. 541-10-2. du Code de l'environnement mentionne que :
« Les contributions financières versées par le producteur à l'éco-organisme couvrent les coûts de prévention, de la collecte, du transport et du traitement des déchets, y compris les coûts de ramassage et de traitement des déchets abandonnés, déposés ou gérés *contrairement aux prescriptions du présent chapitre, lorsque le cahier des charges mentionné à l'article L. 541-10 le prévoit,* ***les coûts relatifs à la transmission et la gestion des données nécessaires au suivi de la filière*** *ainsi que ceux de la communication inter-filières et, le cas échéant, les autres coûts nécessaires pour atteindre les objectifs quantitatifs ou qualitatifs fixés par le cahier des charges.* ***Les revenus tirés de la valorisation des déchets sont pris en compte et viennent en déduction de l'ensemble des coûts pour le calcul des contributions financières. Une partie de ces coûts peut être partagée avec les producteurs initiaux de déchets ou les distributeurs.***

Lorsque cela est nécessaire pour atteindre les objectifs de réemploi ou de réutilisation qui leur sont fixés en application de la présente section, ***les producteurs ou leur éco-organisme contribuent à la prise en charge des coûts des opérations de réemploi et de réutilisation*** *mises en œuvre par les collectivités territoriales dans le cadre du service public de gestion des déchets. »*

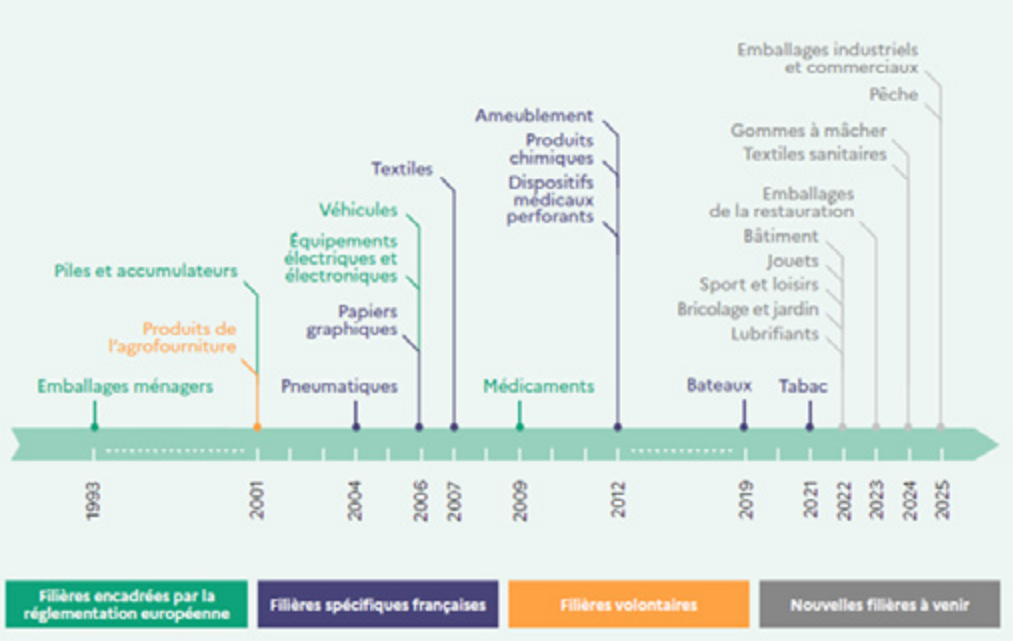


Figure 25

Chronologie de la mise en œuvre des filières à Responsabilité élargie du producteur (REP), source ADEME

E. Prévention et gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics

La planification de la gestion des déchets inertes dont les déchets issus de chantiers du BTP comprend également (article D.541-16-1 du code de l'environnement) :

« - l'identification en quantité et en qualité des ressources minérales secondaires mobilisables à l'échelle de la région de façon à permettre une bonne articulation avec le schéma régional des carrières défini aux articles R. 515-2 et suivants ».

« - Il peut également comporter une synthèse des actions relatives au déploiement de la reprise des déchets mises en œuvre par les éco-organismes précisant notamment le maillage prévu au 4° de l'article L. 541-10-1 ».

1. Identification en quantité et en qualité des ressources minérales secondaires mobilisables à l'échelle de la région de façon à permettre une bonne articulation avec le schéma régional des carrières (SRC)

Le Conseil Régional a travaillé en collaboration avec les services de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur tout au long de l'élaboration de la planification régionale et du SRC. Les calendriers d'élaboration de ces deux documents de planification étant décalés, la planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets est le premier document à avoir été être finalisé.

Les ressources secondaires (RS) sont des ressources issues de coproduits industriels et de déchets de chantiers du BTP pouvant venir en substitution des ressources primaires extraites des carrières.

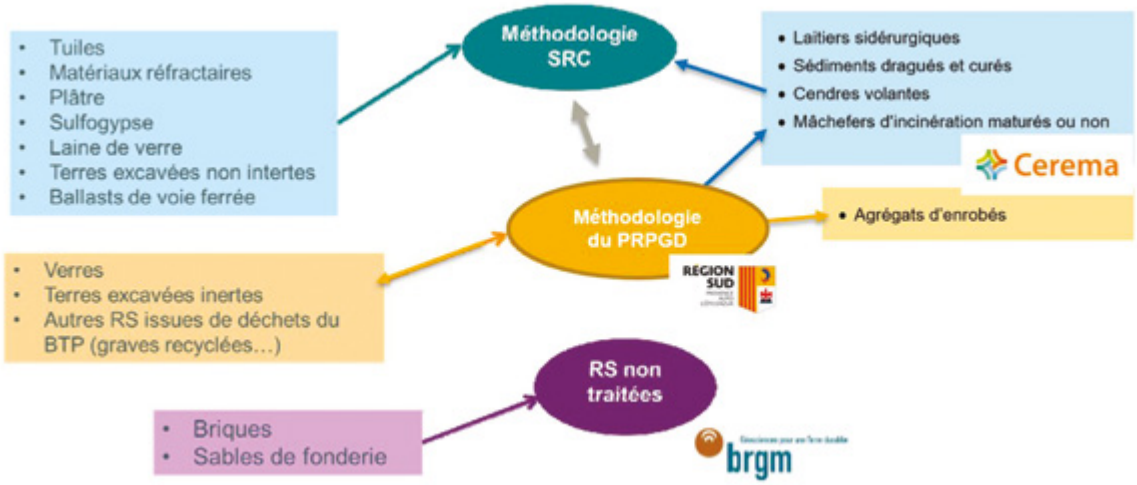


Figure 26

Liste des ressources secondaires et ressources secondaires du BTP (source : BRGM)

L'analyse des ressources secondaires issues du recyclage entre 2015 et 2017, a été réalisée en collaboration entre les travaux issus de la planification régionale (Conseil régional) et le SRC (travaux du BRGM, du CEREMA et de la CERC). Cette collaboration a permis de développer des méthodologies complémentaires afin d'identifier en qualité en quantité les ressources secondaires majeures du territoire Provence-Alpes-Côte d'Azur pour 2015 et celles mobilisables à l'échéance 2031/2032. Pour chaque type de ressource secondaire, des hypothèses ont été prises quant à leur recyclage futur, intégrant les objectifs réglementaires, les objectifs de la planification régionale des déchets, les perspectives d'évolution techniques, les évolutions des productions régionales, …

Les ressources potentielles suivantes ont été retenues pour l'analyse en Provence-Alpes-Côte d'Azur, sur la base de la définition proposée par l'instruction SRC, avec des apports de données pour les déchets concernés par la planification régionale des déchets pour les déchets (marqués par *) :

→ les cendres volantes ;
→ les laitiers sidérurgiques ;
→ les mâchefers d'incinération de déchets non-dangereux (*) ;
→ les agrégats d'enrobés (*);
→ les sédiments de dragage ;
→ les matériaux issus des déchets du BTP : graves, pavés, tuiles, briques, verres, plâtres, granulats de béton, matériaux réfractaires (*);
→ les sables de fonderie ;
→ les verres industriels (*);
→ les terres excavées (* pour les terres excavées inertes);
→ les sulfogypses.

En région, la quantité de matériaux issus du recyclage et utilisée en 2015 est estimée à 4,7 millions de tonnes, représentant près de 14,5 % de la quantité totale de matériaux consommée (32,7 millions de tonnes) et 33 % du gisement total de ressources secondaires potentiel estimé (14 millions de tonnes – hors réutilisation). Les usages de ces ressources secondaires relèvent à plus de 90% de la catégorie « matériaux de construction » (production de liants hydrauliques, de ciments, d'enrobés, de graves recyclées) et pour le reste, ils sont utilisés dans l'industrie (verres et laitiers principalement).

Les déchets issus de chantiers du BTP et les terres inertes représentent le plus gros gisement disponible de ressources secondaires. Le BRGM a proposé, dans son analyse, deux scénarios sur le recyclage de ces matériaux, en s'appuyant pour l'hypothèse basse sur les objectifs de la planification régionale des déchets.

Deux hypothèses ont été retenues par le SRC, pour les déchets issus de chantiers du BTP et terres inertes :

→ une hypothèse basse, correspondant à l'objectif de recyclage des déchets issus de chantiers du BTP à échéance 2025 de la planification régionale des déchets, avec une quantité recyclée en 2032 de près de 2,9Mt (soit 23 % du gisement de déchets du BTP hors réutilisation),

→ une hypothèse haute, correspond au scénario le moins optimiste du BRGM (V2) et qui aboutit à un volume de 3,7 Mt recyclés en 2032 (soit 30 % du gisement de déchets du BTP hors réutilisation).

Le scénario « idéal » sur le recyclage, conduisant à un recyclage de 5,2Mt en 2032 (soit 42 % du gisement de déchets issus de chantiers du BTP hors réutilisation), jugé trop optimiste, n'a finalement pas été retenu.

Concernant l'identification des ressources minérales secondaires mobilisables et dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du Schéma régional des carrières une collaboration est prévue entre l'Observatoire régional des matériaux (DREAL) et l'Observatoire Régional des Déchets et de l'Economie Circulaire (ADEME/REGION/DREAL).

RESSOURCES SECONDAIRES	QUANTITÉS RECYCLÉES (KT)			COMMENTAIRES
	2015	2032 basse	2032 haute	
Déchets issus de chantiers du BTP et terres inertes (*)	2016	2880	3736	Augmentation de la production de déchets du BTP (même hypothèse que la planification régionale) mais amélioration du recyclage. L'hypothèse basse est commune avec la planification régionale, l'hypothèse haute est issue de l'analyse du BRGM.
Laitiers	1333	1333	1940	
Dont LHFg, LHFc, LAFE	1232	1232		Stabilité de la production et du recyclage
Dont LAC	101	101	708	Stabilité de la production mais amélioration du recyclage, en usage routier notamment et reprise de stocks historiques.
Sédiments de dragage	472	821		
Dont cours d'eau	415	730		Année 2015 non représentative, chiffre moyen de 730 kt de sédiments recyclés. Stabilité de la production et du recyclage.
Dont ports maritimes	57	91		Stabilité de la production et augmentation du recyclage.
Agrégats d'enrobés (*)	403	524	655	Méconnaissance du gisement. Hypothèse d'augmentation des taux d'incorporation des agrégats d'enrobés dans la production d'enrobés neufs jusqu'à 25 % (actuellement 16%).
Mâchefers (*)	132	226		Baisse de la production (liée à celle des ordures ménagères) mais amélioration du recyclage. Hypothèse commune avec la planification régionale
Cendres volantes	101	100		Stabilité de la production et du recyclage (fermeture de la centrale de Gardanne « compensée » par la centrale à biomasse)
Tuiles d'argiles	32	64		Stabilité de la production et augmentation du recyclage
Verres (*)	176	297		Augmentation de la collecte de verre et stabilité du recyclage. Hypothèse commune avec la planification régionale
Terres excavées polluées traitées	22	22		Petites quantités concernées. Pas d'évolution quantitative majeure attendue.
Ballasts	13	13		
Matériaux réfractaires	7	7		
Sulfogypse	3	3		
Déchets de plâtre	3	3		
Total	**4713**	**6293**	**7887**	

Tableau 8

Identification en quantité et en qualité des ressources minérales secondaires mobilisables à l'échelle de la région de façon à permettre une bonne articulation avec le schéma régional des carrières (source : SRC 2020)*

*Les apports de données pour les déchets concernés par la planification régionale des déchets sont marqués par (*).

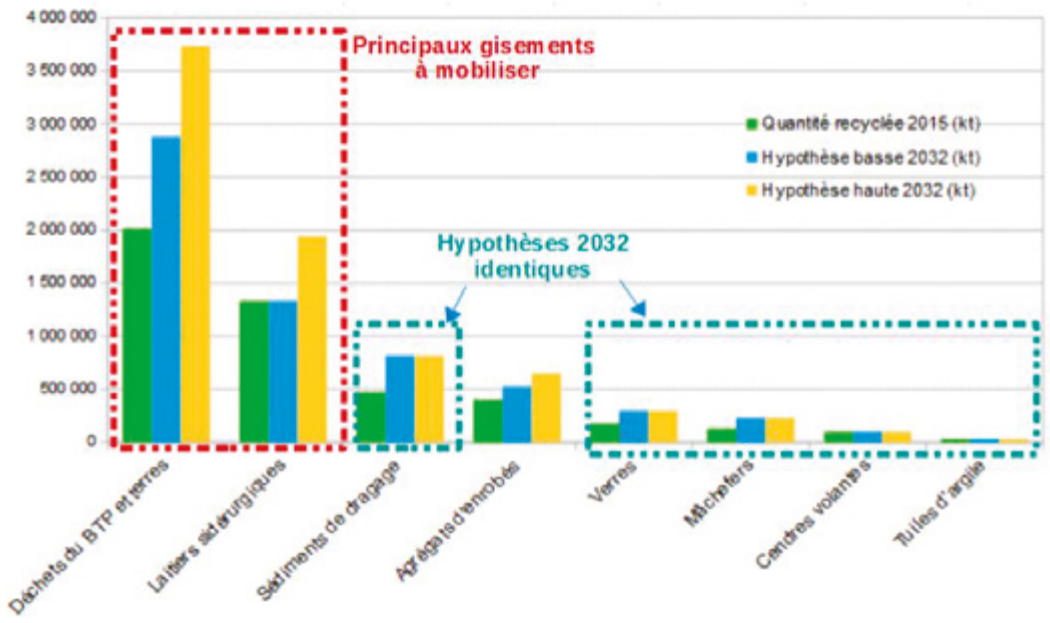


Figure 27

Hypothèses de recyclage sur les différents gisements de ressources secondaires (source : SRC)

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

La planification régionale préconise que les prescripteurs, qu'ils soient publics ou privés, privilégient l'orientation des déchets de chantiers vers des filières de réemploi, de recyclage ou d'autres formes de valorisation matière afin de favoriser la production de ressources secondaires, et **privilégient en priorité l'utilisation des ressources secondaires mobilisables dans les travaux des secteurs du bâtiment et des travaux publics. Il est rappelé l'obligation pour les maîtres d'ouvrage de réaliser un diagnostic déchets préalable aux travaux de démolition ou de rénovation significative de bâtiments (article 51 de la loi AGEC et décret n° 2021-821 du 25 juin 2021).**

2. Synthèse des actions relatives au déploiement de la reprise des déchets mises en œuvre par les éco-organismes

La mise en œuvre opérationnelle de la responsabilité élargie des producteurs pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment (REP PMCB) est prévue à partir du 1er janvier 2023 (Décret n°2021-1941 du 31 décembre 2021 relatif à la responsabilité élargie des producteurs pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment). L'article R543-290-5. du Code de l'environnement mentionne que « II. -Chaque éco-organisme établit pour chaque région du territoire national, et pour chaque collectivité territoriale à statut particulier exerçant les compétences d'une région, un projet de maillage territorial tenant compte [...] des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales ».

Quatre éco-organismes ont reçu leur notification d'agrément le 30/09/2022 par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et le ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique :

- → Ecominéro, sur les produits et matériaux de construction constitués majoritairement en masse de minéraux ne contenant ni verre, ni laines minérales ou plâtre ;
- → Ecomaison, sur les produits et matériaux de construction non minéraux ;
- → Valdelia, sur toutes les catégories de produits et matériaux de construction du bâtiment ;
- → Valobat, sur toutes les catégories de produits et matériaux de construction du bâtiment.

Cette notification permet à chaque éco-organisme d'engager la mise en place opérationnelle de la responsabilité élargie du producteur (REP) pour les produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment.

Ces éco-organismes doivent mettre en place un organisme coordonnateur qui sollicite un agrément au plus tard deux mois après la date de publication de l'arrêté d'agrément du deuxième éco-organisme. Cette organisation devra permettre d'assurer la cohérence des propositions des éco-organismes notamment sur les campagnes de communication, la mise à disposition des données, les études à réaliser conformément au décret du 10 juin 2022, la mise en place du dispositif de traçabilité, et de réaliser un état de synthèse du suivi des obligations de collecte.

Par ailleurs, l'arrêté du 20 février 2024 est venu modifier le cahier des charges des éco-organismes de la filière à responsabilité élargie du producteur des produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment annexé à l'arrêté ministériel du 10 juin 2022. Il prévoit de compléter par une expérimentation l'étude concernant le seuil de reprise sans frais de déchets collectés sur les chantiers (c'est-à-dire lorsque la quantité de déchets produits est supérieure à 50m³). En conséquence, le texte repousse d'un an (au 31 décembre 2024) l'échéance initialement prévue au 31 décembre 2023 pour cette étude et décale également d'un an (au 1er janvier 2025) la généralisation de la reprise sans frais des déchets du bâtiment sur le lieu du chantier.

La région a pris contact dès 2021 avec certains futurs éco-organismes candidats à l'agrément, notamment pour leur faire part des actions menées par la région sur la thématique des déchets issus de chantiers du BTP, notamment la réalisation d'un suivi annuel d'indicateurs sur ces déchets, et une actualisation annuelle du recensement des installations accueillant des déchets issus de chantiers du BTP et des flux, les modalités d'accès aux données de l'observatoire régional des déchets et de l'économie circulaire.

Compte tenu de la notification d'agrément des éco-organisme fin septembre 2022, la région participe dès le mois d'octobre 2022, à plusieurs rencontres entre les 4 éco-organismes, la région et le réseau d'acteurs régionaux concernés :

→ Speedmeeting à Marseille, organisé par Rudologia, avec la participation de la région : « Les éco-organismes RE-viennent à votre rencontre pour partager leurs outils, solutions et actualités » avec la présence de 9 éco-organismes, et notamment les nouvelles filières REP : Articles de sport et loisir, articles de bricolage et jardin, jouets, PMCB (présence de Valdelia et Ecomobilier).
→ Evènement en présentiel sur le Bassin Rhodanien « Transition écologique et Energie : quelles avancées pour le BTP ? » le 17/11/2022, organisé par le Grand Avignon en partenariat avec l'observatoire régional des déchets et de l'économie circulaire

Cet évènement organisé à l'initiative du Grand Avignon est une première étape pour une expérimentation menée avec l'ORD&EC, à l'échelle du Bassin RHODANIEN, pour une meilleure connaissance de terrain (gisements, flux de déchets BTP, installations, projets de construction et de démolition, acteurs de la construction, industriels et filières, porteurs de projets etc.), favoriser et accompagner l'émergence de projets d'EC et d'installations, affiner le maillage des installations du territoire avec les futures filières REP PMCB.

Une table ronde réunissant les 4 éco-organismes a été programmée durant la matinée pour présenter les premières actions de la filière REP et l'articulation qui pourrait être mise en place pour la construction du maillage des points de reprises avec les acteurs locaux présents.

→ Atelier du projet européen LIFE IP SMART WASTE en webinaire le 13/12/2022, organisé par la région « Producteurs de déchets de chantier et installations de traitement : quels changements concrets pour la gestion des produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment (PMCB) en 2023 ? Rencontre avec les éco-organismes de la filière REP PMCB», réunissant les 4 éco-organismes, afin de proposer des échanges techniques au réseau des acteurs du BTP | Déchets et Economie circulaire et aux collectivités locales, pour comprendre concrètement les modalités de l'organisation de reprise des PMCB à compter du 1er janvier 2022 et les conditions de progressivité mises en place sur les prochaines années, mais aussi les actions notamment sur les déchets abandonnés et relatives au réemploi et à la réutilisation des PMCB.

Des échanges seront organisés avec les éco-organismes agréés par l'Etat, et le cas échéant avec l'organisme coordonnateur pour s'assurer que le maillage territorial des installations de reprise des déchets du bâtiment et son déploiement progressif est cohérent avec les préconisations du SRADDET.

Ces échanges pourront également porter sur les actions menées par les éco-organismes sur le déploiement de la collecte et de la valorisation des déchets issus de PMCB, les dispositions relatives au réemploi et à la réutilisation des PMCB, la sensibilisation et la communication, les déchets abandonnés, etc. et les actions menées par la région, et les données de l'observatoire régional des déchets.

En effet, la région souhaite mettre sa connaissance du territoire et ses actions sur la thématique des déchets issus de chantiers du BTP au service des éco-organismes (animation régionale auprès des acteurs, travaux sur 5 guides et réalisation d'un Mooc sur le site Mooc-Batiment durable de l'ADEME à destination des acteurs de la construction), par exemple en se positionnant comme partenaire d'actions et études, ou en étant associée aux études qui pourraient être menées à l'échelle de la région Provence Alpes Côte d'Azur.

F. Synthèse des actions prévues concernant le déploiement de la tarification incitative pour les déchets ménagers et assimilés

Véritable outil pour encourager les usagers à modifier leurs comportements, la **Tarification incitative (TI)** a montré son efficacité en France, sur la baisse des ordures ménagères résiduelles et les taux de valorisation. Bien que complexe à mettre en œuvre, l'efficience de la démarche TI est largement constatée en France.

La Loi TECV impose le déploiement d'une tarification incitative avec un objectif de couverture de 15 M d'habitants en 2020 puis de 25 M en 2025. En 2015, la TI était inexistante en région.

Dans les tableaux de bord de l'ORD&EC (www.ordeec.org) figurent annuellement des chapitres d'états des lieux et d'évaluation des modalités de financement des services publics de prévention et de gestion des déchets, dont un focus sur le déploiement de la tarification incitative.

La carte ci-après présente un état des lieux régional de la mise en œuvre de la Tarification Incitative en décembre 2021, conformément à l'article R541-16 :

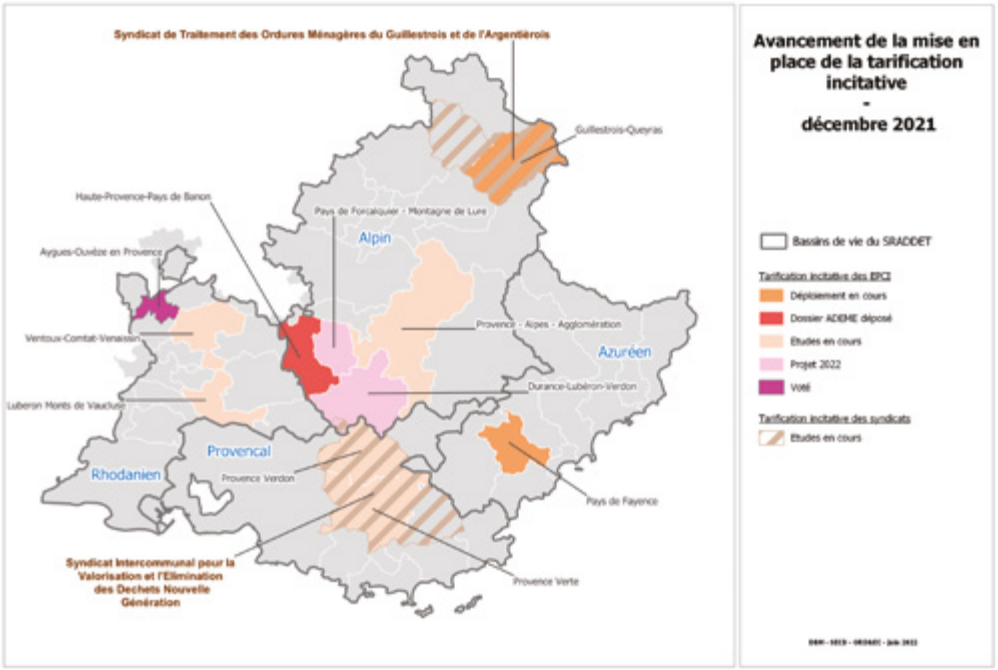


Figure 28

Etat des lieux régional de la mise en œuvre de la Tarification Incitative en décembre 2021, conformément à l'article R541-16 (source : ORD&EC 2022)

Cette obligation réglementaire de mise en œuvre partielle de la TI est traduite par la Région dans la planification régionale, à son échelle et en cohérence avec cet objectif national de couverture, **1,7 M d'habitants en 2025 et une première étape de 1,1 M d'habitants couverts d'ici 2020**. Les actions prioritaires à mettre en œuvre pour accompagner cette mise en place de la Tarification Incitative (TI) sont les suivantes :

1- **100 % de collectivités « Comptacoût » en 2022**

La connaissance parfaite des coûts est un préalable indispensable avant toute réflexion sur la tarification incitative pour les déchets des ménages. « Comptacoût » est l'outil de référence Ademe **pour la gestion des coûts des services collecte et traitement des déchets**. « Comptacoût » permet à chaque collectivité d'éditer facilement les indicateurs financiers obligatoires du rapport annuel du Service Public de Gestion des Déchets (SPGD), d'établir un tableau de bord financier, de piloter ses performances et de les situer par rapport aux collectivités de même strate.

2- **Intégrer la TI dans une réflexion d'optimisation globale des services en vue de maîtriser les coûts du service public de gestion des déchets**

Les récents regroupements de collectivités tout comme les objectifs réglementaires à moyen terme (obligation de collecte séparative des biodéchets, extension des consignes de tri, harmonisation des schémas de collecte et des consignes) sont une opportunité pour les Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de réévaluer leur stratégie de collecte. La maîtrise des coûts de gestion passe par une organisation optimisée des collectes (fréquence par nature de déchets, en Porte à Porte, en Points d'Apport Volontaire…). La rationalisation des modes de collecte doit s'accompagner d'une réflexion sur la mise en place de la TI.

3- **Anticiper pour accompagner la conduite du changement des comportements et l'efficience de la démarche TI**

La TI est un levier très puissant et sans équivalent pour faire évoluer les comportements des usagers (ménages, entreprises…) et ainsi réduire les déchets résiduels collectés, améliorer la valorisation et maîtriser voire baisser le coût du service dans le cadre d'une démarche d'optimisation globale. Ceci sous réserve de mettre à disposition du public tous les outils lui permettant de réduire sa production de déchets et de mieux orienter les déchets produits.

Pour être pleinement efficiente, la TI doit donc s'inscrire dans un projet global d'évolution du service (mise à disposition d'outils de réduction des déchets, de tri et optimisation du service). Elle est un outil au service de ce projet et non une fin en soi.

Il convient d'informer et sensibiliser les usagers sur les moyens à leur disposition pour faire évoluer les habitudes et tendre vers un comportement plus vertueux basé sur l'économie circulaire (pratique du tri sélectif, consommation responsable, compostage individuel ou partagé, lutte contre le gaspillage alimentaire, réemploi…). Ces actions de terrain nécessitant de mettre des moyens humains à disposition permettront de rendre efficient le passage à la TI le moment venu.

4- **Généraliser la Redevance Spéciale à l'horizon 2022**

Le passage en TI (3 ans entre la préparation et la mise en œuvre), peut être facilité par une étape RS qui, outre son intérêt financier, permet une clarification

du niveau de prise en charge des professionnels et une montée en compétence des services. Il est donc proposé que la RS soit progressivement étendue à tout le territoire régional de manière concomitante au développement du 5 flux et de la collecte des biodéchets des gros producteurs permettant de :

- rationaliser la prise en charge des déchets d'activités économiques
- favoriser la montée en compétence des EPCI sur la gestion d'une fiscalité additionnelle (gestion des fichiers-contribuables, facturation/recouvrement..) ;
- favoriser le tri par une tarification incitative, en particulier pour les administrations et les collectivités territoriales dont l'exemplarité est requise.

5- **Expérimentation sur les territoires engagés**

Les territoires sur lesquels une expérimentation semble plus facile sont ainsi ciblés :

- les territoires ayant un programme local de prévention approuvé et les territoires Zéro Déchet Zéro Gaspillage (ZDZG) ;
- les territoires sur lesquels le SPGD est financé par la Redevance d'Enlèvement des Ordures Ménagères (REOM) (disposant d'un recensement des usagers du Service Public) ;
- Les EPCI ayant la double compétence collecte + traitement (incitation sur l'ensemble de la chaîne de gestion).

6- **Animation Régionale autour du sujet**

La mise en œuvre d'un dynamisme régional sur le sujet de la TI, s'appuyant sur une co-animation Ademe/Région, permettra de décloisonner cette montée en puissance des EPCI et d'animer cette synergie (Formations, Ateliers, Appels à projet, Visite de sites…).

A ce titre, la Région, l'ADEME et CITEO ont signé une convention de partenariat relative au développement de la tarification incitative sur les départements de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Son objectif est de partager une vision commune sur le sujet, d'apporter de la lisibilité en matière d'accompagnement et de prévoir un plan d'actions pour inciter les collectivités à engager une dynamique de déploiement de la tarification incitative.

G. Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets amiantés

L'amiante est un matériau minéral naturel qui a été largement utilisé dans les bâtiments et les procédés industriels au cours des dernières décennies, jusqu'à son interdiction générale en France en décembre 1996. La consommation d'amiante en France a connu son plus haut niveau entre 1973 et 1975 : environ 150000 t/an.

La mise en évidence des risques graves pour la santé que ce produit peut faire encourir par inhalation de fibres très fines a conduit les pouvoirs publics à prendre des mesures de plus en plus strictes pour en interdire les applications industrielles et domestiques.

Si certains produits contenant de l'amiante ont disparu du marché, un nombre important de produits anciens sont encore présents, soit en place dans les bâtiments ou sur des installations, soit stockés dans des entreprises.

L'article 114 de la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire dispose que : « L'État établit, au plus tard le 1er janvier 2022, une feuille de route sur le traitement des déchets d'amiante, ayant pour objectifs : 1° L'identification des éventuelles alternatives à l'enfouissement qui sont viables et, le cas échéant, le calendrier de leur déploiement, de façon à réduire le recours à l'enfouissement ; 2° L'identification des besoins de recherche et développement en autres solutions alternatives à l'enfouissement. »

Cette feuille de route, publiée en décembre 2021, recommande de mieux apprécier les quantités et destination des déchets amiantés, de promouvoir une définition européenne des déchets amiantés, de définir les prétraitements requis avant élimination ou stockage, de réfléchir à la définition des producteurs de déchets amiantés sur lesquels reposerait l'obligation d'un traitement total ou partiel des déchets alternatifs à leur stockage, d'organiser dans cette perspective une concertation entre acteurs du secteur, de faciliter la reprise des déchets amiantés des particuliers et artisans.

A compter de 2023, une feuille de route indiquant les procédés de traitement alternatifs à l'enfouissement pouvant être mis en œuvre, les régions préférentielles d'implantation des unités correspondantes, les prétraitements exigibles sur les déchets amiantés avant traitement ou stockage, les initiatives à prendre pour assurer un traitement satisfaisant des déchets des particuliers et artisans sera élaborée. Cette feuille de route devra tenir compte des nouveaux procédés de traitement qui se seront révélés fiables et de leur perspective de déploiement industriel.

Il est préconisé d'augmenter le nombre de points de collecte acceptant l'amiante (déchetteries publiques et professionnelles, ainsi que des plateformes) afin de disposer d'un **réseau de 30 à 60 installations sur les bassins de vie du territoire régional**.

En 2015, seul l'ISDND de Ventavon dans les Hautes-Alpes disposait d'un casier amiante. L'ISDND des Pennes-Mirabeau dans les Bouches-du-Rhône a accueilli des déchets amiantés jusqu'en 2014.

Il est donc important de favoriser la création de casiers de stockage dédiés à l'amiante dans les ISDND existants en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La planification régionale fixe **l'obligation de disposer d'un maillage comportant a minima un casier de stockage de déchets amiantés par bassin de vie**, en vue d'une répartition homogène des solutions de traitement en région et de diminuer l'impact lié au transport et d'identifier des éventuelles alternatives à l'enfouissement viables (L'article 114 de la loi relative

à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire dispose que : « L'État établit, au plus tard le 1er janvier 2022, une feuille de route sur le traitement des déchets d'amiante, ayant pour objectifs : 1° L'identification des éventuelles alternatives à l'enfouissement qui sont viables et, le cas échéant, le calendrier de leur déploiement, de façon à réduire le recours à l'enfouissement ; 2° L'identification des besoins de recherche et développement en autres solutions alternatives à l'enfouissement. »)

H. Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques relevant des filières à responsabilité élargie des producteurs

Les objectifs en matière de planification s'appuient sur l'article D.541-16-2 3° du code de l'Environnement :
« - une planification de l'implantation des centres de tri nécessaires dans le cadre de l'extension progressive des consignes de tri à l'ensemble des emballages plastiques prévue par l'article L. 541-1 »;
« - une planification du déploiement de modalités harmonisées de collecte séparée des déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques, à l'aide de schémas types harmonisés d'organisation de la séparation des flux de déchets, de consignes de tri correspondantes et de couleurs des contenants associés prévus à l' article L. 541-10-9 du code de l'environnement ».

1. Objectifs par bassin de vie

Pour définir les objectifs en matière de performance sur les flux « Emballages / papiers graphiques » (EPG) et « Verre », il est proposé de raisonner comme suit :

- L'atteinte des objectifs de performance est évaluée au regard du ratio Emballages / papiers graphiques (EPG) / Ordures ménagères résiduelles (OMr) d'une part et Verre/OMr d'autre part.
- Les objectifs fi és à 2025 pour la région sont les ratios 2015 nationaux, tels que définis plus haut et déclinés par typologie de territoire.
- Les objectifs 2031 sont identiques à ceux de 2025.

Les objectifs par bassin de vie sont des moyennes pondérées par la population de chacune des typologies de territoire.

	2025 ET 2031			
	ALPIN	AZURÉEN	PROVENÇAL	RHODANIEN
OBJECTIFS PERFORMANCE COLLECTE EPG/OMR	18 %	16 %	16 %	19 %
OBJECTIFS PERFORMANCE COLLECTE VERRE/OMR	14 %	9 %	8 %	12 %

Tableau 9

Objectifs régionaux 2025/2031 par bassin de vie : EJM/OMr et verre/OMr (kg/hab/an)

Ces objectifs sont déclinables en kg/hab/an. **Toutefois, cette déclinaison n'a de sens qu'à partir du moment où les objectifs amont de prévention sur les Ordures ménagères et assimilées (OMA), tels que déclinés dans la planification régionale de prévention, et la séparation du flux de Déchets d'activités économiques sont effectifs** (à défaut, mécaniquement, les Ordures ménagères résiduelles étant plus élevés, les objectifs de performance en kg/hab/an sur les EPG et le verre le sont également).

2. Montée en puissance des équipements de tri des emballages ménagers et des papiers graphiques

Dans ce contexte, et au regard :
- des résultats des appels à projets lancés les années antérieures par Éco-emballages (CITEO) et de leur date d'échéance ;
- des projets portés à la connaissance de la Région.

Pour le **bassin de vie Rhodanien**, en complément des capacités identifiées, il est préconisé :
- la création ou la modernisation d'une unité permettant le tri de 40 000 tonnes d'emballages et de papiers graphiques à l'horizon 2025. La réalisation/modernisation de cet équipement pourra être phasée pour accompagner la montée en charge des collectes sélectives et l'intégration des produits issus de l'extension des consignes de tri. Le centre de tri qui fait l'objet d'une étude territoriale par le Syndicat mixte pour la valorisation des déchets du pays d'Avignon (SIDOMRA), pourrait, de façon tout à fait pertinente, être le centre du tri du bassin de vie rhodanien.

Pour le **bassin de vie Provençal**, en complément des capacités identifiées, il est préconisé :
- la création d'un centre de tri 60 000 t/an minimum à l'horizon 2022 permettant le tri des collectes sélectives du bassin de vie de la Métropole Aix Marseille Provence ;
- la création d'un centre de tri 40 000 /an minimum à l'horizon 2022 permettant le tri des collectes sélectives du bassin de vie de l'aire Toulonnaise.

Ces centres auraient vocation :
- à effectuer un tri complet des collectes sélectives y compris extension des consignes de tri ;
- permettre un sur-tri au service des centres de tri simplifié ;
- à évoluer en capacité pour accompagner la progression des collectes sélectives à l'horizon 2025.

Pour le **bassin de vie Azuréen**, en complément des capacités identifiées, il est préconisé :
- La création d'un centre de tri complet d'un minimum de 40 000t/an à l'horizon 2022, permettant de couvrir le bassin de vie de la métropole niçoise ;

Ce centre aurait vocation :
- à effectuer un tri complet des collectes sélectives y compris extension des consignes de tri ;
- à évoluer en capacité pour accompagner la progression des collectes sélectives à l'horizon 2025.

Pour le **bassin de vie Alpin**, il est préconisé :
- le développement d'un centre de tri simplifié à hauteur de 15 000t/an à l'horizon 2022.

Ce centre aurait vocation :

- à évoluer vers une unité de 20000 t/an de tri en cas d'élargissement de son bassin de chalandise et de la nécessité d'effectuer un tri plus complet sur cet équipement.

3. Préconisations en matière de schémas de collecte des emballages ménagers

Les préconisations ci-après s'appuient sur les éléments d'appréciation de l'étude de l'Ademe parue en mai 2016 « Organisation de la collecte des déchets d'emballages ménagers et de papier graphiques dans le service public de gestion des déchets ».

Au regard des résultats de l'étude, la planification régionale préconise deux schémas de collecte, étant entendu que le verre reste à collecter séparément dans tous les cas :

- La collecte multi-matériaux : papiers, emballages carton, métaux, plastiques.
- La collecte fibreux/non fibreux : papier-carton d'une part, emballages plastiques, métaux d'autre part.

I. Mesures destinées à améliorer l'organisation de la collecte séparée des déchets et analyse de la nécessité de nouveaux systèmes

Les préconisations ci-après s'appuient :

→ Sur les éléments d'appréciation de l'étude Ademe parue en mai 2016 « Organisation de la collecte des déchets d'emballages ménagers et de papier graphiques dans le service public de gestion des déchets »
→ La concertation menée par la Région en juin 2017 sur le tri et la collecte
→ La description et le bilan de l'organisation de la collecte des déchets est disponible annuellement dans le tableau de bord de l'ORD&EC pour les Déchets Ménagers et Assimilés et les Déchets des Activités Economiques (couverture matérielle et territoriale de la collecte séparée, et état des lieux de la mise en place de la tarification incitative), en annexe du SRADDET
→ Une mise à disposition par l'Agence de la transition écologique (ADEME) aux collectivités territoriales et de leurs groupements des recommandations fondées sur un nombre restreint de schémas types harmonisés d'organisation de la séparation des flux de déchets, de consignes de tri correspondantes et de couleurs des contenants associés afin de contribuer à l'efficacité du tri.

La planification régionale fixe que soit mis en place sur le territoire régional :

- **des modalités de collecte séparée et d'interdiction de mélange** notamment entre des déchets issus de collecte séparée et des déchets ayant des propriétés différentes. Les autorités compétentes doivent mettre en place une collecte séparée pour les flux de déchets suivants :
  - Les déchets de papier, de verre, de métal et de plastique ;
  - Les déchets de fractions minérales, de bois et de plâtre pour les déchets de construction et de démolition ;
  - Les déchets de textiles et les déchets dangereux, à compter du 1er janvier 2025 ;
  - Les biodéchets remis au service public local.

- **une série de mesures pour faciliter le geste de tri** :
  - Apposition d'un logo unique sur tous les produits signifiant que le produit ne doit pas être jeté dans les ordures ménagères mais qu'il peut être trié.
  - Les copropriétaires devront avoir accès à plusieurs informations locales autour de la gestion de leurs déchets : règles de tri, adresse, horaires, modalités d'accès des déchèteries dont dépend la copropriété.
  - Des bacs de tri à la caisse pour les commerces de plus de 400 m².
  - La généralisation d'ici 2025 de la collecte séparée pour recyclage des déchets d'emballage pour les produits consommés hors foyer.
  - Les exploitants des établissements recevant du public organisent la collecte séparée des déchets du public reçu dans leurs établissements ainsi que des déchets générés par leur personnel.
  - Des panneaux d'affichage explicatifs sont installés à proximité des contenants ou des affichages sont apposés sur ces derniers.

- **Une harmonisation des codes couleur des bacs et contenants sur l'ensemble du territoire afin de faciliter le tri.**
  - La couleur « brun » pour les biodéchets
  - La couleur « vert » pour le verre
  - La couleur « bleu » pour les papiers – cartons (dans le cas d'un schéma de collecte fib eux/non fib eux)
  - La couleur « jaune » pour pour les papiers et emballages hors verre, ou pour un flux de plastiques et métaux
  - La couleur « gris » pour les déchets résiduels après tri à la source

Les collectivités territoriales et leurs groupements veillent à ce que la collecte séparée des déchets d'emballages et des papiers à usage graphique soit organisée selon des modalités harmonisées sur l'ensemble du territoire national. Les éco-organismes concernés par ce dispositif (par exemple sur cartons, papiers…) accompagneront cette transition.

La transition vers un dispositif harmonisé se fait progressivement, en s'appuyant sur le renouvellement naturel des parcs de contenants de collecte. Les évolutions pourront être mises en œuvre à l'occasion du passage à l'extension des consignes de tri plastiques ou à la mise en œuvre de la collecte des biodéchets au plus tard en 2024.

J. Planification de la collecte du tri ou du traitement des véhicules hors d'usage

Les voitures particulières, les camionnettes, les véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, afin d'en assurer la reprise sur tout le territoire font l'objet d'une filière à responsabilité élargie du producteur (REP) à compter du 1er janvier 2022.

L'âge moyen des véhicules particuliers français en circulation est de 8,8 ans en 2016[1] et l'on peut estimer, qu'avec une moyenne d'âge d'environ 9,4 ans le parc automobile en région Provence-Alpes-Côte d'Azur est légèrement plus vieillissant.

[1] Données du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)

Considérés tout d'abord comme des déchets dangereux du fait d'éléments liquides et solides classés dans cette catégorie, les Véhicules Hors d'Usage (VHU) doivent être dépollués (retrait des batteries, fluides de climatisation, huiles usagées et filtres, liquides de refroidissement ou de freins) ; une fois ces éléments retirés, les VHU perdent la qualification de déchets dangereux et peuvent être démantelés et broyés. Les étapes de la procédure de traitement des VHU sont très encadrées et règlementées. Le nombre de centres agréés VHU et de broyeurs agréés reste stable en 2014 et 2015, aussi bien au niveau national qu'à l'échelon régional.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 6 centres possèdent un agrément dont la date de fin de validité va jusqu'en 2023. **Toutefois, la majeure partie de ces centres doit demander le renouvellement de l'agrément courant 2018. Une veille de l'état des agréments ainsi que des demandes de renouvellement avec l'Ademe et la DREAL devra être proposée.** De plus, l'accent devra être mis sur l'identification et la fermeture des sites illégaux afin de permettre une meilleure captation des VHU et dépasser largement les 58 % de taux de captation de 2015.

Le maintien du nombre de centres agréés et de broyeurs est recommandé. De plus, afin de prendre le relais et de capter le gisement de VHU traité dans les sites en situation irrégulière, **le développement de structure de type ESS pourrait être encouragé. L'installation d'un pilote industriel pour le tri des Rebus de broyage automobile (RBA) en vue de la production de granulats de polyoléfines serait certainement un atout pour la région[2].**

[2] Assistance à la réalisation de la stratégie d'économie circulaire et du PRPGD de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Lot 7 – Déchets plastiques, 2017 Deloitte Développement Durable.

K. Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets de textiles, linge de maison et chaussures relevant de la filière à responsabilité élargie des producteurs

Depuis le 1er janvier 2007, le principe de Responsabilité élargie des producteurs de textiles, linge de maison et chaussures (TLC) en France a été mise en place. L'article L. 541-10-1. Du Code de l'environnement (article 62 de la loi n 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire) mentionne que le principe de responsabilité élargie des producteurs (REP) s'applique aux produits textiles d'habillement, aux chaussures ou le linge de maison neufs destinés aux particuliers et, à compter du 1er janvier 2020, aux produits textiles neufs pour la maison, à l'exclusion de ceux qui sont des éléments d'ameublement ou destinés à protéger ou à décorer des éléments d'ameublement.

Les objectifs régionaux à échéance 6 et 12 ans :

En matière de prévention :

- Favoriser la prévention en soutenant le développement des filières de réemploi des Textiles, linge de maison et chaussures (TLC) en lien avec l'Économie sociale et solidaire (ESS) ainsi que les filières permettant l'allongement de la durée d'usage, notamment par la réparation (lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés).
- Multiplier et relayer les campagnes de communication sur le geste de tri des TLC usagés auprès des populations et contribuer ainsi à l'accès à un gisement de qualité pour les structures du réemploi, de la collecte, du tri et du recyclage.
- Soutenir la recherche en développement et la création de filières d'éco conception de TLC notamment celles intégrant des Matière premières recyclées (MPR) issues des TLC ou provenant d'autres filières (ex. filière plastique) et faciliter les débouchés notamment par le biais de la commande publique et la valorisation des chantiers du BTP exemplaires.
- Favoriser les échanges avec les acteurs de la mode et du design pour ajouter une plus-value aux nouveaux produits éco conçus mis sur le marché.

En matière de collecte et de traitement :

- **Atteindre en 2030 les objectifs annuels de 4.6 kg/hab** de TLC collectés et détournés des OMr (soit 24 127 tonnes de TLC des ménages collectés) en priorité sur les départements des Alpes Maritimes, des Bouches du Rhône et

du Var, pour lesquels l'état des lieux a mis en évidence un taux d'équipement et de collecte faible.

- Adapter avec les collectivités locales le maillage et l'implantation des PAV au contexte local (en fonction de la typologie des territoires - urbain, péri urbain, rural -, des modes de vie et du potentiel de gisement à collecter).

- Favoriser les collectes innovantes reprenant le concept du geste de tri gratifiant avec remise d'un bon d'achat ou de réduction, mais aussi, celles ponctuelles associées par exemple à des évènements comme la semaine du développement durable ou celle de la réduction des déchets et mobilisant les partenaires associatifs.

- Atteindre un objectif de 95 % de valorisation matière, réemploi et recyclage en soutenant la montée en puissance des opérateurs de collecte, de pré tri et de préparation au recyclage, suivant un principe de proximité notamment sur les systèmes alpin et rhodanien, en partenariat avec les collectivités locales en charge de la gestion des déchets et en lien avec les besoins des filières aval de valorisation.

- Accompagner le développement industriel des centres de tri existants en Provence-Alpes-Côte d'Azur ou la création de nouvelles installations dans des conditions économiquement viables.

- Déployer des actions de communication entre collectivités, chambres consulaires et fédérations des professionnels afin d'optimiser la collecte, le tri et le recyclage des TLC professionnels usagés hors filière Responsabilité élargie des producteurs (REP).

L. Dispositif de consigne pour réemploi ou réutilisation

En France, les emballages en plastique représentent le 2ème gisement d'emballages en volume, après le verre. Seulement 1/4 d'entre eux sont recyclés à ce jour, contre près de 87% des emballages en verre. Du côté du verre justement, seulement 8,3% des emballages mis sur le marché sont réemployés chaque année. Dans les années 1960, les emballages étaient traditionnellement consignés en France et réemployés jusqu'à 50 fois. Néanmoins, la consigne fut abandonnée il y a environ 40 ans au profit de l'usage unique avec l'essor de la pétrochimie. Pourtant, la consigne permettait de récupérer, nettoyer et réemployer les bouteilles et bocaux et ainsi, éviter la production de déchets.

Elle revient petit à petit à l'ordre du jour à l'heure de la transition écologique. La loi AGEC transpose la directive européenne 2019/904 relative à la réduction de l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement et prévoit un arsenal de mesures pour lutter contre la consommation de plastique superflu et tendre vers l'objectif de 100% de plastiques recyclés, en particulier :

→ mieux concevoir les plastiques pour qu'ils soient tous recyclables ;

→ mieux produire en imposant des taux minimaux d'incorporation de plastique recyclé dans les produits ;

→ mieux collecter les déchets usagés grâce au déploiement de nouveaux dispositifs de collectes complémentaires à ceux qui existent déjà (pour recyclage et pour enfouissement/incinération) en développant la consigne.

Afin de répondre à cette dernière mesure, la France s'est fixée comme mission de réduire de 50% le nombre de bouteilles pour boisson à usage unique mises sur le marché d'ici 2030. Pour y parvenir, l'État et les collectivités se sont accordés sur les méthodes suivantes :

→ la mise en place de dispositifs de consigne pour le recyclage et le réemploi au terme d'un bilan d'étape sur l'atteinte des objectifs de collecte qui sera réalisé en 2023 sur les résultats de 2022 ;

→ dans l'intervalle, le lancement des expérimentations de consigne sur les territoires volontaires (notamment outre-mer) ;

→ la nécessité de soutenir les initiatives de réemploi.

La Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 prévoit des dispositions favorisant ces dispositifs. En effet, le dispositif de consigne permet d'accroître le retour des emballages : soit pour réemployer les emballages, soit pour les recycler.

Dans le système de consigne pour réemploi/réutilisation : les emballages sont lavés en vue d'un réemploi ou d'une réutilisation. C'est ce système qui dominait en France dans les années 1960.

Dans le système de consigne pour recyclage : les emballages à usage unique sont consignés pour encourager les consommateurs à ramener ces emballages en vue d'un recyclage.

La mise en place de dispositifs de réemploi ou de consigne permet à tous les acteurs de la chaîne de valeur de réaliser des économies durables. Comme l'indique Réseau Consigne, le réemploi des emballages permet de :

→ Éviter l'extraction de nouvelles ressources - une fois les investissements initiaux amortis et les circuits logistiques optimisés, les systèmes de réemploi des emballages tendent à être moins coûteux que l'usage unique ;

→ Éviter la production de déchets et les déchets sauvages, diminuant ainsi les frais de gestion des déchets et renforçant la propreté des lieux publics ;

→ Promouvoir l'agriculture locale et la consommation en circuit-court, créant ainsi des emplois locaux et non délocalisables (notamment avec les centres de lavage et la logistique).

L'une des principales faiblesses du réemploi est liée aux besoins générés en termes de transport (problématique absente pour les emballages jetables) : la livraison et le retour des emballages consignés impliquent en effet un double coût de transport pour les porteurs de projets. Il est donc important d'optimiser les distances parcourues pour réduire l'impact carbone et économique.

Pour réemployer les emballages, il est aussi nécessaire de les nettoyer après leur première utilisation. Si la consommation d'eau est un enjeu environnemental majeur pour les systèmes de réemploi ou de consigne, l'étude de référence de Deroche Consultants conclut que le réemploi des bouteilles permet une économie de 76% d'énergie primaire et de 33% d'eau par rapport à une bouteille recyclée.

Toutefois, les investissements nécessaires pour des appareils de lavage industriel entraînent un coût conséquent pour les porteurs de projet. La multiplicité des modèles de contenants, leur conception peu adaptée au réemploi (résistance aux chocs et à l'usure, facilitation du lavage, etc.) et la présence d'étiquettes non-adaptées constituent

des freins techniques à la mise en œuvre du système de réemploi/consigne pour les opérateurs. Il est donc primordial de travailler avec des acteurs spécialisés, qui assurent par ailleurs une gestion locale et une boucle logistique la plus courte possible pour contribuer à lever les freins techniques et garder une cohérence environnementale.

Le tissu industriel lié aux dispositifs de consigne pour réemploi est encore émergent, c'est pourquoi il est important de bien maîtriser sa chaîne de valeur, de coordonner ses routes logistiques, d'assurer un lavage éco-performant et de proximité et de concevoir un emballage adapté au réemploi. Avec un accroissement du volume de produits réemployables et consignés, des acteurs de proximité vont émerger pour catalyser les besoins (en lavage par exemple), ce qui permettra d'accélérer et de pérenniser le mouvement par effet d'entraînement. Ces types d'installation sont opérationnelles en région mais restent à développer.

Pour que le système soit performant, il faut assurer un taux de retour élevé, pour atteindre le nombre optimal de rotations de l'emballage. Il s'agit de faciliter le geste de retour pour les consommateurs et consommatrices : il existe des exemples concrets régionaux de mise en œuvre du réemploi, avec un dispositif de collecte performant et adapté à leurs clients.

La planification régionale identifie 5 leviers d'action pour **développer les dispositifs de consignes et disposer d'un maillage équilibré pour réemploi ou réutilisation** :

→ STANDARDISATION
- orienter la conception d'emballages adaptés et standardisés - durabilité, poids, traçabilité, l'étiquetage, etc. - permet de faciliter la collecte, le lavage et la distribution du parc d'emballages, limitant la production de nouveaux emballages et rentabilisant l'impact de leur fabrication ;

→ MUTUALISATION
- avoir une vision écosystémique - partager les voies logistiques, les centres de lavage de proximité, les points de collecte jusqu'à un parc d'emballages standardisés - réduit considérablement l'impact environnemental de l'emballage réemployable et assure un nombre suffisant de rotations de l'emballage ;

→ PROXIMITÉ
- développer le maillage territorial avec des infrastructures relatives au réemploi et des processus de collecte, de nettoyage, etc. à double niveau - lavage industriel et lavage ultralocal - facilite à la fois le passage à l'échelle des dispositifs de réemploi tout en incluant les acteurs de taille plus modeste ;

→ PÉDAGOGIE
- comprendre et répondre aux demandes ou préoccupations nouvelles des consommateurs et les sensibiliser aux enjeux du réemploi pour garantir un taux de retour et les amener à adopter ce nouveau mode de consommation, comme véritable alternative au jetable ;

→ GOUVERNANCE
- les décideurs et les pouvoirs publics ont un rôle clé à jouer pour concevoir de nouvelles normes et réglementations afin de soutenir le développement des solutions de consigne et réemploi, de dynamiser l'innovation et de favoriser le financement des dispositifs (soutien à des projets pilotes, partenariats, création de marchés, financement de démarrage, etc.)

Dans le cadre de l'action 95 du Plan climat « Gardons une COP d'Avance », la Région affirme la nécessité de soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies locales ou sectorielles d'économie circulaire notamment autour du vrac et de la consigne du verre.

En 2022, la Région lance dans ce contexte un nouvel appel à projets « Vrac et Consigne » visant à développer la vente en vrac et réduire l'utilisation d'emballages à usage unique et de la consigne en vue d'augmenter le principe de réemploi. Il s'agit notamment d'accompagner l'émergence de solutions de proximité (centre de distribution, de massification et de centres de lavage). Cela doit se traduire par le développement de partenariat entre chaque acteur de la chaine de valorisation (logisticiens, industriels, collecteurs, transporteurs...) afin de mettre en œuvre des boucles locales et fonctionnelles minimisant les coûts notamment de transports et rendant les projets viables économiquement et techniquement.

La Région souhaite soutenir dans cette perspective les « briques » indispensables à l'émergence de solutions massives de consigne : logistique inverse, solutions de lavage.

Cet appel à projet s'attache à cibler les équipements nécessaires **afin de faciliter la pratique du vrac à une échelle locale et de structurer un maillage régional.** Cet appel à projets repose sur 2 volets, à la fois d'études stratégiques à l'échelle d'un territoire, et cible des projets d'investissement, notamment l'implantation de centres de lavage.

M. Synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaitre les dépôts illégaux de déchets

Dans le cadre de **la Loi n°2020-105 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire** (dite loi « AGEC »), il est prévu que les autorités de planification élaborent une ***« synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets »*** (article 10 de l'ordonnance n°2020-920 du 29 juillet 2020).

Parallèlement dans **le plan climat « Gardons une Cop d'avance »** adopté en avril 2021, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'engage au travers de son objectif 92 à « Lutter contre les dépôts sauvages dont l'importance nuit au développement économique des filières et dont les effets sur l'environnement sont majeurs ».



En février 2022, l'ORD&EC a réalisé une enquête sur les actions des autorités compétentes en matière de prévention et collecte des déchets. Elle s'est traduite par un webinaire réalisé le 22 septembre 2022 intitulé : « Comment améliorer les coopérations entre les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets ? Enjeux I Témoignages » (9 intervenants régionaux et plus de 100 participants). L'illustration met en évidence la diversité des acteurs sur ces sujets :





Le tableau ci-après figure une **synthèse les principales actions engagées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets** :

ACTIONS PREVENTIVES	ACTIONS CURATIVES	ACTIONS REPRESSIVES
·Renforcement de la traçabilité des déchets de chantiers dans les marchés publics ·Recensement des sites de gestion des déchets par l'ORD&EC (cartothèque : https://www.ordeec.org/cartotheque) ·Suivi annuel des flux et traçabilité par l'ORD&EC (www.ordeec.org) ·Amélioration du maillage des déchèteries professionnelles ·Accompagnement des maitres d'ouvrages publics ·Kit_BTP_Economie_circulaire/MOA_BTP ·reseau-des-acteurs-du-btp-de-nouveaux-guides-a-votre-disposition ·Partenariat avec la Fédération Française du BTP ·Charte régionale Zéro plastique ·Réalisation d'ateliers dans le cadre du projet Life Ip Waste Smart : ·Comment lutter contre les dépôts sauvages et les décharges illégales 21/11/2019 ·Comment lutter contre les dépôts sauvages et les décharges illégales 03/06/2021 ·Sensibilisation auprès des citoyens et acteurs économiques ·Amélioration de l'accès aux déchèteries du territoire (communiquer sur les horaires, les déchets admis, leur localisation, etc.) ·Information sur le règlement de collecte ·Mise en place de panneaux d'interdiction sur les principaux lieux concernés par les dépôts ·Renforcement du dispositif de collecte (augmentation de la fréquence de collecte, etc.) ·Mise en place d'aménagement (barrières, haies, clôtures, etc.)	·Plateforme collaborative ReMed Zéro Plastique : Réseau regroupant toutes les organisations souhaitant contribuer à la réduction des déchets sauvages : journée de ramassage, partages d'articles, sensibilisation du public, caractérisation des ramassages, ·Adopt'1 Spot : Programme de nettoyage collectif : inscription en ligne puis engagement à nettoyer 3 fois le même spot par an. ·Territoires zéro déchet, zéro gaspillage : Appel à projet visant à accompagner les collectivités territoriales dans la prévention, la réduction, la réutilisation et le recyclage des déchets. ·Ensemble pour une nature ZERO DECHET PLASTIQUE : Appel à projet régional qui s'inscrit dans le Plan Climat régional « une COP d'avance ». La région s'engage à accompagner les démarches « Zéro déchet plastique » au travers de manifestation, de montage d'opération de nettoyage, etc. auprès d'acteurs privés (entreprises, associations innovantes) mais également publics (parcs naturels régionaux, collectivités, syndicats) ·Dispositif de résorption : réalisation d'un tri des déchets collectés ·Dispositif de résorption : nettoyage par collecte des déchets ·Mise en place d'une équipe dédié à la cause Mise en place d'un système de signalement (application, page internet dédié, formulaire à remplir, etc.) ·Cartographie des dépôts sauvages	·Développement de groupes de travail pilotés par les parquets (ex : Parquet de Marseille) : Collectivités, police nationale, police municipale, Office national de la biodiversité, DREAL, Région… ·Mise en œuvre et expérimentation d'une solution technique à partir d'imageries spatiales pour la détection et le suivi des zones de dépôts et décharges sauvages en milieux méditerranéens. Ce projet consiste à recenser les dépôts sauvages et les installations illégales grâce à leur structure géométrique spécifique. Il est né d'une collaboration entre la Région Sud, le Service Connaissance Territoriale et le Centre National d'Etudes spatiales ·Dépôt de plainte contre X ·Mise en place de vidéo surveillance ·Verbalisation (possibilité de sanction immédiate) ·Mise en place de piège photographique ·Mise en place d'une brigade de contrôle ·Se porter partie civile ·Echanges avec le parquet ·Investissement dans des drones Recherche du contrevenant ·Investissement dans des drones Recherche du contrevenant ·Contrôles renforcés sur les activités de tri/transit de déchet et installation d'élimination des déchets par l'inspection de l'environnement (DREAL)
En Assemblée régionale du 26 octobre 2023, 9 mesures ont été votées dans le cadre d'un plan d'actions régional de lutte contre les dépôts sauvages : 1. Un accompagnement des communes de moins de 5000 habitants dans leur plan d'actions de lutte contre les dépôts sauvages via un appel à manifestation d'intérêt, et le soutien d'un bureau d'études.		

2. Une aide en investissement pour le financement d'aménagements, de signalétiques, de nudges, de limitation d'accès, d'œuvres d'art… favorisant la lutte contre les dépôts sauvages.

3. Des outils de communication positive et engageante floqués du logo régional proposés en libre accès.

4. Le développement, en partenariat avec le CNFPT, d'une offre de formation à destination des élus et des policiers municipaux.

5. La mise en ligne des arrêtés-type pour une mise en œuvre facilitée des pouvoirs de police des maires sur le sujet, tenant compte des règlements sanitaires départementaux.

6. A l'initiative de la Région, une sensibilisation des procureurs de la République et des parquets à la problématique des dépôts sauvages et des poursuites.

7. Un conventionnement avec les éco-organismes.

8. La promotion de la plateforme régionale REMED pour la mobilisation citoyenne en faveur des nettoyages et de la caractérisation des déchets.

9. La poursuite de l'expérimentation de l'utilisation de l'imagerie spatiale pour une identification la plus exhaustive des dépôts sauvages et des décharges illégales sur le territoire régional et l'évaluation de la pertinence et de son coût de déploiement sur le territoire régional.

Tableau 10

Synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaitre les dépôts illégaux de déchets

3.4.7

LIMITE AUX CAPACITÉS ANNUELLES D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS NON DANGEREUX NON INERTE

Le code de l'environnement instaure, dans son article R.541-17 :

a) *« En 2020, la capacité annuelle d'élimination par stockage des déchets non dangereux non inertes ne soit pas supérieure à 70 % de la quantité des déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2010 » ;*

b) « En 2025, la capacité annuelle d'élimination par stockage des déchets non dangereux non inertes ne soit pas supérieure à 50 % de la quantité des déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2010 ».

A. Limite aux capacités annuelles d'élimination par stockage

L'article L.541-1 du code de l'environnement quantifie certains **objectifs nationaux** en matière de prévention et de gestion des déchets notamment la **réduction de 30 % des quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025**. Les services de l'État identifient **1 999 584 t/an** admis en 2010.

Par ailleurs, la Loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire prévoit de réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés produits mesurés en masse (article L 541-1 -7 bis).

La déclinaison de cet objectif fixe des limites de capacité de stockage à :

- **1 399 709 tonnes en 2020**
- **999 792 tonnes en 2025**

Selon les autorisations en vigueur connues en septembre 2018 (source DREAL) :
→ la 1ère limite ne serait pas atteinte en 2020
→ la 2nde limite ne serait pas atteinte en 2025

L'État recommande que des limites aux capacités annuelles d'élimination par stockage de déchets non dangereux **soient définies pour chacun des quatre bassins de vie** dans une logique d'autosuffisance de ces derniers. La planification régionale vise à appliquer ces limites de manière proportionnée aux flux de déchets concernés en veillant à maintenir une solidarité régionale et à appliquer le principe de proximité.

Aussi la planification régionale fixe les limites suivantes :

BASSIN DE VIE	LIMITE 2020	LIMITE 2025
ALPIN	120 000 t/an	100 000 t/an
RHODANIEN	170 000 t/an	120 000 t/an
PROVENÇAL	789 709 t/an	569 792 t/an
AZURÉEN	320 000 t/an	210 000 t/an
LIMITE RÉGION	1 399 709 t/an	999 792 t/an

La planification régionale préconise dans le chapitre concernant les unités de stockage des déchets non dangereux non inertes qu'au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants **il convient d'envisager, dès l'entrée en vigueur de la planification régionale, une dégressivité progressive des capacités de stockage tout en disposant d'un maillage équilibré des installations** (capacités inférieures à 100 000 t/an/site dès 2025 (hors sédiments de dragages et déchets ultimes en situation de crise) pour 10 à 15 sites) **assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance aux 4 bassins de vie, limitant les transports et intégrant une logique de solidarité régionale**.

Conformément à l'article L. 541-25-1 du Code de l'environnement, l'autorité compétente peut, sous certaines conditions, réviser la capacité annuelle de stockage des sites.

Le tableau suivant rappelle par bassin de vie le recensement et la localisation des Installations de Stockage des déchets non dangereux présentés dans l'état des lieux de la planification en juin 2019 :

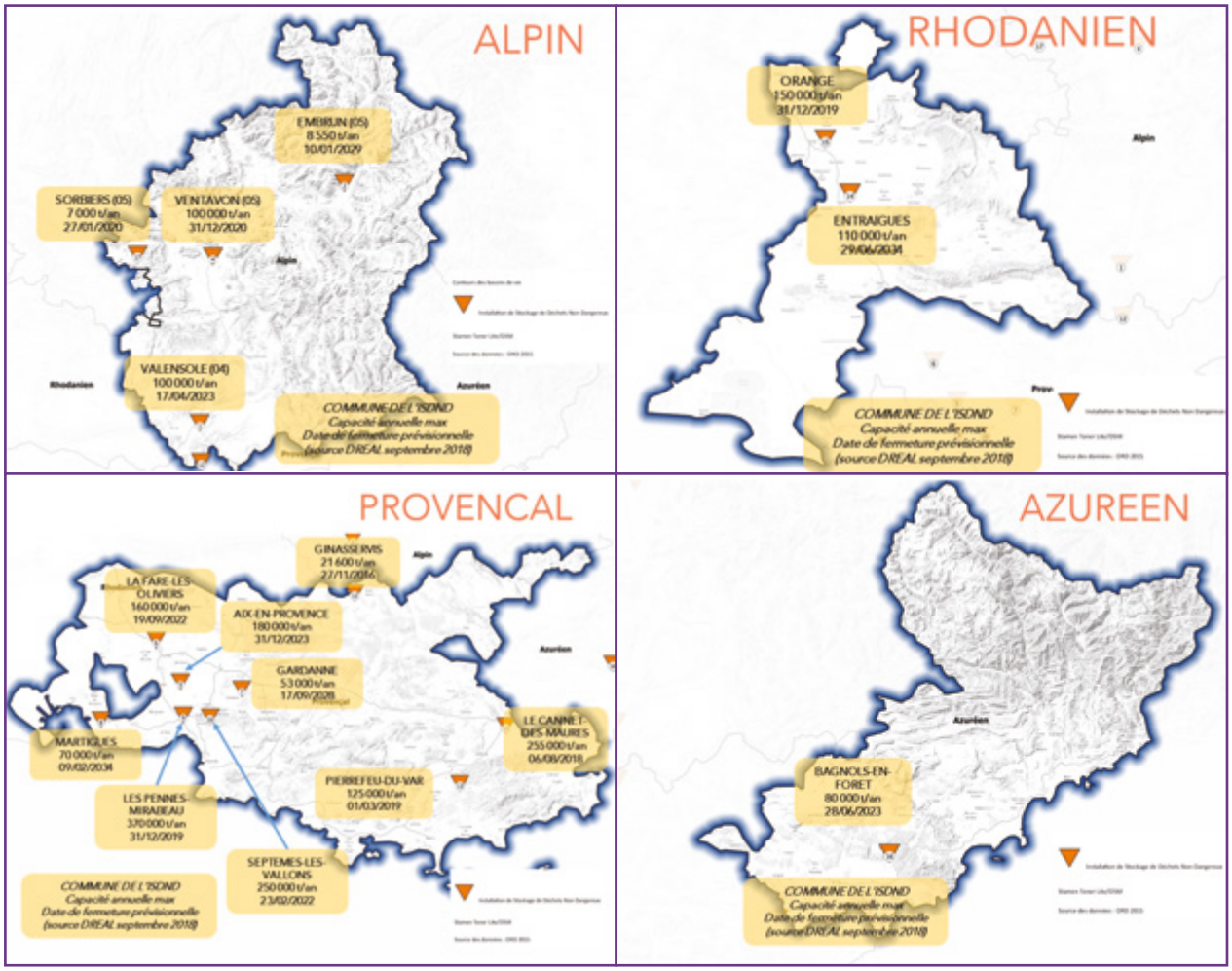


Tableau 11

Recensement et localisation des Installations de Stockage des Déchets Non Dangereux par bassin de vie (état des lieux de la planification régionale) - juin 2019

Le tableau suivant rappelle les demandes de création d'Installations de Stockage des déchets non dangereux par bassin de vie déposées en préfecture et présentées dans l'état des lieux de la planification en juin 2019.

DPT	BASSIN DE VIE	NOM DE L'EXPLOITANT AYANT DÉPOSÉ LE DOSSIER	DATE DE RÉCEPTION EN PRÉFECTURE	COMMUNE	PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DOSSIER
04	ALPIN	CSDU 04	16/10/17	VALENSOLE	‣ Installation de stockage de déchets non dangereux -100 000 tonnes/an. ‣ Capacité totale 2 900 400 tonnes - jusqu'en 2040.
05	ALPIN	VEOLIA ALPES ASSAINISSEMENT	12/09/2018	VENTAVON	‣ Installation de stockage de déchets non dangereux. ‣ Installation de maturation et d'élaboration de mâchefers non dangereux. ‣ Installation de transit et de broyage bois. ‣ Centre de tri/transfert de déchets. ‣ Valorisation du biogaz par moteurs de cogénération. ‣ Traitement des lixiviats de l'installation de stockage.
13	PROVENÇAL	SUEZ RV MÉDITERRANÉE	27/12/2017	LES PENNES-MIRABEAU	‣ Extension, prolongation ISDND > 75 kt/an puis 125 kt/an en DND + 84 kt/an puis 60 kt/an en matériaux d'exploitation. ‣ Évolution centre de tri CS (94 kt/an) + DAEND/BTP (75 kt/an) + DAENDV (14 kt/an). ‣ Nouvelles activités (biodéchets (40 t/j), déferraillage mâchefer (1 kt/j), lixiviats (83 t/j)…).
83	AZURÉEN	Communauté de communes Pays de Fayence dans l'attente de la création de la SPL (SMED + SMIDDEV + CCPF)	24/03/17	BAGNOLS-EN-FORET	‣ Création d'une activité de stockage de déchets non dangereux par la construction d'un casier composé de 14 alvéoles en mode bioréacteur, pour un volume de 1 750 000 m³ de 2019 à 2044, s'accompagnant d'équipements et installations connexes, ainsi que d'un casier dédié à l'amiante lié. ‣ Dossier indépendant du site « Les Lauriers ».

83	AZURÉEN	SUEZ	01/04/19	TANNERON	‣ Plateforme de tri / transit de déchets non dangereux d'activités économiques (70 000 t/an). ‣ Installation de stockage de déchets non dangereux (déchets d'activités économiques) : 90 000 t/an pendant 18 ans. ‣ Casier de stockage dédié aux déchets amiantés (7 000 t/an). ‣ Installation de stockage de déchets inertes : 90 000 t/an pendant 25 ans. ‣ Plateforme de maturation des mâchefers produits dans un rayon de 120 km (100 000 t/an) ‣ Plateforme de traitement de terres polluées (30 000 t/an)
83	PROVENÇAL	Azur Valorisation – filiale du groupe Pizzorno Environnement	30/12/16	PIERREFEU-DU-VAR	‣ Création d'une UTV de déchets d'activités économiques et d'encombrants (80 000 t/an), d'ordures ménagères résiduelles (50 000 t/an) et de biodéchets (10 000 t/an) et d'un nouveau casier de stockage de déchets non dangereux (Site 6) de 135 000 à 145 000 tonnes / an et une capacité maximale de 1 890 000 tonnes pour une durée de 14 ans. ‣ L'ICPE de Roumagayrol constitue une installation complémentaire avec l'UVE de Toulon. ‣ La capacité maximale autorisée devrait être atteinte avant l'échéance, d'ici fin 2018.
83	PROVENÇAL	Syndicat Mixte de la Zone du Verdon (SMZV) - Gestion à compter du 01/01/17 : SIVED -NG	08/07/16	GINASSERVIS	‣ Création d'un site 2 pour une capacité de 27 000 tonnes/an, d'une capacité maximale de 506 520 tonnes sur une durée de 19 ans.

Tableau 12

Recensement des demandes de création d'ISDND déposées en préfecture - juin 2019

B. Limite aux capacités annuelles d'élimination par incinération sans valorisation énergétique

La réglementation concerne uniquement les installations d'élimination par incinération sans valorisation énergétique des déchets non dangereux non inertes. En région, **compte tenu de leurs performances énergétiques toutes les unités d'incinération sont considérées comme une unité de valorisation énergétique au sens de la loi**.

Cependant la planification régionale prône une optimisation du fonctionnement des installations sur la durée de la planification régionale afin de conserver voire d'améliorer les performances énergétiques de ces installations, dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement : la valorisation matière est prioritaire à l'incinération tandis que l'incinération est prioritaire au stockage.

Ainsi, sous réserve de l'évolution de la réglementation, le territoire régional n'est pas concerné par ces restrictions. R

3.4.8

POSSIBILITÉ, POUR LES PRODUCTEURS ET LES DÉTENTEURS DE DÉCHETS, DE DÉROGER À LA HIÉRARCHIE DES MODES DE TRAITEMENT DES DÉCHETS

L'article L.541-1 du code de l'environnement précise que l'objectif est *« en priorité, de prévenir et de* ***réduire la production et la nocivité des déchets****, notamment en agissant sur la conception, la fabrication et la distribution des substances et produits et en favorisant le réemploi, ainsi que de diminuer les incidences globales de l'utilisation des ressources et d'améliorer l'efficacité de leur utilisation »* **puis de privilégier la hiérarchie des modes** de traitement des déchets, dans l'ordre, après la prévention :

→ la préparation en vue de la réutilisation ;
→ le recyclage ;
→ toute autre valorisation, notamment la valorisation énergétique et l'élimination.

La planification régionale décline les objectifs quantitatifs nationaux en matière de prévention et de valorisation des déchets. En dernier recours la planification régionale évoque les possibilités d'élimination des déchets ultimes Conformément à l'article L.541-2-1 du code de l'environnement qui prévoit des dérogations possibles à la hiérarchie des modes de traitement des déchets pour certains types de déchets et dans certaines circonstances :

« Cet ordre de priorité peut également être modifié si cela se justifie compte tenu des ***effets sur l'environnement et la santé humaine, et des conditions techniques et économiques****. La personne qui produit ou détient les déchets tient alors* ***à la disposition de l'autorité compétente les justifications nécessaires****. »*

Selon l'article L.541-2-1 du code de l'environnement :
« Est ultime au sens du présent article un déchet qui ***n'est plus susceptible d'être réutilisé ou valorisé dans les conditions techniques et économiques du moment****, notamment par extraction de la part valorisable ou par réduction de son caractère polluant ou dangereux».*

Par conséquent les producteurs et les détenteurs de certains types de déchets souhaitant déroger à la hiérarchie des modes de traitement des déchets **devront fournir aux Services de l'État les justifications nécessaires en cohérence avec la planification régionale.**



Printemps civique de la jeunesse, Arles
M. Zizzo

3.5

RÈGLES EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

MODALITÉS D'ACTION EN FAVEUR DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Ce chapitre constitue le prolongement de la fiche règle N°LD1-Obj26 : Intégrer une stratégie territoriale en faveur de l'économie circulaire dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) en cohérence avec les modalités d'action en faveur de l'économie circulaire.

3.5.1 INTRODUCTION P. 263

3.5.2 RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES RÉGLEMENTAIRES P. 266

3.5.3 POLITIQUE RÉGIONALE EN FAVEUR D'UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE P. 267

A. Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation P. 267

B. Politique Zéro Déchet Plastique P. 272

C. Contrat d'objectifs pour une dynamique régionale déchets et économie circulaire P. 272

3.5.4 GOUVERNANCE PARTENARIALE P. 274

A. Cadre partenarial régional P. 274

B. Pilotage au sein de l'institution régionale P. 275

3.5.5 MODALITÉS D'ACTIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE P. 276

A. Accompagnement de réseaux d'expertises P. 276

B. Complémentarité avec les dispositifs mis en place par les partenaires régionaux P. 278

3.5.6 DISPOSITIFS FINANCIERS P. 279

3.5.7 OBJECTIFS "ÉCONOMIE CIRCULAIRE" P. 282

3.5.8 ACTIONS EN FAVEUR DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE P. 283

AXE 1 Mobiliser et favoriser l'émergence de projets d'économie circulaire P. 284

AXE 2 Soutenir l'expérimentation et développer les projets d'économie circulaire P. 285

AXE 3 Développer l'éco-conception P. 286

AXE 4 Promouvoir les nouveaux modèles économiques : économie de la fonctionnalité et servicielle, économie collaborative et approvisionnement durable P. 287

AXE 5 Allonger la durée d'usage des produits, biens et services (lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés) P. 288

AXE 6 Coopérer et créer des synergies pour optimiser l'utilisation des ressources P. 291

AXE 7 Lutter contre les pertes et gaspillage alimentaire P. 293

AXE 8 Développer l'utilisation de ressources issues du réemploi et la substitution par des ressources issues du recyclage P. 294

Programme « zéro déchet plastique en stockage en 2030 » P. 295

3.5.9 PRISE EN COMPTE DES MODALITES D'ACTION EN FAVEUR DE L'ECONOMIE CIRCULAIRE DANS LES PROJETS D'AMENAGEMENT (SRADDET) P. 297

3.5.10 INDICATEURS P. 298

A. Indicateurs nationaux P. 298

B. Indicateurs régionaux P. 301

TABLEAUX

Tableau 1 P. 281

Modalités d'actions par pilliers de l'économie circulaire

Tableau 2 P.284

Actions de l'axe 1
Mobiliser et favoriser l'émergence de projets d'économie circulaire

Tableau 3 P. 285

Actions de l'axe 2
Soutenir l'expérimentation et développer les projets d'économie circulaire

Tableau 4 P. 286

Actions de l'axe 3
Développer l'éco-conception

Tableau 5 P. 287

Actions de l'axe 4
Promouvoir les nouveaux modèles économiques : économie de la fonctionnalité, économie collaborative et approvisionnement durable

Tableau 6 P. 288

Actions de l'axe 5
Allonger la durée d'usage des produits, biens et services

Tableau 7 P. 291

Actions de l'axe 6
Coopérer et créer des synergies pour optimiser l'utilisation des ressources

Tableau 8 P. 293

Actions de l'axe 7
Lutter contre les pertes et gaspillage alimentaire

Tableau 9 P. 294

Actions de l'axe 8
Développer l'utilisation de ressources issues du réemploi et la substitution par des ressources issues du recyclage

CARTES

Carte 1 P. 273

Territoires ayant signé un contrat d'objectifs « Prévention, Tri des déchets et Economie circulaire »

3.5.1

INTRODUCTION

Le modèle des pays industrialisés consistant principalement à extraire, produire, consommer et jeter ne permet plus d'appréhender un futur raisonnable sur ce modèle. Il faut passer à un modèle axé sur une absence de gaspillage et une augmentation de l'intensité de l'utilisation des ressources tout en diminuant les impacts environnementaux. C'est ce que vise l'économie circulaire qui prend en compte trois champs :

1. La production et l'offre de biens et de services

2. La consommation au travers de la demande et du comportement du consommateur (économique ou citoyen)

3. La gestion des déchets avec le recours prioritaire au recyclage qui permet de boucler la boucle

Concept apparu dans les années 1970, l'économie circulaire est un système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement tout en développant le bien-être des individus (*définition Ademe*).

L'économie circulaire
3 domaines, 7 piliers



Extraction / exploitation et achats durables

Éco-conception
(produits et procédés)

Écologie industrielle et territoriale

Économie de la fonctionnalité

Recyclage
(matière et organique)

Allongement de la durée d'usage

- Réemploi
- Réparation
- Réutilisation

Consommation responsable

- Achat
- Consommation collaboratrice
- Utilisation

Source : Ademe

L'approvisionnement durable. Il concerne le mode d'exploitation/extraction des ressources visant une exploitation efficace des ressources en limitant les rebuts d'exploitation et en limitant l'impact sur l'environnement, notamment dans l'exploitation des matières énergétiques et minérales (mines et carrières) ou dans l'exploitation agricole et forestière tant pour les matières/énergies renouvelables que non renouvelables ;

L'éco-conception vise, dès la conception d'un procédé, d'un bien ou d'un service, à prendre en compte l'ensemble du cycle de vie en minimisant les impacts environnementaux ;

L'écologie industrielle et territoriale, dénommée aussi symbiose industrielle, constitue un mode d'organisation interentreprises par des échanges de flux ou une mutualisation de besoins ;

L'économie de la fonctionnalité privilégie l'usage à la possession et tend à vendre des services liés aux produits plutôt que les produits eux-mêmes ;

L'économie servicielle repose sur le principe de l'offre ou la vente à des territoires, à des individus ou à des entreprises de l'usage d'un bien, d'un service et non du bien lui-même. L'économie servicielle englobe l'économie de la fonctionnalité, l'économie de la performance, l'économie collaborative ;

La consommation responsable doit conduire l'acheteur, qu'il soit acteur économique (privé ou public) ou citoyen consommateur, à effectuer son choix en prenant en compte les impacts environnementaux à toutes les étapes du cycle de vie du produit (biens ou service) ;

L'allongement de la durée d'usage par le consommateur conduit au recours à la réparation, à la vente ou don d'occasion, ou à l'achat d'occasion dans le cadre du réemploi ou de la réutilisation *(dont la lutte contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés) ;*

Le recyclage vise à utiliser les matières premières issues de déchets.

L'économie circulaire est un concept de plus en plus ancré dans les politiques régionales en matière d'aménagement du territoire ou de développement économique. Il s'avère indispensable de modifier nos comportements pour aller vers une société économe en ressources.

Les échanges avec les parties prenantes, tant institutionnelles qu'économiques ou expertes, ont permis d'identifier les principes suivants :

Cibler

La cible de la politique régionale d'économie circulaire est constituée par l'ensemble des acteurs économiques : entreprises, territoires économiques, collectivités (à travers leur rôle dans le monde économique) …

Penser « systémique »

La politique régionale d'économie circulaire doit couvrir de façon systémique l'ensemble des piliers qui la constituent.

Impliquer les parties prenantes

Les parties prenantes doivent être impliquées dans la co-construction et l'évaluation de la politique publique partenariale d'économie circulaire, pour répondre aux besoins des entreprises et des territoires économiques.

Cartographier

La diffusion de l'économie circulaire repose sur l'utilisation de cartographies dynamiques, des initiatives, des besoins et des flux des acteurs économiques et des territoires de la Région Provence Alpes Côte d'Azur (matières, énergie, eau, RH, logistique, mobilité…).

Avoir un effet de levier

Dans un souci d'utilisation efficiente, les financements publics cibleront de façon privilégiée les étapes de parcours où ils auront l'effet levier le plus fort sur l'engagement de l'entreprise dans une démarche d'économie circulaire.

Valoriser pour essaimer

La valorisation des projets innovants et des bonnes pratiques devra servir efficacement leur diffusion et leur généralisation avec une mobilisation réduite des fonds publics.

3.5.2

RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES RÉGLEMENTAIRES

L'objectif de promotion de l'économie circulaire est présente dans de nombreux textes législatifs et réglementaires. À titre non exhaustif, peuvent être cités :

- La politique nationale de prévention et de gestion des déchets s'est inscrite dans le cadre défini par la directive européenne 2008/98/CE relative aux déchets, modifiée par la directive n°2018/851 du 30 mai 2018.

- Après avoir adopté un plan d'actions pour une économie circulaire en mars 2020, la Commission européenne a présenté, le 30 mars 2022, un « Paquet Economie Circulaire. »

- La Loi relative à la transition énergétique et pour la croissance verte (LTECV) du 18 août 2015 consacre un chapitre dédié à l'économie circulaire.

- La Loi n°2020-105 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire a été promulguée le 10 février 2020.

Cette Loi entend accélérer le changement de modèle de production et de consommation afin de limiter les déchets et préserver les ressources naturelles, la biodiversité et le climat. La loi vise à transformer notre économie linéaire, produire, consommer, jeter, en une économie circulaire.

- Règlement (UE) 2025/40 du Parlement Européen et du Conseil du 19 décembre 2024 relatif aux emballages et aux déchets d'emballages, modifiant le règlement (UE) 2019/1020 et la directive (UE) 2019/904, et abrogeant la directive 94/62/CE

La Loi confère à la Région le Chef de filât en matière d'économie circulaire. La Région assure la coordination et l'animation des actions conduites par les différents acteurs en matière d'économie circulaire, notamment en matière d'écologie industrielle et territoriale. Elle définit également les orientations en matière de développement de l'économie circulaire, notamment en matière d'écologie industrielle et territoriale.

De nouvelles dispositions nationales ont été inscrites dans la Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets dite « Climat et Résilience ».

3.5.3

POLITIQUE RÉGIONALE EN FAVEUR D'UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE

A. Schéma Régional de Développement Economique d'innovation et d'internationalisation

Le Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation 2022-2028, voté en assemblée plénière le 24 juin 2022 ambitionne de faire de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur un modèle européen de développement économique durable et résilient.



Le SRDEII intègre une feuille de route en faveur de l'économie circulaire, articulée au SRADDET et décrite ci-après.

1. Soutenir de nouveaux modèles de développement économique : favoriser l'économie circulaire

Le contexte stratégique et réglementaire français (Loi biodiversité, Loi AGEC, Loi Climat et Résilience) et européen (Pacte Vert pour l'Europe, Règlement (UE) 2024/1781 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception pour des produits durables, modifiant la directive (UE) 2020/1828, règlement (UE) 2023/1542 et abrogeant la directive 2009/125/CE relatif aux batteries, aux déchets de batteries et à la responsabilité élargie du producteur des batteries et des déchets d'équipements électriques et électroniques et portant diverses dispositions d'adaptation à la police déchets) tend à transformer l'économie vers une économie plus respectueuse de l'environnement, plus efficace dans l'utilisation des ressources tout en maintenant sa compétitivité. Ce changement de paradigme engage les entreprises, les filières et les territoires à repenser leurs modèles de développement, et à pivoter vers de nouvelles manières de construire (Zéro Artificialisation Nette, Réglementation Thermique, Rénovation énergétique des bâtiments), de produire (écoconception, recyclage, matières biosourcées et consommation de matière…), de consommer (vrac, consigne, circuits courts, réparer, réemployer, réutiliser…).

La Plateforme régionale de l'économie circulaire (PRECI), forte de ses 150 parties prenantes économiques a été lancée le 30 avril 2019. Elle structure ses actions autour des axes suivants :

- La valorisation des déchets en tant que ressource et levier de richesse
- L'implication de ces filières régionales dans l'adaptation aux enjeux climatiques
- Le développement de modèles économiques collaboratifs et résilients
- Le soutien aux filières valorisant les ressources naturelles

2. La valorisation des ressources comme leviers de richesse

Le constat partagé du caractère stratégique de l'accès aux ressources amène la Région à conduire simultanément des actions de prévention de la production des déchets (économiser les ressources), et des actions de valorisation des déchets produits (fabriquer des matières recyclées de qualité).

Concernant les enjeux de prévention, la Région développe une politique volontariste sur le sujet du réemploi et de la réparation. Le réemploi se heurte à des obstacles bien identifiés : habitudes et nécessaire changement de perception, accès au foncier des structures en cours de développement, évolution des modèles économiques. La Région mobilise ses politiques publiques de façon transversale pour faire émerger des sites de réemploi et/ou de réparation à la fois dans le champ classique du secteur de l'économie sociale et solidaire, de l'insertion, mais également relevant de l'économie de marché.

Par ailleurs, le recyclage constitue un levier majeur de diminution de la pression sur les ressources naturelles. Pour qu'il trouve tout son sens, il convient de transformer les déchets en matières premières dites « secondaires » ou des produits transformés correspondant à un besoin des entreprises notamment régionales. Sur des secteurs ou filières pour lesquels la région est très dépendante des intrants (engrais, métaux rares, pétrole etc..), le recyclage sous toutes ses formes contribue de fait, à l'effort de souveraineté désormais très engagé aux niveaux français et européen. Or la région accuse un retard significatif sur la mobilisation des déchets en vue de leur recyclage. Si la valorisation des déchets ménagers a progressé de 8% entre 2018 et 2020, elle reste toujours en-deçà de la moyenne nationale. Par ailleurs, moins de 60 % des déchets dangereux sont orientés vers des filières adaptées à leur dangerosité. Ces résultats mitigés s'expliquent par la faiblesse du maillage d'installations de gestion des déchets sur certains territoires, et surtout par le manque de débouchés pour la valorisation des matériaux triés dans la région (métaux, plastiques, biomasse, bois…).

La création de filières régionalisées de valorisation des déchets nécessite un dialogue et une coordination permanente de l'amont et de l'aval de la chaîne de valeur, du producteur de déchet, en passant par le transformateur et l'utilisateur. Ces chaines s'entendent à des échelles différentes, parfois très locales (par exemple sur les biodéchets), parfois suprarégionales sur des flux très spécifiques (par exemple plastiques composites). Les stratégies mises en œuvre doivent permettre de compléter la chaine des opérateurs des boucles de matières, de consolider les investissements à programmer, d'inscrire dans le temps le principe et la contractualisation d'approvisionnements locaux en matières premières secondaires.

Outre leur intérêt immédiat en matière de gestion des déchets, de diminution des consommations carbone (transport et extraction), de dépendance à des approvisionnements parfois instables, les entreprises de transformation des déchets sont génératrices d'emplois non délocalisables.

La Région priorise les axes suivants d'amélioration :

- Compléter le maillage territorial permettant de mobiliser les déchets et les transformer en nouvelles ressources, ce maillage étant par ailleurs prescrit dans le SRADDET
- Organiser la filière biodéchets, pour en faire une filière d'excellence au service de l'OIR Naturalité
- Accélérer la mise en place de la filière des combustibles solides de récupération (CSR), pour contribuer à la transition énergétique et la décarbonation, en cohérence avec la feuille de route de l'OIR Energie de demain
- Améliorer les modalités de collecte et recyclage des métaux critiques en soutenant l'innovation
- Prolonger les expérimentations en

vue d'accélérer la robotisation et le numérique dans les métiers du déchet

- Développer et soutenir, le tri, la transformation et l'incorporation de matières premières de recyclage : plastique, bois, papier/cartons, métaux, textiles et produits du bâtiment, au service notamment de l'OIR Industries du futur.

3. Mobiliser les filières régionales sur les enjeux climatiques

Les enjeux de transition écologique diffèrent selon les filières et nécessite de raisonner de manière spécifique selon les chaînes de valeurs propres à chacune. Certaines doivent muter car particulièrement émettrices en gaz à effet de serre (BTP, transport, énergie, industrie). D'autres doivent repenser leurs modèles aux vues des nouvelles contraintes réglementaires (agriculture, BTP, plastique) ou de modification de l'environnement (tourisme de montagne, agriculture). D'autres encore émergent et tirent parti des nouveaux paradigmes de développement (éco-matériaux, énergies renouvelables, réemploi, réparation).

Le BTP pourra axer sa transition sur l'utilisation d'éco-matériaux et sur le recyclage et réemploi des déchets de chantier. Les filières industrielles répondront aux enjeux de la transition écologique et énergétique par la recherche d'efficacité matière par la substitution de matériaux et de recours à de la matière recyclée ou biosourcée. La filière énergie se réinvente autour des énergies renouvelables avec le développement de l'hydrogène vert, de l'éolien, du biogaz et de la valorisation des combustibles solides de récupération (CSR). La valorisation des co-produits ou déchets de l'agriculture et/ou de la filière bois est une source de développement de nouveaux produits durables dans l'industrie, le BTP, la chimie biosourcée, les biocarburants... Ces dernières ont également l'avantage de favoriser les circuits courts de production et de distribution. Enfin, l'écotourisme est reconnu comme un levier permettant de promouvoir un autre type de tourisme, alternatif au tourisme de masse fortement concentré sur la zone littorale et la haute saison estivale.

Ce travail avec les filières s'opère au travers des Opérations d'intérêt régional, avec les pôles de compétitivité et clusters, et les fédérations. Par exemple, la Région a intégré dans le cadre d'intervention dédié aux Pôles de compétitivité un objectif de contribution croissante au Plan Climat régional, notamment via la labellisation de projets innovants en faveur de l'environnement, la mobilisation de fonds européens au profit de la transition écologique. Les OIR 2.0 intègrent des objectifs en matière de transitions digitale, industrielle, écologique et énergétique, qui sont intégrés aux feuilles de routes définies au niveau de chaque OIR et des segments ciblés.

4. Favoriser le développement de modèles économiques collaboratifs et résilients

L'économie est aujourd'hui riche d'alternatives qui permettent au consommateur et au producteur de faire de leur façon de consommer et de produire des actes responsables. Les démarches collaboratives territoriales visent un triple objectif de proximité, de coopération et mise en réseau, et de réduction de l'empreinte environnementale. Elles peuvent s'appliquer à la production comme à la consommation.

Les démarches d'écologie industrielle et territoriale (EIT) visent à mettre en réseau les entreprises pour faire émerger des synergies profitables à la fois sur le plan économique, écologique et territorial et ainsi de développer durablement le territoire. Ces synergies peuvent concerner des flux de ressources de toute nature : matières, eau, énergie, ressources humaines, équipements, etc. Les déchets et co-produits d'une activité peuvent devenir une ressource pour une autre activité. Une démarche EIT peut se dérouler à différentes échelles territoriales (zone d'activité, zone industrielle, agglomération, bassin de vie…). Des approches par secteur d'activités (approche filière) peuvent également être envisagées. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur fait partie des régions les plus actives, avec déjà une vingtaine de démarches structurées.

L'économie de la fonctionnalité repose sur une contractualisation autour d'une performance d'usage en lieu et place de la

vente de biens. Le principe d'une économie de la fonctionnalité amène également à plus de mutualisation dans l'utilisation des biens (auto-partage, outillage…), mais aussi à plus de mutualisation d'équipements de production industriels ou de R&D. Des nouveaux modèles de consommation se développent également. Des réseaux régionaux se mettent en place pour créer du lien entre acteurs publics et privés et favoriser les initiatives dans les territoires, comme le réseau anti-gaspillage alimentaire régional REGAL'im. Des initiatives se développent autour de la consommation collaborative. Les attentes des citoyens et leur implication dans la transition écologique et l'émergence de nouveaux modèles doivent également être pris en compte dans le développement économique régional.

Notamment, le maintien et le développement de la production agricole ne se fera pas sans changement du comportement des consommateurs. Les consommateurs peuvent agir à deux niveaux : en participant au financement des projets vertueux et en modifiant leur comportement d'achat. L'implication des consommateurs se fera d'abord à travers la promotion des démarches équitables : soutien pour l'émergence de nouveaux contrats ou circuits de commercialisation assurant une juste rémunération des producteurs et communication orientée vers les consommateurs pour les promouvoir et inciter les achats responsables.

5. Soutenir les filières valorisant les ressources naturelles : eau, bois-forêt, éco-matériaux, agriculture

Les espaces naturels sont une des richesses de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et facteurs d'attractivité pour le territoire, tant en termes de dynamisme touristique que de cadre de vie pour les actifs et les entreprises. Neuf Parcs naturels régionaux (Alpilles, Baronnies provençales, Camargue, Luberon, Préalpes d'Azur, Queyras, Sainte-Baume, Verdon, Mont Ventoux), sept réserves naturelles régionales, dix réserves naturelles nationales et quatre parcs nationaux, couvrent 46% du territoire. Les sites Natura 2000, terrestres ou marins, couvrent 23 739 km². A ces espaces protégés s'ajoutent les grands espaces naturels emblématiques que sont la montagne et la mer qui attirent chaque année plusieurs millions de visiteurs.

L'agriculture, la forêt, l'eau, les matériaux, la pêche, l'aquaculture...dépendent particulièrement de ce patrimoine naturel et de sa préservation.
La forêt occupe plus de la moitié de la surface régionale, faisant de Provence-Alpes-Côte d'Azur la seconde région la plus boisée de France. La filière bois-forêt est en plein développement, notamment sur les segments bois-énergie, bois d'œuvre, agroforesterie et doit être structurée et soutenue, notamment dans sa démarche de diversification pour exploiter toutes les potentialités sur de nouveaux usages et débouchés : construction bois et biosourcée, chimie biosourcée, biocarburants (2G, hydrogène…), agrotourisme, biomasse…. En parallèle, il est important de créer et soutenir les conditions d'une demande locale pour assurer des débouchés aux exploitants et transformateurs.

L'agriculture, avec 25% des surfaces régionales, joue un rôle essentiel pour l'alimentation de la population de Provence-Alpes-Côte d'Azur et bien au-delà, en France, en Europe et dans le monde.

Couplée à une industrie agro-alimentaire performante, elle participe du rayonnement de la région, en même temps qu'elle dessine le territoire et structure les paysages ruraux. La région possède la part de surface agricole utile convertie à l'agriculture biologique la plus élevée de France (28,8 % contre une moyenne nationale de 8,3%), mais cette part reste insuffisante dans certaines filières où le saut technique à franchir est plus important. En parallèle, le développement de la certification Haute Valeur Environnementale (HVE) doit permettre aux exploitations de faire valoir leurs progrès dans l'adoption de pratiques durables.

La consommation d'eau, en prévision des diminutions des réserves disponibles dans les prochaines décennies, doit faire l'objet d'économies notamment par le soutien à la modernisation des réseaux d'irrigation agricoles, et aux démarches territoriales engagées par les

collectivités. Il s'agit également de s'appuyer sur les compétences et innovations en région en favorisant la mise en œuvre de projets de réutilisation d'eaux usées traitées, en développant la filière eau en s'appuyant sur les acteurs économiques et de l'eau, le Pôle de compétitivité Eau "Aquavalley", le cluster Ea-écoentreprises et les Opérations d'intérêt régional.

La structuration de filière des éco-matériaux (paille, laine, chanvre…) doit être poursuivie. Elle représente notamment une alternative au ciment et au béton dans la construction, un gisement d'emplois et de croissance économique et un facteur de réduction des émissions carbone.

Exemples de modalités d'intervention

Valoriser les ressources comme levier de richesse

- Soutenir la création d'infrastructures territoriales permettant la collecte et le tri des déchets
- Soutenir la mobilisation et la valorisation des déchets dans les territoires via les dispositifs Contrats d'objectifs déchets et « Nos territoires d'abord ».
- Accompagnement les projets et filières d'économie circulaire présentant un fort potentiel de développement, en cohérence avec les feuilles de route des OIR « Naturalité », « Industrie du futur » et « Energie de demain » en s'appuyant notamment sur une démarche partenariale avec l'Ademe
- Accompagner les projets et filières de valorisation des ressources naturelles présentant un fort potentiel de développement sur le territoire (éco-matériaux/biosourcés, forêt-bois...)
- Soutenir le secteur agricole pour la transition des exploitations agricoles et la structuration des filières bio et Haute Valeur Environnementale

Favoriser le développement de nouveaux modèles économiques

- Soutenir les projets de recherche appliquée, de développement ou d'innovation dans l'éco conception et l'éco production industrielle, et le renforcement des dispositifs d'accompagnement des solutions technologiques innovantes
- Accompagner les démarches d'EIT et d'économie de la fonctionnalité
- Favoriser l'incubation et l'accélération de projets d'économie circulaire

S'adapter aux changements climatiques à venir

- Assurer une surveillance environnementale et anticiper les risques climatiques par des stratégies de prévention et d'adaptation
- Favoriser l'expérimentation de solutions de prévention et stratégies d'adaptation aux risques climatiques et la sensibilisation des acteurs économiques à ces nouveaux modèles
- Promouvoir et soutenir les projets locaux et collaboratifs (agriculture urbaine, plateforme d'achat local, achats groupés, initiatives citoyennes…)

B. Politique Zéro Déchet Plastique

La Région a lancé en juin 2016, le programme « Zéro déchet plastique en décharge en 2030 », Ce programme est une initiative phare du Plan climat « Gardons une COP d'Avance » et son objectif : Amplifier le programme « Zéro déchet plastique ».

Le programme d'actions « Zéro déchet plastique » s'appuie sur **trois piliers** :

- **Un volet environnemental** de protection des milieux naturels et de la Méditerranée contre les pollutions par les macro et micro-plastiques :
  - Déploiement de la Charte Zéro Déchet Plastique : cette charte a pour vocation d'inciter les acteurs locaux à s'engager dans une démarche zéro déchet plastique sous forme de plans d'actions : alternatives aux plastiques, recyclage, évitement de toutes pollutions des milieux naturels. Ces actions sont accompagnées par de la sensibilisation, de la formation, des études de faisabilité et l'évaluation des plans d'actions des signataires.
  - La mobilisation des citoyens et les sciences participatives : le réseau REMED Zéro plastique. La Région a souhaité dès 2017, soutenir la création du premier réseau des collecteurs de déchets sauvages REMED Zéro plastique, piloté par l'association Mer Terre. Une plateforme, conçu par le Muséum National d'Histoire Naturelle, existe depuis juin 2019 https://www.remed-zero-plastique.org/, et permet de centraliser toutes les opérations de nettoyage.
  - L'Appel à projet Zéro Déchet Plastique

- **Un volet économique** pour le développement, en région, d'une économie circulaire des plastiques

- **Un volet d'éco exemplarité de la Collectivité régionale**

Le programme d'action est détaillée ci-après dans le chapitre détaillant le plan d'actions en faveur de l'Economie circulaire.

Cette démarche est compatible et cohérente avec le Plan National de Prévention des Déchets et notamment les mesures visant à prévenir et à réduire l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement, en particulier le milieu aquatique, et sur la santé humaine.

C. Contrats d'objectifs pour une dynamique régionale déchets et économie circulaire

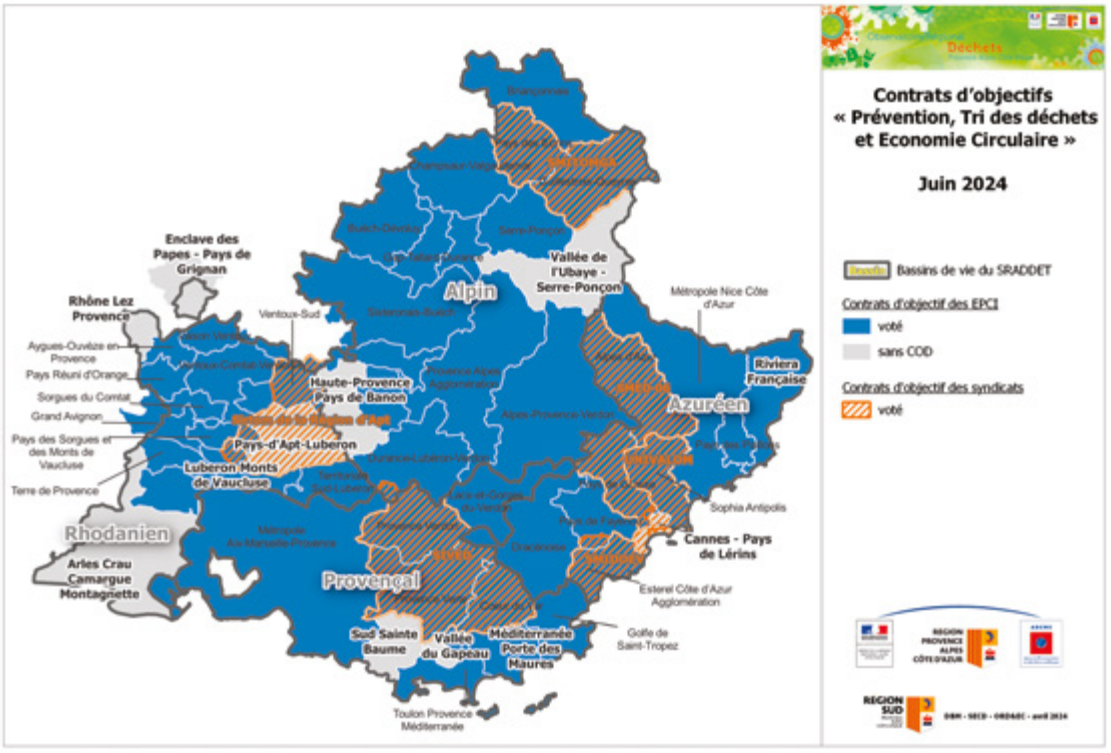
L'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) et la Région propose aux collectivités en charge de la thématique de prévention et de gestion des déchets de mettre en place une stratégie territoriale. L'ADEME propose aux collectivités de bénéficier d'aide et de financement à travers un **Contrat d'objectif de territoire** (COT) dont l'objectif est de structurer et de développer des actions sur des thématiques de l'Economie Circulaire et de la Transition Ecologique.

Le **Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur** propose, au titre de la mise en œuvre d'une stratégie régionale et de nouveaux dispositifs d'accompagnement en vue d'une autonomie des bassins de vie en matière de gestion des déchets (approuvés en assemblée plénière en octobre 2020), aux collectivités de compétence collecte et/ou traitement des déchets, de signer un **Contrat d'Objectifs Déchets "Prévention, Tri des déchets et Economie Circulaire"** les engageant dans une démarche globale de prévention et de gestion des déchets. Ces contrats de 3 ans déclinent à l'échelle locale les objectifs de la planification régionale des déchets intégrée du SRADDET.

Il s'agit d'élaborer des stratégies globales de prévention et de gestion des déchets et d'économie circulaire en

cohérence avec la planification régionale, de planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme et leur programmation budgétaire, d'adhérer au minimum à un des différents réseaux régionaux de prévention mais également d'adhérer à la charte régionale "Zéro Déchet Plastique ».

La carte ci-après figure les collectivités engagées dans un Contrat d'Objectifs Déchets "Prévention, Tri des déchets et Economie Circulaire" aux côtés de la Région pour la mise en œuvre de la planification régionale.



Carte 1

Territoires ayant signé un contrat d'objectifs « Prévention, Tri des déchets et Economie Circulaire » (ORD&EC, juin 2024)

3.5.4

GOUVERNANCE PARTENARIALE

A. Cadre partenarial régional

La Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République dite Loi NOTRe promulguée le 7 août 2015 a confié aux Régions la planification de l'ensemble des catégories de déchets. La Région Provence- Alpes-Côte d'Azur coordonne ainsi la stratégie territoriale de gestion des déchets. Un Contrat d'Objectifs pour une Dynamique Régionale Déchets et Economie Circulaire (CODREC) a été signé entre la Région et l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) en avril 2017 afin de prendre la mesure des objectifs de la Loi Transition Energétique pour la Croissance Verte qu'il convient de traduire à l'échelle territoriale.

La Loi AGEC (loi anti-gaspillage et à l'économie circulaire) **confère aux Régions le rôle d'animation et de coordination des acteurs économiques du territoire en matière d'économie circulaire.**

Au regard de la compétence qui lui est accordée en matière économique et consciente des opportunités de développement économique dont recèle l'économie circulaire, la Région promeut, dans un cadre partenarial, une politique ambitieuse en matière d'économie circulaire.

La convention cadre régionale pour un **déploiement partenarial de l'économie circulaire, validée lors de l'assemblée plénière de la Région le 24 juin 2022 est signée entre les membres de la Plateforme Régionale de l'Economie Circulaire** dont font à présent partie :

- La DREAL Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
- L'Agence de la Transition Ecologique (ADEME)
- La CCI - Chambre de Commerce et de l'Industrie de Région Provence Alpes Côte d'Azur
- La CMAR - Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Région Provence Alpes Côte d'Azur
- La Caisse des Dépôts
- La CRESS Chambre Régionale de l'Economie Sociale et Solidaire Provence Alpes Côte d'Azur
- La Région Provence Alpes Côte d'Azur

Des objectifs communs ont été définis :

- L'élaboration et la mise en œuvre d'une politique publique intégrée et partenariale, garante du déploiement des piliers de l'économie circulaire auprès des acteurs économiques de la Région
- La généralisation des pratiques relevant des principes de l'économie circulaire auprès des acteurs économiques de la Région

La gouvernance repose sur le fonctionnement des trois instances : un comité de pilotage stratégique, un comité technique inter-institutionnel et un « think tank » régional d'économie circulaire : **la plateforme régionale de l'économie circulaire** (ou PRECI), lancée le 30 avril 2019.

Cette convention cadre définit une gouvernance associant les acteurs économiques du territoire au sein de la Plateforme Régionale de l'Economie Circulaire appelée la PRECI et précise les principes, objectifs et éléments de la stratégie partagée par les signataires en matière de politique publique d'économie circulaire. Des actions sont menées et des dispositifs sont proposés pour la structuration et le déploiement d'une politique concertée et partagée en faveur de l'Economie Circulaire.

La convention cadre réaffirme l'intensification et la poursuite d'une politique partenariale. L'animation de la politique partenariale en direction des acteurs économiques constituera le cœur de la mobilisation.

A ce titre, les partenaires s'engagent à participer activement aux différentes

instances de la gouvernance, à l'organisation des rencontres de la PRECI Plateforme Régionale de l'Economie Circulaire et autres manifestations, à l'animation du portail numérique dédié intitulé reseau-preci.org et à l'organisation et l'animation des groupes de travail existants et le développement de nouvelles actions.

B. Pilotage au sein de l'institution régionale et acompagnement des porteurs de projet

Depuis Mars 2017, un groupe projet interne est dédié aux nouveaux modèles économiques et notamment l'économie circulaire. Il est animé par le Service Economie Circulaire et de Proximité de la Direction de l'Economie

Ce groupe est composé des services concernés par les thématiques suivantes :

- Achats
- Agriculture et Forêt
- Biodiversité et Parc et Territoires Ruraux
- Développement des Filières Stratégiques
- Economie Solidaire et de Proximité
- Grands Equipements
- Tourisme
- Transition Energétique
- Animation Territoriale
- Prospective et Partenariats Stratégiques
- Financement aux entreprises
- Coopération européenne
- Sport
- Mer
- Entreprises

Ce groupe de travail se réunit tous les trimestres et a pour objectif de :

- Participer à la construction et à la mise en œuvre des plans d'actions qui contribuent à la déclinaison opérationnelle du SRDEII ainsi que celui en faveur d'une économie circulaire de la planification régionale
- Coordonner et proposer des dispositifs régionaux de développement de l'économie circulaire et de la RSE et de la transition énergétique
- Partager les actualités des divers services
- Recenser les dispositifs existants et leur donner de la visibilité, et de la cohérence
- Participer à l'animation de la plateforme régionale de l'économie circulaire PRECI
- Co construire le plan d'actions en faveur de l'Economie circulaire
- Repenser le portail des entreprises et leur faciliter les recherches afin de mieux les orienter au regard de leurs besoins d'information à partir du portail Intranet de la Région.

Les porteurs de projets sont accompagnés dans leur démarche auprès des services de la Région par une complémentarité opérée entre services et dispositifs afin d'apporter une solution, un dispositif ou une réponse aux acteurs économiques du territoire régional.

3.5.5

MODALITÉS D'ACTIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

A. Accompagnement de réseaux d'expertises

Réseau FILIDECHET

Cet appel à projets vise à promouvoir des projets innovants et expérimentaux présentant un fort potentiel de reproductibilité.
Les principaux enjeux sont de :

- Permettre la mise en œuvre des projets d'économie circulaire en région ;
- Favoriser la mutation du système productif régional vers des procédés moins impactant pour l'environnement et plus économes en ressources ;
- Soutenir l'amélioration de la performance environnementale des produits en développant le principe d'écoconception et d'affichage environnemental ;
- Favoriser l'émergence de filières de valorisation innovantes ;
- Réduire le recours aux ressources naturelles.

361 candidatures ont été réceptionnées depuis 2013. Cet appel à projets a permis de soutenir avec l'ADEME, 174 projets innovants, expérimentaux et reconductibles pour un montant de global de subvention de 7 M€ engagés par la Région

Riche de tous ces projets concrétisés ou en cours de réalisation depuis l'origine de ce dispositif, l'ADEME et la Région ont souhaité faire partager les initiatives menées par les lauréats de l'Appel à Projets FILIDECHET . Des structures, extérieures au dispositif ont également été invitées montrant un intérêt à la dynamique et contribuant ainsi à faire évoluer le cadre de Filidéchet. Cette mise en réseau a débuté entre 2016 et 2018 et s'est poursuivie au cours de la période 2020 - 2022.

En effet, la Région a relancé l'animation du réseau Filidéchet en programmant 6 journées pour traiter des thématiques transversales comme l'écoconception ou les modèles économiques et d'autres plus spécifiques traitant des sujets cibles et prioritaires pour la mise en œuvre de la politique de prévention et de gestion des déchets comme les métaux ou le plastique. Côté ADEME, la mission s'est portée sur la constitution d'un recueil recensant les démarches engagées ou réalisées jusqu'alors par les lauréats afin de permettre une large diffusion des démarches soutenues au travers de ce dispositif. Le réseau a fait l'objet de la création d'une communauté au sein du portail numérique de la PRECI.

Réseau EIT

Un réseau des acteurs de l'Ecologie Industrielle et Territoriale en Provence-Alpes-Côte d'Azur a été mis en place à partir de 2015 par l'ADEME et la Région Il a permis de fédérer les démarches en cours, de bénéficier du retour d'expériences de chacun, et d'élaborer des actions communes. Une mission d'animation et d'accompagnement a été financée alternativement par la Région et l'ADEME jusqu'en octobre 2021. Ce réseau comprend une cinquantaine de membres représentants les animateurs de démarches EIT, des collectivités territoriales, d'universitaires et d'organisations concernées par cette thématique (chambres consulaires, pôles de compétitivités...). Il constitue une communauté sur le portail numérique de l'économie circulaire https://www.reseau-preci.org/.

Réseau BTP / Déchets et Economie circulaire

Un réseau des acteurs du BTP I Déchets et Economie Circulaire a été mis en place à partir de 2017 par la Région. Ce réseau

a pour objet d'accompagner les acteurs dans le changement de leurs pratiques et a été développé depuis 2020 au travers d'une mission d'animation et d'accompagnement dans le cadre du projet européen LIFE IP SMART WASTE. Ce réseau comprend environ 1600 acteurs régionaux. Deux espaces de rencontres ont été mis en œuvre : la Communauté des Acteurs du BTP | Déchets et Economie Circulaire sur le portail régional de l'Economie Circulaire (Les communautés de reseau-preci.org: Réseau des Acteurs du BTP | Déchets et Economie Circulaire) qui comptabilise environ un cinquantaine d'adhérents en 2022) et des rencontres (en webinaire ou en présentiel) des groupes de travail techniques sur la thématique BTP | Déchets et Economie Circulaire (de 60 à 280 participants par rencontre)….

Réseau REGALIM

Le réseau régional de lutte contre les pertes et le gaspillage alimentaires, REGALIM PACA, initié par la DRAAF, l'ADEME et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur permet la rencontre et l'échange entre les acteurs régionaux des différentes familles : la production agricole, la transformation des produits agricoles et agro-alimentaires, la distribution, la consommation (restauration collective et grand public).

Réseau REMED

La Région a souhaité dès 2017, soutenir la création du premier réseau des collecteurs de déchets sauvages REMED Zéro plastique, piloté par l'association Mer Terre. Une plateforme, conçu par le Muséum National d'Histoire Naturelle, existe depuis juin 2019 https://www.remed-zero-plastique.org/, et permet de centraliser toutes les opérations de nettoyage.

Réseau REPAR'ACTEURS

La Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a déployé la marque Répar'acteurs pour permettre aux artisans de la réparation de promouvoir l'acte de réparer, et de se positionner en tant qu'acteurs de la réduction des déchets.

Réseau VRAC et CONSIGNES

Le Plan Climat 2 « Gardons une COP d'Avance » adopté le 23 avril 2021 réaffirme la nécessité d'accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies locales ou sectorielles d'économie circulaire, notamment au travers son action n°95 qui consiste à « soutenir le vrac et recréer la consigne avec un circuit adapté de collecte et les matériaux réemployés »

La règlementation est venue encadrer ce retour à la pratique du vrac, en particulier la Loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020 dite loi AGEC. La loi incite à la réduction de déchets d'emballages et à la lutte contre le gaspillage alimentaire.

Ainsi, cette thématique constitue un axe fort de la politique régionale de prévention et de gestion des déchets et à ce titre, la Région développe des initiatives s'inscrivant dans cette dynamique.

Ainsi dès 2020, la Région a signé une convention avec le Réseau national Vrac afin de structurer et animer la filière en Région.

Il s'agit notamment de :

- **Structurer la filière Vrac en région** : animer, recenser et fédérer les acteurs, développer un catalogue des fournisseurs en région, conférence annuelle régionale, outil web réseau vrac…
- **Professionnaliser et accroître l'offre vrac** : former les commerces, les fabricants, développer et tester un projet de Hub Vrac en région (plateforme logistique de conditionnement, de lavage et de transport)
- **Accroître le nombre de consommateurs** : mettre en place un réseau public des ambassadeurs Vrac, promouvoir le vrac et organiser des ateliers de sensibilisation grand public, encourager le vrac et le zéro déchets dans l'évènementiel et les manifestations clés professionnelles et grand public, développer des outils de sensibilisation auprès des enfants.

Un projet d'accompagnement d'un consortium constitué de 16 structures issues de l'Agroalimentaire et de la cosmétique est mené. Ce projet doit permettre aux différentes entreprises d'identifier des matériaux d'emballages innovants alternatifs aux plastiques, réaliser des prototypes industriels et déployer les bonnes pratiques sur le territoire. La vente en vrac est un des axes de travail.

Dans le cadre de l'action 95 du Plan climat « Gardons une COP d'Avance », la Région affirme la nécessité de soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies locales ou sectorielles d'économie circulaire notamment autour du vrac et de la consigne du verre. La Région lance dans ce contexte un nouvel appel à projets « Vrac et Consigne » visant à développer la vente en vrac et réduire l'utilisation d'emballages à usage unique et de la consigne en vue d'augmenter le principe de réemploi.

La Région souhaite soutenir dans cette perspective les « briques » indispensables à l'émergence de solutions massives de consigne : logistique inverse, solutions de lavage.

Cet appel à projet s'attache à cibler les équipements nécessaires afin de faciliter la pratique du vrac à une échelle locale et de structurer un maillage régional. Cet appel à projets repose sur 2 volets, à la fois d'études stratégiques à l'échelle d'un territoire, et cible des projets d'investissement, notamment l'implantation de centres de lavage.

Réseau des RESSOURCERIES

La Loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020 dite loi AGEC accentue la lutte contre le gaspillage et incite à favoriser l'allongement de la durée d'usage des produits.

Cela passe notamment par l'implantation de structures comme les ressourceries, lesquelles favorisent le réemploi, la réutilisation ou le recyclage des produits tout en contribuant à la création d'emplois locaux.

La Région et l'ADEME poursuivent l'accompagnement fait auprès d'une trentaine de ressourceries recensées en région et s'appuie sur l'Association régionale des ressourceries qui anime un observatoire et apporte un appui technique aux services de la Région et de l'ADEME sur la pertinence et la viabilité des nouveaux projets.

B. Complémentarité avec les dispositifs mis en place par les partenaires régionaux

La collaboration entre partenaires passe par les outils développés par chacune des organisations ou services. Les dispositifs, d'accompagnent financiers et de valorisation viennent en partenariat ou en complémentarité des dispositifs nationaux, dont ceux déclinés à l'échelle régionale.

Cela se traduit notamment par la mise en place d'outils complémentaires aux cadres d'intervention régionaux en particulier Déchets, EIT, en vue de l'élaboration des Appels à Projets ou des Appels à Manifestation d'Intérêt ainsi qu'aux dispositifs à venir. Il s'agit notamment des Appel à projets de France Relance 2030, du Fond Européen de Développement Régional (Feder), du Fond de Transition Juste (FTJ), des cadres d'intervention respectifs, proposés par les services régionaux et les outils relevant des organismes de financement déployés notamment par la caisse de dépôt et de consignation. Il peut s'agir également des dispositifs lancés par les éco organismes ou à l'échelle de la commission européenne.

3.5.6

DISPOSITIFS FINANCIERS

Afin d'assurer l'opérationnalité de la planification régionale des déchets et de respecter les nouvelles obligations règlementaires issues de la Loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire dite Loi AGEC du 10 février 2020, ont été mis en œuvre une stratégie régionale et de nouveaux dispositifs d'accompagnement en vue d'une autonomie des bassins de vie en matière de gestion des déchets s'appuyant sur un nouveau cadre d'intervention, voté en octobre 2020.

Ce document définit ainsi les modalités d'intervention de la Région pour assurer la mise en œuvre opérationnelle de la planification régionale des déchets et accompagner le territoire dans la transition vers une économie circulaire, économe en ressources, conformément aux chapitres 3.4 (planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets) et 3.5 (la stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire et son plan d'actions) du fascicule des règles du SRADDET.

En complément du cadre d'intervention « Autonomie des bassins de vie », des appels à projets (AAP) sont régulièrement lancés :

AAP PROVALOTRI

Cet appel à projets est dédié à la modernisation et/ou la création de sites de gestion des déchets des professionnels : centres de tri et déchèteries. Initié de 2019 à 2021, cet appel à projets a permis de favoriser l'émergence d'installations permettant d'atteindre un objectif de réemploi ambitieux, des taux de valorisation élevés et ciblés les matériaux pas ou peu valorisés dans la région. Il s'agit notamment d'améliorer la qualité du tri pour réduire les déchets ultimes, accroître le nombre de filières aval visant une remise sur le marché des matières, être en mesure de traiter les bennes en mélange, offrir un service de réemploi, de réparation ou un espace de dons, déstockage ou matériauthèque.

AAP FILIDECHET

Comme indiqué précédemment, cet appel à projets est conçu pour accompagner les acteurs économiques du territoire sur les axes de l'économie circulaire, réduire la consommation de ressources et les impacts sur l'environnement.

AAP DEDIES AU PARCOURS DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE D'UNE ENTREPRISE

La Région a mis en place une gamme d'outils qui permettent d'accompagner une structure tout au long de son développement en intégrant la dimension environnementale appelé « le parcours de la transition écologique ».
Le parcours de la transition écologique s'articule autour de la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE), la transition énergétique et l'Economie Circulaire.

AAP CEDRE

L'Appel à projets CEDRE créé en 2020, fait partie de cette gamme d'outils d'accompagnement, de financement et de valorisation, constituant le parcours de la transition écologique. Il s'agit d'un contrat pour l'emploi et le développement responsable des entreprises dit CEDRE.
Ce dispositif s'adresse aux très petites, petites et moyennes entreprises qui souhaitent intégrer de manière structurante la question de la transition écologique et de la responsabilité sociétale des entreprises (au niveau de la production, de l'approvisionnement et/ou de la distribution) qu'elles relèvent ou non d'un secteur lié à la croissance verte mais également à celles qui s'engagent dans un nouveau modèle économique en lien avec l'économie circulaire, notamment l'économie de la fonctionnalité, l'économie collaborative.
Les entreprises bénéficient d'un accompagnement par un expert à l'élaboration d'un plan d'actions sur trois ans, d'une possible subvention en investissement pour soutenir la mise en œuvre de la démarche.
Actuellement, le réseau CEDRE est constitué de plus de 200 entreprises

AAP ZERO DECHET PLASTIQUE

Cet appel à projet porte sur la protection de la mer Méditerranée et la préservation des milieux naturels contre les déchets plastiques. La Région a lancé plusieurs Appel à projets « Ensemble, pour une nature zéro déchet plastique » au titre du fonds de dépollution pour la protection de la Méditerranée et la préservation des milieux naturels et aquatiques contre les pollutions par les matières plastiques (Action n°75 du Plan climat « Gardons une COP d'Avance » et son objectif : amplifier le programme « Zéro déchet plastique »).

AAP BIODECHETS

Cet appel à projet lancé en 2021 a porté sur le thème suivant : Généraliser le tri à la source et valoriser les biodéchets en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'appel à projet est décomposé en 2 volets d'actions.

Volet 1 : Trier à la source les biodéchets des ménages
- Soutenir les opérations de gestion de proximité des biodéchets
- Mettre en place des collectes séparées des biodéchets des ménages
- Cible : collectivité ou syndicat exerçant une compétence prévention et/ou collecte déchets

Volet 2 : Créer une installation de valorisation organique
- Cible : opérateur public (collectivité ou syndicat exerçant une compétence traitement des déchets) ou opérateur privé non producteur de biodéchets

AUTRES DISPOSITIFS

- **RACINES** est un programme d'actions qui permet à la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMAR) de proposer à tous ses publics une offre Multithématique et adaptable aux problématiques des territoires et liée aux piliers de l'Economie Circulaire.
- **Déclic Environnement :** un accompagnement sur le modèle du Déclic numérique : deux demi-journées en entreprise pour déclencher une première action ou une action nouvelle en matière d'environnement par l'entreprise Eco-défis : une dynamique locale avec des entreprises qui relèvent des défis simples et rapides et avec une Labellisation et une promotion auprès des clients à la clé.
- **TPE Gagnantes :** un prédiagnostic flux en entreprise pour réduire les coûts et gagner en compétitivité, avec un suivi sur une année.
- **Répar'Acteurs :** mobilisation et promotion des artisans de la réparation pour augmenter leur Chiffres d'Affaires.

AAP TREMPLIN de l'ADEME

Le dispositif Tremplin pour la transition écologique des PME est le guichet d'aides de l'ADEME, il s'inscrit dans le cadre de France Relance et du dispositif EETE (entreprises engagées pour la transition écologique) de l'ADEME

LES PROGRAMMES EUROPEENS

Le Service Economie Circulaire et Déchets de la Région porte un projet européen intitulé LIFE IP SMART WASTE. Il a pour objectif de soutenir des actions de 30 bénéficiaires associés avec le **fonds du programme LIFE** de la Commission Européenne afin :
- D'améliorer le taux de valorisation matière des déchets sur le territoire régional
- De développer une dynamique régionale pérenne en matière de prévention et de meilleure gestion des déchets
- De renforcer la performance de l'action publique.

Les investissements de l'Union Européenne en Région au cours de la période 2021-2027 relatifs aux **fonds FEDER** visent quatre des grands objectifs européens :
- Une Europe plus intelligente (innovation, numérisation)
- Une Europe plus verte et à zéro émission de carbone
- Une Europe plus sociale (renforcement du socle européen des droits sociaux)
- Une Europe plus proche des citoyens (stratégies de développement pilotées au niveau local et le développement urbain durable dans toute l'Union européenne).

Ce Programme contribuera au financement de projets visant à renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale de la Région. Un des axes vise à favoriser la transition vers une économie circulaire et efficace dans l'utilisation des ressources.

Le programme de Fond de Transition Juste (FTJ) est un nouvel outil financier qui s'inscrit dans le cadre du plan d'investissement pour une Europe durable (pacte vert pour l'Europe) Il s'agit du premier pilier du Mécanisme pour une Transition Juste (MTJ) mis en œuvre par le règlement UE 2021/1056 du 24 juin 2021 dans le cadre de la Politique de cohésion de l'UE. Destiné aux régions les plus touchées dans la transition pour leur dépendance aux combustibles fossiles et des procédés industriels fortement émetteurs en gaz à effet de serre. Le département des Bouches-du-Rhône fait partie des territoires concernés par le présent dispositif. Son objectif est de permettre aux régions de faire face aux conséquences sociales, économiques et environnementales de la transition vers une économie circulaire et neutre pour le climat d'ici à 2050.

Le tableau suivant récapitule **les modalités d'action par piliers de l'économie circulaire** :

PILIERS DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE	MODALITES D'ACTION	LES OUTILS EXISTANTS	ORGANISMES
ACHATS DURABLES		Le Small Business Act du Conseil Régional Réseau Commande publique et développement durable Club des maitres d'ouvrages « marchés publics BTP et économie circulaire »	Région / Ademe / ARBE
ÉCO-CONCEPTION	AAP FILIDECHET, volet 1	Zéro Plastique / Novachim / CRITT Agro	Région – Ademe
ÉCONOMIE SERVICIELLE DONT ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ	AAP Transition économique et écologique des Entreprises		Région – Ademe
ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE	Cadre d'intervention EIT animation et mise en œuvre des synergies de mutualisation) AAP Territoires et économie circulaire FILIDECHET volet 2	Réseau des animateurs-trices de démarches EIT Outil ACTIF (CCIR)	Région – Ademe CCIR
CONSOMMATION RESPONSABLE	AAP Transition économique et écologique des Entreprises AAP lutte contre les pertes et gaspillage alimentaire AAP « Vers 200 initiatives de valorisation des produits agricoles locaux, au travers des circuits courts, des circuits de proximité et des Projets Alimentaires Territorialisés »	Préfiguration du réseau régionale de lutte contre les pertes et gaspillage alimentaire Projet européen ECOWASTE4FOOD	Région – Ademe
ALLONGEMENT DE LA DURÉE D'USAGE (dont la lutte contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés)	Cadre d'intervention Déchets : ressourceries....	Opération REPARACTEURS (CMAR)	Région – Ademe
RECYCLAGE ET VALORISATION MATIÈRE	AAP FILIDECHET volet 2 et 3 Cadre d'intervention Déchets AAP Territoires et économie circulaire	Zéro Dé chet Plastique	Région – Ademe

Tableau 1

Modalités d'actions par piliers de l'économie circulaire

3.5.7

OBJECTIFS "ÉCONOMIE CIRCULAIRE"

Le plan régional d'actions en faveur d'une économie circulaire, compatible avec les mesures du plan national de prévention des déchets (mesures concernant les plastiques), fixe les objectifs suivants :

(R)

- **Réduire de 10% la production de Déchets Non Dangereux** (ménages et activités économiques) en 2025 par rapport à 2015 (-600 000 t en 2025 et 2031 par rapport à 2015) en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC :
  - Réduire de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant d'ici 2030 par rapport à 2010
  - Réduire de 5% les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010
  - Réduire le gaspillage alimentaire, d'ici 2025, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la distribution alimentaire et de la restauration collective et, d'ici 2030, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale
  - Réduire de 50 % les quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020
- **Développer le réemploi et augmenter de 10% la quantité des déchets** non dangereux non inertes faisant l'objet de préparation à la réutilisation, en s'appuyant sur la déclinaison des objectifs de la loi AGEC :
  - Atteindre une proportion de 5 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2023, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente, et de 10 % des emballages réemployés mis en marché en France en 2027, exprimés en unité de vente ou équivalent unité de vente. Les emballages réemployés doivent être recyclables
  - Lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés grâce à l'information des consommateurs
  - Développer le réemploi et augmenter la quantité de déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation, notamment des équipements électriques et électroniques, des textiles et des éléments d'ameublement afin d'atteindre l'équivalent de 5 % du tonnage de déchets ménagers en 2030.
- Développer le réemploi et augmenter de 10% la quantité des déchets inertes faisant l'objet de prévention notamment pour le **secteur du Bâtiment et des Travaux Publics** (+300 000 t en 2025 par rapport à 2015), et favoriser l'utilisation de ressources secondaires mobilisables.

3.5.8

ACTIONS EN FAVEUR DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Ce plan d'action en faveur d'une économie circulaire est issu des ateliers de concertation organisés lors de la rédaction du plan de prévention et de gestion des déchets intégré au SRADDET. Il est compatible avec les mesures du plan national de prévention des déchets visant à prévenir et à réduire l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement, en particulier le milieu aquatique, et sur la santé humaine.

Il contient 8 axes stratégiques et un programme spécifique :

Les axes transversaux :

Axe 1
Mobiliser et favoriser l'émergence de projets d'économie circulaire

Axe 2
Soutenir l'expérimentation et développer les projets d'économie circulaire

Les axes et programme thématiques :

Axe 3
Développer l'éco-conception

Axe 4
Promouvoir les nouveaux modèles économiques : économie de la fontionnalité et servicielle, économie collaborative et approvisionnement durable

Axe 5
Allonger la durée d'usage des produits, biens et services (lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés)

Axe 6
Coopérer et créer des synergies pour optimiser l'utilisation des ressources

Axe 7
Lutter contre les pertes et gaspillage alimentaire

Axe 8
Développer l'utilisation de ressources issues du réemploi et la substitution par des ressources issues du recyclage

Programme « zéro déchet plastique en stockage en 2030 »

Axe 1 Mobiliser et favoriser l'émergence de projets d'économie circulaire

N°	INTITULÉ	MODALITES D'ACTION	ACTEURS[1]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
1.1	SENSIBILISER ET CONVAINCRE LES PORTEURS DE PROJET	‣ Animer des séances de travail avec les porteurs de projets structurants pour les sensibiliser à la prise en compte de l'économie circulaire ‣ Organiser et animer des journées de sensibilisation et d'appui technique à destination des entreprises et des collectivités ‣ Organiser et animer des séminaires de travail et des bourses aux projets entre établissements de recherche et d'enseignement, entreprises et territoires pour faire émerger des projets collaboratifs et optimiser les moyens techniques	CCIR, CRESS, CMAR, Région, Ademe, pôles de compétitivité, fédérations professionnelles, PNR	Mise en œuvre	Action à poursuivre
1.2	ENGAGER DES TRAVAUX AVEC LES FILIÈRES POUR IDENTIFIER DES PROJETS POTENTIELS	‣ Développer des actions avec les pôles de compétitivité et les fédérations professionnelles pour faire émerger des nouveaux projets	Pôles de compétitivité, fédérations professionnelles, CCIR, CMAR, Région, Ademe, CRESS	Mise en œuvre	Action à poursuivre
1.3	ANIMER UN RÉSEAU DES ACTEURS DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE	‣ Mettre en place une plateforme des acteurs de l'économie circulaire pour déférer les acteurs et faire émerger les projets	Région, Ademe, CCIR, CMAR, DREAL-DREETS, CRESS, PNR	Structurer les acteurs	Action à poursuivre
1.4	ANIMER LES RÉSEAUX D'ÉCHANGES THÉMATIQUES	‣ Développer les plateformes techniques d'échanges dédiées aux piliers de l'économie circulaire : - Réseaux animés par l'ARBE (commande publique et zones d''activités durables) - Réseau des animateurs-trices de démarches d'EIT - Réseau des lauréats de l'AAP FILIDECHET - Réseau des acteurs de la prévention A3P - Pré-figuration du réseau de lutte contre les pertes et gaspillage alimentaire - Réseau des éco-entreprises	ARBE, Région, Ademe, collectivités, entreprises, CCIR, CMAR, cluster Ea éco-entreprises, CRESS	Structurer les acteurs	Action à renforcer

[1] Liste indicative et non exhaustive

Tableau 2

Actions de l'axe 1 - Mobiliser et favoriser l'émergence de projets d'économie circulaire

Axe 2 Soutenir l'expérimentation et développer les projets d'économie circulaire

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS [2]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
2.1	SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES LIEUX D'ÉCHANGES ET D'ACCOMPAGNEMENT MULTI-ACTEURS ET PARTENAIRES	‣ PROJET LIFE SMART WASTE (2018-2023) ‣ Programme lieu innovation et de médiation numérique (SMART REGION)	Région, collectivités, partenaires industrielles et associatifs	Mise en œuvre	Action à poursuivre
2.2	SOUTENIR LES PROJETS D'ANIMATION ET DE FACILITATEURS DE DÉMARCHES D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE SOUTENIR LA MISE EN ŒUVRE DES SYNERGIES (aide à la décision, pilotes/démonstrateurs, animateurs, centre de ressources, mise en relation avec les laboratoires de recherche,...)	‣ Développer les dispositifs financiers associés aux cadres d'intervention du Conseil régional et les appels à projets, notamment : - AAP Transition économique et écologique des entreprises - AAP FILIDECHET - AAP Territoires et économie circulaire - AAP Pertes et gaspillage alimentaire - AAP Vrac et Consigne	Région, Ademe	Mise en œuvre	Action à renforcer
2.3	AIDER À LA COMMERCIALISATION DES NOUVEAUX PRODUITS	‣ Mise en œuvre de groupe de travail dédié pour les acheteurs publics et notamment : - Club « marchés publics du BTP et économie circulaire »	Région, Ademe, ARBE, CRESS	Structurer les acteurs	Action à renforcer

[2] Liste indicative et non exhaustive

Tableau 3

Actions de l'axe 2
Soutenir l'expérimentation et développer les projets d'économie circulaire

Axe 3 Développer l'éco-conception

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS[3]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
3.1	CRÉER UNE PLATEFORME DE L'ÉCO-CONCEPTION	▸ Favoriser les échanges, les retours d'expériences ▸ Permettre l'accompagnement technique tout au long du projet d'éco-conception	NOVACHIM, CCIR, CMAR, Région, Ademe, Pôles de compétitivité, CRITT AGRO, banque du territoire Universités	Connaissance	Action à poursuivre
3.2	PROPOSER DES FORMATIONS EN ÉCO-CONCEPTION	▸ Création de circuits de formation en éco-conception pour diffuser les connaissances et pouvoir mettre en œuvre les bonnes pratiques	NOVACHIM, CCIR, CMAR, DREETS Universités IRFEDD Région, Ademe, Pôles de compétitivité, CRITT AGRO	Formation et connaissances	Action à poursuivre
3.3	PROMOUVOIR LA RÉPARABILITÉ DES PRODUITS ET SENSIBILISER – INTÉGRER LA CHAÎNE AMONT LOCALE	▸ Mettre en place des actions de sensibilisation auprès des gros producteurs/industriels/fabricants régionaux : - Avec la chaîne amont pour faciliter la réparation des produits et la disponibilité des pièces détachées et intégrer la réparabilité dès la conception des produits - Auprès des industriels en faisant promotion d'un modèle économique basé sur des produits durables réparables, pièces détachées, garantie et fidélisation de clientèle.	CCIR, CMAR, pôles de compétitivité, fédérations professionnelles, ... Cibles : entreprises et industriels	Mise en œuvre	Action à renforcer et à massifier
3.4	INTÉGRER LE DESIGN/ÉCO-DESIGN POUR RENDRE ATTRACTIF ET CONCURRENTIEL LA RÉPARATION DES OBJETS, L'UPCYCLING	▸ Opération « design moi un mouton » : - Lancer un concours avec les écoles - Rendre attractif des produits réparés - Travail sur la chaîne amont pour permettre la conception et l'évolution « design » et « technique » d'un produit sans le jeter	Éducation nationale, Université et écoles de design, de commerce, d'ingénieurs, d'architectes Collectivités Ademe, Région Cibles : TPE/PME – associations (upcycling) – consommateurs	Sensibiliser, former	Action à mettre en place
3.5	SOUTENIR LES PROJETS D'ÉCO-CONCEPTION	▸ Développer les dispositifs financiers associés aux cadres d'intervention du Conseil régional et les appels à projets dédié à l'éco-conception, notamment : - AAP FILIDECHET, volet 1	Ademe, Région	Mise en œuvre	Action à renforcer

[3] Liste indicative et non exhaustive

Tableau 4
Actions de l'axe 3 **Développer l'éco-conception**

Axe 4 Promouvoir les nouveaux modèles économiques : économie de la fonctionnalité, et servicielle, économie collaborative et approvisionnement durable

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS[4]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
4.1	ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES DANS LEUR DÉMARCHES D'INTÉGRATION DES NOUVEAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES (économie de la fonctionnalité, économie collaborative et approvisionnement durable)	‣ Actions de premier niveau permettant aux entreprises de mesurer leur niveau d'appropriation du développement durable et l'opportunité de déployer l'économie circulaire dans leur fonctionnement à travers le Parcours Performant et Responsable ‣ Accompagnement des entrepreneurs et des créateurs d'entreprise au changement de modèle économique (AAP Transition économique et écologique des entreprises) ‣ Financement et investissement dans les projets d'entreprises relevant de l'économie circulaire (FIER)	Région, Ademe, CDC, monde bancaire privé	Mise en œuvre	Action à poursuivre
4.2	VALORISATION ET PROMOTION DES BONNES PRATIQUES ET DES INNOVATIONS DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE AUPRÈS DU MONDE ÉCONOMIQUE	‣ Organisation d'un événement de dimension nationale en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur permettant de rendre visibles les initiatives en matière d'économie circulaire et la politique régionale sur cette thématique	Région, DREAL, Ademe, CCIR, partenaires privés	Structurer les acteurs	Action à poursuivre
4.3	ORGANISER UN DIALOGUE RÉGIONAL AVEC LES PARTIES PRENANTES DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE POUR FAVORISER SON DÉPLOIEMENT DANS L'ÉCOSYSTÈME ÉCONOMIQUE RÉGIONAL	‣ Dans le cadre d'une Plateforme régionale de l'économie circulaire : - Permettre aux parties prenantes économiques (pôles de compétitivités, réseaux consulaires, syndicats professionnels...) de co-construire une évaluation de la politique régionale et d'être force de proposition quant à celle-ci - Favoriser les échanges entre acteurs régionaux de l'économie circulaire pour accroitre leur créativité	Région, Ademe, DREETS, DREAL, CCIR, CMAR, pôles de compétitivité, syndicats professionnels	Structurer les acteurs	Action à poursuivre

[4] Liste indicative et non exhaustive

Tableau 5

Actions de l'axe 4
Promouvoir les nouveaux modèles économiques : économie de la fonctionnalité, économie collaborative et approvisionnement durable

Axe 5 Allonger la durée d'usage des produits, biens et services (lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés)

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS[5]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
5.1	RENFORCER ET DÉVELOPPER LE MAILLAGE D'ACTEURS DU RÉEMPLOI ET DE LA RÉUTILISATION SUR LE TERRITOIRE	▸ Faire un diagnostic des territoires et des acteurs existants : - identifier les territoires prioritaires / quantifier les DMA détournables - travailler à la réalisation d'annuaires et de cartographies recensant tous les acteurs du réemploi, et de la réparation en renforçant les synergies entre Observatoire des Ressourceries, ORD et SINOE Ademe, CMAR ▸ Améliorer la collecte : - soutenir les actions de collectes de proximité ponctuelles itinérantes (ex. lien avec les bailleurs sociaux, entreprises, recyclo bus itinérant...) - encourager les alternatives limitant les surfaces de stockage trop importantes et palliant aux difficultés d'accès au foncier ▸ Favoriser le développement de partenariats entre déchetteries (y compris professionnel) et ressourceries, par exemple en échangeant une surface dédiée (espace benne déchets dans la ressourcerie sur ce qui n'est pas réemployable et espace collecte de dons sur la déchetterie)	EPCI, CMAR Réseau des ressourceries ORD&EC Ademe, Région CRESS Réseau de l'IAE	Mise en œuvre	Action à mettre en place
5.2	FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX CONCEPTS POUR AMÉLIORER LA RÉPARATION, RÉUTILISATION, RÉEMPLOI	▸ Déployer la démarche éco-défi (CMAR-CCIR) ▸ Développer de nouveaux concepts de déchetteries pour les professionnels avec espace réemploi (ressourcerie pour les professionnels, ...) ▸ Développer les matériauthèques pour favoriser le réemploi ▸ Soutenir les projets par filière qui favorisent le réemploi, la réutilisation et la réparation ▸ Exemples : Projet FIREBAT, Opération REPAR'ACTEURS	CMAR, CCIR EPCI Réseau des ressourceries Ademe Région CRESS Réseau de l'IAE	Mise en œuvre	Action à renforcer

[5] Liste indicative et non exhaustive

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS [5]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
5.3	RENFORCER LES PARTENARIATS ENTRE ACTEURS PUBLICS, ÉCONOMIQUES, CENTRES DE FORMATION ET L'ESS POUR STABILISER LES MODÈLES ÉCONOMIQUES FRAGILES	▸ Renforcer les partenariats entre Ressourceries et collectivités éco exemplaires lors de marchés publics : - lors création de déchetteries, intégrer des clauses permettant un accès aux structures d'insertion sur de la prestation haut de quai, - favoriser les initiatives d'espace de ré emploi porté par les collectivités, en régie, propriétaire du foncier bâtit - aider les collectivités à développer une commande publique tournée vers de l'achat durable et l'utilisation de matériaux du ré emploi ▸ Travailler avec les Éco Organismes pour garantir aux acteurs du ré emploi un accès à un gisement de qualité et favoriser le financement de la filière réemploi	EPCI Éco Organismes (Valdelia, Eco Mobilier, Ecologic Eco Systemes...) Région, Ademe ARBE CRESS Entreprises DREETS CMAR Centres de Formation	Structurer les acteurs	Action à renforcer
5.4	RENDRE ATTRACTIF LES BIENS ET ÉQUIPEMENTS ISSUS DU RÉ EMPLOI SENSIBILISER INFORMER	▸ Encourager les partenariats avec écoles de design, écoles d'architecture ▸ Promouvoir les initiatives d'upcycling	Ecoles d'enseignement supérieur, CRCI CMAR, EPCI, Région, CRESS, Réseau de l'IAE	Communication, formation	Action à poursuivre
5.5	PROMOUVOIR LES MÉTIERS DE LA RÉPARATION	▸ Favoriser les collaborations entre les artisans, via le dispositif Répar'Acteurs notamment ▸ Former les artisans ▸ Revaloriser l'acte de réparer et organiser des évènements publics de démonstration	CMAR Cibles : acteurs artisans de la réparation	Structurer les acteurs	Action à renforcer

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS [5]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
5.6	COMMUNIQUER SUR LA RÉPARATION AUPRÈS DES CONSOMMATEURS SENSIBILISER LES CONSOMMATEURS À DONNER ET RÉPARER PLUTÔT QUE JETER	▸ Promouvoir le don : « Donner plutôt que jeter » ▸ Valoriser les offres locales de la réparation ▸ Proposer un « annuaire » ou une application des acteurs de la réparation (Répar'Acteurs) pour que le consommateur puisse trouver au plus proche un lieu ou organisme où donner aussi ▸ Promouvoir les lieux de collecte, de dons et le prêt de matériels	CMAR Association Régionale des Ressourceries	Communication, marketing	Action à renforcer
5.7	PROMOUVOIR LA LOCATION ET LA MUTUALISATION DE MATÉRIELS ENTRE ENTREPRISES ET PARTICULIERS	▸ Exemples : monpetitvoisinage monvoisin.com	CMAR, CCIR Cibles : Associations en tant que porteurs ; TPE/PME, Consommateurs, CRESS	Communication, marketing	Action à poursuivre
5.8	ACHETER ET RECYCLER DANS LES ÉCOLES	▸ Organiser des mini-Repair Café dans les écoles : réassembler, recomposer les jeux de société, … ▸ Proposer une offre recyclée / réparer dans les marchés publics ▸ Développer des « donneries »	Collectivités (communes, EPCI) Éducation nationale ARPE (réseau commande publique et développement durable) Cibles : Enfants CRESS	Sensibiliser, former	Action à poursuivre

[5] Liste indicative et non exhaustive

Tableau 6

Actions de l'axe 5
Allonger la durée d'usage des produits, biens et services

Axe 6 Coopérer et créer des synergies pour optimiser l'utilisation des ressources

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS [6]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
6.1	FAVORISER L'ÉMERGENCE DE STRATÉGIE TERRITORIALE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE	‣ Proposer des accompagnements techniques et financiers pour intégrer l'économie circulaire dans les projets structurants des territoires (analyse des flux, mise en synergie des acteurs, ...), via un AAP « Territoires et économie circulaire » notamment	Région, Ademe, EPCI, CRESS	Mise en œuvre	Actions à poursuivre
6.2	FAVORISER LES DÉMARCHES DE QUALITÉ DES TERRITOIRES D'ACTIVITÉS	‣ Diffuser le cadre de référence régional « Aménager et gérer durablement un parc d'activités » ‣ Soutenir la diffusion du label régional « territoires d'activités durables » ‣ Renforcer le réseau régional « zones d'activités et développement durable »	ARBE EPCI et zones d'activités Ademe, Région CCIR, CMAR	Mise en œuvre	Action à renforcer
6.3	DÉVELOPPER ET PÉRENNISER LES DÉMARCHES D'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE (EIT)	‣ Soutenir les démarches d'EIT : l'animation territoriale et la mise en œuvre des synergies identifiées, via les cadres d'intervention et les appels à projets notamment	Région, Ademe, CCIR, CMAR, Associations de zones d'activités, CRESS	Mise en œuvre	Action à renforcer
6.4	FAVORISER L'ÉCHANGE D'EXPÉRIENCES, CONVAINCRE ET VALORISER LES DÉMARCHES D'EIT	‣ Animer un réseau régional des animateurs (trices) de démarches d'EIT pour favoriser les échanges d'expériences ‣ Organiser une rencontre annuelle avec l'ensemble des acteurs intéressés (collectivités, associations de zones d'activités, CCIR, CMAR, ...) pour essaimer les bonnes initiatives ‣ Construire une communication régionale pour valoriser les projets en cours aux niveaux régional et national	Région, Ademe, ARBE, CRESS	Structurer les acteurs	Action à renforcer

[6] Liste indicative et non exhaustive

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS[6]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
6.5	SOUTENIR L'IDENTIFICATION DES FLUX ET LEUR GÉOLOCALISATION	‣ Réaliser un diagnostic pour chaque territoire de projet ‣ Développer un outil de recensement des flux et potentiels en matière d'économie circulaire pour favoriser l'identification des synergies et mettre en relation les entreprises et les EPCI : - renforcer l'utilisation des outils existants, notamment ACTIF et le référentiel ELIPSE - Déployer l'outil de géolocalisation des flux ACTIF sur l'ensemble du territoire - Diffuser les méthodes d'identification des synergies, notamment le PTSI	EPCI, Associations de zones d'activités CCIR, CMAR, Région, Ademe, CRESS	Mise en œuvre	Action à renforcer
6.6	PROPOSER UN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT TECHNIQUE ET FINANCIER DES PROJETS D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE ET D'EIT (aide à la décision, centre de ressources, mise en relation avec les laboratoires de recherche, ...)	‣ Renforcer l'AAP FILIDECHET notamment pour continuer à accompagner les projets favorisant l'économie circulaire ‣ Mettre en place un centre de ressources sur l'ensemble des champs de l'économie circulaire ‣ Recenser les laboratoires et organismes de recherche qui permettent de développer les synergies	Région, Ademe, CCIR, CMAR, Universités, CRESS, ...	Mise en œuvre	Action à renforcer
6.7	SOUTENIR LES INTERMÉDIAIRES « TIERS DE CONFIANCE » ET AIDER À STABILISER LEUR MODÈLE ÉCONOMIQUE	‣ Préciser les AAP et cadres d'intervention existants pour que ce facilitateur « tiers de confiance » : - identifie les flux en respectant la confidentialité - mette en relation les acteurs - anime le territoire - apporte des solutions concrètes ‣ Cet acteur intermédiaire a pour objectif de boucler les flux et de développer des nouvelles activités économiques à l'échelle d'un territoire.	Région, Ademe, CCIR, CMAR, Associations de zones d'activités, CRESS	Mise en œuvre	Action à poursuivre

[6] Liste indicative et non exhaustive

Tableau 7

Actions de l'axe 6
Coopérer et créer des synergies pour optimiser l'utilisation des ressources

Axe 7 Lutter contre les pertes et gaspillage alimentaire

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS[7]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
7.1	SOUTENIR LES PROJETS INNOVANTS, AMBITIEUX ET INNOVANTS DE LUTTE CONTRE LES PERTES ET GASPILLAGE ALIMENTAIRE	▸ Relancer l'AAP lutte contre les pertes et gaspillage alimentaire ▸ Développer des circuits courts, Programmes Alimentaires Territoriaux, actions auprès des lycées, ...	Région, Ademe	Mise en œuvre	Actions à renforcer
7.2	IDENTIFIER LES PROJETS ÉMERGENTS ET LES BONNES PRATIQUES	▸ Diffuser les éco-innovations recensées dans le cadre du projet européen ECOWASTE4FOOD ▸ Animer le groupe de partenaires régionaux du projet ECOWASTE4FOOD	Région, Ademe, CCIR, CMAR, DRAAF, ARBE, CRESS	Mise en œuvre	Action à renforcer
7.3	METTRE EN PLACE LE RÉSEAU RÉGIONAL DE LUTTE CONTRE LES PERTES ET GASPILLAGE ALIMENTAIRE	▸ Soutenir la pré-figuration du réseau initiée par Coop de France	Coop de France, Région, Ademe, DRAAF, ARBE	Structurer les acteurs	Action à poursuivre

[7] Liste indicative et non exhaustive

Tableau 8

Actions de l'axe 7
Lutter contre les pertes et gaspillage alimentaire

Axe 8 Développer l'utilisation de ressources issues du réemploi et la substitution par des ressources issues du recyclage

N°	INTITULÉ	ENJEUX DESCRIPTION SOMMAIRE	ACTEURS[8]	NATURE DE L'ACTION	ÉTAT D'AVANCEMENT
8.1	TROUVER DES DÉBOUCHÉS POUR LES PRODUITS RECYCLÉS	‣ Promouvoir l'offre locale de produits recyclés, notamment via les marchés publics ‣ Exemple : filière du BTP	ARBE (réseau commande publique et développement durable), CRESS RISING SUD Réseau régional déchets du BTP	Commande publique	Actions à poursuivre
8.2	DÉVELOPPER DES UNITÉS LOCALES DE RECYCLAGE DE CERTAINS DÉCHETS	‣ Pour boucler les flux localement, appuyer la R&D pour développer les filières de réemploi et de recyclage locales ‣ Exemple : filière BTP	Universités, laboratoires de recherche et développement, CCIR, CMAR, CRESS	Mise en œuvre	Action à renforcer
8.3	PROPOSER UN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT TECHNIQUE ET FINANCIER DES PROJETS POUR LES PROJETS DE VALORISATION MATIÈRE DES DÉCHETS (aide à la décision, centre de ressources, mise en relation avec les laboratoires de recherche…)	‣ Renforcer l'AAP FILIDECHET	Région, Ademe, CCIR, CMAR, Universités…	Mise en œuvre	Action à renforcer

[8] Liste indicative et non exhaustive

Tableau 9

Actions de l'axe 8
Développer l'utilisation de ressources issues du réemploi et la substitution par des ressources issues du recyclage

Programme « zéro déchet plastique en stockage en 2030 »

La Région a approuvé par délibération n°16-292 en date du 24 juin 2016, le programme « Zéro déchet plastique en décharge en 2030 », engagement réaffirmé par la délibération n°17-1103 du 17 décembre 2017, en faisant de ce programme une initiative phare (action n°60) du Plan climat « une COP d'Avance », renforcée en 2021, par l'action n°75 du Plan climat « Gardons une COP d'Avance » et son objectif : amplifier le programme « Zéro déchet plastique ».

Pour déployer ce projet, la Région a délibéré le 14 décembre 2018, décidant d'un programme d'actions et des outils nécessaires à la mise en œuvre des objectifs.

La démarche engagée s'appuie sur **deux principes :**

- **Mobiliser les compétences et chefs de filat de la Région**, au titre de sa compétence « développement économique », et ses chefs de filat « Economie circulaire » et « Biodiversité ».
- **Fédérer à 360° sur un projet partagé,** avec les plasturgistes, les associations environnementales, les défenseurs d'un cadre de vie beau et sain. Quel que soit l'enjeu (solutions de recyclage, méthode de communication, alternatives aux plastiques), la Région se focalise sur les solutions et leur diffusion, sans stigmatisation, avec le souci constant de porter un message qui fédère.

Le programme d'actions « Zéro déchet plastique » s'appuie sur **trois piliers** :

- **Un volet environnementa**l de protection des milieux naturels et de la Méditerranée contre les pollutions par les macro et micro-plastiques ;
- **Un volet économique** pour le développement, en région, d'une économie circulaire des plastiques ;
- **Un volet d'éco exemplarité de la Collectivité régionale**.

1. VOLET ENVIRONNEMENTAL

Les outils et objectifs du programme :

Une charte « Zéro déchet plastique »

Cette charte a pour vocation à inciter les acteurs locaux à s'engager dans une démarche zéro déchet plastique en mettant en œuvre un **plan d'actions** : alternatives aux plastiques, recyclage, évitement de toutes pollutions des milieux naturels. Ces actions sont accompagnées par de la sensibilisation, de la formation, des études de faisabilité et l'évaluation des plans d'actions des signataires.

Cette charte est animée par l'Agence Régionale pour la biodiversité et l'environnement depuis avril 2019, dans le cadre de son programme d'actions annuels. En cohérence, l'adhésion à cette charte est une **action obligatoire pour les Collectivités engagées dans les Contrats d'objectifs déchets** (voir chapitre3.3)

En avril 2023, on recense plus de **300 acteurs engagés** dans la Charte régionale : communes intercommunalités, gestionnaires de bassins versants, Parcs naturels régionaux, entreprises, associations œuvrant à la protection de l'environnement, établissements de recherche, d'enseignement, organisateurs de manifestations culturelles et sportives…), soit 50% de l'objectif du Plan climat (500 signataires en 2026).
L'ARBE réalise une évaluation deux ans après signature, permettant entre autres d'alimenter des fiches de retours d'expérience. Ainsi, en 2022, une vingtaine de plans d'actions a été évaluée et 53 évaluations sont prévues pour 2023.

Dans le cadre de sa mission d'animation, l'ARBE a constitué une base de données bibliographiques : guide de mise en œuvre du programme, annuaire des acteurs apporteurs de solutions, études scientifiques, veille règlementaire. L'ARBE a aussi organisé de nombreux colloques et webinaires réunissant des acteurs régionaux mais aussi nationaux ou internationaux.

Ce travail d'animation a largement contribué à la reconnaissance nationale de l'engagement de la Région Sud en faveur de la réduction des pollutions plastiques.

Par ailleurs le **Ministère de la Transition Ecologique porte, depuis 2019, l'initiative** Charte **« Plage sans déchet plastique »,** dispositif de mobilisation des communes du littoral, charte qui fait suite à la parution du Plan Biodiversité en 2018. Cette charte, établie avec l'Association nationale des élus du littoral (ANEL), l'ADEME, le Conservatoire du littoral et la Surfrider Foundation, s'inscrit dans les mesures visant à atteindre l'objectif zéro plastique rejeté dans les océans d'ici 2025.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le déploiement des 2 chartes est mené conjointement par l'ARBE.

La Région entend renforcer son action d'accompagnement auprès des acteurs du territoires, en s'appuyant sur l'initiative « Charte », et en mettant à disposition des signataires des outils méthodologiques pour sortir de l'usage du plastique à usage unique.

La mobilisation des citoyens et des sciences participatives : le réseau « ReMed Zéro plastique »

La Région a souhaité dès 2017, soutenir la création du premier réseau de collecteurs de déchets sauvages ReMed Zéro plastique, piloté par l'association MerTerre. Une plateforme en ligne, conçue par le Muséum National d'Histoire Naturelle, existe depuis juin 2019 https://www.remed-zero-plastique.org/, et permet de centraliser toutes les opérations de nettoyage.

ReMed propose en outre des outils de caractérisation des déchets sauvages, utilisables par le grand public. Les données consolidées permettent d'identifier les sources majoritaires de pollution sur un territoire donné.

On comptabilise 267 structures membres fédérant les acteurs engagés pour la lutte contre les dépôts sauvages dans les milieux naturels participant ou organisant des journées de sensibilisation, de ramassage et de caractérisation de déchets (dans les Calanques mais aussi le long de la Durance, des Sorgues, de l'Argens…).

L'Appel à projet « Zéro Déchet Plastique »

Créé en 2017, cet appel à projets a été renouvelé régulièrement. De nombreuses thématiques et problématiques ont été travaillées, adaptées aux différents constats de pollution des milieux naturels et de la mer Méditerranée, des futurs objectifs règlementaires et des actions menées sur le terrain.

169 candidatures ont été réceptionnées à la Région depuis 2017. Cet appel à projets a permis de soutenir **70 structures** (collectivités, associations, gestionnaires de milieux, entreprises…) et **98 projets**. Les EPCI représentent 28% des lauréats de l'appel à projets. Les associations sont les premières bénéficiaires du soutien régional dans ce cadre, avec un taux de 61%.

La Région dispose de retours d'expérience probants sur des sujets variés (les barrages flottants sur rivières, le nettoyage des paillages plastiques agricoles, le zéro plastique en restauration nomade, les nudges dissuasifs contre les dépôts sauvages dans les PNR, le Zéro plastique dans les évènements culturels ou sportifs etc.).

Ces retours d'expériences vont être partagés à l'échelle du territoire (Webinaires, actions ciblées dans la charte régionale etc.), afin d'assurer la dissémination des actions efficientes.

2. VOLET ECONOMIQUE

Pour une économie circulaire des plastiques en région

La démarche engagée et structurée depuis 2017 sur le zéro déchet plastique a permis de légitimer **la place à part entière de la fabrication de matières premières recyclées dans le développement économique de la région.**

Partant d'une étude prospective réalisée en 2018, l'économie circulaire des plastiques :

- Est intégré au SRDEII révisé en juin 2022 ;
- Est intégré à la feuille de route « industrie du Futur » pour les matériaux

Le soutien à l'innovation est maintenu, grâce aux dispositifs Filidéchet, et au nouvel appel à projets « Vrac et consigne ».

L'Appel à projet « FILIDECHET » : soutenir l'innovation en faveur d'autres process

Des volets de l'appel à projets sont régulièrement intégrés pour favoriser les essais sur des solutions de valorisation des plastiques « complexes » : sur les années à venir, des focus pourront être proposés pour travailler sur le recyclage des plastiques issus du tri des déchets en lien avec les nouvelles REP (mobilier de jardin, articles de sport par exemple).

L'Appel à projet « Vrac et consigne »

Il vise à développer la vente en vrac et réduire l'utilisation d'emballages à usage unique et de la consigne en vue d'augmenter le principe de réemploi.

3.5.9

PRISE EN COMPTE DES MODALITES D'ACTION EN FAVEUR DE L'ECONOMIE CIRCULAIRE DANS LES PROJETS D'AMENAGEMENT (SRADDET)

Le plan régional d'actions en faveur d'une économie circulaire vise la mise en œuvre des actions suivantes :

(R) 1. Mettre en œuvre des stratégies territoriales d'économie circulaire à l'échelle des Schémas de cohérence territoriale (SCoT)

(R) 2. Dans les opérations d'aménagement prévoir des espaces fonciers pour des activités liées à l'économie circulaire (unités de gestion des déchets, ressourcerie, compostage de proximité…)

(R) 3. Favoriser le regroupement des entreprises et la mutualisation des biens et des services dans les stratégies de développement économique, dans une perspective d'écologie industrielle et territoriale

(R) 4. Introduire de la flexibilité dans la conception des bâtiments (réaffectation des usages, surélévation pour densifier…)

(R) 5. Pour chaque collectivité établir un Contrat d'Objectifs « Prévention, Tri des Déchets et Economie Circulaire » avec la Région

3.5.10

INDICATEURS

La vocation de ces indicateurs est de mesurer et de suivre la circularité de l'économie régionale à partir d'une sélection d'indicateurs couvrant les sept piliers de l'économie circulaire. **Les indicateurs nationaux seront suivis par le Ministère dans le cadre de la feuille de route économie circulaire (mars 2018). Les indicateurs régionaux seront suivis par les services du Conseil régional et l'ORD & EC** pour ceux en lien direct avec le suivi des flux de déchets.

A. Indicateurs nationaux

1. Consommation intérieure de matières par habitant

La demande de biens et services par les acteurs économiques sur le territoire national impose d'extraire des matières premières du territoire et d'importer des matières premières qui ne peuvent être produites localement. La somme des flux de matières extraites du territoire et importées, réduite des flux de matières exportées, constitue la consommation intérieure de matières (DMC, Domestic Material Consumption). Elle correspond à la quantité de matières directement consommée par la population présente sur le territoire pour ses besoins propres. Cet indicateur fait partie des cibles relatives aux objectifs de développement durable 2030, définies par l'Organisation des Nations unies (ONU).

2. Productivité matière

La productivité matières est le ratio rapportant le produit intérieur brut (PIB) à la consommation intérieure de matières (DMC, Domestic Material Consumption). Cet indicateur permet de mesurer la transition vers un système économique plus économe en ressources. Il fait partie des cibles relatives aux objectifs de développement durable 2030 définies par l'ONU.

3. Empreintes matières

Pour mesurer la pression environnementale sur les matières réellement exercée par un territoire, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des matières premières mobilisées pour satisfaire la consommation finale d'un pays, c'est-à-dire les matières directement contenues dans les produits consommés, mais aussi les matières nécessaires à leur fabrication, intérieure ou importée. C'est l'objectif de l'empreinte matières. Exprimé en « équivalent matières premières », cet indicateur fait partie des cibles relatives aux objectifs de développement durable 2030 définies par l'ONU.

4. Ecolabel européen

L'Écolabel européen traduit la qualité environnementale de produits et services à toutes les étapes de leur vie (fabrication, utilisation, transport et élimination). Obtenu sur la base d'une démarche volontaire, c'est le seul label garant de la qualité écologique des produits qui soit officiel et utilisable dans tous les pays membres de l'Union européenne. Un fabricant peut être titulaire d'un ou plusieurs produits écolabellisés, concernant une ou plusieurs catégories de produits.

5. Nombre de démarches d'écologie industrielle et territoriale

L'écologie industrielle et territoriale (EIT) est un mode d'organisation interentreprises qui s'appuie sur l'échange ou la substitution de ressources ou la mutualisation de moyens et services. Elle désigne les démarches collectives volontaires menées sur un territoire en vue d'économiser les ressources (eau, énergie, déchets) ou d'en améliorer la productivité. Cette démarche peut concerner le partage d'infrastructures, d'équipements (réseaux de chaleur, outils ou espaces de production, etc.), de services (gestion collective des déchets, plans de déplacements interentreprises, etc.), de matières (les déchets des uns deviennent des ressources pour les autres) ou d'emplois (mutualisation).

6. Nombre d'entreprises et de collectivités ayant bénéficié d'un dispositif d'accompagnement sur l'économie circulaire de la fonctionnalité par l'Ademe

L'économie de la fonctionnalité désigne un nouveau modèle économique d'entreprise qui vise à remplacer la vente d'un bien matériel ou d'un service traditionnel par la vente de l'usage du bien et d'effets utiles (bénéfices apportés aux clients). Il s'agit d'asseoir son chiffre d'affaires non plus sur un volume de ventes de biens mais sur une performance d'usage. Il peut s'agir par exemple de remplacer la vente de pneus aux transporteurs routiers par la mise en place d'un dispositif de paiement au nombre de kilomètres parcourus, avec un service complet (formation des chauffeurs routiers à la conduite économique, ajustement de la pression des pneus, maintenance, etc.) permettant de substantiels gains en consommation de carburant et un allongement de la durée de vie des pneus. C'est un modèle économique plus sobre sur le plan des ressources et de la pollution grâce au découplage entre la production de biens et les revenus et à l'optimisation de l'utilisation des ressources matérielles et des biens.

7. Gaspillage alimentaire

L'article L. 541-15-4 du Code de l'environnement retient la définition suivante : toute nourriture destinée à la consommation humaine qui, à une étape de la chaîne alimentaire est perdue, jetée ou dégradée, constitue un gaspillage alimentaire. Cette pratique, signe d'une économie linéaire, entraîne une perte de ressources directe et indirecte (matières premières, eau, énergie). Cet indicateur fait partie des cibles relatives aux objectifs de développement durable 2030 définies par l'ONU

8. Dépenses des ménages consacrés à l'entretien et à la réparation des produits (hors entretien des véhicules)

Les dépenses des ménages français sont marquées par une consommation toujours plus importante de biens qui consomment des ressources et génèrent des émissions de CO2 pour leur fabrication, leur transport et leur distribution. L'allongement de la durée de vie des produits est un levier mobilisé pour alléger l'impact environnemental de la consommation en optimisant l'utilisation des produits. Privilégier la réparation au renouvellement permet de prolonger leur durée d'usage et donc de limiter leur remplacement, consommateur de ressources. Le suivi des dépenses de consommation par habitant consacrées à l'entretien et à la réparation de leurs biens domestiques permet d'analyser l'évolution des pratiques des ménages dans ce domaine.

9. Evolution des tonnages de déchets mis en décharge

Dans la hiérarchie des traitements des déchets, mentionnée dans la Directive européenne (UE) 2018/851 du 30 mai 2018, les opérations d'élimination, telles que le stockage des déchets ou l'incinération sans valorisation énergétique, sont les moins vertueuses. Elles constituent en effet une perte de ressources qui échappent au recyclage et pénalisent le développement d'une économie circulaire.

10. Incorporation des matières premières de recyclage dans les processus de production

Les matières premières de recyclage (MPR) proviennent des déchets qui, après une opération de recyclage matière, peuvent être réintroduits dans les processus de production en substitution totale ou partielle de matières premières vierges. Elles permettent donc une économie de ressources naturelles. Le taux d'utilisation circulaire de matières mesure la part des déchets valorisés sous forme de matière dans l'utilisation globale de matières.

11. Emplois de la réparation de biens et du recyclage de matériaux

L'indicateur vise à quantifier le nombre d'emplois associés aux activités économiques relevant de l'économie circulaire. Il participe ainsi à la mesure de la transition vers un système économique plus économe en ressources. Seules les activités relatives à l'« allongement de la durée d'usage » et au « recyclage » sont étudiées ici, soit le réemploi de biens, la réparation, la collecte de déchets et la récupération de matériaux. Ces activités requièrent davantage d'emplois par unité produite que dans l'ensemble de l'économie. Présentant un faible risque de délocalisation, elles contribuent au développement du tissu productif et de l'emploi à l'échelle des territoires.

B. Indicateurs régionaux

L'ORD&EC suit annuellement 22 indicateurs régionaux « économie circulaire ». Ces indicateurs sont calculés annuellement, de l'exercice 2015 (année de référence de la planification régionale) à l'exercice 2020 et sont présentés ci-après. Afin d'établir cette liste de 22 indicateurs, l'observatoire a intégré en premier lieu les indicateurs d'économie circulaire retenus par la planification régionale.

Pour compléter ces premiers éléments, une recherche de retours d'expériences en la matière a été réalisée. Les démarches similaires dans les autres régions et collectivités sont très restreintes. Toutefois, l'ADEME a défini un référentiel d'actions dans le cadre du Programme d'accompagnement et de reconnaissance des démarches territoriales en faveur d'une économie circulaire. Ce référentiel est une base complémentaire aux indicateurs la planification régionale :

1. Nombre de lauréat des appels à projets "Filidéchet"
2. Nombre d'artisans Repar'Acteurs (CMAR)
3. Nombre de structures de réemploi
4. Nombre de structures gérant des ressourceries
5. Nombre de ressourceries
6. Nombre d'ETP des ressourceries
7. Quantité de biens collectés par les ressourceries
8. Taux de réemploi dans les ressourceries
9. Taux de recyclage dans les ressourceries
10. Nombre de signataires de la charte "zéro déchets"
11. Nombre de collectivités ayant mis en place des actions anti-gaspillage alimentaire
12. Taux de population couverte par un PLPDMA en vigueur
13. Taux de population couverte par un programme d'économie circulaire
14. Quantité de compost produit issus de déchets
15. Quantité de ressources secondaires inertes produites
16. Taux de valorisation des mâchefers traités en région
17. Quantité de déchets de métaux récupérés
18. Quantité de déchets de papiers-cartons recyclés
19. Quantité de déchets de verre recyclé
20. Quantité de déchets de bois valorisé
21. Quantité de déchets de plastiques récupérés
22. Quantité de déchets verts valorisés



04

DISPOSITIF DE SUIVI ET D'ÉVALUATION DU SRADDET

FINALITÉS P. 305

MODALITÉS ET OUTILLAGE P. 306

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION P. 309

Dans un contexte de profonde mutation institutionnelle, le premier SRADDET de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui est également l'un des premiers SRADDET à voir le jour au niveau national, a vocation à engager un tournant dans l'aménagement du territoire régional.

C'est un tournant institutionnel qui conforte les compétences et chefs de filât régionaux dans les différents domaines (aménagement du territoire, intermodalité, préservation de la biodiversité, climat, air, énergie notamment).

C'est également un tournant dans l'évolution de la hiérarchie des normes en matière d'urbanisme. Ainsi, ce nouveau schéma prescriptif ne pourra être pleinement effectif qu'au fur et à mesure des élaborations et révisions de documents de planification infrarégionaux.

Le dispositif de suivi et d'évaluation revêt donc une importance particulière pour apprécier avec le recul nécessaire la mise en œuvre collective du premier SRADDET.

Cette mise en œuvre implique de nombreux acteurs avec lesquels coopérera la Région : en premier lieu les EPCI et/ou les communes, ainsi que les Départements, les Métropoles, les Parcs naturels régionaux, les AOM pour tout ce qui concerne l'organisation des transports, les acteurs de la prévention et de la collecte des déchets, ainsi que les acteurs de l'économie dont les Chambres de Commerce et d'Industrie pour le développement des espaces d'activités et de commerces, la Chambre régionale de métiers et de l'artisanat, et les Chambres d'agriculture.

Le dispositif de suivi du SRADDET s'appuie sur ces nombreux acteurs qui jouent le rôle à la fois de relais de la mise en œuvre des objectifs et des règles du SRADDET sur leur territoire, et de pourvoyeurs de données de suivi du SRADDET grâce à leur propre dispositif d'évaluation.

4.1

FINALITÉS

Le dispositif de suivi et d'évaluation est conçu selon quatre principales finalités :

→ **S'assurer de la façon dont est appliqué le SRADDET en tant que nouveau document prescriptif dans la hiérarchie des normes :** il convient d'appréhender la façon dont évoluent les documents de planification territoriale dès lors que le SRADDET leur devient opposable. Dans ce cadre, la Région s'attachera à :

- apprécier le niveau d'appropriation des objectifs et des règles du SRADDET par les acteurs concernés ;

- appréhender le degré de prescriptivité du SRADDET au regard des contenus des documents de rang inférieur, la mise en compatibilité au regard des règles préservant une réelle marge de manœuvre aux acteurs locaux.

→ **Appréhender les impacts du SRADDET sur le territoire, notamment en matière environnementale :** au-delà des documents qui prennent en compte les objectifs et sont compatibles avec ses règles, le SRADDET vise à dessiner une trajectoire d'évolution du territoire régional et à susciter des changements réels et constatables. Dans ce cadre, la Région s'attachera à évaluer les incidences du SRADDET, dans ses onze domaines d'attribution, avec une attention particulière aux impacts environnementaux au titre notamment des démarches d'évaluation environnementale du SRADDET dans ses différentes composantes.

→ **Permettre la comparaison, le partage et la remontée d'informations au niveau national :** il s'agit de se doter d'un outillage susceptible de favoriser la comparaison dans le temps et dans l'espace des différentes variables.

- Le dispositif de suivi et d'évaluation du SRADDET s'inscrira pour partie dans la continuité des évaluations sectorielles réalisées au titre des schémas intégrés, en mobilisant les indicateurs clé identifiés comme pertinents. D'autres indicateurs seront conçus sur-mesure pour assurer l'évaluation des incidences des règles sur les sujets spécifiques au SRADDET.

- Il conviendra également de s'inscrire résolument dans les démarches conduites au niveau national quant à des méthodologies communes d'observation.

- Enfin, ce dispositif vise à répondre aux termes de l'article L.4251-8 du CGCT prévoyant en effet que « la région communique au représentant de l'État, à sa demande, toutes les informations relatives à la mise en œuvre du schéma qui lui sont nécessaires pour réaliser les analyses, bilans, évaluations, notifications, rapports et autres documents prévus par des dispositions nationales ou communautaires ainsi que par des conventions internationales ».

→ **Permettre d'ajuster le SRADDET au regard des impacts constatés et de procéder à des réorientations stratégiques :** le dispositif de suivi et d'évaluation du SRADDET permet le pilotage du schéma et offre une aide à la décision dans sa mise en œuvre. La démarche permet de mesurer les effets sur le territoire de la politique régionale, d'identifier les ajustements nécessaires et d'adapter les objectifs et règles du schéma. De plus, le SRADDET étant un document de planification prospectif à l'horizon 2030/2050, la démarche de suivi et d'évaluation est indispensable pour veiller dans la durée à ce que les objectifs du schéma soient toujours adaptés aux réalités du territoire régional et, le cas échéant, les ajuster.

4.2

MODALITÉS ET OUTILLAGE

Modalités du suivi et de l'évaluation

Pour ce faire, le SRADDET donnera lieu à :

→ Un bilan synthétique annuel, partagé auprès de l'État et de la CTAP.
→ Un bilan préalable au renouvellement du Conseil régional, dans les six mois suivant les élections, conformément à l'article L.4251-10 du CGCT. Le Conseil régional peut alors délibérer pour maintenir le SRADDET, le modifier, réaliser une révision partielle ou totale, ou l'abroger. Un premier bilan de mise en œuvre a été présenté le 17 décembre 2021
→ Et une évaluation préalable à la révision du schéma, intervenant dans les 12 à 24 mois précédant sa révision.

Au titre de l'évaluation environnementale, le dispositif de suivi du SRADDET doit permettre d'identifier des critères et des indicateurs pertinents vis-à-vis des deux objectifs suivants (article R.122-20 7 ° du code de l'environnement) :

- vérifier, après l'adoption du programme, la correcte appréciation des incidences défavorables identifiées (incidences notables probables sur l'environnement) et le caractère adéquat des mesures Éviter Réduire Compenser ;
- identifier, après l'adoption du programme, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées.

Outillage : un dispositif réaliste et intégré

Mobilisation des systèmes d'observation existants

Le dispositif de suivi et d'évaluation du SRADDET s'appuiera sur les observatoires existants. Certains d'entre eux avaient été créés pour accompagner le déploiement des schémas sectoriels aujourd'hui intégrés au SRADDET. Il s'agit notamment de :

- **L'Observatoire régional de l'énergie, du climat et de l'air (ORECA)** poursuit une mission d'évaluation et de soutien des politiques publiques à travers l'observation de l'évolution du secteur de l'énergie sur le territoire régional. Il réalise notamment un bilan régional annuel sur la consommation d'énergie, le développement des énergies renouvelables, les émissions de polluants ou encore les émissions de gaz à effet de serre.

Ces données statistiques sont collectées chaque année auprès des membres de l'Observatoire, mais aussi d'acteurs tiers, et compilées pour élaborer un tableau de bord régional regroupant les informations clés.

- **L'Observatoire régional de l'eau et des milieux aquatiques** est un outil de collecte, d'analyse et de diffusion d'informations régionales sur l'eau et les milieux aquatiques, à destination des collectivités locales et des institutionnels.

Il est le fruit d'une volonté commune et d'une co-construction de l'ARPE, de ses membres fondateurs (Région, Départements des Alpes-de-Haute-Provence, des Hautes-Alpes, des Bouches-du-Rhône, du Var et du Vaucluse), de ses membres associés (Agence de l'eau RMC, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur) ainsi que de ses partenaires institutionnels (ONEMA, ARS Provence-Alpes-Côte d'Azur).

- **L'Observatoire régional des déchets et de l'économie circulaire :** dans le

cadre de la convention État/Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur/Ademe, l'Ademe a souhaité mettre en place un Observatoire régional des déchets et de l'économie circulaire (ORD&EC). L'ORD&EC est donc né de cette initiative et a pour principale mission d'assurer et d'améliorer la connaissance de la gestion des déchets à l'échelle régionale et de diffuser annuellement les résultats de ses travaux, notamment via le tableau de bord des déchets en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il a également pour tâche de suivre annuellement des indicateurs fiables et de référence en matière de gestion des déchets en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il constitue un outil pérenne d'analyse et de suivi, permettant de suivre et d'assoir le cadre de politiques publiques.

L'Observatoire régional de la biodiversité : l'objectif général est d'analyser et de produire de l'information fiable sur l'état et l'évolution de la biodiversité en région au service d'une amélioration des politiques publiques. Cet objectif se décline en 6 missions :

1. synthétiser l'information régionale sur la biodiversité (travail de collecte et de veille sur les travaux réalisés sur ce thème en région) ;
2. suivre l'état et l'évolution de la biodiversité ;
3. évaluer les pressions sur la biodiversité et les réponses apportées ;
4. communiquer les travaux de l'observatoire et valoriser les bonnes pratiques ;
5. inciter à l'amélioration des connaissances en identifiant des lacunes en matière de production de données ou de consolidation de la donnée et les faire remonter vers les structures ad hoc ;
6. accompagner les collectivités dans l'appropriation de la biodiversité dans les politiques publiques sur leur territoire.

L' Observatoire régional des risques Majeurs en Provence-Alpes-Côte d'Azur (ORRM) : La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte d'Azur et le BRGM collaborent depuis plusieurs années pour améliorer la connaissance et diffuser l'information relative aux différents risques majeurs qui peuvent affecter la Région. Une première phase de travail (2007-2013) a permis de développer un portail « grand-public » d'accès aux données risques de la région. Cette démarche s'est concrétisée par la création de l'ORRM-Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'Observatoire de la forêt méditerranéenne : « Collecter, synthétiser et diffuser les informations pour une meilleure connaissance de la forêt, nécessaire à l'élaboration de la politique forestière de demain » : tels sont les objectifs de cet observatoire. Instrument de recensement, de mutualisation et de diffusion de l'information forestière à l'échelle de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Observatoire apporte les éléments d'information et d'analyse nécessaires à la prise de décision des décideurs publics et privés, aux échelles régionale, départementale et territoriale.

L'Observatoire régional des transports a un triple but :
1. être un lieu d'échanges entre les professionnels et les utilisateurs des transports de marchandises et de voyageurs, les institutions, les services de l'État, et toutes personnes morales intéressées par l'activité des transports dans la région ;
2. recueillir, traiter et diffuser des statistiques et des études ;
3. constituer un centre de documentation économique à la disposition de ses membres.

Par ailleurs, pour développer des outils de connaissance et d'information et offrir à ses membres les éclairages utiles à leurs missions, l'Observatoire met en place un système d'informations réciproques et organise des actions de collecte statistique, de traitement d'information et de diffusion d'études et de recherches.

D'autres outils en cours de constitution seront à mobiliser, notamment le Portail partenarial d'observation du foncier économique et l'Observatoire des espaces agricoles naturels et forestiers.

L'enjeu de valorisation de la Stratégie régionale de la connaissance

L'évaluation du SRADDET se fera en mobilisant notamment les cadres de la Stratégie régionale pour la connaissance du territoire adoptée par le Conseil régional le 22 octobre 2017.

La Région dispose en effet, au titre du « développement économique social et culturel de la région », d'une compétence exclusive en matière d'études et de données, exercée en collaboration avec l'État et les autres collectivités territoriales, dans le respect du principe de subsidiarité (article L.4211-1 du code général des collectivités territoriales).

La Région structure ainsi, avec ses partenaires, un véritable « service public régional de la connaissance » accessible à tous, en appui aux territoires et remplissant les fonctions suivantes :

→ une fonction « ressources et connaiss-ances » coproduite avec les partenaires régionaux ;
→ une fonction « d'appui technique » aux territoires ;
→ une fonction de « diffusion et d'animation » à destination des citoyens.

Cette stratégie repose sur cinq principes communs à l'ensemble des actions menées en matière de production d'études et de données : l'accessibilité, le partenariat, la mutualisation, la transversalité et l'opérationnalité.

Ce cadre d'action collective est adapté à la mobilisation des ressorts offerts par le numérique afin de faire de l'expertise territoriale un levier de la planification au service de la mise en capacité des territoires. L'enjeu est de transformer des données et des informations sur le territoire régional à des fins stratégiques pour répondre aux enjeux de production d'indicateurs ad hoc pour la stratégie du SRADDET. Elaborée conformément aux lignes directrices du SRADDET délibérées le 3 novembre 2016, cette stratégie doit permettre d'aider les territoires, notamment les plus démunis en ingénierie, à penser leur planification territoriale, leurs projets de développement, leur accès à la connaissance et l'innovation, en cohérence avec les objectifs et règles du SRADDET.

Dans cet esprit, l'évaluation du SRADDET mobilisera les nombreux partenariats, actions et outils décrits dans la Stratégie régionale de la connaissance du territoire tels que les agences d'urbanisme, les établissements d'enseignement supérieur et de recherche, l'Insee ou encore le Centre régional d'information géographique (CRIGE). Ce cadre permet de proposer une évaluation en continu basée sur l'information, la pédagogie, un dialogue de proximité avec les territoires et les acteurs de la mise en œuvre du SRADDET.

L'enjeu de développement d'outils d'observation ad hoc multi-niveaux

Au niveau régional, la production de dispositifs d'observation ad hoc peut se faire selon deux modalités :

→ en mobilisant les programmes d'études régionaux (par exemple les partenariats entre la Région et l'Insee et les Agences d'urbanisme). L'objectif est de coproduire la connaissance territoriale avec des partenaires de niveau régional. Il s'agit de fournir un apport direct d'expertise aux services régionaux dans l'aménagement du territoire (appui au montage de projets s'inscrivant dans les priorités régionales…) et le développement régional. C'est le cas, par exemple, du baromètre des territoires élaboré dans le cadre du partenariat avec les Agences d'urbanisme, de la base de données d'occupation du sol produite par le CRIGE ou encore de l'atlas cartographique interactif construit avec les établissements d'enseignement supérieur et de recherche.

→ en mobilisant les centres de ressources régionaux structurés autour des observatoires régionaux dans divers champs thématiques : mobilités/transports, climat, biodiversité, foncier, santé… Souvent partenariaux, ils ont vocation à produire de la connaissance et des analyses (indicateurs, tendances et leur évolution) à disposition des acteurs de Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont les collectivités territoriales (par exemple pour l'élaboration des SCoT, Plans de

déplacement urbains, etc.). Ils sont réunis par la Région au sein du réseau Connaissance et territoire, lieu d'échanges sur les données et les bonnes pratiques.

Au niveau national, il est également prévu de s'appuyer sur l'Observatoire des politiques régionales de Régions de France, qui met à la disposition des indicateurs d'impact, mutualise les bonnes pratiques et favorise le benchmark européen en nouant un partenariat avec l'Insee afin d'harmoniser la comparabilité des indicateurs, notamment de contexte.

4.3

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Modalités du suivi et de l'évaluation

La liste présentée ici est une liste indicative sujette à évolutions et améliorations continues. La Région sera susceptible, en dialogue avec l'État, de mobiliser des indicateurs supplémentaires qui n'auraient pas été identifiés à ce stade.

Après rappel des différents objectifs définis dans le rapport, sont donc identifiés :

Des modalités de suivi concernant la mise en œuvre des règles du SRADDET par les différents acteurs concernés et les documents cibles de la prescriptivité du schéma. Il s'agit en particulier :

→ du suivi des documents de planification infrarégionaux dans leur déclinaison des règles du SRADDET : ce suivi s'opère de façon privilégiée à travers le rôle de la Région en tant que Personne publique associée à l'élaboration des SCoT, des PCAET, des PDU, PDM, des chartes de PNR…

→ du suivi de l'application des règles opérationnelles édictées dans le champ d'une compétence à chef de filât régional, à commencer par le suivi de la mise en œuvre des engagements régionaux.

Des indicateurs d'incidence permettant d'apprécier les incidences positives comme négatives du SRADDET sur son environnement naturel, économique et humain :

→ Ces indicateurs permettent d'apprécier, à moyen et long terme, les évolutions constatées des variables clés sur le territoire régional.

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 1 · CONFORTER LES PORTES D'ENTRÉE DU TERRITOIRE RÉGIONAL			
		Fréquentation des aéroports régionaux (dont passagers internationaux)	Ministère de la transition écologique, Direction du transport aérien
	Amélioration de la desserte en transports en commun depuis / vers les portes d'entrée du territoire régional		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 2 · DÉFINIR ET DÉPLOYER UNE STRATÉGIE PORTUAIRE ET FLUVIALE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE			
	Présence d'un volet portuaire / fl vial		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 3 · AMÉLIORER LA PERFORMANCE LOGISTIQUE JUSQU'AU DERNIER KM, EN AMÉLIORANT LE REPORT MODAL			
LD1-Obj3 A : Motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique notamment au regard de (…)		Volumes transportés par modes routier, ferroviaire et fluvial (hors transit)	SDES, enquête TRM, VNF
		Emissions de CO_2 du transport de marchandises	AtmoSud
	Justification de la création ou du développement des espaces à vocation logistique au regard des critères SRADDET		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj3 B : Maîtriser le développement logistique par : ▸ l'identification des sites à enjeu répondant aux priorités socio-économiques et environnementales locales ▸ le recensement de foncier disponible (friches, délaissés, vacances) ▸ la sanctuarisation de fonciers à usage logistique (…)		Occupation du sol passée des espaces accueillant des implantations logistiques nouvelles	SUD Foncier Eco, OCSOL
		Coeffi ient d'occupation des sols des nouvelles implantations logistiques	Sitadel2
	Identification, localisation, quantification et qualification de surfaces dédiées à l'activité logistique dans les documents de planification		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Dispositions améliorant la performance logistique jusqu'au dernier kilomètre, en rapport avec l'importance de l'enjeu pour le territoire.		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
LD1-Obj3 C : Préserver les Installations terminales embranchées (ITE) industrielles, portuaires et logistiques et les bords à voie d'eau/quais fluviaux au sein ou à proximité immédiate des ZAE, ZI, MIN, grands projets d'aménagement, périphérie et centres urbains, en tant que condition nécessaire au report modal		Part de ZAE à vocation logistique potentiellement raccordables aux modes ferroviaire, maritime et fluvial	SUD Foncier Eco
		Nombre et statut des ITE en région : actifs (dont modernisés / réhabilités), inactifs	Cerema, SNCF Réseau
	Dispositions visant à préserver les ITE et quais fluviaux et en faciliter l'usage dans les documents de planification		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 4 · RENFORCER LES GRANDS PÔLES ÉCONOMIQUES, TOURISTIQUES ET CULTURELS			
	Amélioration de l'accessibilité aux grands pôles économiques, touristiques et culturels régionaux		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 5 · DÉFINIR ET DÉPLOYER LA STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT ÉCONOMIQUE			
LD1-Obj5 A : Fixer des objectifs de densification, deréhabilitation et de modernisation des Zones d'activité-séconomiques existantes (ZAE)		Densité d'emplois des Zones d'activités économiques (ZAE)	SUD Foncier Eco
		Densité d'établissements des ZAE	SUD Foncier Eco
LD1-Obj5 B : Privilégier la requalification des zonesd'activités économiques existantes à l'extension ou à la création de nouvelles zones, celles-ci étant réservées prioritairement à l'implantation d'activités productives incompatibles avec le tissu urbain		Part des établissements de la sphère productive dans les ZAE	SUD Foncier Eco
	Priorisation de la requalification des ZAE existantes par rapport à l'extension / création de nouvelles zones		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj5 C : Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques en transports en commun et en modes actifs, et/ou par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme		Part de ZAE accessibles en transports en commun	SUD Foncier Eco

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 6 • SOUTENIR LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE EN MATIÈRE UNIVERSITAIRE, DE RECHERCHE ET D'INNOVATION			
		Part des cadres dans l'emploi total au lieu de travail	Insee, RP
		Nombre de demandes de brevet publiées à l'INPI par des personnes morales	INPI
		Part des étudiants étrangers en mobilité internationale en établissement public*	MESR-SIES
	Actions d'aménagement pour les établissements de formation : universitaires et centres de recherche (voire primaires, secondaires et/ou professionnels)		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 8 • CONFORTER LES PROJETS À VOCATION INTERNATIONALE DES MÉTROPOLES ET LES PROJETS DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE			
	Développement de la coopération transfrontalière et méditerranéenne des métropoles régionales		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 9 • AFFIRMER LE POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ DE L'ESPACE MARITIME RÉGIONAL ET DÉVELOPPER LA COOPÉRATION EUROPÉENNE, MÉDITERRANÉENNE ET INTERNATIONALE			
LD1-Obj9 : Favoriser le maintien et le développement des activités économiques exigeant la proximité immédiate de la mer sur les espaces proches du rivage	Présence d'un volet dédié au littoral dans les SCoT et PLUi		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 10 · AMÉLIORER LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE FACE AUX RISQUES ET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, GARANTIR L'ACCÈS À TOUS À LA RESSOURCE EN EAU			
LD1-Obj10 A : S'assurer de la disponibilité de la ressource en eau à moyen et long terme dès le début du projet de planification territoriale en : ▸ intégrant la solidarité amont / aval à l'échelle des bassins versants dans la définition des objectifs relatifs à la protection et à la gestion de l'eau ; ▸ optimisant l'utilisation des ressources locales, avant le recours à de nouveaux investissements hydrauliques		Volumes prélevés en eaux souterraines et de surface	Banque nationale des prélèvements quantitatifs en eau (BNPE)
		Volumes d'eau économisés et substitués	Agence de l'Eau RMC
		Nombre de zones (ou sous-bassins) concernées par des arrêtés de restriction des usages de l'eau	Ministère de la transition écologique, Propluvia
		Nombre de Plans de gestion de la ressource en eau (PGRE)	Agence de l'Eau RMC DREAL PACA
	Priorisation de l'objectif de réduction de la consommation d'eau et de reconquête des ressources locales par rapport au transfert de nouvelles ressources		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Evaluation de la ressource en eau préalable aux projets d'aménagement		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Prise en compte de la solidarité amont/aval dans la gestion de l'eau		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj10 B : Intégrer une démarche de réduction de la vulnérabilité du territoire en anticipant le cumul etl'accroissement des risques naturels.		Part de communes concernées par un état de catastrophe naturelle (période décennale)	Géorisques, BD Gaspar
		Part des communes concernées par un aléa couvertes par un PPRN dédié	Géorisques, BD Gaspar ORMM
		Part des communes couvertes par un outil de prévention et gestion des inondations (SLGRI, PAPI)	ORMM
	Anticipation d'un accroissement des risques naturels dans la démarche de réduction de la vulnérabilité		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Dispositions relatives aux interfaces avec les milieux naturels (forêts, zones d'expansion de crue, trait de côte)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
LD1-OBJ10 B : Éviter et réduire l'imperméabilisation des sols en adaptant les pratiques en matière d'urbanisation.	Objectifs liés à l'imperméabilisation des sols		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 11 • DÉPLOYER DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT EXEMPLAIRES			
LD1-Obj11 A : Défi ir pour les opérations d'aménagements et de construction des orientations et des objectifs : de performance énergétique ; de préservation de la ressource en eau ; de la biodiversité ; favorisant des formes urbaines économes en espace	Définition d'objectifs de qualité urbaine, environnementale et énergétique pour les opérations d'aménagement et de construction		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj11 B : Défi ir pour les opérations de rénovation du bâti des critères de performance énergétique atteignant le niveau réglementaire Bâtiment Basse Consommation ou le niveau passif et de performance environnementale dans le respect de la qualité patrimoniale et architecturale du bâti.		Part des bâtiments au DPE énergivore (classes D à G)	Observatoire DPE
		Logements engagés dans une démarche de labellisation BBC Rénovation	Effinergie (CERC, ORECA)
		Surfaces tertiaires engagées dans une démarche de labellisation BBC Rénovation	Effinergie (CERC, ORECA)
	Définition d'objectifs de performance énergétique pour les opérations de rénovation du bâti		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 12 • DIMINUER LA CONSOMMATION TOTALE D'ÉNERGIE PRIMAIRE DE 27 % EN 2030 ET 50 % EN 2050 PAR RAPPORT À 2012			
		Consommation d'énergie fi ale	ORECA
		Consommation d'énergie primaire	ORECA
	Objectif de réduction de la consommation énergétique (global et par secteur d'activité)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj12 A : Favoriser le développement de solutions énergétiques en réseaux (réseaux de chaleur, de froid…) en privilégiant les énergies renouvelables et de récupération. **LD1-Obj12 B :** Prévoir et intégrer des dispositifs de production d'énergies renouvelables et de récupération, notamment de la chaleur fatale, dans tous les projets de création ou d'extension de zones d'activités économiques.	Intégration de la production d'ENR dans les opérations d'aménagement urbain ou de zones d'activités		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Intégration de solutions énergétiques en réseau (de chaleur ou de froid) dans les opérations d'aménagement urbain ou de zones d'activités		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
LD1-Obj12 C : Prévoir et assurer la réhabilitation énergétique de 50 % du parc de logements anciens (construits avant 1975) à horizon 2050 en réalisant des réhabilitations de niveau règlementaire BBC Énergétique Rénovation ou de niveau passif. L'effort en matière de réhabilitation énergétique devra également porter sur le parc d'équipements publics et bâtiments tertiaires.		Nombre de logements du parc privé ayant fait l'objet d'une rénovation énergétique performante	CERC
		Nombre de logements du parc social ayant fait l'objet d'une rénovation énergétique performante	CERC
		Certificats d'économie d'énergie délivrés	Registre national Emmy
	Objectif de rénovation énergétique du bâti : logement ancien, équipements, tertiaire		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 13 · FAIRE DE LA BIODIVERSITÉ ET DE SA CONNAISSANCE UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT INNOVANT **OBJECTIF 15 · PRÉSERVER ET PROMOUVOIR LA BIODIVERSITÉ ET LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DES MILIEUX TERRESTRE, LITTORAL ET MARIN**			
		Superficie des aires protégées et sous protection forte	Cerema
		Superficie des aires gérées par des démarches territoriales	DREAL
		Superficie des aires gérées Natura 2000	DREAL
		Superficie des aires de connaissance ZNIEFF	DREAL

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 14 • PRÉSERVER LES RESSOURCES EN EAUX SOUTERRAINES, LES MILIEUX AQUATIQUES ET LES ZONES HUMIDES			
		Qualité des eaux souterraines, de surface et côtières	Eau France, ADES, Naïades DREAL PACA
		Nombre de contrats de milieux	DDT(M), DREAL PACA
LD1-Obj14 A : Identifier et sécuriser les secteurs vulnérables des ressources stratégiques ou zones potentielles pour la recharge qualitative des nappes phréatiques		Nombre de Schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE)	Eau France, SIE DREAL PACA
	Délimitation de zones de sauvegarde pour les nappes phréatiques (et règles associées)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj14 B : Protéger les espaces à enjeux pour la ressource en eau, en particulier les aires d'alimentation de captage ne bénéficiant d'aucune protection réglementaire ou celles à l'étude		Qualité des eaux brutes sur les captages prioritaires	Agence de l'eau RMC
	Identification d'aires d'alimentation de captage, à des fins de protection (et règles associées)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 15 • PRÉSERVER ET PROMOUVOIR LA BIODIVERSITÉ ET LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DES MILIEUX TERRESTRE, LITTORAL ET MARIN			
LD1-Obj15 : Sur les "espaces à enjeux de continuités écologiques non couverts par un dispositif de gestion" : 1. définir des orientations et des objectifs favorables au maintien et à la préservation des milieux et de la biodiversité ; 2. déployer des mesures de restauration et de remise en état optimal des continuités écologiques.		Indice Région Vivante	ARBE, Tour du Valat
		Part des espèces menacées dans les listes rouges régionales (LRR)	CEN
		Nombre d'espèces végétales envahissantes recensées	CBNA, CBNMED
OBJECTIF 16 • FAVORISER UNE GESTION DURABLE ET DYNAMIQUE DE LA FORÊT			
LD1-Obj16 A : Favoriser les activités, les aménagements et les équipements favorables à la gestion durable, dynamique et multifonctionnelle de la forêt.		Surface forestière	IGN, BD OCRE
		Surface forestière incendiée	DPFM, BD Prométhée OFME
		Chartes forestières de territoire	OFME
		Plans d'orientation pastorale communaux et intercommunaux approuvés	CERPAM
	Dispositions favorisant la multifonctionnalité des espaces forestiers		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
LD1-Obj16 B : Développer et soutenir les pratiques agricoles et forestières favorables aux continuités écologiques.		Plans simples de gestion des forêts privées	CRPF PACA, OFME
		Surfaces certifiées PEFC	PEFC, OFME
	Dispositions favorables aux pratiques agricoles et forestières respectueuses de l'environnement		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 17 • PRÉSERVER LES IDENTITÉS PAYSAGÈRES ET AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS			
	Dispositions favorables à la protection de l'identité paysagère		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 18 • ACCOMPAGNER LA TRANSITION VERS DE NOUVEAUX MODES DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION AGRICOLES ET ALIMENTAIRES			
		Part de la SAU en mode de production biologique	Agence bio
		Part de la surface toujours en herbe dans la surface agricole utilisée des exploitations	Agreste, RA Statistique agricole annuelle
		Nombre d'exploitations certifiées Haute Valeur Environnementale	Ministère de l'agriculture
LD1-Obj18 : Prendre en compte la capacité du territoire à répondre aux enjeux d'agriculture de proximité et d'alimentation locale et définir des orientations et des objectifs dédiés.		Etat d'avancement des projets alimentaires territoriaux (PAT)	DRAAF, Réseau rural PACA
	Dispositions favorables à l'agriculture / maraîchage dans ou à proximité des zones urbaines		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 19 • AUGMENTER LA PRODUCTION D'ÉNERGIE THERMIQUE ET ÉLECTRIQUE EN ASSURANT UN MIX ÉNERGÉTIQUE DIVERSIFIÉ POUR UNE RÉGION NEUTRE EN CARBONE À L'HORIZON 2050			
LD1-Obj19 A : Identifier, justifier et valoriser le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération en développant les solutions de pilotage énergétique intelligent et de stockage.	Identification et valorisation du potentiel ENR (par filière)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj19 B : Développer la production des énergies renouvelables et de récupération et des équipements de stockage afférents		Production d'énergie renouvelable	ORECA
		Part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie primaire	ORECA
		Puissance installée par source d'ENR	ORECA
	Objectif de production énergétique : global et par filière (hydraulique, solaire PV, éolien, biomasse, récupération chaleur-froid, bois énergie collectif, solaire thermique collectif, méthanisation-biogaz)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj19 C : Pour le développement de parcs photovoltaïques, favoriser prioritairement la mobilisation de surfaces disponibles sur du foncier artificialisé, en évitant l'implantation de ces derniers sur des espaces naturels et agricoles. Dans les espaces forestiers, toute implantation de parcs photovoltaïques sera conditionnée à 4 critères préalables		Occupation du sol passée des espaces accueillant des centrales photovoltaïques au sol	DREAL, OCSOL
	Identification des surfaces anthropisées comme lieu d'accueil privilégié des parcs PV		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 21 · AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET PRÉSERVER LA SANTÉ DE LA POPULATION			
LD1-Obj21 : Mettre en oeuvre un urbanisme favorable à la santé en prenant en compte : - l'environnement sonore ; - la pollution atmosphérique ; - les sites et sols pollués ; - les rayonnements non-ionisants		Emissions de gaz à effets de serre	AtmoSud
		Emissions de polluants atmosphériques : PM2,5, PM10, Nox, COVNM, NH3 et SO2	AtmoSud
		Part de la population exposée aux dépas-sements de valeurs limites NO2, PM et O3	AtmoSud
		Part de la population exposée au bruit	AtmoSud
	Identification de secteurs à fort potentiel de nuisances		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre (global et par secteur d'activité)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Objectifs de réduction des émissions de polluants : PM2,5, PM10, NOx, OVNM		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 22 · CONTRIBUER AU DÉPLOIEMENT DE MODES DE TRANSPORT PROPRES ET AU DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES MOBILITÉS			
LD1-Obj22 A : Contribuer à la mise en oeuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local.		Linéaire de véloroutes du schéma régional mis en service	Région SUD
	Mise en oeuvre locale du Schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj22 B : Mettre en oeuvre un réseau d'infrastructures d'avitaillement pour carburants alternatifs favorisant les transports collectifs et de marchandises à faibles émissions et l'intermodalité.		Source d'énergie des véhicules particuliers immatriculés	SDES, RSVERO
		Réseau d'avitaillement en carburants alternatifs	IRVE, GRT Gaz
		AOM déployant des bus à faibles émissions (électrique, GNV)	Région SUD
	Développement des infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 23 • FACILITER TOUS LES TYPES DE REPORTS DE LA VOITURE INDIVIDUELLE VERS D'AUTRES MODES PLUS COLLECTIFS ET DURABLES			
		Distance moyenne domicile-travail des actifs occupés	Insee, fichier mobilité professionnelle et distancier (METRIC)
		Mode de transport principal des trajets domicile-travail	Insee, RP
		Fréquentation des transports régionaux	Région SUD
	Augmentation de la part modale des transports en commun		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Augmentation de la part modale des modes actifs		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 24 • DÉCLINER DES OBJECTIFS QUANTITATIFS RÉGIONAUX DE PRÉVENTION, RECYCLAGE ET VALORISATION DES DÉCHETS			
		Production annuelle de déchets non-dangereux non-inertes	ORD&EC
		Taux de déchets d'activités économiques collectés avec les déchets ménagers	ORD&EC
		Taux de valorisation des déchets non-dangereux non-inertes	ORD&EC
		Taux de valorisation énergétique des déchets non-dangereux non-inertes ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière	ORD&EC
		Quantité de déchets d'emballages et papiers triés	ORD&EC
		Taux de valorisation des mâchefers produites	ORD&EC
		Quantité de biodéchets triés à la source	ORD&EC
		Quantité de déchets non-dangereux non-inertes préparés pour une réutilisation	ORD&EC

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
		Capacités autorisées de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage	ORD&EC
		Production annuelle de déchets non-dangereux inertes issus de chantiers du BTP	ORD&EC
		Quantité de déchets non-dangereux (inertes et non inertes) issus de chantiers du BTP suivant une filière légale	ORD&EC
		Quantité de déchets non-dangereux issus de chantiers du BTP mis en décharge (ISDND)	ORD&EC
		Taux de valorisation des déchets non-dangereux issus de chantiers du BTP	ORD&EC
		Capacités de stockage des déchets inertes et non inertes issus des chantiers du BTP	ORD&EC
		Gisement de déchets dangereux	ORD&EC
		Taux de déchets dangereux collectés dans les filières réglementaires (hors terres polluées)	ORD&EC
		Taux de valorisation des déchets dangereux collectés (énergie et matière)	ORD&EC
		Production de déchets ménagers et assimilés par habitant	ORD&EC
		Taux de valorisation déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage mesurés en masse	ORD&EC
		Taux de déchets ménagers et assimilés produits admis en installation de stockage mesurées en masse	ORD&EC

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
LD1-Obj25 A : Élaborer des stratégies de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) et prévoir leséquipements afférents compatibles avec la planification régionale.	Niveau de précision de la stratégie locale de prévention et gestion des déchets		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Compatibilité des objectifs de prévention, traçabilité et valorisation des déchets avec le SRADDET : déchets non-dangereux non inertes, non-dangereux inertes, dangereux.		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 25 · PLANIFIER LES ÉQUIPEMENTS DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES DÉCHETS DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME			
LD1-Obj25 A : Élaborer des stratégies de prévention et de gestion des déchets (dangereux non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) et prévoir les équipements afférents compatibles avec la planification régionale.		Nombre et capacité des installations de gestion des déchets non-dangereux	ORD&EC
		Nombre et capacité des installations de gestion des déchets issus de chantiers du BTP	ORD&EC
		Nombre et capacité des installations de gestion des déchets dangereux	ORD&EC
	Compatibilité de la planification des équipements de collecte et de tri avec la planification régionale		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD1-Obj25 B : Orienter prioritairement les nouvelles implantations d'équipements de prévention et de gestion des déchets vers des friches industrielles ou des terrains dégradés, dans le respect des principes de proximité et d'autosuffisance	Localisation des équipements sur des friches industrielles et terrains dégradés		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 26 · FAVORISER LE RECYCLAGE, L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE			
		Nombre de structures de réemploi / réutilisation	SINOE
		Nombre de démarches d'écologie industrielle et territoriale	Ademe, CCI, Région SUD
LD1-Obj26: Intégrer une stratégie territoriale en faveur de l'économie circulaire dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) compatible avec la stratégie régionale d'économie circulaire et la feuille de route nationale.	Volet économie circulaire dans les SCoT		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 27 À 34 • STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE			
LD2-Obj27: Décliner la stratégie urbaine régionale dans l'armature locale des documents d'urbanisme et formaliser à ce titre des objectifs différenciés par niveaux de centralité	Compatibilité de l'armature locale avec la stratégie urbaine du SRADDET		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Compatibilité de la localisation des emplois prévus avec l'armature urbaine SRADDET		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Compatibilité de la localisation des équipements prévus avec l'armature urbaine SRADDET		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Compatibilité des objectifs de desserte en transports en commun avec l'armature urbaine du SRADDET		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 35 • CONFORTER LES CENTRALITÉS EN PRIVILÉGIANT LE RENOUVELLEMENT URBAIN ET LA COHÉRENCE URBANISME-TRANSPORT			
LD2-Obj35: Privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échanges	Recherche de cohérence urbanismetransports et d'intensification urbaine autour des gares et pôles d'échanges		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Identification du potentiel de densification et de renouvellement urbain au sein de l'enveloppe urbaine		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 36 • RÉINVESTIR LES CENTRES-VILLES ET CENTRES-BOURGS PAR DES STRATÉGIES INTÉGRÉES			
LD2-Obj36 A: Prioriser l'implantation des activités commerciales, tertiaires et artisanales au sein des centres villes et des centres de quartier, en évitant les implantations en périphérie. **LD2-Obj36 B:** Viser un développement commercial respectant l'équilibre centre / périphérie et maîtrisant la consommation d'espace et en cohérence avec les territoires limitrophes.		Part de la population habitant dans les centres-villes	Insee, RP carroyé Périmètres centres-villes Région SUD et agences d'urbanisme
		Part des logements commencés (construction neuve) situés en centre-ville	Sitadel Périmètres centres-villes Région SUD et agences d'urbanisme
		Part des surfaces commerciales, de bureaux et d'équipements publics commencées situées dans les centres-villes	Sitadel Périmètres centres-villes Région SUD et agences d'urbanisme
		Part des établissements (avec salariés) situés en centre-ville	Insee, SIRENE géolocalisé Périmètres centres-villes Région SUD et agences d'urbanisme
	Stratégie d'implantation d'activités commerciales, productives et artisanales en centre-ville		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Lutte contre la vacance et le bâti insalubre		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 37 • RECHERCHER LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET FAVORISER LA NATURE EN VILLE			
LD1-Obj37: Favoriser la nature en ville et développer les espaces végétalisés et paysagers, par l'édiction d'orientations et d'objectifs favorables à la biodiversité en ville et à l'adaptation au changement climatique		Espaces à caractère de nature dans les agglomérations	BD TOPO, Cerema
	Dispositions favorables à la qualité de l'espace public (modes actifs, adaptation au changement climatique, nature en ville…)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 38 • DÉVELOPPER AVEC L'ENSEMBLE DES AOM UNE INFORMATION FACILEMENT ACCESSIBLE, UNE BILLETTIQUE SIMPLIFIÉE, UNE TARIFICATION HARMONISÉE ET MULTIMODALE			
LD1-Obj38 A: Assurer la transmission et la mise à disposition des informations relatives aux services de transports réguliers de voyageurs. **LD1-Obj38 B:** Garantir l'usage et le respect d'une norme d'interopérabilité commune		Nombre d'abonnés aux offres régionales de transport	Région SUD
		Nombre d'utilisateurs du portail des transports régionaux	Région SUD
	Mise en place d'une tarification multimodale harmonisée (AOM, autres AOM, bassin de mobilité)		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Développement de l'information multimodale		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Projet d'interopérabilité de la billettique du réseau de transports urbains		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 39 • FLUIDIFIER L'INTERMODALITÉ PAR L'OPTIMISATION DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX			
		Fréquentation des gares SNCF	SNCF
LD2-Obj39 : Élaborer une charte de services communs et d'exploitation pour le développement de l'intermodalité dans les Pôles d'échange multimodaux (PEM).		Part de pôles d'échanges équipés d'afficheurs d'information multimodale	Région SUD
		Part de pôles d'échanges équipés d'un espace de stationnement réservé aux vélos	Région SUD
		Part de pôles d'échanges équipés d'un espace covoiturage	Région SUD
	Projet d'aménagement ou de modernisation des PEM		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 40 • RENFORCER LA CONVERGENCE ENTRE RÉSEAUX ET SERVICES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE			
LD2-Obj40 : Défi ir et formuler des objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares ou PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT et PDU dans le confortement de leur rôle de desserte dans un environnement proche ou élargi.		Mode de transport utilisé depuis/vers les grandes gares SNCF	SNCF
	Objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares et PEM		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 42 · RECHERCHER DES COMPLÉMENTARITÉS PLUS ÉTROITES ET UNE MEILLEURE COORDINATION ENTRE LES DESSERTES URBAINES, INTERURBAINES ET FERROVIAIRES			
LD2-Obj42 : Coordonner les prescriptions des PDU limitrophes en qualifiant les interfaces entre les territoires et veillant à la mise en cohérence des services	Prise en compte des interfaces avec les PDM limitrophes		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 46 · DÉPLOYER UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES EN SITE PROPRE COUPLÉS À DES ÉQUIPEMENTS D'ACCÈS ET DE STATIONNEMENT EN COHÉRENCE AVEC LA STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE			
LD2-Obj46 : Coordonner les aménagements et les usages des projets de Transports collectifs en site propre et de Parcs relais avec l'ensemble des modes de transport pour améliorer la performance intermodale globale.		Nombre de BHNS mis en service en Région	Région SUD
		Linéaire de voies réservées aux transports en commun (VRTC) sur le réseau autoroutier	Région SUD
	Déploiement d'une offre de transports en commun en site propre (TCSP) ou de bus à haut niveau de service (BHNS) pour desservir PEM, parcs-relais ou parking covoiturage		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 47 · RÉDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS, L'ARTIFICIALISATION DES SOLS ET L'ÉTALEMENT URBAIN.			
LD2-Obj47 A : Fixer dans les SCoT, ou à défaut les PLU, des objectifs permettant l'atteinte de l'objectif régional de réduction de -54,5 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur la période 2021-2030 par rapport à la période 2011-2020. Ce taux de réduction de -54,5 % est appliqué, hors mécanisme de péréquation, de manière égale à l'échelle de chaque espace territorial : alpin, azuréen, provençal et rhodanien. (...)		Consommation brute d'espace en flux (fichiers fonciers)	ONAS, sur la base des fichiers fonciers
		Occupation du sol	OCSOL, OCSGE
		Consommation brute d'espace en stock (occupation du sol)	OCSOL, OCSGE
	Objectif chiffré de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD2-Obj47 B : Prioriser la mobilisation du foncier à l'intérieur des enveloppes urbaines et villageoises existantes, notamment à travers l'identification du potentiel disponible, la densité des opérations, le renouvellement des espaces à usage d'habitat ou d'activité et la réhabilitation des friches. (...)		Part du bâti diffus dans les zones urbanisées	OCSOL, OCSGE
		Surfaces renaturées	OCSGE
	Mobilisation prioritaire du foncier à l'intérieur des enveloppes urbaines par rapport aux extensions		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Identification et localisation des zones potentielles de renaturation		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 49 • PRÉSERVER LE POTENTIEL DE PRODUCTION AGRICOLE RÉGIONAL			
LD2-Obj49 A : Éviter l'ouverture à l'urbanisation et le déclassement des surfaces agricoles équipées à l'irrigation pour atteindre zéro perte de surfaces agricoles équipées à l'irrigation à l'horizon 2030		Surface agricole utilisée des exploitations	Agreste, RA Statistique agricole annuelle
		Surface agricole utilisée irrigable	Agreste, RA ESEA
	Préservation des zones agricoles équipées à l'irrigation		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD2-Obj49 B : Identifier les espaces agricoles à enjeux et à potentiel sur la base d'un ou des critères suivants (…) et favoriser la mise en place des dispositifs de protection réglementaire à une échelle intercommunale.		Superficie des Zones agricoles protégées (ZAP) approuvées	Chambres d'agriculture
		Superficie des Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) approuvés	Chambres d'agriculture
	Identification d'espaces agricoles à enjeux de protection		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 50 · DÉCLINER LA TRAME VERTE ET BLEUE RÉGIONALE ET ASSURER LA PRISE EN COMPTE DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ET DES HABITATS DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES PROJETS DE TERRITOIRE			
LD2-Obj50 A : Identifier et préciser à une échelle appropriée les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors), en s'appuyant sur la Trame verte et bleue régionale, et en assurant la cohérence avec les territoires voisins et transfrontaliers		Indice synthétique de pressions combinées	Cerema
		Densité pondérée d'infrastructures linéaires	Cerema
		Densité pondérée de bâti	Cerema
		Densité de population fiscale localisée	Cerema
	Identification des trames et sous-trames vertes et bleues, avec distinction des réservoirs de biodiversité et corridors		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD2-Obj50 B : Identifier les sous-trames présentes sur le territoire et justifier leur prise en compte pour transcrire les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques et mettre en oeuvre les actions adaptées	Actions de préservation et de remise en état optimal des continuités écologiques dans les zones identifiées		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD2-Obj50 C : Restaurer les fonctionnalités naturelles des cours d'eau et des zones humides.		Nombre d'ouvrages traités pour restaurer la continuité écologique des tronçons de cours d'eau en liste 2	Agence de l'Eau RMC
	Actions de protection et restauration des cours d'eau et zones humides		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD2-Obj50 D : Améliorer la transparence des infrastructures linéaires au regard de la fonctionnalité écologique, en particulier dans les 19 secteurs prioritaires identifiés		Ouvrages conformes au rétablissement des continuités écologiques terrestres	Cerema
	Dispositions relatives à l'amélioration de la transparence des infrastructures linéaires		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Dispositions relatives à la pollution lumineuse		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 51 · ASSURER LES LIAISONS ÉCOLOGIQUES AU SEIN DU TERRITOIRE RÉGIONAL ET AVEC LES RÉGIONS VOISINES			
	Prise en compte des trames vertes et bleues des documents d'urbanisme limitrophes		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 52 • CONTRIBUER COLLECTIVEMENT À L'AMBITION DÉMOGRAPHIQUE RÉGIONALE			
LD3-Obj52 : Contribuer à l'ambition démographique régionale en priorisant l'accueil de la croissance démographique dans les trois iveaux de centralité définis par le SRADDET, en cohérence avec les objectifs démographiques par espace		Population régionale (et par sousespaces géographiques)	Insee, RP
		Taux d'évolution annuel moyen de la population	Insee, RP
		Taux d'évolution annuel moyen de la population dû au solde naturel	Insee, RP
		Taux d'évolution annuel moyen de la population dû au solde migratoire	Insee, RP
		Taux annuel de migration interne nette	Insee, RP
	Objectif de croissance démographique en ligne avec objectif SRADDET défini par espace		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Compatibilité de la localisation de la croissance démographique avec l'armature urbaine du SRADDET		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 53 • FAIRE RAYONNER LES PROJETS MÉTROPOLITAINS ET PROMOUVOIR LEURS RETOMBÉES SUR L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES DE LA RÉGION			
	Développement de coopérations métropolitaines autour de grands projets		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 55 • STRUCTURER LES CAMPAGNES URBAINES ET VEILLER À UN DÉVELOPPEMENT HARMONIEUX DES TERRITOIRES SOUS PRESSION			
	Stratégie de dynamisation des campagnes urbaines		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 56 • ACCÉLÉRER LE DÉSENCLAVEMENT PHYSIQUE ET NUMÉRIQUE DES TERRITOIRES, EN PARTICULIER ALPINS			
		Part des locaux raccordables FttH (fibre optique)	ARCEP
		Part de la surface régionale couverte 4G	ARCEP
	Amélioration de la couverture numérique du territoire		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
	Stimulation du dynamisme entrepreneurial des espaces ruraux et de montagne		Projets de planification (SCoT, PLUi,PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 57 • PROMOUVOIR LA MISE EN TOURISME DES TERRITOIRES			
		Montant de la consommation touristique intérieure	Ministère de l'économie et des finances, DGE-CST
	Valorisation à des fin touristiques des atouts naturels et patrimoniaux		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Définition et mise en oeuvre de stratégies de destinations		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Identification des impacts du tourisme sur le territoire et modes de régulation envisagés		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 59 • PERMETTRE AUX MÉNAGES D'ACCÉDER À UN LOGEMENT ADAPTÉ À LEURS RESSOURCES ET DE RÉALISER UN PARCOURS RÉSIDENTIEL CONFORME À LEURS SOUHAITS			
		Nombre de logements	Insee, RP
		Part des résidences principales, secondaires et logements vacants	Insee, RP
		Taux de croissance annuel moyen du nombre de logements	Insee, RP
		Nombre annuel de logements commencés (constructions neuves)	Sitadel
	Compatibilité de la localisation des logements prévus avec l'armature urbaine SRADDET		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Compatibilité de l'objectif de production de logements avec les besoins du territoire et l'objectif de l'espace SRADDET		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Dispositions relatives à la maîtrise de la part des résidences secondaires dans les zones en tension		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
LD3-Obj59 : Consacrer au minimum 50 % de la production totale de logements de chaque territoire de projet à une offre de logements abordables à destination des jeunes et des actifs. Cette production sera localisée en priorité dans les trois niveaux de centralités et réalisée prioritairement par le renouvellement urbain et la réhabilitation		Part des logements sociaux dans le parc de résidences principales	RPLS
		Taux d'évolution annuel du nombre de logements sociaux	RPLS
		Nombre et localisation des logements abordables produits	Sisal, BD PAS, Anah
		Taux d'effort net des ménages	Insee, enquête Logement
	Part de logements abordables dans l'objectif de production totale de logements		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 60 • RÉNOVER LE PARC DE LOGEMENTS EXISTANT, MASSIFIER LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES LOGEMENTS ET REVITALISER LES QUARTIERS DÉGRADÉS			
		Part du parc privé potentiellement indigne parmi les résidences principales	Anah
		Taux de suroccupation des résidences principales (hors studios occupés par une personne)	Insee, RP
OBJECTIF 61 • POURSUIVRE LA MIXITÉ SOCIALE ET INTERGÉNÉRATIONNELLE, LA PRISE EN COMPTE DES JEUNES ET DES NOUVEAUX BESOINS LIÉS AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION			
		Taux de dépendance économique	Insee, RP
		Indice de vieillissement	Insee, RP
	Objectifs de production de logements adaptés aux publics spécifiques		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 62 • CONFORTER LA COHÉSION SOCIALE			
		Revenu disponible médian par unité de consommation	Insee, FiLoSoFi
		Rapport interdécile du revenu disponible médian par UC	Insee, FiLoSoFi
		Taux de pauvreté	Insee, FiLoSoFi
		Part des familles monoparentales au sein des familles avec enfants	Insee, RP
	Projets de renouvellement urbain pour les QPV		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 63 • FACILITER L'ACCÈS AUX SERVICES			
		Part de la population éloignée des équipements de proximité	Insee, RP, BPE, distancier METRIC
		Nombre d'équipements : gammes, équipements spécifiques, Maisons France Services	Insee, BPE
	Dispositions favorables à la présence et l'accès aux services publics		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
	Dynamique de mutualisation des équipements et services		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 64 • DÉPLOYER LES POTENTIALITÉS DES ÉTABLISSEMENTS DE FORMATION			
		Taux de chômage localisé	Insee, enquête Emploi
		Taux d'emploi des 15-64 ans	Insee, RP
		Part de jeunes non insérés (ni en emploi, ni scolarisés)	Insee, RP
		Part des 25-34 ans diplômés de l'enseignement supérieur	Insee, RP
OBJECTIF 65 • REFONDER LE PACTE TERRITORIAL DE L'EAU, DE L'ÉNERGIE ET DES SOLIDARITÉS ENVIRONNEMENTALES			
	Développement de la coopération inter-SCoT sur les questions de l'eau, de l'énergie et de l'environnement.		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

RÈGLES	PROPOSITIONS DE MODALITES DE SUIVI DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	PROPOSITIONS D'INDICATEURS D'INCIDENCE OU DE RÉSULTAT	SOURCES
OBJECTIF 66 • S'ACCORDER SUR UNE STRATÉGIE COHÉRENTE DES MOBILITÉS AVEC LES AOM ET DÉFINIR LES MODALITÉS DE L'ACTION			
LD3-Obj66 - Organiser un dialogue permanent entre les AOM	Développement de la coordination entre les AOM		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)
OBJECTIF 68 • RECHERCHER DES FINANCEMENTS INNOVNATS POUR PÉRENNISER LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS			
LD3-Obj68 - Établir de nouveaux équilibres économiques pour le financement des infrastructures et des services de transport et assurer leur conformité avec la stratégie régionale de chef de file de l'intermodalité.	Réflexion sur de nouveaux modes de financement des transport collectifs		Projets de planification (SCoT, PLUi, PNR, PCAET, PDM…)

Délégation Connaissance Planification Transversalité
Service Planification Régionale et Territoriale

RÉGION SUD
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR

CONNAISSANCE
DU TERRITOIRE
RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

connaissance-territoire.maregionsud.fr

Conception graphique : Atelier Bacane - 2018 / Mise à jour 2025 : L'agence Mars