AVENIR DE NOS TERRITOIRES

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Schéma régional d'aménagement,
de développement durable
et d'égalité des territoires
**SRADDET**

# RAPPORT

Schéma adopté le 26 juin 2019
Schéma approuvé par arrêté préfectoral
le 15 octobre 2019



*maregionsud.fr*

maregionsud | MaRegionSud | maregionsud

RÉGION SUD
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR

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

## SRADDET

# RAPPORT

AVENIR DE NOS TERRITOIRES

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 68 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
- Prévention et gestion des déchets, dont l'état des lieux prévu par le 1° et le 2° du I de l'article R.541-16 du Code de l'Environnement
- 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

# TABLE DES MATIÈRES


**Édito politique** P. 7

**01** LE SRADDET, SCHÉMA DES SCHÉMAS P. 9

**02** SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE ET DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES P. 23

**2.1 LE TERRITOIRE TRANSMIS, UN TERRITOIRE AUX ATOUTS CONSIDÉRABLES, QUI APPELLE À LA RESPONSABILITÉ** P. 25

- Un territoire ouvert au monde et une histoire millénaire en héritage — P. 26
- Un patrimoine naturel exceptionnel, des ressources à préserver et valoriser — P. 27
- Des ressources à valoriser — P. 28
- Des signes d'alerte — P. 30

**2.2 LE TERRITOIRE VÉCU, DES CONDITIONS DE VIE CONTRASTÉES, LA QUALITÉ DE VIE EN QUESTION** P. 32

- Portrait global de la population en Provence-Alpes-Côte d'Azur — P. 32
- Un portrait en actions : le territoire du quotidien — P. 34
- Qualité de vie menacée, le moteur de l'attractivité résidentielle en panne ? — P. 37

**2.3 LE TERRITOIRE ORGANISÉ, UN TERRITOIRE POLYCENTRIQUE À STRUCTURER** P. 40

- Une organisation réelle du territoire marquée par quatre grands réseaux d'aires urbaines et leurs problématiques propres — P. 40
- Un écosystème économique à structurer dans le respect d'un aménagement durable et attractif du territoire — P. 43
- Le déploiement de l'action publique par des territoires de projet — P. 44

**03** LA STRATÉGIE RÉGIONALE P. 47

**3.1 ANALYSE DES ENJEUX THÉMATIQUES ET TRANSVERSAUX** P. 49

- Synthèse des enjeux thématiques — P. 49
- Enjeu transversal 1 : concilier attractivités économique et résidentielle du territoire — P. 54
- Enjeu transversal 2 : améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité — P. 54
- Enjeu transversal 3 : conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires — P. 55

3.2 IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE RUPTURE FONDANT LES GRANDS PRINCIPES DE LA VISION POLITIQUE RÉGIONALE P. 56

Rompre avec les logiques de consommation excessive des ressources naturelles : pour une région résiliente P. 57

Atténuer les logiques de concurrence territoriale : pour une région solidaire P. 58

3.3 DÉFINITION DES TROIS LIGNES DIRECTRICES P. 60

LD1 : Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional P. 61

LD2 : Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau P. 64

LD3 : Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants P. 66

3.4 LA VISION SPATIALE DU TERRITOIRE RÉGIONAL P. 68

Conjuguer plusieurs échelles d'appréhension du territoire P. 68

Quatre espaces pour appréhender la diversité des territoires et des enjeux en région P. 69

04 DES LIGNES DIRECTRICES AUX OBJECTIFS P. 95

4.1 TABLEAUX ET MODE D'EMPLOI DES OBJECTIFS P. 97

Tableau des objectifs P. 97

Tableau de correspondance entre les 68 objectifs et les 11 domaines obligatoires P. 99

Mode d'emploi des objectifs P. 101

4.2 LIGNE DIRECTRICE 1 - RENFORCER ET PÉRENNISER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL P. 103

Axe 1 : Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique P. 104

Axe 2 : Concilier attractivité et aménagement durable du territoire P. 142

Axe 3 : Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource P. 170

4.3 LIGNE DIRECTRICE 2 - MAÎTRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITÉS ET LEUR MISE EN RÉSEAU P. 205

Axe 1 : Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités P. 206

Axe 2 : Mettre en cohérence l'offre de mobilité et la stratégie urbaine régionale P. 237

Axe 3 : Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques P. 264

4.4 LIGNE DIRECTRICE 3 - CONJUGUER ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS P. 289

Axe 1 : Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires P. 290

Axe 2 : Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie P. 316

Axe 3 : Développer échanges et réciprocités entre territoires P. 334

05 GOUVERNANCE DU SRADDET ET MISE EN CAPACITÉ DES TERRITOIRES P. 345

5.1 LE RÔLE DE LA RÉGION ET SES ENGAGEMENTS P. 347

Une fonction régulatrice P. 347

Une fonction d'animation territoriale P. 347

Une fonction d'ingénierie et d'observation permanente P. 348

5.2 LE DISPOSITIF DE CONVENTIONNEMENT ET DE CONTRACTUALISATION P. 349

Le Contrat de plan État-Région (CPER) P. 349

Les Contrats régionaux d'équilibre territorial (CRET) P. 349

Les conventions territoriales d'exercice concerté de la compétence P. 350

Les conventions territoriales d'application du SRADDET P. 351

5.3 LE DISPOSITIF DE COORDINATION, DE PILOTAGE ET DE SUIVI DU SRADDET P. 351

Le comité de pilotage (COPIL) P. 351

Le comité partenarial de suivi (COPART) P. 352

Les 4 instances territoriales de dialogue P. 352

Une émanation de la Conférence territoriale de l'action publique P. 353

06 CARTOGRAPHIE DES OBJECTIFS AU 1/150 000e P. 354

07 GLOSSAIRE P. 359



## 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 11 DOMAINES DU SRADDET



LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE



GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE



IMPLANTATION D'INFRASTRUCTURES D'INTÉRÊT RÉGIONAL



POLLUTION DE L'AIR



HABITAT



ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES



MAÎTRISE ET VALORISATION DE L'ÉNERGIE



INTERMODALITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS



PROTECTION ET RESTAURATION DE LA BIODIVERSITÉ



PRÉVENTION ET GESTION DES DÉCHETS



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)

## 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)
- 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 | | 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 (PDU)
- Commission consultative d'élaboration et de suivi du Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD)
- Comité régional trame verte et bleue (CRTVB) en charge de la biodiversité
- Comité de 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 :

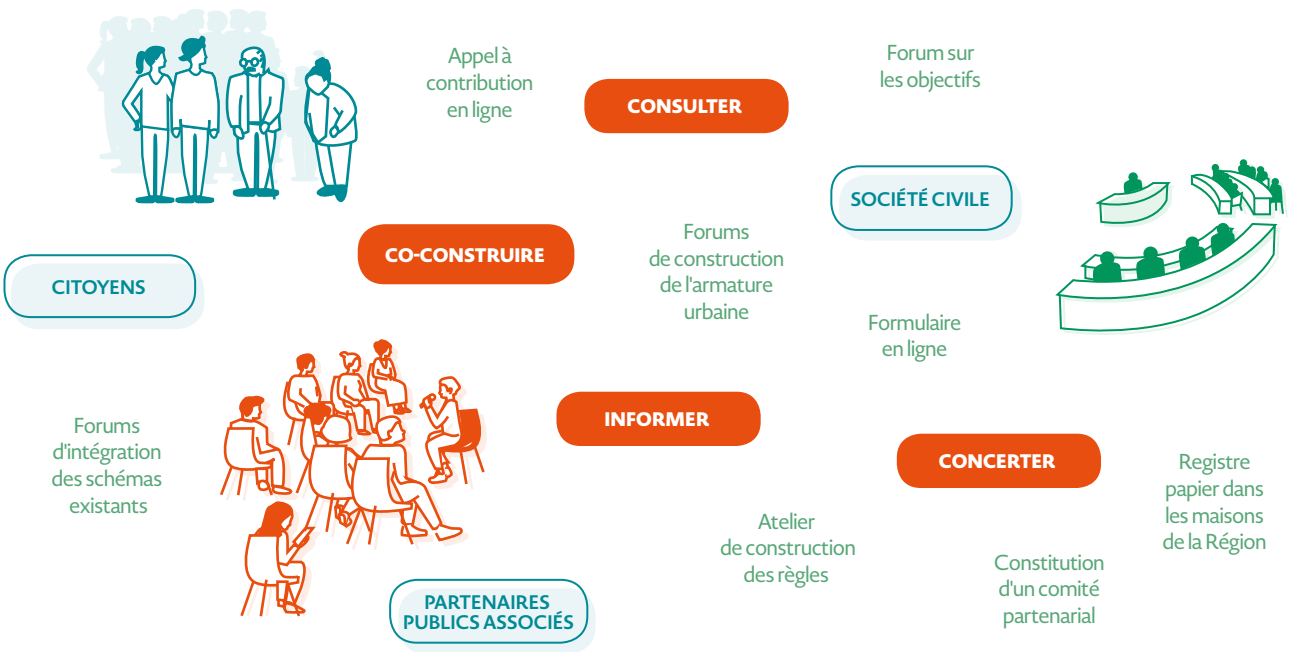
→ d'un rapport qui fait la synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires dans la région, identifie les enjeux dans les domaines de compétence du schéma, expose la stratégie régionale et fixe les objectifs qui en découlent ;

→ 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, 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 diverses 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.

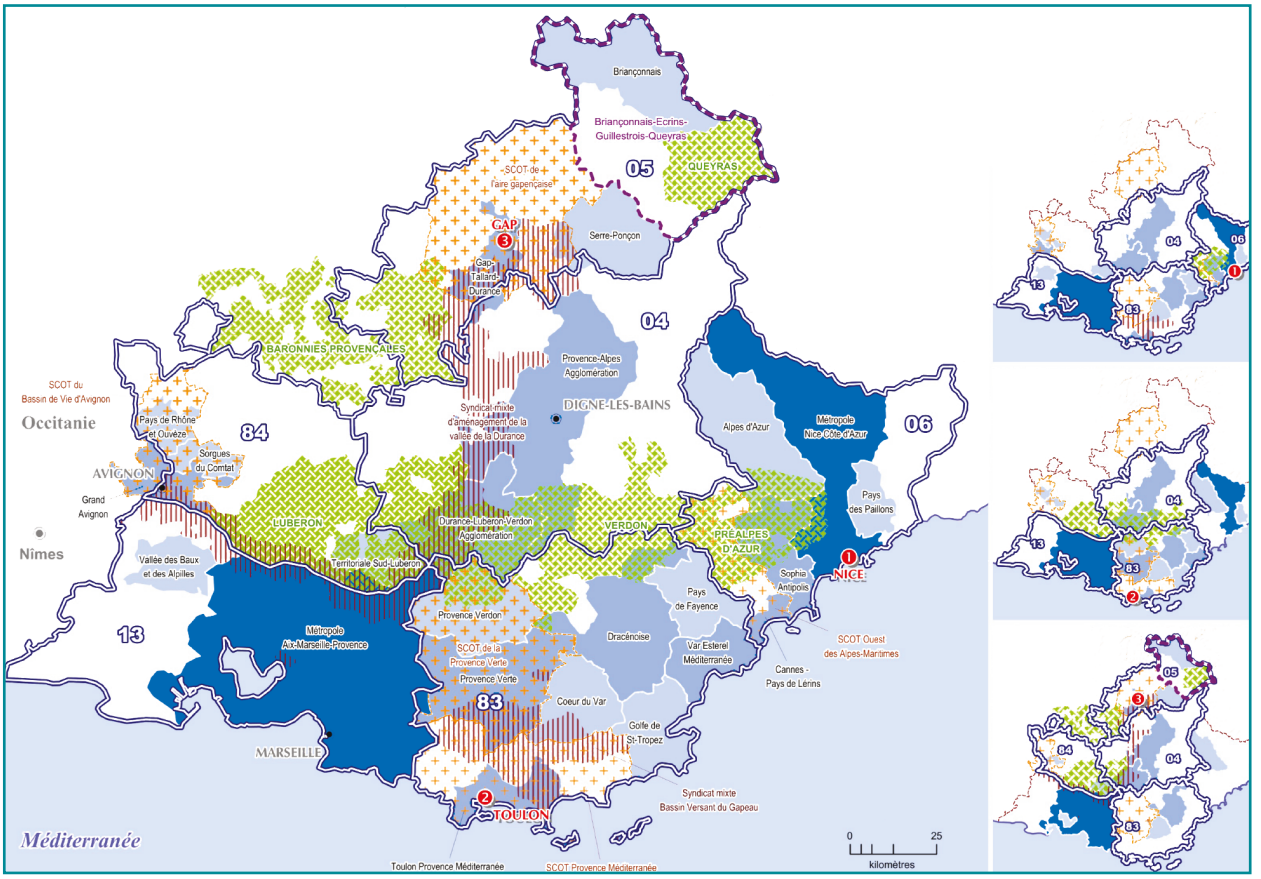
15/02 2017

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 (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. 25

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

P. 32

**LE TERRITOIRE ORGANISÉ**
Un territoire polycentrique à structurer

P. 40


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 Décret du 3 août 2016 relatif à l'élaboration du SRADDET. 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 dès 2020

Les enjeux de valorisation des déchets sont considérables à l'échelle du territoire régional, qui se caractérise par une production de déchets par habitant supérieure à la moyenne nationale. 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 55 % en 2020.

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 montgolfière
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 AOT (Autorités organisatrices des transports). Cette multiplication des flux sur des axes peu voire pas desservis par des systèmes performants de transports en commun est un véritable enjeu de développement durable et de coopération entre territoires.

Les territoires urbains génèrent de nombreux déplacements, qui, concentrés en heure de pointe, tendent à saturer fortement les réseaux routiers comme de transports en commun. La part modale élevée de la voiture dans ces territoires, malgré l'importance des modes alternatifs, marche à pied et transports en commun notamment, génère 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.

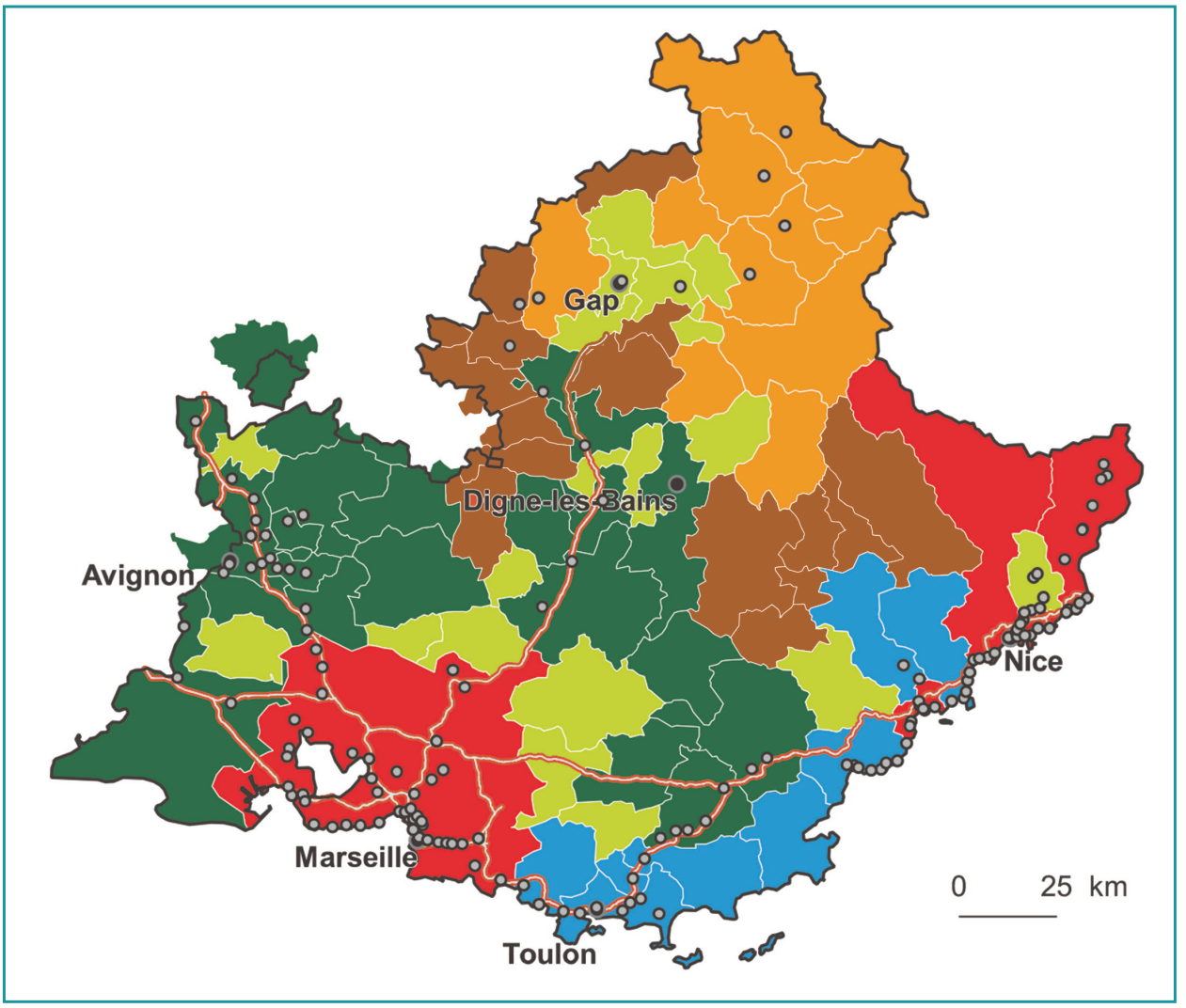
Le secteur attractif de l'arrière-pays des métropoles, qui regroupe quelque 300 000 habitants et présente les plus forts taux de croissance démographique. Les indicateurs positifs de la qualité de vie y sont l'accès au logement et à la propriété, l'emploi et la rémunération ; les indicateurs négatifs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

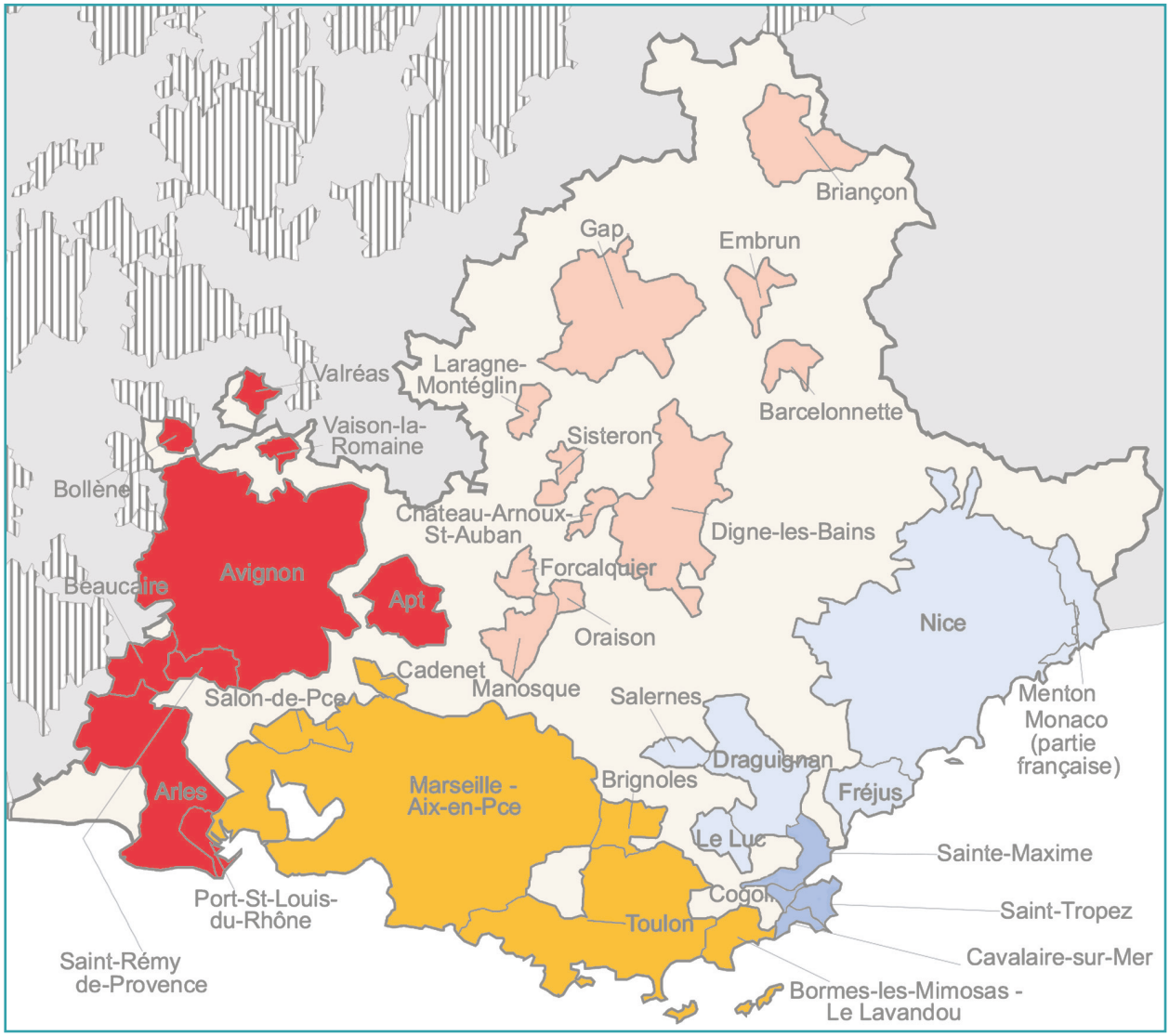
La mobilité suscite des enjeux importants à plusieurs échelles :

→ 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

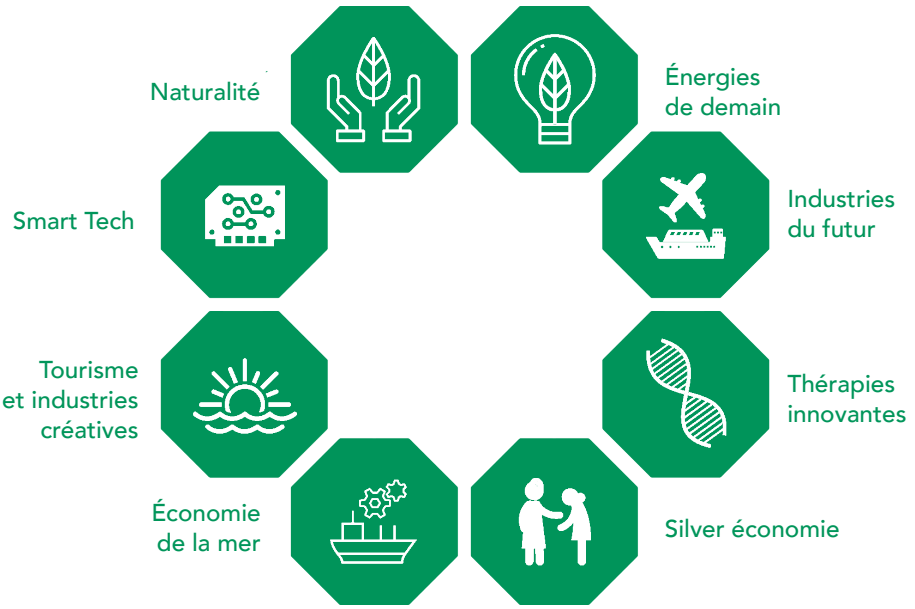
La nécessité de conjuguer des contraintes diverses (économiques, climatiques…) est l'une des raisons d'être des territoires de projet, qui se sont affirmés dans la région au cours des dix dernières années.

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.

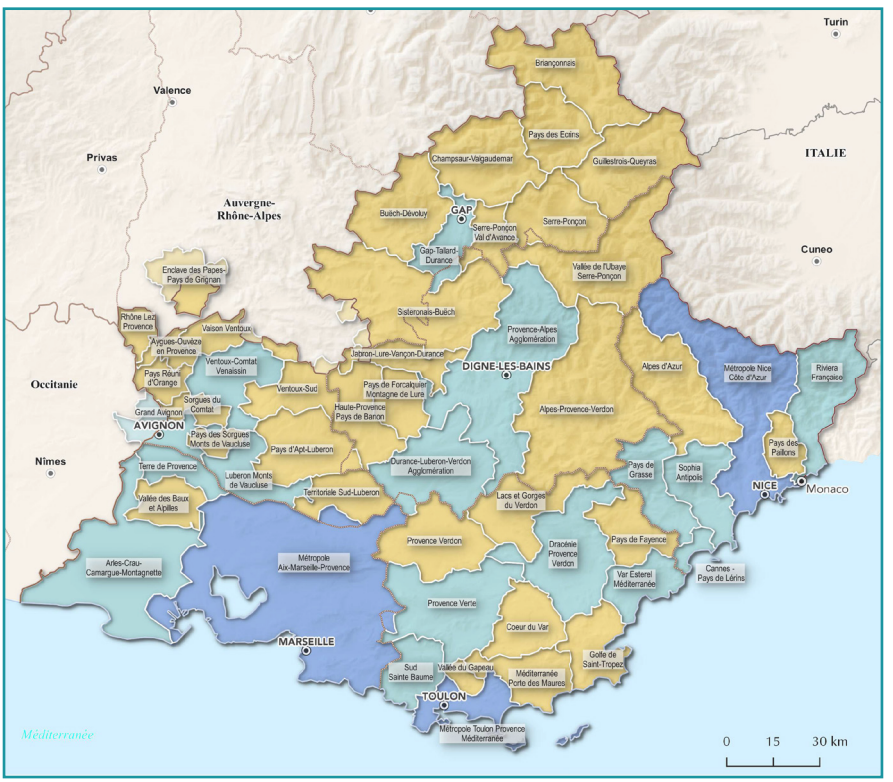
Cette construction porte en elle les principes d'une vision de long terme, en privilégiant notamment le développement de solidarités réciproques entre les villes et les espaces ruraux.




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

Source : SRDEII Provences-Alpes-Côte d'Azur

## Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) au 1er janvier 2019




Communauté de communes

Communauté d'agglomération

Métropole

Limites administratives

Limite de région

Limite de département

Source : BANATIC - Préfecture
Fond : GEOFLA - IGN



# 03

# LA STRATÉGIE RÉGIONALE


**ANALYSE DES ENJEUX THÉMATIQUES ET TRANSVERSAUX**

P. 49

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

P. 56

**DÉFINITION DES TROIS LIGNES DIRECTRICES**

P. 60

**LA VISION SPATIALE DU TERRITOIRE RÉGIONAL**

P. 68


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 obligatoirement de onze domaines thématiques, ainsi décrits :

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

→ 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.

### Implantation d'infrastructures d'intérêt régional

→ 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

→ 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 2014 pour les espaces agricoles,

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

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.

### Pollution 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**

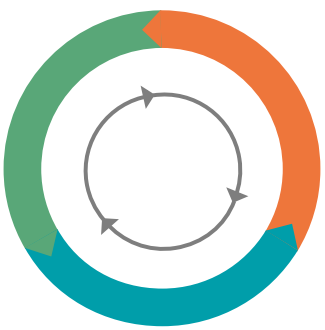
- Spéculation foncière très importante
- Pression des prix de l'immobilier liée aux apports exogènes (résidences secondaires)

**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.



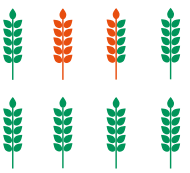
**Une Trame verte et bleue fragilisée par la fragmentation induite par l'étalement urbain.**



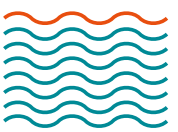
**Production de déchets ménagers et assimilés de 716 kg/hab/an, supérieure à la moyenne nationale.**



**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.**



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



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

## 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.



Gare de Ceillac, 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.

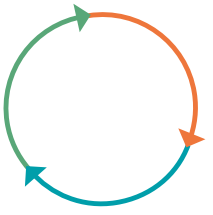
## Solidarités environnementales



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

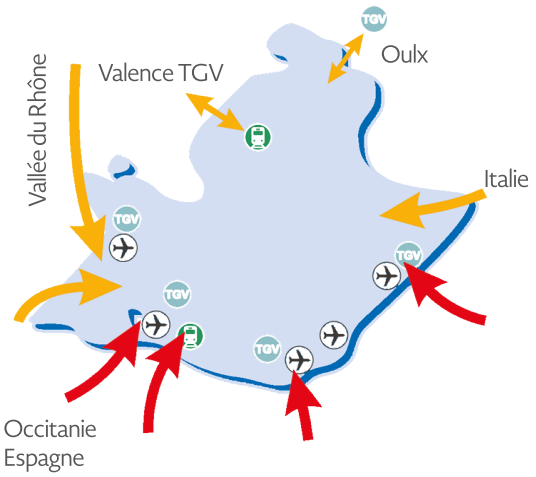
→ L'habitant de la région, l'humain au cœur de l'urbain.



Écorecyclage, démantèlement de bateau
J-P. Garufi

## Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

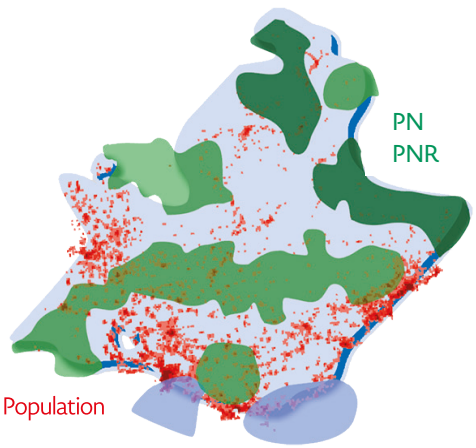
### Conforter les portes d'entrées



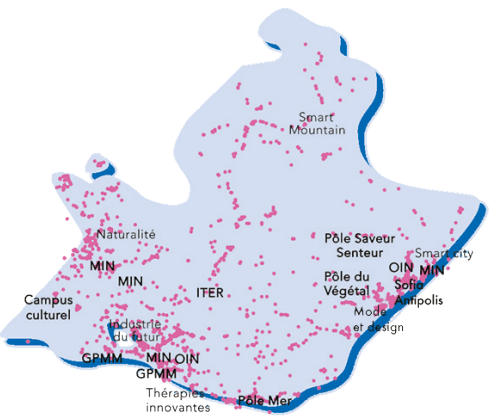

### Définir / déployer la stratégie portuaire et fluviale
### Soutenir la stratégie de façade littorale



### Concilier attractivité et aménagements durables



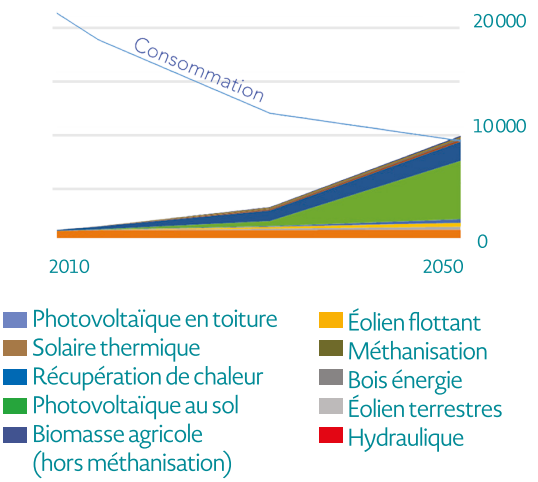

### Zones d'activités et pôles économiques stratégiques




### 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

**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.

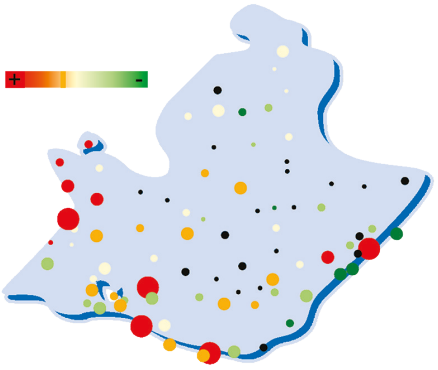
→ Des écosystèmes urbains reliés entre eux plutôt que l'étalement.

→ Penser la proximité et gérer les interfaces.

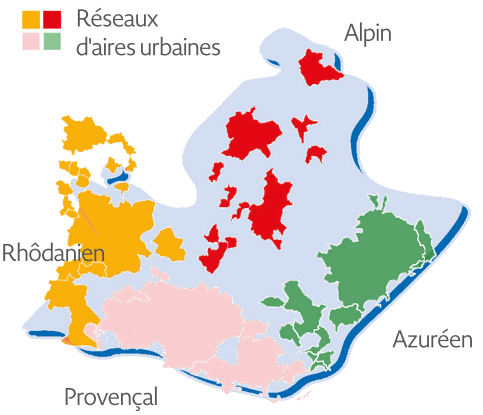
## Maîtriser la consommation d'espace et renforcer les centralités et leur mise en réseau

### Enjeux de réinvestissement des centres

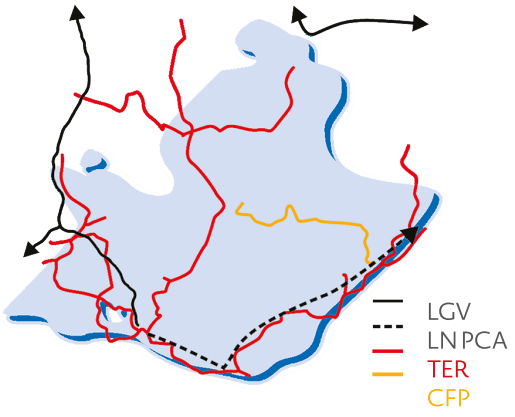
Fragilisation des centres



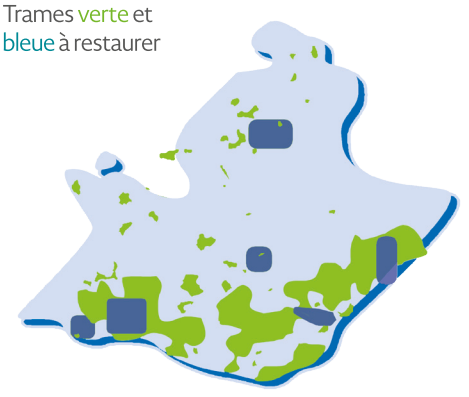

### Espaces territoriaux




### Fiabiliser l'offre TER et accroître le niveau de service



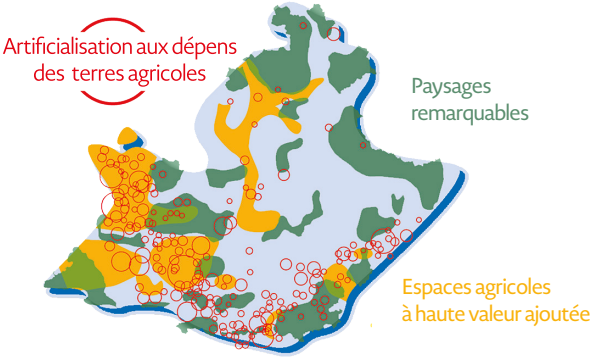

### Protéger la biodiversité




### 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**

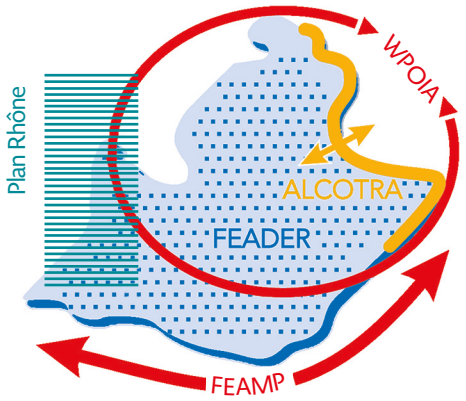
→ Des territoires contributeurs du fait régional.

→ Réduire les inégalités, vers une cohésion retrouvée.

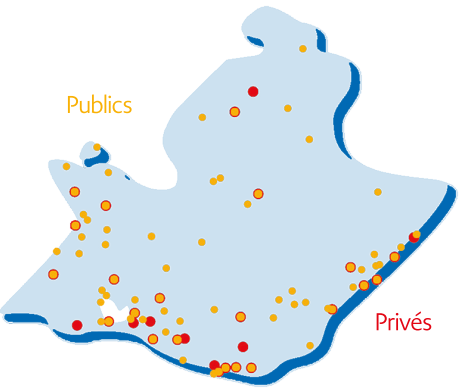
→ Des interdépendances, sources de coopération.

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

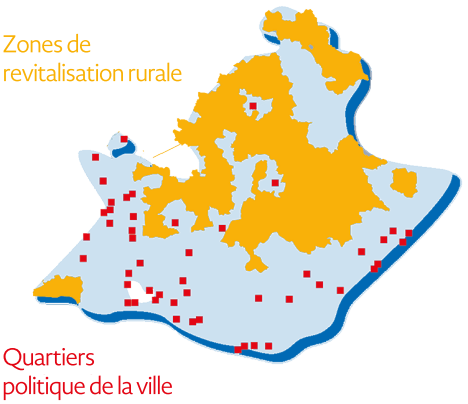
Programmes Européens et coopération



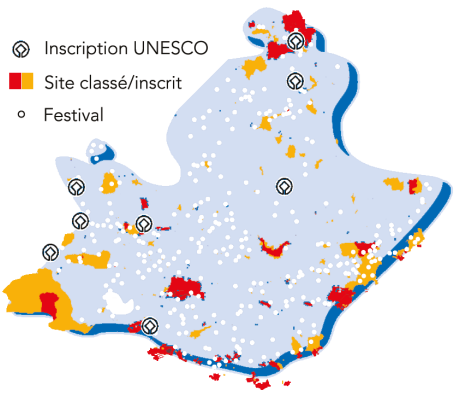

Implantation des lycées



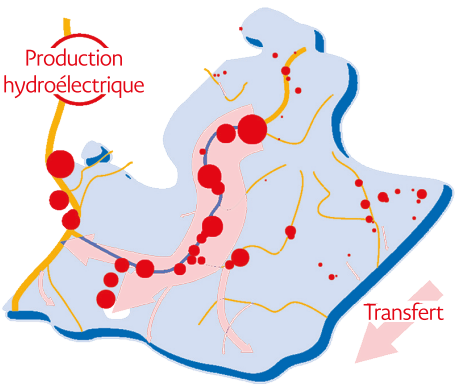

Quartiers politique de la ville et ZRR



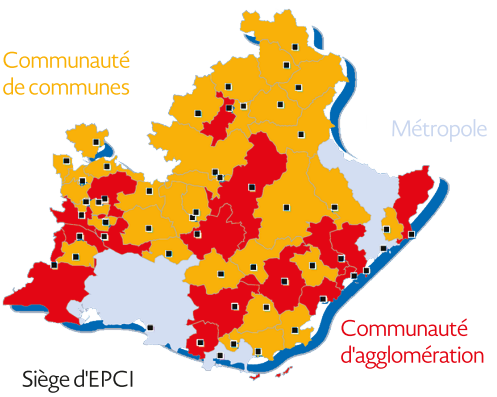

Attractivité touristique et culturelle




Flux et interdépendance : ressource en eau




EPCI




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

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

Dans ce territoire ressource pour l'eau et la production d'énergie, les contraintes ne sont pas pour autant absentes : conflit autour de l'usage du foncier pour les centrales solaires, qualité de l'air dégradée 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Une attractivité à renforcer pour les entreprises et actifs.<br>→ 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<br>→ 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.<br>→ Vieillissement de la population plus marqué que dans les autres espaces régionaux.<br>→ 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.<br>→ Des pôles d'équipements dispersés.<br>→ 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.<br>→ Des services de mobilité émergents : autopartage, covoiturage, transport à la demande.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Un impact environnemental négatif (pesticides…), une transition à engager.<br>→ Dynamisme du secteur de l'élevage.<br>→ L'agropastoralisme, gage de qualité de l'élevage, et élément de paysage et de cadre de vie.<br>→ Globalement, une agriculture à dynamiser et à adapter au changement climatique.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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 ».<br>→ Des investissements à conforter et une stratégie globale de développement touristique à affirmer plus fortement notamment à travers les marques Alpes et Verdon.<br>→ Des initiatives porteuses et des opportunités (Smart Mountains).<br>→ 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.<br>→ Complémentarité tourisme d'hiver/tourisme d'été pas assez développée.<br>→ 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…), méthanisation.<br>→ 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.<br>→ ÉcoVallée Plaine du Var – Grand projet économique et urbain de dimension internationale.<br>→ Une dynamique démographique faible.<br>→ Des difficultés à maintenir et attirer des jeunes et des actif.<br>→ Une offre d'emplois métropolitains supérieurs encore sous-dimensionnée par rapport aux autres métropoles nationales.<br>→ 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…).<br>→ 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...).<br>→ Des pôles économiques thématiques inédits à l'échelle régionale.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Un renouveau des perceptions de la densité autour de projets urbains démonstrateurs (ex : ZAC Cannes Maria …).<br>→ Des centralités dynamiques sur le littoral.<br>→ 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.<br>→ Une saturation des itinéraires routiers liée à un mode de développement extensif et de forts flux de migrations domicile travail.<br>→ 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.<br>→ Des polarités de proximité structurantes pour le haut pays de moyenne montagne ou haute montagne.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Des marges de manœuvre pour organiser les pénétrantes ferroviaires (Les Arcs / Draguignan, Cannes-Grasse, Nice-Drap / l'Escarène, train des Pignes).<br>→ 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.<br>→ 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).<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Un potentiel économique à l'année sous valorisé sur le haut pays / forte saisonnalité.<br>→ 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).<br>→ Une technopole internationale historique (Sophia Antipolis).<br>→ Des sites industriels à renouveler (Grasse sud, Cannes La Bocca).<br>→ Des thématiques phares autour de :<br>- L'industrie du futur et les activités PASS (Parfums Arômes Senteurs Saveurs)<br>- La santé, les thérapies innovantes<br>- Les technologies numériques appliquées<br>- Les technologies de l'image<br>- Mobilité et développement durable |
| Enjeu de confortement de l'économie présentielle notamment dans les centralités | - Nautisme et plaisance.<br>→ Un foncier cher qui exclut les activités économiques à plus faible valeur ajoutée.<br>→ Un éloignement des artisans vers l'Est Var.<br>→ 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.<br>→ Des centres villes qui peinent à maintenir une dynamique commerciale.<br>→ 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.<br>→ Un potentiel important autour de la valorisation des toitures. |
| Développement maîtrisé des ENR photovoltaïque de plein sol | → Des investissements d'envergure réalisés (poste source).<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ La fermeture programmée du site de stockage du Balançant au Cannet des Maures.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Des besoins de valorisation et développement de l'offre LER intercités pour lier les bassins de vie.<br>→ Des complémentarités et coopérations économiques autour des filières stratégiques, dont la mer, à développer.<br>→ 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.<br>→ Une offre d'emplois métropolitains supérieurs (notamment à Marseille et Toulon) encore sous-dimensionnée par rapport aux autres métropoles nationales.<br>→ Offre en logements et un cadre de vie faiblement attractifs pour les cadres (Marseille et Toulon).<br>→ Difficultés pour les ménages à effectuer des parcours résidentiels complets au sein des centralités métropolitaines (nécessaire diversification de l'offre de logements).<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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 :<br>- Vallée de l'Huveaune<br>- Rives Étang de Berre<br>- 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.).<br>→ Banalisation des paysages au contact des monuments de nature (Sainte-Baume, Sainte-Victoire, Massif des Maures…).<br>→ Des corridors écologiques fragilisés par la périurbanisation (Axe A8, sillon permien …).<br>→ 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.<br>→ Forte problématique d'accès au foncier pour les agriculteurs (rareté/cherté) – développement de friches (comportements spéculatifs).<br>→ Une agriculture de proximité (logique de circuits-courts) au sein des espaces métropolisés en développement.<br>→ 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 ?<br>→ 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…).<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Priorisation de l'accueil des nouveaux programmes tertiaires dans les centres-villes insuffisamment mise en œuvre.<br>→ 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…).<br>→ 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…).<br>→ 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.<br>→ « 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 :<br>- d'incendie, en raison de l'urbanisation extensive qui a conquis les massifs forestiers,<br>- d'inondation, au regard du taux d'imperméabilisation des sols de l'espace provençal,<br>- 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.<br>→ 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.<br>→ Un partage de la ressource avec l'agriculture, via le canal de Provence. |
| Gestion des déchets et développement de l'économie circulaire | → Une gestion des déchets, ménagers et surtout du BTP, qui reste problématique dans certains secteurs de l'espace provençal. |
| Un engagement à accélérer dans la transition énergétique | → Des consommations énergétiques essentiellement pour l'industrie, les transports et les bâtiments, avec de grandes marges de progrès pour une réduction significative dans les deux derniers. Un défi de très grande ampleur quant à la diminution de la consommation énergétique dans le parc de bâtiments existants, notamment s'agissant du confort d'été.<br>→ Une fragilité dans l'approvisionnement électrique de l'Est Var, en situation de « péninsule électrique » (idem espace azuréen).<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Un projet de réouverture aux voyageurs de la ligne TER en rive droite du Rhône (région Occitanie).<br>→ Des projets structurants d'infrastructures routières permettant de mieux relier les centralités (LEO, contournements d'Orange et d'Arles, …).<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Une contribution des centres urbains au développement métropolitain et des liens avec les villes moyennes d'Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes pas suffisamment développés.<br>→ 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.<br>→ Une offre de logements insuffisamment diversifiée et un parc de logements locatifs insuffisamment développé pour maintenir et attirer les jeunes et les actifs.<br>→ 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.<br>→ 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 doux et la réalisation de la LEO.<br>→ Des opérations d'aménagement d'ensemble insuffisamment développées et des logements produits ne répondant pas suffisamment aux besoins.<br>→ 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.<br>→ Des mobilités périurbaines peu efficaces. Des panels d'actions à combiner pour les rendre plus efficientes (covoiturage, intermodalité à améliorer, transport à la demande…).<br>→ 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.<br>→ Un projet de réouverture aux voyageurs de la ligne TER en rive droite du Rhône (région Occitanie).<br>→ Des projets structurants d'infrastructures routières permettant de mieux relier les centralités (LEO, contournements d'Orange et d'Arles, …).<br>→ 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.<br>→ Des coopérations amorcées entre certaines AOM qu'il faut élargir.<br>→ Des projets de PEM qui vont contribuer à une meilleure intermodalité. |
| Modes doux | → Un espace rhodanien irrigué par plusieurs grandes voies vertes (Via Rhôna, l'Euroméditerranéen…) existantes ou en projet qui génèrent des retombées économiques touristiques à optimiser.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Une solidarité urbain / rural sur la gestion de la ressource en eau qui tend à se mettre en place.<br>→ 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.<br>→ La question de l'articulation urbanisme / transports à replacer au cœur des politiques territoriales.<br>→ 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.<br>→ 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).<br>→ 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.<br>→ Les filières bois notamment accompagnées par les PNR Luberon/ Ventoux/ Alpilles.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Plusieurs territoires lauréats de l'appel à projet TEPCV (Luberon, Grand Avignon…).<br>→ Un potentiel de production d'énergie renouvelable important = hydroélectricité, photovoltaïque, filière bois-énergie, valorisation des déchets (réseau de chaleur), lien avec l'agriculture.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ Révéler les espaces mobilisables, optimiser le foncier disponible au sein des zones d'activité existantes. S'appuyer sur les outils à disposition (Cartoza).<br>→ 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.<br>→ La possibilité de création de parcours UNESCO, de conventionnements entre les sites pour la publicité, la création de pass...<br>→ Des opéras, des théâtres et des scènes nationales présents, mais une coopération nécessaire.<br>→ 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.<br>→ Une filière cyclotourisme qui se développe : La Via Rhôna / l'Eurovéloroute 8 Calavon, maillage et connexion de boucles de découverte.<br>→ Des sites naturels sur-fréquentés (gorges du Toulourenc, sommet du Ventoux, Fontaine de Vaucluse...) qui doivent être mieux gérés.<br>→ Une meilleure gestion de la ressource en eau et de la biodiversité en lien avec le tourisme à mettre en place.<br>→ S'appuyer sur le réseau des PNR.<br>→ Un potentiel de développement de l'agritourisme (Route des vins...) et du tourisme en montagne.<br>→ Des savoirs faire: industrie / artisanat.<br>→ 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.<br>→ Des logements pas suffisamment adaptés au vieillissement de la population.<br>→ Une offre locative sociale qui doit être développée à l'échelle du territoire.<br>→ 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.<br>→ 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.<br>→ 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. 97

**LIGNE DIRECTRICE 1**
Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

P. 103

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

P. 205

**LIGNE DIRECTRICE 3**
Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants

P. 287


Provence, J. Cabanel

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

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

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

### AXE 2 | CONCILIER ATTRACTIVITÉ ET AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

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

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

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

**Objectif 12** (R)
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

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

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

**Objectif 15** (R)
Préserver et promouvoir la biodversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, littoral et marin

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

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

**Objectif 19** (R)
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

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

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

**Objectif 22** (R)
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

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

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

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

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

## LIGNE DIRECTRICE 2 — MAÎTRISER L… RENFORCER… EN RÉSEAU

### AXE 1 | STRUCTURER L'ORGANISATION D… LES CENTRALITÉS

ORIENTATION 1 | Une stratégie urbaine régio…

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

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

ORIENTATION 2 | Des modes de développem…

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

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

ORIENTATION 3 | Des centres urbains réinvest… favoriser la proximité et le lie…

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

**Objectif 36**
Réinvestir les cent… et centres bourgs… des stratégies inté…

### AXE 2 | METTRE EN COHÉRENCE L'OFFRE …

ORIENTATION 1 | Une intermodalité facilitée p…

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

**Objectif 39**
Fluidifier l'interm… par l'optimisation … d'échanges multim…

ORIENTATION 2 | Une offre de transports adap… 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 co… mentarités plus ét… et une meilleure c… entre dessertes ur… interurbaines et fe…

ORIENTATION 3 | Infrastructures : des réseaux…

**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'intérêt régional … à un maillage perfo… entre les polarités…

### AXE 3 | RECONQUÉRIR LA MAÎTRISE DU FO… LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

ORIENTATION 1 | Les grands équilibres préserv…

**Objectif 47** (R)
Maîtriser l'étalement urbain et promouvoir des formes urbaines moins consommatrices d'espace

**Objectif 48**
Préserver le socle agricole et paysag…

ORIENTATION 2 | Les continuités écologiques

**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

## CONSOMMATION DE L'ESPACE, ES CENTRALITÉS ET LEUR MISE

### ERRITOIRE EN CONFORTANT

à affirmer

**Objectif 29** Ⓡ
Soutenir les onctions 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

différenciés selon l'intensité urbaine

**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

pour juguler l'étalement urbain, ocial

Ⓡ -villes es

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

### MOBILITÉ ET LA STRATÉGIE URBAINE

r simplifier la vie du voyageur

Ⓡ té pôles aux

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

e, simplifiée et performante pour tous

Ⓡ lé- es dination nes, viaires

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

nsolidés, des pôles d'échanges hiérarchisés

Ⓡ tinéraires tribuant ant ionales

**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

### CIER RÉGIONAL ET RESTAURER

et une organisation du territoire plus rationnelle

urel, égional

**Objectif 49** Ⓡ
Préserver le potentiel de production agricole régional

taurées

Ⓡ

**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

**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

**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

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 AOMD et définir les modalités de l'action

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

## 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).

Ⓡ

↓

**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

Implantations des différentes infrastructures d'intérêts régional

Intermodalités et développement des transports

**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 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 la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, 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 des objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage et valorisation des déchets

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

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

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


Habitat


Prévention et gestion des déchets


Désenclavement des territoires ruraux


Pollution de l'air


Gestion économe de l'espace


Lutte contre le changement climatique


Protection et restauration de la biodiversité



**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'infra-structures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale





**Objectif 47**
Maîtriser l'étalement urbain et promouvoir des formes urbaines moins consommatrices d'espace





**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 dévelop-pement rural régional exemplaire à l'échelle nationale





**Objectif 55**
Structurer les campagnes urbaines et veiller à un développement har-monieux 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 res-sources 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 inter-générationnelle, 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 soli-darités 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 con-naissance 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 11 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.

## 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.

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.

**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

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 3**
La chaine logistique

**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 rhodanien.
- Développer les outils de fret ferroviaire et fluvial à l'échelle du Grand Avignon (port du Pontet, chantier combiné de Champfleury / projet plateforme tri-modale de Courtine).
- Développer la plateforme ferroviaire autour du port fluvial 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.



Les élégantes digues du Large
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. 104

**AXE 2**

Concilier attractivité et aménagement durable du territoire

P. 142

**AXE 3**

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

P. 170




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. On ne peut pas en dire autant, cependant, sur les principales liaisons internes, Marseille-Toulon-Nice ou encore Marseille-Val de Durance-les Alpes, qui sont soit saturées soit insuffisantes.

Majoritairement concentrées sur la façade littorale et la vallée du Rhône, les portes d'entrée du territoire régional contribuent à dessiner un axe méditerranéen, allant de Gênes à Barcelone, et un couloir rhodanien connecté à l'Europe du Nord via un axe nord-sud. Alors que ces deux axes longent, traversent et structurent les principaux échanges 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.

## 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 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 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.

Aussi, ces ports doivent-ils être accompagnés dans leur développement au travers d'une stratégie portuaire régionale, et renforcés pour Marseille et Toulon dans leur hinterland par des corridors ferroviaires

**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)

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 2**
La stratégie portuaire et fluviale
**OBJECTIF 3**
La chaîne logistique

encourageant des coopérations de façade sur l'arc méditerranéen comme sur le couloir rhodanien et l'axe Lyon-Turin.

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.

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

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

**Concernant les grandes infrastructures routières et autoroutières**
Le réseau autoroutier est de bonne qualité mais il reste à compléter pour répondre aux besoins du territoire.

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 et à son hinterland européen ;
- → 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 :

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 7**
Les liaisons avec les territoires limitrophes

- → le débat public Vallée du Rhône/Arc Languedoc a statué sur l'abandon de tout projet de doublement de l'A8 au profit de mesures optimisant l'exploitation du réseau sur l'itinéraire Marseille-Italie. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour laquelle le dossier de la LNPCA est de loin le premier projet d'infrastructure en importance pour le développement durable du territoire national.

- → La Région prend acte, tout en le regrettant, de la décision de l'État de geler la réalisation de la section manquante de l'A51 entre la Saulce dans les Hautes-Alpes et le col du Fau dans l'Isère en privilégiant les aménagements. Ces aménagements ainsi que l'amélioration de la liaison de l'A51 à Digne-les-Bains ne doivent pas tarder à apporter des effets significatifs à la qualité de la desserte routière des Alpes du Sud, à l'instar de l'étoile ferroviaire de Veynes, 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

→ Soutenir fortement l'itinéraire alternatif à l'A51 (modernisation Sisteron-Grenoble-RD 1075 et RN85, rocade de Gap).

→ Soutenir les projets d'infrastructures nouvelles (LEO Avignon, contournement d'Arles, liaison Fos-Salon).

→ Travailler la cohérence des réseaux nationaux avec les itinéraires d'intérêt régional (SIIR).

### PORTES ET INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

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

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

→ Poursuivre le désenclavement des Alpes du Sud notamment pour l'attractivité du tourisme.

→ Maintenir les Trains d'Équilibre du Territoire (TET), renforcement de la ligne des Alpes (liaisons régionales et interrégionales avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, Grenoble/Valence).

→ Conforter les portes d'entrées actuelles de l'étoile de Veynes et gare TGV d'Oulx (Italie).

## Conforter les portes d'entrées du territoire régional




**Sites aéroportuaires**

Accompagner le développement à l'international long-courrier
Renforcer la desserte des aéroports

Mettre en place une stratégie spécifique

**Infrastructures routières et autoroutières**

Soutenir l'itinéraire alternatif A51 (modernisation Sisteron-Grenoble)

Soutenir les projets d'infrastructures nouvelles (LEO, contournement Arles, liaison Fos-Salon)

**Portes et infrastructures ferroviaires**

Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle PCA

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

Désenclaver les Alpes du Sud pour favoriser l'attractivité touristique

**Sites portuaires**

Mettre en place des façades portuaires

Développer les hinterlands avec des corridors ferroviaires et fluviaux

Portes d'entrée

Gares de voyageurs d'intérêt national
Gares de voyageurs d'intérêt régional

Source : GEOFLA, IGN / DCOPT - SCOTIGEO, 28 mai 2018

**OBJECTIF 2**

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

Portes d'entrée-sortie du territoire régional et de son hinterland, les trois ports maritimes de Provence-Alpes-Côte d'Azur bénéficient d'atouts exceptionnels liés à leur position d'interface entre l'Europe et le reste du monde. Ils portent des enjeux forts en raison de leur poids économique et des emplois générés, 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).

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-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 de développer la complémentarité entre les ports maritimes régionaux en :

→ consolidant les atouts et la position du GPMM (smart port, report modal sur la longue distance…) pour affirmer sa vocation de « gateway » sud-européen ;
→ optimisant les accueils croisière en Méditerranée ;
→ élaborant une stratégie de façade méditerranéenne intégrant tous les ports : GPMM, Toulon (autour du cargo RO-RO, des liaisons maritimes passagers), Nice (liaisons maritimes passagers : Corse, Sardaigne), Avignon-Courtine-Le Pontet, Arles (fluvial et fluviomaritime), pôles de réparation navale (Marseille, La Ciotat…) ;
→ prenant en compte le secteur de la réparation navale, afin d'optimiser les atouts des différents pôles d'emplois régionaux du secteur.

Pour ce faire, la Région entend se doter d'un schéma stratégique portuaire régional (en cours d'élaboration).

## Consolidation de l'hinterland en facilitant le report modal

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 3**
La chaîne logistique

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 donc à faciliter la consolidation des hinterlands des ports par leur bonne irrigation multimodale à travers :

→ le renforcement du fret ferroviaire, qui permet 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 (sites d'Arles et du Pontet, projet Courtine).

En parallèle, la réalisation de la liaison autoroutière Fos-Salon est primordiale pour consolider l'accès au GPMM et faciliter l'accès et l'écoulement des marchandises dans un environnement sécurisé pour les riverains.

## 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.

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.

### 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

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 rhodanien.
- → Développer les outils de fret ferroviaire et fluvial à l'échelle du Grand Avignon (port du Pontet, chantier combiné de Champfleury / projet plateforme tri-modale de Courtine).
- → Développer la plateforme ferroviaire autour du port fluvial d'Arles.

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

**OBJECTIF 3**



**RÈGLE LD1-OBJ3** Ⓡ
p. 36 du fascicule des règles

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.

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

Avec plus de 113000 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.

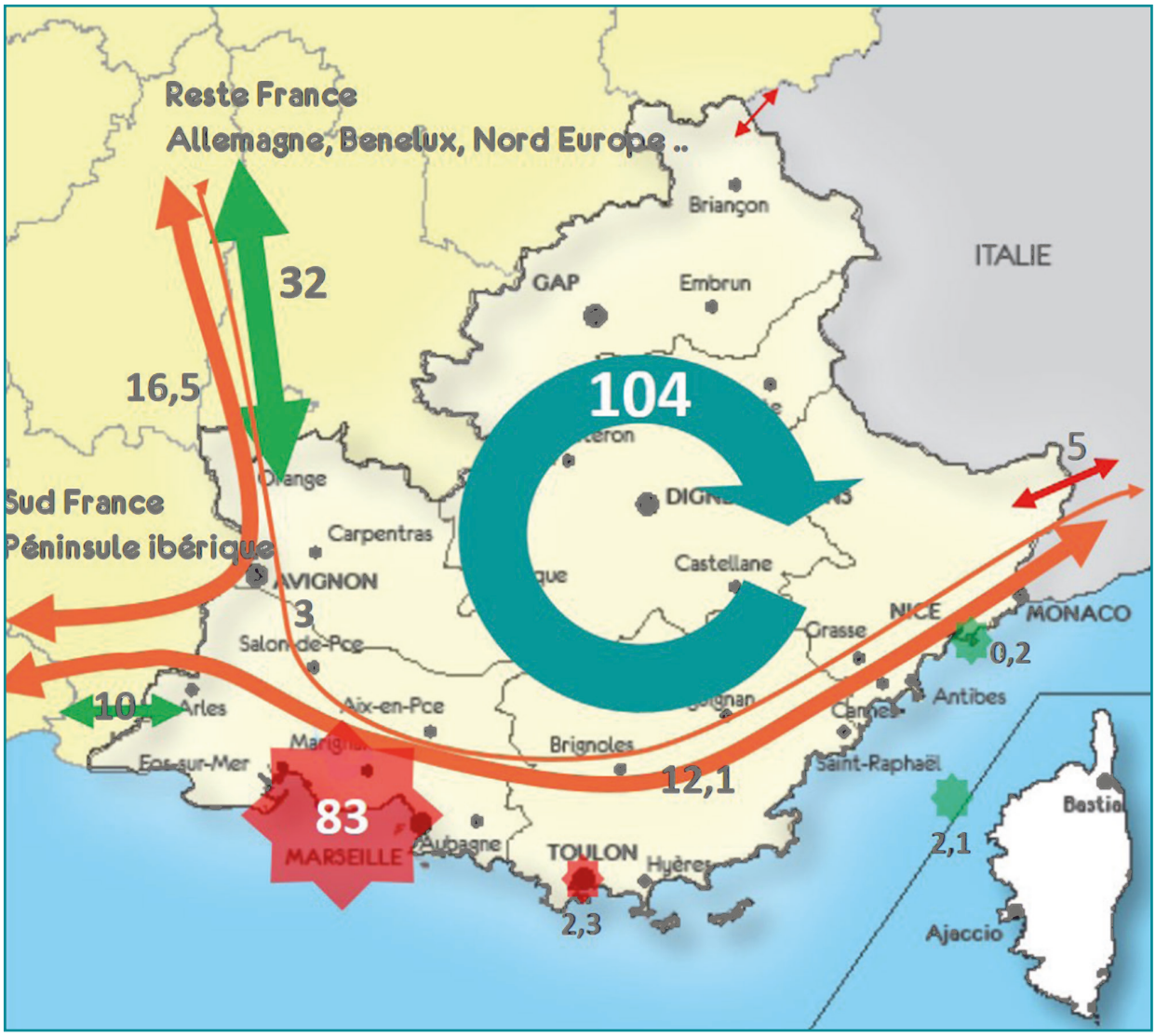
L'objectif consiste donc à accompagner l'ancrage de la filière logistique en région, ainsi que son évolution vers un modèle plus performant et plus durable, et cela à travers :

→ 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 et l'aménagement durable des surfaces logistiques ;
→ le développement de solutions innovantes et durables en matière de logistique urbaine.

## Un report modal accru vers les modes ferrés et fluviaux pour des flux logistiques longue distance

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. Il 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.

## Flux en circulation sur le territoire régional, en millions de tonnes dont hydrocarbures




- Trafics maritimes
- Flux internes
- Échanges nationaux
- Échanges internationaux
- Transit national et international

Source : fichiers SITRAM 2013, GPMM, ORT Provence-Alpes-Côte d'Azur, MEDDE, Enquête transit 2010 / Traitement jonction 2015

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 (massification sur longue distance, navettes ferroviaires, transport combiné).

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.
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 du GPMM terminal de transport combiné à Fos et à Marseille ;
→ organiser le maillage du fret ferroviaire au niveau des trois plateformes de transport combiné autour des sites de Fos, Marseille, Grans-Miramas ;
→ soutenir l'émergence d'opérateur(s) ferroviaire(s) de proximité (OFP) métropolitain(s) ;
→ optimiser l'usage opérationnel des embranchements ferrés des zones logistiques au vu des perspectives de trafics (notamment des chargeurs industriels et de la grande distribution) ;
→ poursuivre le développement de plateformes d'échanges multimodaux du fret ;
→ évaluer l'opportunité de réactiver les Installations terminales embranchées (ITE) des sites industriels (y compris industrialo-portuaires) de la région.

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.

## 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 l'impact environnemental des flux routiers en région. 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).

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.

En parallèle et préalablement à la mise en place d'une redevance poids lourds, il est nécessaire d'inciter à une motorisation propre des poids lourds et à la conversion des véhicules au gaz naturel bio, en parallèle d'un réseau de ravitaillement bio GNV.

## 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.

Les surfaces logistiques représentent 1700 hectares en Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont 750 hectares de bâti concentrés dans les Bouches-du-Rhône (60% des surfaces bâties). Certaines 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.
Afin d'accompagner ces évolutions tendancielles, tout en veillant à une gestion économe de l'espace, le SRADDET promeut une planification et un aménagement durable des surfaces logistiques, accompagné d'un maillage foncier adapté (intégration/insertion logistique, disponibilité foncière, adéquation offre demande).

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 5**
La stratégie régionale d'aménagement économique
**OBJECTIF 47**
La maîtrise de l'étalement urbain

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 encourage les parties prenantes de la chaîne logistique à hiérarchiser et rationaliser les surfaces logistiques existantes, en recherchant une meilleure complémentarité entre les sites au regard de leurs fonctions.

Il s'agit notamment de définir, au regard des flux de transport et des besoins relatifs aux différents types de logistique, des zones dédiées à des filières logistiques identifiées.

La densification des espaces logistiques sera recherchée, ainsi que l'adossement à un réseau d'infrastructures (grands axes et desserte fine) et le développement de services de transport adéquats (massifiés ou de distribution urbaine).

La mobilisation du foncier demeure essentielle pour les projets d'envergure (extension Clesud, densification et requalification de ZAE, implantations nouvelles) et l'approvisionnement de tous les territoires alpins, du Var et de la Côte d'Azur (littoraux et ruraux), ainsi que pour réintroduire du foncier au cœur ou à proximité immédiate des villes.

Le SRADDET préconise la conversion énergétique et numérique des bâtiments logistiques, ainsi que leur insertion paysagère et urbaine, et encourage à innover et expérimenter de nouvelles solutions technologiques, environnementales ou organisationnelles (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 aux transporteurs et aux logisticiens (aires de stationnement poids lourds, bornes/applications d'information logistique, stations d'approvisionnement GNV…) au sein des zones d'activité économique et le long des grands axes de circulation de la région constitue également un levier pour ancrer durablement l'activité logistique sur le territoire régional.

## De nouvelles solutions urbaines pour le transport de marchandises en ville

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

Le SRADDET soutiendra toute évolution vers un fret urbain optimisé et propre, en encourageant les expérimentations de solutions logistiques innovantes dans les villes. Il s'agit notamment de :

- → favoriser le renouvellement de l'immobilier logistique urbain (en réseau, partagé, à faible empreinte foncière et environnementale, intégré dans la ville) ;
- → envisager la sanctuarisation de l'immobilier logistique urbain dans les documents d'urbanisme ;
- → privilégier des flottes adaptées à la livraison en ville (motorisation alternative, gabarit urbain, aide à la conduite, facilité de chargement/déchargement, équipements silencieux, modes doux) ;
- → promouvoir de nouvelles pratiques opérationnelles : des solutions innovantes de livraisons urbaines peuvent être encouragées et expérimentées (horaires décalés, mixité d'usages dans le temps et l'espace).

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

- → Faire inscrire l'axe Marseille-Vintimille-Gênes, le long du corridor de fret européen méditerranéen et adossé à ses ports régionaux, dans la politique du Réseau transeuropéen de transports (RTE-T)
- → Soutenir le développement des connexions ferroviaires des ports (notamment GPMM) et la fluidité de l'interface fluviomaritime au GPMM, garants de l'élargissement de son hinterland au nord de la France et en Europe et de la compétitivité de la région à l'échelle du bassin méditerranéen
- → Repenser la plateforme de fret ferroviaire de Miramas comme carrefour des flux logistiques ferroviaires de la région
- → Mobiliser les acteurs institutionnels et économiques du bassin Rhône-Saône pour développer le fret fluvial (vrac, pondéreux, matières dangereuses…)
- → Soutenir l'émergence d'opérateur(s) de fret de proximité (OFP) pour chaque métropole
- → Accompagner le développement économique et logistique des Marché d'intérêt national (MIN) : Châteaurenard, Arnavaux, Cavaillon, Avignon, Nice
- → Optimiser la logistique de distribution des productions agroalimentaires alpines confortant les circuits courts des productions alimentaires régionales
- → Procéder à une labellisation des « PEM fret » (Miramas, Ports…) en Provence-Alpes-Côte d'Azur

## 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. 38 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ5 B**
p. 39 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ5 C**
p. 41 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'affirmation d'une politique volontariste d'optimisation et de renouvellement de l'offre foncière existante au profit du développement économique. Pour ce faire, le SRADDET 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

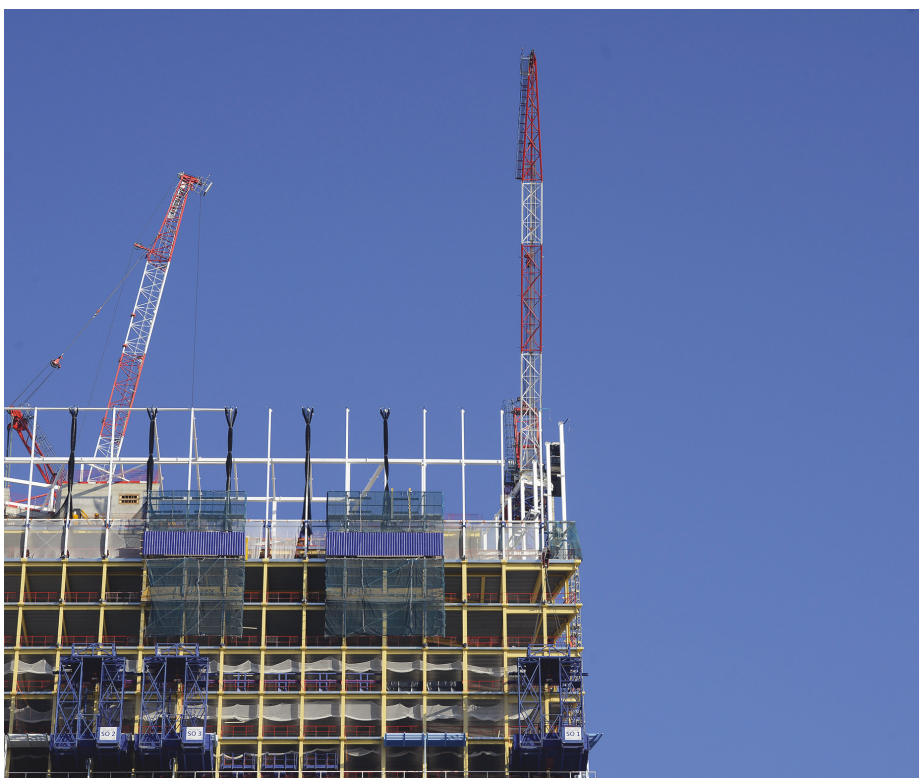
Si la compétence en matière de foncier économique et d'immobilier d'entreprises relève désormais des EPCI et Métropoles, la Région souhaite se mobiliser à leurs côtés pour la réussite des Opérations d'Intérêt régional (OIR) dans le cadre du développement et du renforcement de l'attractivité des filières 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


Briançon
Oulx
Valence
Auvergne-
Rhône-Alpes
Gap
Montélimar
ITALIE
Sisteron
Digne-les-Bains
Orange
Carpentras
AVIGNON
Avignon-Courtine
Avignon -
Agroparc
Occitanie
Apt
Cavaillon
Manosque
Plaine du Var
Menton
MONACO
Technopôle
Sophia-Antipolis
Nîmes
Salon-de-Provence
Pertuis
ITER
Grasse
Arles
Montpellier
Étang de Berre
Draguignan
Antibes
Cannes
AIX-EN-
PROVENCE
NICE / CASA
Istres
Brignoles
Vitrolles
Marignane
Fréjus / Saint-Raphaël
Martigues
Aubagne
Euroméditerranée
Grand Port Maritime de Marseille-Fos
La Ciotat
TOULON
Hyères
MARSEILLE
Technopôle
de la Mer
Port de Toulon
RÉGION
SUD
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
agam
audat.var
aupa
AURAV

# 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.

## 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'offrir 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'Éco-campus 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 Marseille-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.

### Vers l'Occitanie et l'Espagne

→ De meilleures relations sont à organiser sur cet axe où l'offre TGV est embryonnaire (offrant pourtant des gains de temps au fur et à mesure des mises en service des tronçons du côté Occitanie et 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 gare TGV de Valence et le TET depuis Briançon.

→ Enfin, **la ligne de la vallée de La Roya** (Breil-Tende sur la ligne Cuneo-Vintimille) fait l'objet d'une régénération visant à assurer la pérennisation de la desserte indispensable à son désenclavement, notamment pour son développement touristique et pour le maintien des services 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.

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).

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 45**
Le schéma des itinéraires d'intérêt régional

## 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, 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 EUROPÉENNE, MÉDITERRANÉENNE ET INTERNATIONALE

**OBJECTIF 9**

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.

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.

Des dispositifs de compensation écologique sont à envisager lors des travaux d'aménagement littoral.

**RÈGLE LD1-OBJ9** ®
p. 43 du fascicule des règles

**REPÈRES**

**700**
kilomètres de littoral en Provence-Alpes Côte d'Azur

**70%**
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

## 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 devra prendre en compte le Document stratégique de façade (DSF) élaboré dans le cadre du Conseil Maritime de Façade piloté par le Préfet de Région et le Préfet Maritime. Ce DSF s'inscrit dans la mise en œuvre, au niveau national, de deux directives européennes : la Directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) et la Directive cadre planification de l'espace maritime (PEM).

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

Le SRADDET 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).

## 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.




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. 45 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ10 B**
p. 48 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ10 C**
p. 50 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.

Les choix opérés aux différentes échelles en matière d'aménagement du territoire produisent des effets divers dans le temps et dans l'espace, qu'il convient d'anticiper et d'apprécier pour privilégier les solutions les plus vertueuses et les plus durables.

Ces effets ou ces impacts concernent les ressources naturelles (air, eau, sols, terres arables, boisements, énergie) mais également les milieux naturels ou anthropiens (urbains et ruraux) et peuvent renforcer ou limiter la vulnérabilité du territoire au changement climatique, à moyen et long terme.

## Connaissance et anticipation des risques

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

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

Afin de ne pas accroître ces risques, il 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 aux 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.

### La ressource en eau, un enjeu majeur

La ressource en eau va devenir un enjeu majeur pour le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Conséquence du changement climatique, le territoire régional devrait en effet connaître une diminution quantitative de la ressource en eau, doublée d'une répartition différente de sa disponibilité dans le temps. Bénéficiant d'un réseau hydrographique important ainsi que de réseaux de canaux permettant d'amener la ressource là où se concentrent les consommations, le territoire n'en demeure pas moins confronté à une ressource fragile, partagée à l'échelle régionale du fait des grands aménagements de transfert et dont la disponibilité est variable dans le temps. Les tensions sur la ressource et ses multiples usages (irrigation, hydroélectricité, loisirs, milieux naturels …) et l'augmentation potentielle des besoins de certains territoires pourraient remettre en cause les équilibres actuels de répartition de la ressource en eau et créer des conflits entre territoires et entre usages.

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 intègrent ces enjeux de manière prospective : la disponibilité de la ressource en eau doit être une condition préalable et déterminante à la définition du projet.

Il est essentiel de rechercher aujourd'hui un juste équilibre entre la disponibilité de la ressource et la demande en eau. Le recours à de nouveaux transferts d'eau reste un moyen possible de diversification pour les territoires et, dans certains cas, peut être une solution appropriée pour la préservation des ressources locales.

**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

Ces investissements souvent conséquents doivent s'inscrire dans une prospective à long terme du territoire et en complément des démarches d'optimisation des usages mises en œuvre.

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

### Le sol : une ressource naturelle inestimable

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

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.

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 systèmes de récupération de l'eau naturelle sont des bonnes pratiques à promouvoir et généraliser.

### Le foncier agricole, une ressource d'intérêt collectif

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 18**
Les nouveaux modes de production et de consommation agricoles et alimentaires

**OBJECTIF 49**
Le potentiel de production agricole régional

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, à proximité des populations est un atout de long terme pour la résilience des territoires.

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

Il peut s'agir :

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

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**
La protection des écosystèmes naturels
**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.

**OBJECTIF 11**

# DÉPLOYER DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT EXEMPLAIRES

Ⓡ **RÈGLE LD1-OBJ11 A**
p. 52 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ11 B**
p. 55 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.

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 36**
Les centres-villes et centres-bourgs

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

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 (revêtements perméables, végétalisation ou semi-végétalisation des espaces publics, toitures végétalisées, jardins de pluie, noues, tranchées draînantes…), de promouvoir les MTD (meilleures techniques disponibles) auprès des industriels, d'inciter les collectivités territoriales à une gestion différenciée des espaces verts en mettant en place des essences peu gourmandes en eau, de faire de la question des risques d'inondation une des composantes des choix d'infrastructures et d'habitat. Sur certains projets, l'intégration d'un milieu humide au sein d'un quartier offre par ailleurs aux habitants un espace de proximité propice à l'amélioration de leur cadre de vie, à la découverte de la nature, tout en contribuant à la gestion des eaux pluviales.

→ **Mobilités :** le couple urbanisme-transport est à prendre en compte en amont du projet en privilégiant l'urbanisation sur les nœuds de transports et de flux déjà existants, et en pensant la mobilité comme un facteur de densification urbaine. Il s'agit de promouvoir les transports collectifs et leur accessibilité, les solutions de mobilités alternatives et innovantes, et la généralisation des modes actifs, pour viser la réduction de la place de la voiture individuelle, en lien avec la santé.

→ **Biodiversité :** la biodiversité urbaine, les espaces de nature et les milieux humides doivent être intégrés aux réflexions menées sur la ville durable en 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 notamment dans la phase travaux. En complément des obligations réglementaires prévues par le Code de l'Environnement[1], certains projets soumis à études d'impact doivent prendre en compte les continuités écologiques pour évaluer les effets, positifs ou négatifs, temporaires ou permanents sur la fonctionnalité des milieux. Les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques rentrent en ligne de compte au niveau de la conception, deviennent un critère de conception au même titre que les aspects économiques ou techniques.

Un effort devra être 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 ;
→ la réduction de l'emprise foncière et une meilleure perméabilité des sols ;
→ l'architecture bioclimatique ;
→ le recours aux énergies locales les plus adaptées ;
→ l'accueil et le maintien de la biodiversité ;
→ le choix des matériaux, avec une priorité 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 finale 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. 57 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ12 B**
p. 59 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ12 C**
p. 61 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) 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).

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

## La biodiversité, levier de développement et d'aménagement innovant

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

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

→ Services de régulation : la présence forte d'espaces verts atténue le phénomène d'îlots de chaleur (accumulation de la chaleur solaire par les voiries et le bâti dans la journée et restitution la nuit). La diminution du phénomène d'îlot de chaleur permet de réduire le recours à la climatisation et 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.

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 37**
La nature en ville
**OBJECTIFS 50 ET 51**
La Trame verte et bleue
**OBJECTIF 15**
La protection de la biodiversité

## 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.

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

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

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

**RÈGLE LD1-OBJ14 A** ®
p. 63 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ14 B** ®
p. 66 du fascicule des règles

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

Les milieux aquatiques de surface (rivières et zones humides) sont d'importants pourvoyeurs de l'eau consommée.

Afin de garantir la qualité de la ressource disponible, et la pérennité des différents usages dépendants de ces milieux, le SRADDET fixe pour objectif de rétablir ou de préserver le bon fonctionnement des milieux aquatiques et zones humides et pour cela demande :

→ La restauration des continuités sédimentaires et biologiques des cours d'eau ainsi que les connexions latérales entre les milieux aquatiques et humides et leurs annexes hydrauliques.

→ L'entretien des corridors écologiques que 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 2021

→ Préservation des milieux aquatiques et des zones humides :
66 % des milieux aquatiques en bon état écologique pour 2021 (SDAGE).

→ Préservation des eaux souterraines :
99 % des nappes souterraines en bon état quantitatif pour 2021 (SDAGE).

LE SRADDET PREND EN COMPTE LES ORIENTATIONS DE GESTION ÉQUILIBRÉE DE LA RESSOURCE EN EAU (CE L211.1) ET PERMET LA MISE EN ŒUVRE DES ORIENTATIONS DU 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 :

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

# OBJECTIF 15

# PRÉSERVER ET PROMOUVOIR LA BIODIVERSITÉ ET LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DES MILIEUX TERRESTRE, LITTORAL ET MARIN

Ⓡ **RÈGLE LD1-OBJ15**
p. 68 du fascicule des règles

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 fonctionnalités et des espèces dites « banales » est un enjeu important. Mais cette richesse biologique est fortement menacée. La pression démographique (46 % d'augmentation en vingt ans) est une des principales causes de la dégradation des espaces de nature », ce qui nuit au maintien de la biodiversité. 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 démographique (augmentation de 46 % en vingt ans). Elle se manifeste par la pression du bâti et de la tâche urbaine, dont les extensions progressent vers les zones périurbaines et rurales. Cette pression se fait au détriment des espaces agricoles et naturels, les mettant en péril.

→ 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.

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 13**
La connaissance de la biodiversité

De nombreux outils permettent de répondre à l'enjeu de préservation de la biodiversité et des milieux naturels :

→ les outils de connaissance de la biodiversité (inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, la base de données SILENE, qui permet l'accès aux données brutes, 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 8 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.

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 fonctionnalités écologiques des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin. Il s'agit de :

→ 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 des aires protégées, en s'appuyant sur l'identification des zones à enjeux de biodiversité ;
→ 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.

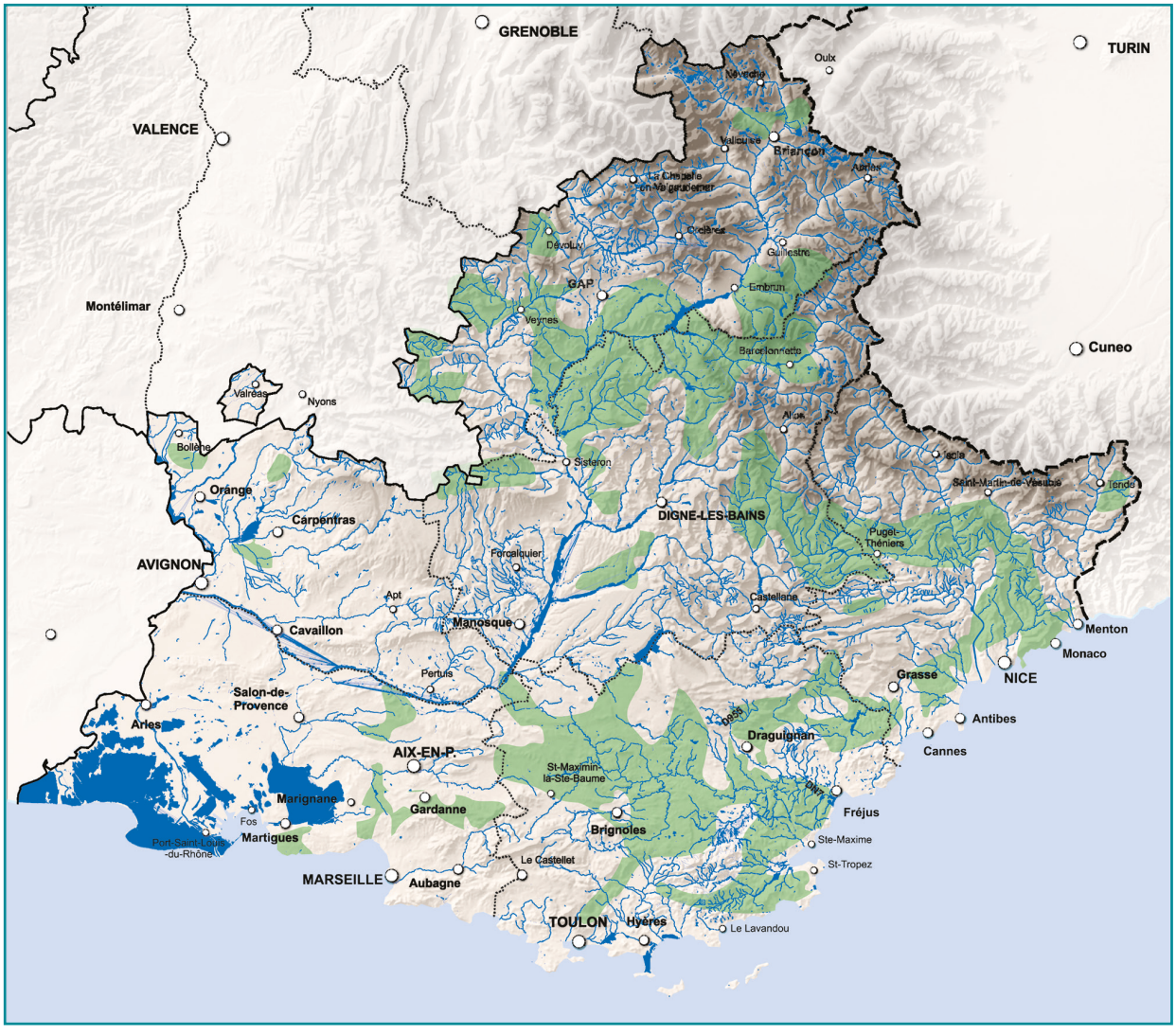
La stratégie de conservation la plus pertinente est celle qui permet de conserver des territoires abritant les populations d'espèces cibles et les territoires assurant une fonctionnalité et/ou une connectivité écologique. Ceci nécessite une analyse très fine du territoire et fait appel à la mobilisation 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. 70 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ16 B**
p. 72 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. Elle subit donc un vieillissement consécutif à cette valorisation insuffisante qui appauvrit sa qualité biologique, banalise sa fonction paysagère et accroît le risque d'incendie.

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.

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.

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. 74 du fascicule des règles

**REPÈRES**

18%
de la Surface agricole utile régionale est engagée en agriculture biologique

15%
des fermes régionales sont en bio

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.

## 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 par le maintien d'espaces végétalisés multifonctionnels, qui participent à la préservation de la biodiversité ;
→ des pratiques agricoles contribuant à limiter les ruissellements et à favoriser les infiltrations et à la réalimentation des nappes phréatiques ;
→ 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) ;

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).

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. 76 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ19 B**
p. 78 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ19 C**
p. 81 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).

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. Cet objectif est à prendre en compte dans le respect de la gestion économe de l'espace.

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 47**
La maîtrise de la consommation de l'espace

## 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 (parkings…) en privilégiant l'autoconsommation et le solaire thermique, notamment collectif.

→ Développer la récupération de chaleur quelle que soit la source (géothermie, thalassothermie, chaleur fatale industrielle, data centers…) pour valoriser les ressources du territoire et limiter le gaspillage.

→ Développer la production thermique par le biogaz conformément aux orientations du Schéma régional biomasse (SRB).

L'ensemble de la biomasse sera ainsi valorisé : bio-déchets issus des ménages, des industries agroalimentaires et des exploitations agricoles.

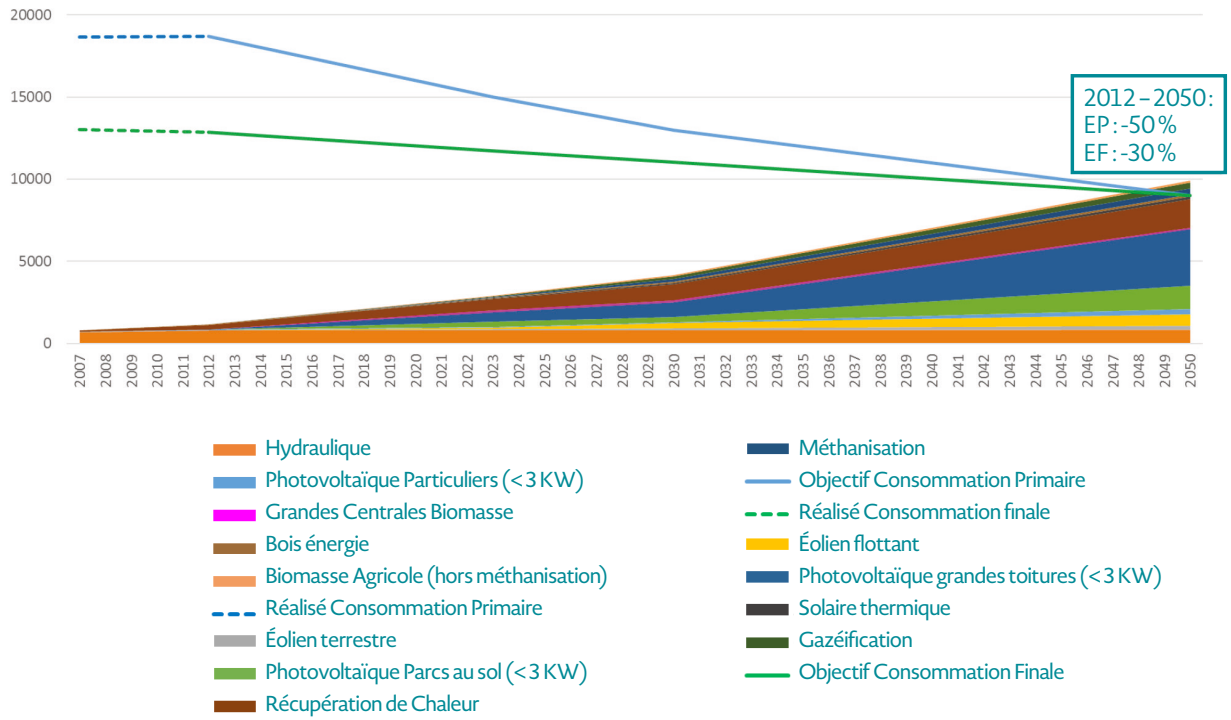
→ Développer le bois-énergie à travers la valorisation de la ressource forestière régionale et des déchets de bois non dangereux : cette valorisation s'effectue dans le respect des milieux naturels, des enjeux patrimoniaux de préservation des paysages et de la biodiversité, et intègre des mesures de 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 flottant** - 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.

→ **Méthanisation** - Installer 330 unités d'ici à 2030 et 715 d'ici à 2050.

## DÉCLINAISONS

| | PUISSANCE (MW) | 2012 | 2021* | 2023* | 2026* | 2030* | RAPPEL SRCAE | 2050* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ELECTRICITÉ | Hydroélectricité | 3073 | 3756 | 3908 | 3929 | 3956 | 3370 | 4100 |
| | Éolien terrestre | 45 | 321 | 382 | 474 | 597 | 1245 | 1305 |
| | Éolien flottant | 0 | 236 | 289 | 594 | 1000 | 600 | 2000 |
| | PV-Particuliers (<3kW) | 65 | 334 | 394 | 448 | 520 | 4550 | 2934 |
| | PV-Parcs au sol | 531 | 6578 | 2684 | 2755 | 2850 | | 12778 |
| | PV-Grandes toitures (>3kW) | | | 5238 | 6576 | 8360 | | 31140 |
| | Grandes centrales biomasse | 0 | 141 | 172 | 172 | 172 | - | 172 |
| THERMIQUE | Récupération de chaleur | 1199 | 2749 | 3094 | 3611 | 4300 | 2985 | 6546 |
| | Solaire thermique collectif | 20 | 509 | 618 | 781 | 998 | - | 2065 |
| | Bois énergie collectif | 80 | 177 | 198 | 242 | 300 | - | 544 |
| | Méthanisation | 14 | 71 | 84 | 162 | 267 | 550 | 570 |
| | Gazéification | 0 | 55 | 67 | 153 | 267 | - | 586 |
| | Biomasse agricole (hors méthanisation) | 0 | 175 | 214 | 272 | 350 | 330 | 739 |
| | TOTAL général | 5027 | 15103 | 17342 | 20168 | 23937 | - | 65479 |
| | TOTAL électrique | 3714 | 11366 | 13067 | 14948 | 17455 | 9665 | 54429 |
| | TOTAL thermique | 1313 | 3736 | 4275 | 5221 | 6482 | 3865 | 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) et 2030/2050 (Art. L100-4).

## DÉCLINAISONS

| | PUISSANCE (KTEP) | 2012* | 2021* | 2023* | 2026* | 2030* | RAPPEL SRCAE | 2050* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ELECTRICITÉ | Hydroélectricité | 780 | 780 | 780 | 780 | 780 | 903 | 835 |
| | Éolien terrestre | 10 | 71 | 85 | 106 | 133 | 245 | 258 |
| | Éolien flottant | 0 | 82 | 100 | 205 | 344 | 134 | 688 |
| | PV-Particuliers (<3kW) | 58 | 36 | 43 | 49 | 57 | 454 | 323 |
| | PV-Parcs au sol | | 724 | 296 | 304 | 314 | | 1 408 |
| | PV-Grandes toitures (>3kW) | | | 577 | 724 | 921 | | 3 431 |
| | Grandes centrales biomasse | 0 | 91 | 111 | 111 | 111 | - | 111 |
| THERMIQUE | Récupération de chaleur | 267 | 612 | 689 | 804 | 958 | 375 | 1 725 |
| | Solaire thermique collectif | 7 | 46 | 55 | 69 | 88 | - | 178 |
| | Bois énergie collectif | 18 | 39 | 44 | 54 | 67 | - | 122 |
| | Méthanisation | 9 | 46 | 54 | 105 | 172 | 94 | 353 |
| | Gazéification | 0 | 35 | 43 | 98 | 172 | | 363 |
| | Biomasse agricole (hors méthanisation) | 0 | 30 | 37 | 47 | 60 | 56 | 127 |
| | TOTAL | 1 150 | 2 593 | 2 915 | 3 455 | 4 177 | - | 9 922 |
| | 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) et 2030 / 2050 (Art. L100-4).

## DÉCLINAISONS

| | PRODUCTION (GWH) [1] | 2012* | 2021* | 2023* | 2026* | 2030* | RAPPEL SRCAE | 2050* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ELECTRICITÉ | Hydroélectricité | 9070 | 9070 | 9070 | 9070 | 9070 | 10500 | 9709 |
| | Éolien terrestre | 116 | 829 | 988 | 1228 | 1547 | 2860 | 3000 |
| | Éolien flottant | 0 | 952 | 1163 | 2379 | 4000 | 1560 | 8000 |
| | PV-Particuliers (<3kW) | 674 | 419 | 500 | 568 | 663 | 5280 | 3756 |
| | PV-Parcs au sol | | 8340 | 3442 | 3532 | 3651 | | 16372 |
| | PV-Grandes toitures (>3kW) | | | 6709 | 8423 | 10709 | | 39895 |
| | Grandes centrales biomasse | 0 | 1056 | 1291 | 1291 | 1291 | - | 1291 |
| THERMIQUE | Récupération de chaleur | 3105 | 7120 | 8012 | 9353 | 11140 | 4370 | 20058 |
| | Solaire thermique collectif | 81 | 538 | 640 | 804 | 1023 | - | 2070 |
| | Bois énergie collectif | 209 | 457 | 512 | 626 | 779 | - | 1419 |
| | Méthanisation | 105 | 533 | 628 | 1216 | 2000 | 1100 | 4105 |
| | Gazéification | 0 | 409 | 500 | 1143 | 2000 | | 4221 |
| | Biomasse agricole (hors méthanisation) | 0 | 352 | 430 | 545 | 698 | 660 | 1477 |
| | TOTAL | 13360 | 30075 | 33884 | 40177 | 48570 | - | 115372 |
| | TOTAL électrique | 9860 | 20666 | 23163 | 26490 | 30931 | - | 82023 |
| | TOTAL thermique | 3500 | 9409 | 10722 | 13687 | 17640 | - | 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) 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 réflexions 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 durable (AOMD) 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. 83 du fascicule des règles

**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.

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.



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 fixe 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 % |

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)

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.

## 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, 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 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.

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.

## 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.

**RÈGLE LD1-OBJ22 A** ®
p. 85 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ22 B**
p. 86 du fascicule des règles

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 3**
La performance de la chaîne logistique

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.

## 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.

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 20**
Le développement de « territoires intelligents »

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).

# 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 de 15 % de report modal à horizon 2030 afin de rejoindre le niveau moyen des régions à bon niveau de report modal en France.

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 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).

### REPÈRES




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 tarification

→ **Pour mettre en place des plans de mobilité.** 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 ces modes dans l'hyper urbain 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 12,5 % du vélo 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).

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 57**
Le déploiement du Schéma des véloroutes et voies vertes

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 1 500 kilomètres d'ici 2025.

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.

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).

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

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 ET VALORISATION DES DÉCHETS

® **RÈGLE LD1-OBJ25 A**
p. 87 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ25 B**
p. 89 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 dangereux non inertes | ‣ Passer de 40 % de valorisation matière en 2015 à 65 % en 2025 et 2031<br>‣ 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<br>‣ Anticiper les besoins en traitement et en stockage en assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance des bassins de vie |
| Déchets dangereux | ‣ Capter 100 % du gisement contre seulement 60 % en 2015 et valoriser 70 % des tonnages collectés (matière et énergie) en 2025 et 2031 |

## Déclinaison des objectifs nationaux

Les objectifs 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[1], notamment :

→ réduction de 10 % de la production des Déchets ménagers et assimilés en 2020 par rapport à 2010 et des quantités de Déchets d'activités économiques par unité de valeur produite ;
→ développement du réemploi et augmentation de la quantité des déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation (objectifs quantitatifs par filières) ;
→ valorisation matière de 55 % en 2020 et de 65 % en 2025 des déchets non dangereux non inertes ;
→ valorisation de 70 % des déchets issus de chantiers du BTP d'ici 2020 ;
→ limitation en 2020 et 2025 des capacités de stockage ou d'incinération sans production d'énergie des déchets non dangereux non inertes (-30 %, puis -50 % par rapport à 2010).

Ils s'appuient également sur l'application des principes de gestion de proximité et d'autosuffisance de manière proportionnée aux flux de déchets concernés[2].

[1] Extrait de l'article L541-1 du Code de l'environnement - loi n° 2015-992 du 17 août 2015.

[2] Art 541-16-I-5 - décret du 17 juin 2016.

## Orientations régionales en matière de prévention, recyclage et valorisation des déchets

Les objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage et valorisation des déchets s'appuient également sur les principales orientations régionales définies au travers des échanges avec les parties prenantes lors des phases de concertation :

- → définir des bassins de vie pour l'application des principes de proximité et d'autosuffisance appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés et intégrant une logique de solidarité régionale ;
- → décliner régionalement les objectifs nationaux dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, en cohérence avec les contextes des bassins de vie ;
- → créer un maillage d'unités de gestion de proximité à l'échelle des 4 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 et la gestion des déchets afin d'assurer la coordination nécessaire à l'atteinte des objectifs du plan 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<br>▸ Augmenter de 10 % la quantité de DND-NI préparée pour une réutilisation | 2025 |
| Traçabilité | ▸ Diviser par deux les quantités de DAE-ND-NI collectées en mélange avec les DMA par rapport à 2015 | 2025 |
| Valorisation | ▸ Valoriser 65 % des DND-NI<br>▸ Augmenter de 120 000 t les déchets d'emballages triés<br>▸ Trier à la source 450 000 t de bio-déchets | 2025 |
| | ▸ Valoriser 90 % puis 100 % des mâchefers produits | 2025/2031 |

### Objectifs de prévention des déchets non dangereux non inertes

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a renforcé la priorité donnée à la prévention de la production de déchets dans les actions à mener pour favoriser la transition vers une économie circulaire et ce en réduisant de 10 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant et en réduisant les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2020 par rapport à 2010. Compte tenu de la situation particulière en région, où les Déchets d'activités économiques (DAE) représentent plus de 20 % des Déchets ménagers et assimilés, le SRADDET fixe également des objectifs quantitatifs pour les déchets d'activités économiques et pour le réemploi.

Le SRADDET fixe de :

→ réduire de 10 % la production de l'ensemble des déchets non dangereux ménages et d'activités économiques, dès 2025 par rapport à 2015. Cela représente un évitement de l'ordre de 600 000 tonnes en 2025 et 2031 ;
→ développer le réemploi et augmenter de 10 % la quantité des déchets non dangereux non inertes faisant l'objet de préparation à la réutilisation.

### Objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets non dangereux non inertes

Le SRADDET fixe également un objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets d'activités économiques afin de diviser par deux leur quantité collectée en mélange avec les Déchets des Ménages[1].

### Objectifs de valorisation 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 / 40 % en 2015) ;
→ 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

[1] Pour faciliter la mise en œuvre du décret 5 flux dès 2025 (différencier les flux de déchets des activités économiques collectés avec les DMA soit environ 670 000 tonnes).

(+55 % par rapport à 2015) ;
→ trier à la source plus de 450 000 tonnes de biodéchets (ménages et gros producteurs) dès 2025 (+340 000 t/an par rapport à 2015) ;
→ valoriser 90 % des quantités de mâchefers produites par les Unités de Valorisation Énergétique en 2025 puis 100 % en 2031 (+130 000 t).

## Objectifs concernant les Déchets non dangereux Inertes (DND-Inertes)

| THÉMATIQUE | OBJECTIF | ÉCHÉANCE |
|---|---|---|
| Prévention | ▸ Stabiliser la production de DND-Inertes par rapport à 2015<br>▸ Réduire de 50 % la quantité de DND du BTP mis en décharge par rapport à 2010 | 2025 |
| Traçabilité | ▸ 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 | 2025 |
| Valorisation | ▸ Valoriser plus de 70 % des déchets inertes et non inertes issus des chantiers du BTP | 2025 |

### Objectifs de prévention des déchets inertes

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a renforcé la priorité donnée à la prévention de la production de déchets dans les actions à mener pour favoriser la transition vers une économie circulaire. Elle comporte un volet relatif à la lutte contre les gaspillages et à la promotion de l'économie circulaire notamment au travers de divers objectifs et dispositions concernant les déchets du BTP, incluant les déchets inertes.

Le SRADDET demande de :

→ stabiliser la production de déchets du BTP ;
→ réduire la quantité de déchets non dangereux du BTP mis en décharge. -30 % à horizon 2020 et -50 % à horizon 2025, par rapport à 2010.

Le nombre d'actions de prévention est en progression depuis plusieurs années, notamment pour la réduction à la source et le réemploi des déchets inertes. Les entreprises du BTP prennent conscience peu à peu de l'importance de ce levier économique et environnemental.

L'objectif de prévention sera de développer le réemploi et 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 la traçabilité 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 valorisation des déchets inertes

La directive-cadre sur les déchets 2008/98 du 19 novembre 2008 introduit un objectif chiffré ambitieux de valorisation des déchets non dangereux (incluant les inertes) du BTP. La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) traduit cet objectif en droit français : d'ici 2020, la préparation en vue du réemploi, le recyclage et les autres formules de valorisation matière - y compris les opérations de remblayage qui utilisent des déchets au lieu d'autres matériaux - des déchets non dangereux de construction et de démolition, à l'exclusion des matériaux géologiques naturels [...], passent à un minimum de 70 % en poids.

L'objectif réglementaire à atteindre est la valorisation de plus de 70 % des déchets issus de chantiers du BTP inertes et non inertes dès 2020, en 2025 et en 2031 (+2 100 000 t).

## Objectifs concernant les Déchets dangereux

| THÉMATIQUE | OBJECTIF | ÉCHÉANCE |
|---|---|---|
| Prévention | ▸ Stabiliser le gisement de déchets dangereux (820 000t) | 2025<br>2031 |
| Traçabilité | ▸ Capter 80 % en 2025 et 100 % en 2031 des déchets dangereux | 2025<br>2031 |
| Valorisation | ▸ Valoriser plus de 70 % des déchets dangereux collectés | 2025<br>2031 |

### Objectifs de prévention des déchets dangereux

Le SRADDET fixe une stabilisation du gisement des déchets dangereux (820 000 t/an).

### Objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets dangereux

Le SRADDET fixe également un objectif d'amélioration de la traçabilité des déchets dangereux. Il engage à capter 80 % puis 100 % des quantités de déchets dangereux en 2025 puis en 2031, soit 330 000 tonnes supplémentaires à traiter.

### Objectif de valorisation des déchets dangereux

Il a été retenu dans le cadre du SRADDET que 70 % des déchets dangereux collectés devaient être valorisés (matière et énergie) en 2025, soit près de 240 000 tonnes supplémentaires à traiter dans ces filières par rapport à 2015.

## Objectifs concernant certains déchets spécifiques

En vertu du III de l'article L541-13 du code de l'environnement des objectifs ont été identifiés concernant :

→ prévention et gestion des bio-déchets et des déchets d'assainissement ;
→ identification des priorités de gestion des déchets d'assainissement ;
→ prévention et gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics :
- reprise des déchets par les distributeurs de matériaux, produits et équipements de construction à destination des professionnels

- identification des ressources secondaires mobilisables et articulation avec le Schéma régional des carrières (SRC) ;

→ synthèse des actions prévues concernant le déploiement de la tarification incitative pour les déchets ménagers et assimilés ;
→ planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets amiantés.
→ planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques relevant des filières à responsabilité élargie des producteurs ;
→ planification de la collecte du tri ou du traitement des véhicules hors d'usage ;
→ planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets de textiles, linge de maison et chaussures relevant de la filière à responsabilité élargie des producteurs.

Concernant la gestion des sédiments de curage et de dragage, le SRADDET préconise de prendre en compte cette fraction de sédiments mise à terre ou qui pourrait l'être dans les années avenir dès lors qu'ils sont considérés comme des déchets. Par anticipation, un certain nombre d'actions qui peuvent traduire aujourd'hui les difficultés rencontrées par les acteurs locaux et leurs attentes justifie de s'inscrire dans une dynamique régionale afin de mutualiser les moyens et les bonnes pratiques :

→ développer les connaissances sur les sédiments de dragage ;
→ développer les installations de prétraitement et améliorer les procédés ;
→ développer la communication et la promotion des sédiments de dragage ;
→ identifier des capacités de stockage des sédiments non valorisables.

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).

# PLANIFIER LES ÉQUIPEMENTS DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES DÉCHETS DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

## OBJECTIF 25



**RÈGLE LD1-OBJ25 A** ®
p. 87 du fascicule des règles

**RÈGLE LD1-OBJ25 B**
p. 89 du fascicule des règles

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.

### Principes retenus pour la planification des équipements de prévention et de gestion des déchets

En conséquence le SRADDET préconise :

→ d'anticiper la disponibilité de surfaces foncières pour les infrastructures/équipements de prévention et de gestion des déchets (des ménages et des activités économiques) ;
→ d'encourager l'intégration des équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme (équipements de collecte, déchetteries, infrastructures de valorisation, de traitement et d'élimination) ;
→ de mentionner les installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer en cohérence avec les principes de proximité et d'autosuffisance (cf. ci-dessous).

### Principes retenus pour la mention des installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer afin d'atteindre les objectifs

Dans le fascicule des règles du SRADDET sont mentionnées les installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer afin d'atteindre les objectifs et de gérer l'ensemble de déchets pris en compte, dans le respect des limites mentionnées à l'article R. 541-17 du Code de l'Environnement et en cohérence avec les principes de proximité et d'autosuffisance, appliqués de manière proportionnée aux flux de déchets concernés (déchets non dangereux non inertes, déchets non dangereux inertes ou déchets dangereux) et adaptés aux bassins de vie.

Différents principes régissant la création, l'adaptation ou la fermeture d'installations relatives à la gestion des déchets ont été retenus pour la période 2019-2031 :

→ 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. 91 du fascicule des règles

Les 21 millions de tonnes de déchets produits annuellement en région sont très insuffisamment valorisés, au regard des objectifs européens et français d'économie circulaire. A l'échelle régionale, 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). 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.

## 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**

**Allongement de la durée d'usage**

- Réemploi
- Réparation
- Réutilisation

**Consommation responsable**

- Achat
- Consommation collaboratrice
- Utilisation

La stratégie régionale d'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.

Cette stratégie régionale, qui comporte 8 axes stratégiques et un programme spécifique est déclinée à travers la règle n° LD1-Obj26 du fascicule, et développée dans le chapitre 3.4.

**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, 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) ;
→ développer le réemploi et augmenter de 10 % la quantité des déchets faisant l'objet de prévention notamment pour le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics (+300 000 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).




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. 206

**AXE 2**

Mettre en cohérence l'offre de mobilité et la stratégie urbaine régionale

P. 237

**AXE 3**

Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques

P. 264




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 :

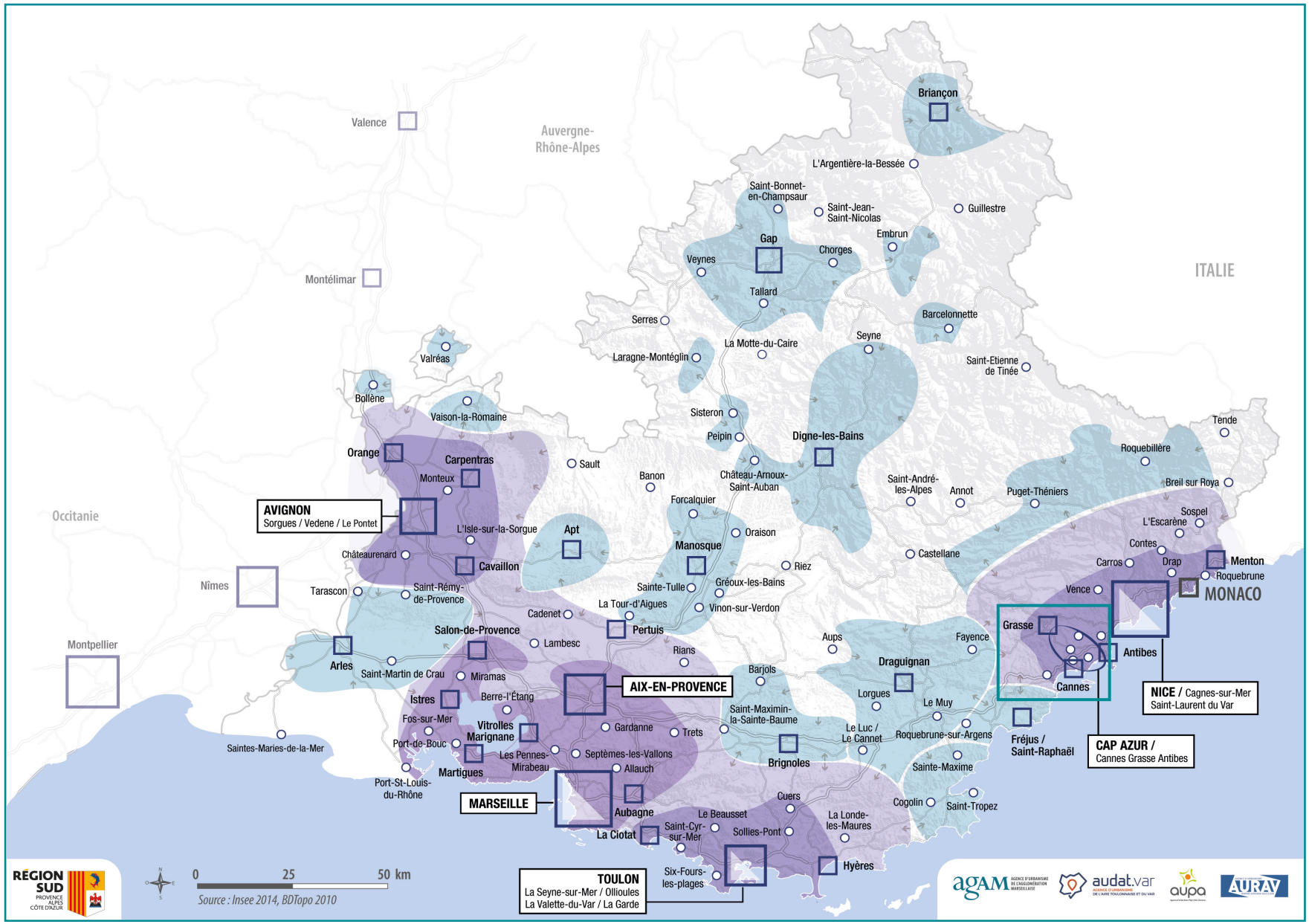
**Centralités métropolitaines**

**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.


Briançon
Valence
Auvergne-
Rhône-Alpes
L'Argentière-la-Bessée
Saint-Bonnet-
en-Champsaur
Saint-Jean-
Saint-Nicolas
Guillestre
Embrun
Gap
Chorges
Veynes
Montélimar
Tallard
ITALIE
Barcelonnette
Serres
La Motte-du-Caire
Seyne
Laragne-Montéglin
Saint-Etienne
de Tinée
Valréas
Bollène
Vaison-la-Romaine
Sisteron
Tende
Pelpin
Digne-les-Bains
Roquebillère
Orange
Carpentras
Sault
Château-Arnoux-
Saint-Auban
Saint-André-
les-Alpes
Annot
Puget-Théniers
Breil sur Roya
Monteux
Banon
Occitanie
AVIGNON
Sorgues / Vedene / Le Pontet
Forcalquier
Sospel
L'Escarène
L'Isle-sur-la-Sorgue
Apt
Oraison
Contes
Châteaurenard
Manosque
Castellane
Carros
Drap
Menton
Roquebrune
Cavaillon
Riez
Nîmes
Tarascon
Saint-Rémy-
de-Provence
Sainte-Tulle
Gréoux-les-Bains
Vence
MONACO
La Tour-d'Aigues
Vinon-sur-Verdon
Cadenet
Grasse
Salon-de-Provence
Pertuis
Aups
Fayence
Montpellier
Lambesc
Rians
Antibes
Arles
Draguignan
Barjols
Saint-Martin de Crau
Miramas
AIX-EN-PROVENCE
Cannes
Lorgues
Le Muy
Istres
Berre-l'Étang
Saint-Maximin-
la-Sainte-Baume
NICE / Cagnes-sur-Mer
Saint-Laurent du Var
Fos-sur-Mer
Vitrolles
Marignane
Gardanne
Trets
Le Luc /
Le Cannet
Roquebrune-sur-Argens
Fréjus /
Saint-Raphaël
Saintes-Maries-de-la-Mer
Port-de-Bouc
Les Pennes-
Mirabeau
Septèmes-les-Vallons
Brignoles
Sainte-Maxime
CAP AZUR /
Cannes Grasse Antibes
Martigues
Allauch
Port-St-Louis-
du-Rhône
Cuers
Cogolin
Saint-Tropez
MARSEILLE
Aubagne
Le Beausset
La Londe-
les-Maures
La Ciotat
Saint-Cyr-
sur-Mer
Sollies-Pont
Six-Fours-
les-plages
Hyères
TOULON
La Seyne-sur-Mer / Ollioules
La Valette-du-Var / La Garde
RÉGION SUD
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
agam
audat.var
aupa
AURAV

# Affirmer la stratégie urbaine régionale

## 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.

**OBJECTIF 27**

# CONFORTER LE DÉVELOPPEMENT ET LE RAYONNEMENT DES CENTRALITÉS MÉTROPOLITAINES

Ⓡ **RÈGLE LD2-OBJ27**
p. 94 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. 94 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**
La maîtrise de 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. 94 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, Roquebrune-sur-Argens, Ryans, Barjols ;

→ Tende, Drap, Roquebilière, Breil-sur-Roya, Sospel, L'Escarène, Contes, Carros, Vence, Puget-Théniers, Fayence, Le Luc-Le Cannet, Lorgues, Aups, Le Muy ;

→ 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-Monteglin, Sisteron, Saint-Etienne-de-Tinée, Barcelonnette, Peipin, Château-Arnoux, Saint-Auban, Banon, Forcalquier, Oraison, Saint-André-les-Alpes, Annot, Castellane, Gréoux-les-Bains, Vinon-sur-Verdon, Riez, Sainte-Tulle, La Motte-du-Caire, Serres.

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. 94 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

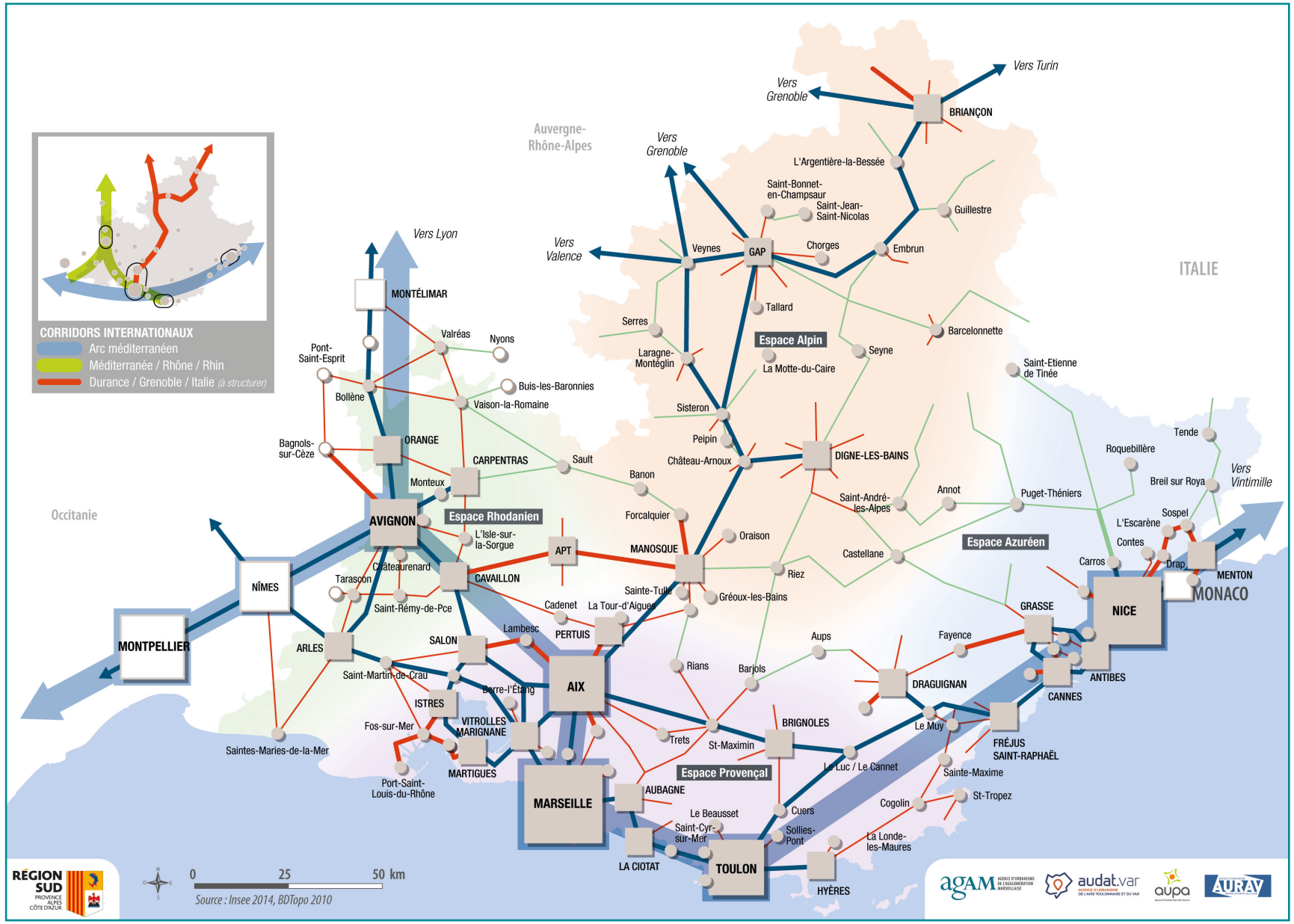
EN PARTICULIER, CERTAINES DYNAMIQUES DE COOPÉRATION ENTRE CENTRALITÉS SONT À CONFORTER

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.


CORRIDORS INTERNATIONAUX
Arc méditerranéen
Méditerranée / Rhône / Rhin
Durance / Grenoble / Italie (à structurer)
Vers Turin
Vers Grenoble
BRIANÇON
Auvergne-Rhône-Alpes
Vers Grenoble
L'Argentière-la-Bessée
Saint-Bonnet-en-Champsaur
Saint-Jean-Saint-Nicolas
Guillestre
Vers Lyon
Vers Valence
Veynes
GAP
Chorges
Embrun
ITALIE
MONTÉLIMAR
Tallard
Serres
Espace Alpin
Barcelonnette
Valréas
Nyons
Laragne-Montéglin
La Motte-du-Caire
Seyne
Saint-Etienne de Tinée
Pont-Saint-Esprit
Buis-les-Baronnies
Bollène
Vaison-la-Romaine
Sisteron
Peipin
Tende
Roquebillère
Bagnols-sur-Cèze
ORANGE
CARPENTRAS
Sault
Château-Arnoux
DIGNE-LES-BAINS
Breil sur Roya
Vers Vintimille
Monteux
Banon
Saint-André-les-Alpes
Annot
Puget-Théniers
Occitanie
AVIGNON
Espace Rhodanien
Forcalquier
Sospel
L'Escarène
L'Isle-sur-la-Sorgue
APT
MANOSQUE
Oraison
Contes
Espace Azuréen
Châteaurenard
Castellane
Carros
Tarascon
CAVAILLON
Riez
Drap
MENTON
NÎMES
Saint-Rémy-de-Pce
Sainte-Tulle
Gréoux-les-Bains
MONACO
Cadenet
La Tour-d'Aigues
GRASSE
NICE
MONTPELLIER
ARLES
PERTUIS
Lambesc
Aups
Fayence
SALON
Rians
Barjols
DRAGUIGNAN
ANTIBES
Saint-Martin-de-Crau
AIX
CANNES
ISTRES
Berre-l'Étang
BRIGNOLES
Le Muy
Fos-sur-Mer
VITROLLES MARIGNANE
Trets
St-Maximin
FRÉJUS SAINT-RAPHAËL
Saintes-Maries-de-la-Mer
Le Luc / Le Cannet
Sainte-Maxime
MARTIGUES
Espace Provençal
AUBAGNE
Cogolin
St-Tropez
Port-Saint-Louis-du-Rhône
MARSEILLE
Le Beausset
Cuers
Saint-Cyr-sur-Mer
Sollies-Pont
La Londe-les-Maures
LA CIOTAT
TOULON
HYÈRES
RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
agam
audat.var
aupa
AURAV

## 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).

## 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

**RÈGLE LD2-OBJ27** Ⓡ
p. 94 du fascicule des règles

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.

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**
La maîtrise de 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 Longchamps, 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. 94 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**
La 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. 94 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.

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 47**
La maîtrise de l'étalement urbain

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.

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 financière, 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.

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.



Parc naturel régional des Préalpes d'Azur
J. Cabanel

**RÈGLE LD2-OBJ27** ®
p. 94 du fascicule des règles

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 47**
La maîtrise de l'étalement urbain
**OBJECTIF 54**
Le modèle de développement rural régional

## 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. 96 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**
La maîtrise de 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 doux 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 doux 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 doux en tant qu'alternative à l'usage des modes motorisés en milieu urbain, en déployant les infrastructures de mobilité adaptées et de qualité pour ces modes actifs : itinéraires spécifiques 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. 98 du fascicule des règles

**RÈGLE LD2-OBJ36 B**
p. 99 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.

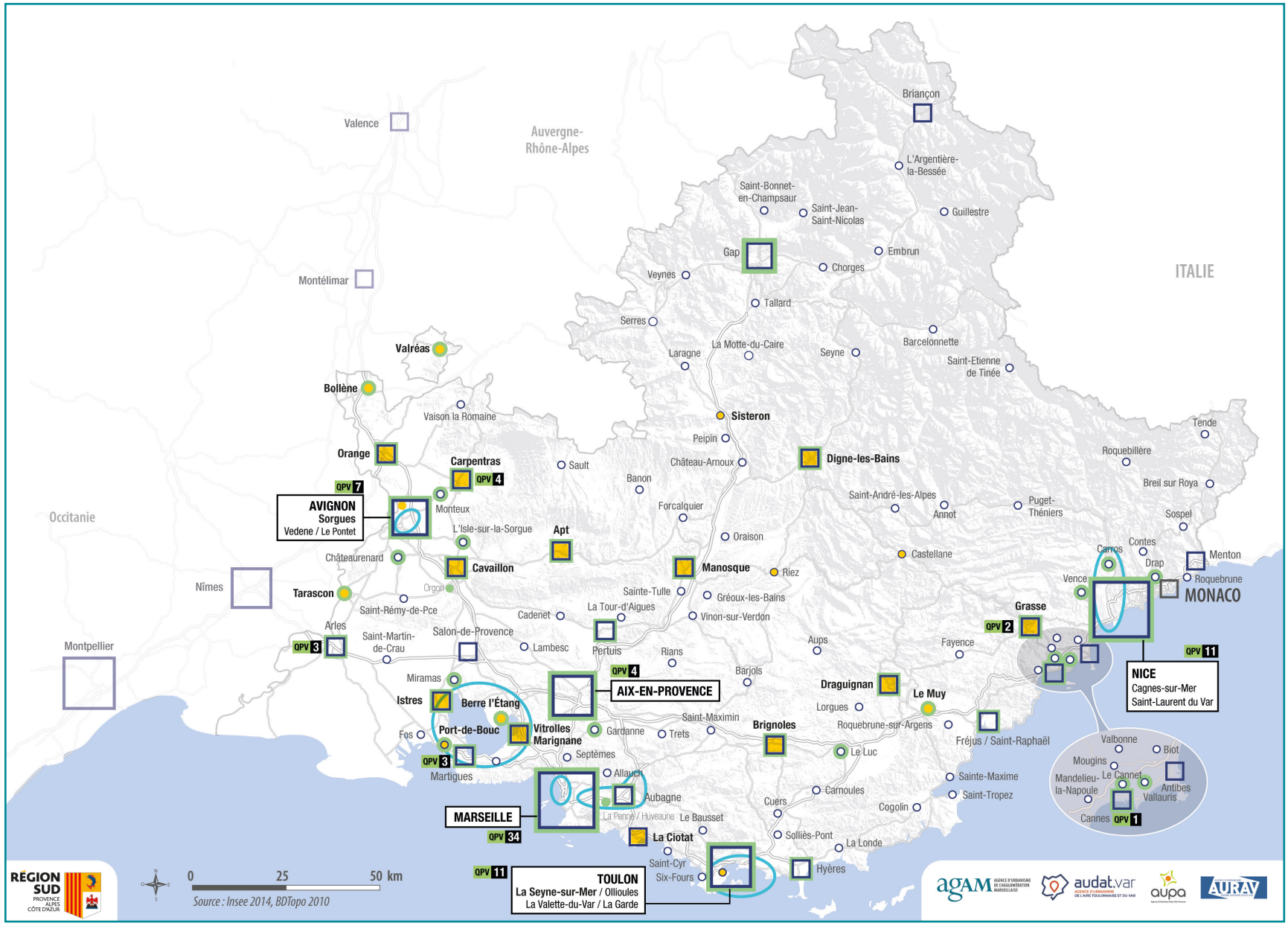
### Privilégier des stratégies intégrées

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.


Valence
Auvergne-
Rhône-Alpes
Briançon
L'Argentière-
la-Bessée
Saint-Bonnet-
en-Champsaur
Saint-Jean-
Saint-Nicolas
Guillestre
Gap
Embrun
Chorges
Veynes
Montélimar
Tallard
Serres
Barcelonnette
Valréas
La Motte-du-Caire
Laragne
Seyne
Saint-Etienne
de Tinée
Bollène
Vaison la Romaine
Sisteron
Peipin
Tende
Roquebillère
Orange
Carpentras
QPV 4
Sault
Château-Arnoux
Digne-les-Bains
Breil sur Roya
QPV 7
AVIGNON
Sorgues
Vedene / Le Pontet
Monteux
Banon
Forcalquier
Saint-André-les-Alpes
Annot
Puget-
Théniers
Sospel
Occitanie
L'Isle-sur-la-Sorgue
Apt
Oraison
Châteaurenard
Cavaillon
Manosque
Riez
Castellane
Carros
Contes
Drap
Menton
Roquebrune
MONACO
Vence
Nîmes
Tarascon
Orgon
Sainte-Tulle
Gréoux-les-Bains
Saint-Rémy-de-Pce
Cadenet
La Tour-d'Aigues
Vinon-sur-Verdon
Grasse
QPV 2
Arles
QPV 3
Saint-Martin-
de-Crau
Salon-de-Provence
Lambesc
Pertuis
Rians
Aups
Fayence
QPV 11
NICE
Cagnes-sur-Mer
Saint-Laurent du Var
Montpellier
Miramas
QPV 4
AIX-EN-PROVENCE
Barjols
Draguignan
Le Muy
Istres
Berre l'Étang
Lorgues
Saint-Maximin
Port-de-Bouc
Vitrolles
Marignane
Gardanne
Trets
Brignoles
Roquebrune-sur-Argens
Fréjus / Saint-Raphaël
Fos
Le Luc
Valbonne
Biot
Mougins
Septèmes
QPV 3
Martigues
Allauch
Sainte-Maxime
Mandelieu-
la-Napoule
Le Cannet
Antibes
Vallauris
Carnoules
Saint-Tropez
Aubagne
Cuers
Cogolin
MARSEILLE
QPV 34
La Penne / Huveaune
Le Bausset
Cannes
QPV 1
La Ciotat
Solliès-Pont
La Londe
Saint-Cyr
Six-Fours
Hyères
QPV 11
TOULON
La Seyne-sur-Mer / Ollioules
La Valette-du-Var / La Garde
ITALIE
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010

# 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**

QPV 9 **Nombre de QPV dans les centralités métropolitaines et les centres urbains régionaux**

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 (DAAC).

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. 100 du fascicule des règles

Dans l'optique d'un réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs, 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 d'une Trame verte et bleue urbaine, enjeux d'adaptation au changement climatique et de résilience face aux risques.

Favoriser la nature en ville c'est également repenser le développement urbain dans une perspective « gagnant-gagnant », où la préservation des écosystèmes et de la Trame verte et bleue urbaine s'accompagne de services rendus et de fonctions de régulation, notamment climatique.

## Une demande sociale

### Des espaces publics accueillants

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. 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. Elle se développe le long des axes de circulation ou à travers des opérations de renaturation de friches ou de cours d'eau.

Tous les espaces urbains ne se prêtent cependant pas à la végétalisation, et c'est au cas par cas, selon le contexte écologique, la géographie des lieux et les vœux des habitants, que peuvent se développer les projets.

Le SRADDET incite au maintien et au développement de la nature en ville et favorise le fonctionnement en réseau écologique de l'ensemble de ces espaces, afin de constituer des trames vertes et bleues fonctionnelles en milieu urbain.

Le maillage vert et bleu urbain consiste à organiser en réseau l'ensemble des espaces de nature en ville et à rétablir des connexions entre les espaces de nature situés en cœur de tissu urbain et les enveloppes vertes périurbaines. Les documents d'urbanisme devront favoriser la restauration ou la recréation de certains axes de déplacements altérés ou modifiés par des aménagements antérieurs qui devront être renaturés en accompagnement de l'évolution de l'urbanisation.

Le SRADDET invite les collectivités à accompagner leurs documents de planification de plans paysagers contribuant à la définition d'une Trame verte et bleue prenant appui sur les structures 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.

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 CO2 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.

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

# 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 AOMD 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. 102 du fascicule des règles

**RÈGLE LD2-OBJ38 B**
p. 104 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 :

→ mieux faire connaître l'offre de transports publics existante et tendre vers une homogénéisation de la diffusion de l'information ;
→ 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, s'est attelée à apporter une première réponse à cette question en développant, il y a déjà plusieurs années, l'outil d'information multimodale, Provence-Alpes-Côte d'Azur Mobilité. 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 fluidité de l'information.

## 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.

Plus particulièrement, le SRADDET encourage la Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains par trains et cars, à poursuivre le travail engagé pour harmoniser la tarification appliquée sur tous les réseaux de transports régionaux (TER, LER, réseaux routiers interurbains, Chemin de fer de Provence) afin de proposer 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 leur permettant d'accéder aux réseaux de transports publics, ou des lieux de changement de modes de transports où 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 du transport 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. 105 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 tarification

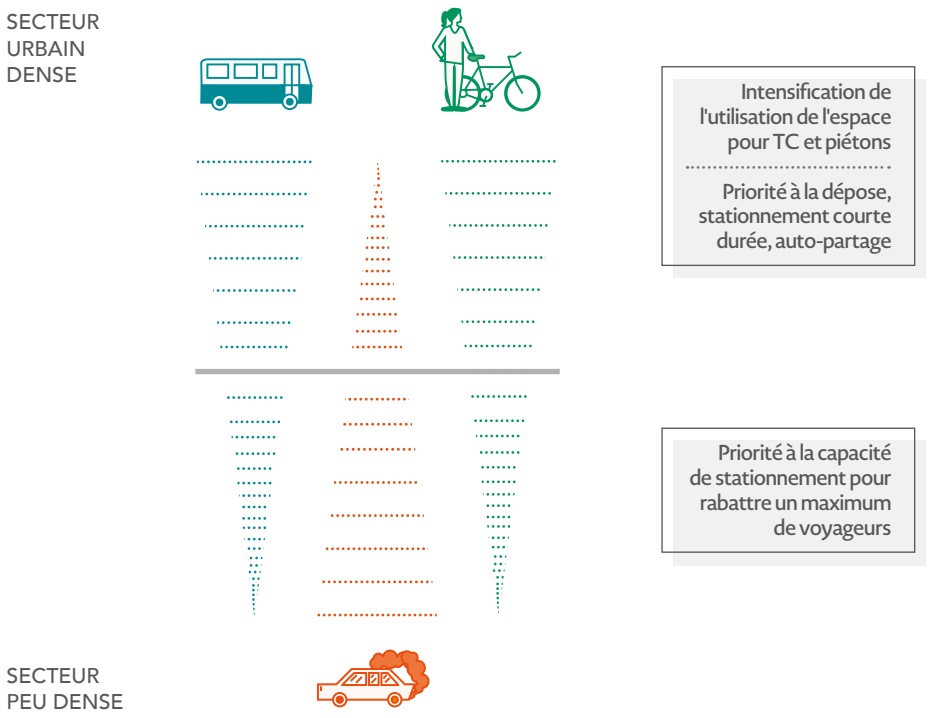
L'enjeu premier pour le territoire régional est de favoriser l'usage des transports en commun et le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle, par la recherche de fluidité dans les changements de modes et le développement de pôles d'échanges multimodaux performants à cet égard.

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 doux (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 et la sécurité en gare et la qualité de traitement de l'espace public doivent être développés afin d'améliorer l'attractivité du pôle d'échange et sa compétitivité face au choix de la voiture personnelle.

## 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

→ Mise en accessibilité

→ 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

→ 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 électriques avec bornes de recharge, places d'autopartage ou pour les flottes de véhicules innovants de motorisation plus propre (hydrogène, GNL, GPL…)




**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



Les liens entre l'urbanisation du territoire et les décisions individuelles de mobilité, notamment les choix modaux, sont intimement liés. La préférence pour la maison individuelle conduit à un étalement urbain particulièrement marqué en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les morphologies urbaines qui en découlent conduisent à réduire de plus en plus les espaces non bâtis naturels ou agricoles. L'étalement conduit également à une mobilité dépendante de l'automobile, du fait non seulement de l'impossibilité de développer des offres en transports en commun aussi rapidement que le développement urbain, mais aussi en raison de la relative inefficacité de ces services de transport dans des contextes trop peu denses.

**RÈGLE LD2-OBJ40** ®
p. 107 du fascicule des règles

### 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.

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

### 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.

Cette compétence, qui complète l'architecture régionale des TER et LER, représente pour la Région une véritable opportunité pour assurer un maillage au 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.

## 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.

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 :

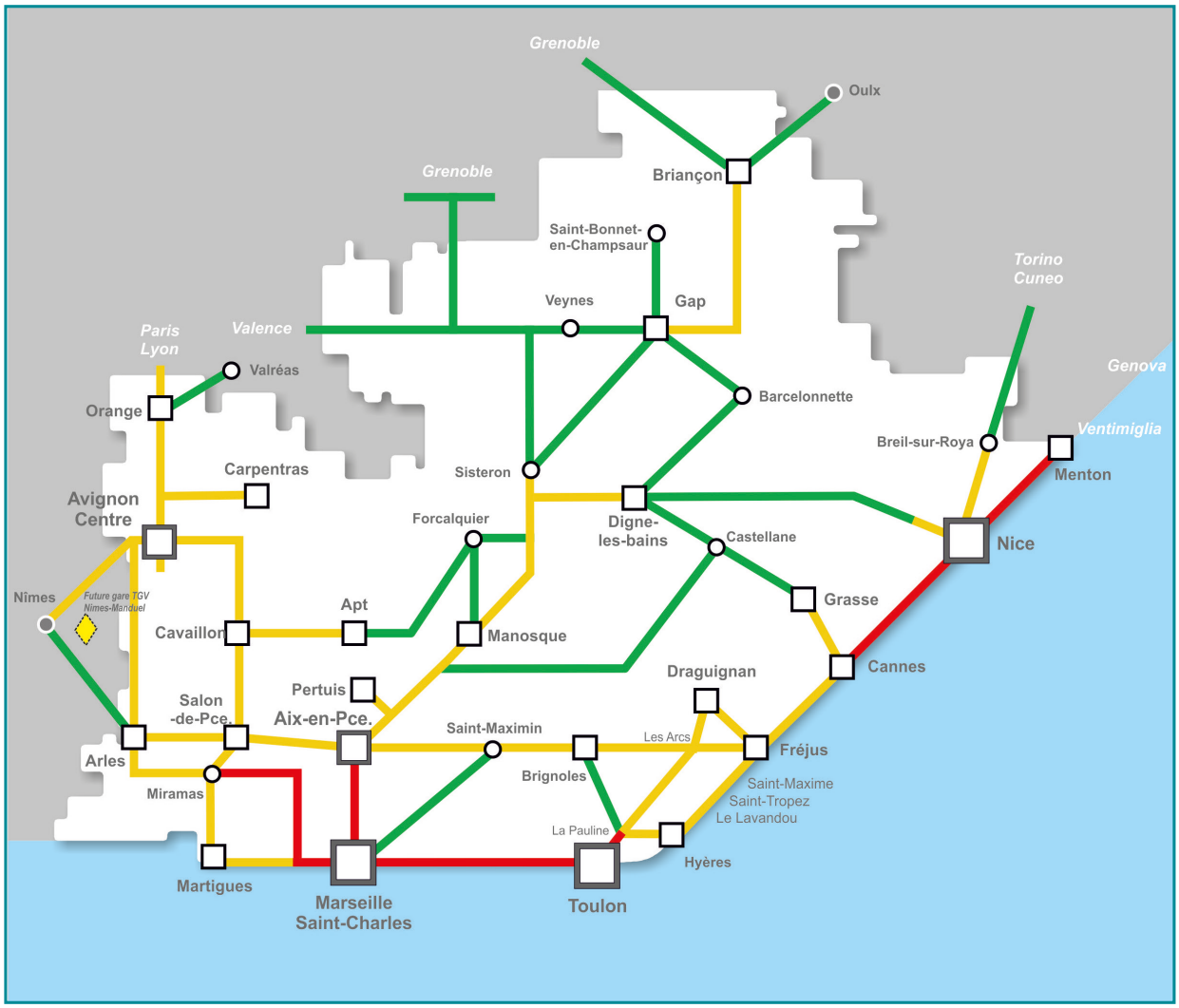
→ Express urbain : 1 service toutes les 15 minutes en heure de pointe pour les gares principales et 1 toutes les 30 minutes pour les gares intermédiaires ; 1 service toutes les 30 minutes en heure creuse. Cela répond à la demande de massification par un maillage dense avec les TC urbains grâce à un rabattement 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 prochaine 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.




**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. 108 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 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 interurbain) doit servir d'armature à des réseaux plus fins qui assureront les dessertes de proximité.

En ce sens, des solutions peuvent être accompagnées dans leur développement, en particulier pour les zones les moins peuplées (covoiturage, transport à la demande…). De même faut-il continuer à promouvoir, en milieu métropolitain, toutes les pratiques qui conduisent à réduire la place de la voiture particulière (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 AOMD

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, encourager les partenariats afin que les politiques de mobilité des différentes AOM gagnent en cohérence. Ces partenariats pourraient trouver leur traduction opérationnelle à travers des contrats de mobilité par bassin de vie.

# 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 future loi d'orientation pourrait en ce sens clarifier davantage encore le champ de cette compétence en instituant la Région comme AOM pour les zones « grises » à ce jour non couvertes par une autorité organisatrice de la mobilité.

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.

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 45**
Schéma des itinéraires d'intérêt régional

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.

## 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 :

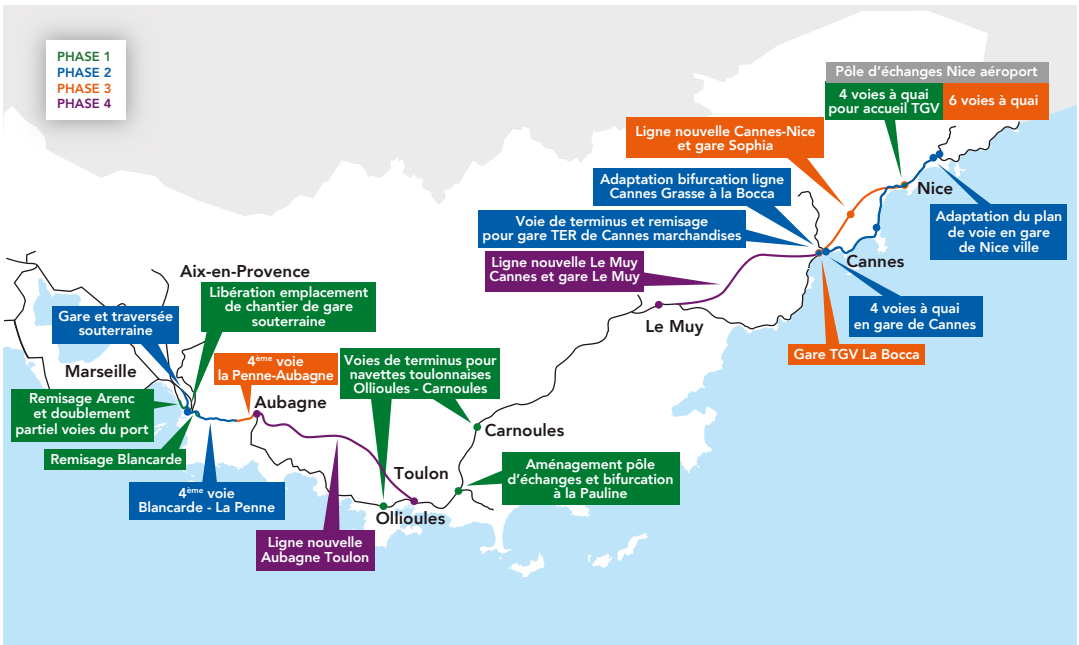
→ Priorité 1 : traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2,5 Mds €) et azuréen (4,2 Mds €).
→ Priorité 2 : réalisation des sections de lignes nouvelles entre Aubagne et Toulon et entre Le Muy et la ligne actuelle Cannes-Grasse (5,3 à 7,8 Mds €).

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 ;
- 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 (ERTMS2).

→ **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, une 4ème voie sera ajoutée aux 3 existantes dans la vallée de l'Huveaune, 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

La nomination d'une mission de financement du projet doit aboutir à des propositions sur l'optimisation des coûts, la définition d'une maîtrise d'ouvrage adaptée et sur les modalités de financement, incluant à la fois des solutions innovantes et la mise en place de ressources financières adaptées, une part régionale sur la taxe de séjour, une éco-redevance poids-lourds ou encore un déplafonnement de la TICPE Grenelle.

En outre, la Région s'est fortement mobilisée avec ses partenaires pour obtenir l'inscription de l'axe Marseille-Gênes-Vintimille comme barreau multimodal du corridor Méditerranée du RTE-T. Cela ouvre la voie d'un financement à hauteur d'au moins 30 % par l'Union Européenne.

## OBJECTIF 45

# ARRÊTER UN SCHÉMA D'ITINÉRAIRES D'INTÉRÊT RÉGIONAL CONTRIBUANT À UN MAILLAGE PERFORMANT ENTRE LES POLARITÉS RÉGIONALES

Ⓡ **RÈGLE LD2-OBJ45**
p. 110 du fascicule des règles

La loi NOTRe indique, dans ses articles 10 et 19, 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 ». La loi 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. 117 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 et au covoiturage.

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
©

## 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
©

## OBJECTIF 47

# MAÎTRISER L'ÉTALEMENT URBAIN ET PROMOUVOIR DES FORMES URBAINES MOINS CONSOMMATRICES D'ESPACE

Ⓡ **RÈGLE LD2-OBJ47 A**
p. 119 du fascicule des règles

**RÈGLE LD2-OBJ47 B**
p. 121 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 n'est pas propre au territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur, et varie selon les réalités locales, il accentue certaines tendances susceptibles de compromettre la qualité de vie et la capacité du territoire à rester attractif à moyen et long terme (prix de l'immobilier, dévitalisation des centres-villes et centre-bourgs, allongement des distances domicile-travail). La maîtrise de l'étalement urbain constitue donc un enjeu clé.

### REPÈRES



Entre 2011 et 2015, les surfaces artificialisées ont augmenté dans la région de 980 m² pour chaque habitant supplémentaire, soit plus du double de l'espace qu'occupe en moyenne chaque habitant (430 m²)

L'objectif fixé par le SRADDET est de :

→ diminuer de 50 % le rythme de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers sur le territoire régional à l'horizon 2030, par rapport à la consommation observée sur la période 2006-2014, soit atteindre une consommation moyenne de 375 hectares par an à l'horizon 2030 à l'échelle régionale ;
→ concentrer les nouveaux développements au sein des enveloppes urbaines définies par les territoires de SCoT ;
→ privilégier en priorité la préservation des espaces agricoles, notamment les espaces irrigués et/ou à forte valeur agronomique qui sont aujourd'hui les plus impactés par le phénomène d'étalement urbain.

La consommation d'espace s'entend comme la mutation d'un espace à dominante agricole ou naturelle en un espace accueillant de l'habitat, des activités, des infrastructures, des équipements, publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs, et quel que soit le zonage initial dans le document d'urbanisme en vigueur[1].

[1] Définition du Commissariat Général au Développement Durable.

Pour ce faire, le SRADDET identifie cinq leviers :

→ maîtrise de l'étalement urbain par la limitation de la consommation foncière des espaces naturels, agricoles et forestiers ;

→ maîtrise de l'étalement urbain par la densification et l'optimisation foncière au sein d'une enveloppe urbaine ;

→ définition d'une stratégie foncière déclinée dans un plan d'action foncière à l'échelle des EPCI pour mobiliser le foncier disponible (nu et bâti) pour la production de logements, le développement économique et identifier le foncier agricole à préserver ;

→ affirmation de modes de développement urbain plus vertueux ;

→ connaissance et gouvernance, corollaires d'une ambition partagée.

## Maîtrise de l'étalement urbain par la limitation de la consommation foncière des espaces naturels,agricoles et forestiers

Le SRADDET affirme un principe de réduction du rythme de la consommation foncière, qui s'effectue au détriment d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.

Les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification contribuent à cet objectif régional de baisse de 50 % du rythme de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers à l'horizon 2030, par rapport à la consommation observée sur la période 2006-2014 à l'échelle régionale.

Cet effort sera porté de préférence sur les espaces agricoles pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national de réduction des 50 % du rythme de consommation de ces espaces à l'horizon 2030, que la loi modernisation de l'agriculture et de la pêche n° 2010-874 du 27 juillet 2010 et la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 ont largement outillé. Cet objectif s'inscrit dans les objectifs fixés par l'Union européenne en 2011 à savoir « l'objectif consistant à supprimer d'ici à 2050 toute augmentation nette de la surface de terres occupée » (Communication de la Commission intitulé « Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources » (COM (2011) 0571), pp. 18-19).

**REPÈRES**

**750 hectares**

d'espaces naturels et agricoles consommés chaque année entre 2006 et 2014

Source : OCSOL 2006-2014 Crige Provence-Alpes-Côte d'Azur



Région Sud ©

## Maîtrise de l'étalement urbain par la densification et l'optimisation foncière au sein de l'enveloppe urbaine

Les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification, comme les acteurs de l'aménagement, sont appelés à privilégier la densification et le renouvellement urbain, lors de l'ouverture de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Pour contribuer, à cet objectif, les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification identifient l'enveloppe urbaine dans laquelle s'effectuera en priorité le développement urbain.

**L'enveloppe urbaine**, autrement dit les « espaces bâtis », englobe un ensemble de parcelles bâties reliées entre elles par une certaine continuité. Elle peut incorporer en son sein certaines enclaves, composées de parcelles non bâties (parkings, équipements sportifs, terrains vagues, etc.). Cette enveloppe exclut en principe les zones d'habitat diffus.

A cet égard, les parcelles libres destinées à l'urbanisation qui se situent en dehors de l'enveloppe sont considérées comme des espaces d'extension et non de densification/mutation de l'enveloppe urbaine. En cas de discontinuité du bâti et/ou de l'existence de plusieurs centralités, l'enveloppe urbaine peut, dans une commune donnée, être composée de plusieurs secteurs distincts.

Le tracé de l'enveloppe urbaine est en partie adaptable aux réalités locales, pourvu que les choix soient clairement expliqués, et 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…).

## Définition d'une stratégie foncière

Le SRADDET engage les territoires de projet à se doter de stratégies foncières. Pour les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification, une stratégie foncière permet d'anticiper et de repérer des espaces à enjeux sur le territoire, qu'il convient de maîtriser pour permettre la réalisation du projet de territoire.

Il s'agit à travers la stratégie foncière de :

- → 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 écologique ;
- → identifier pour préserver les espaces agricoles à forte valeur ajoutée (terres irriguées ou facilement irrigables, qualité agronomique et pédologique des sols, …) ;
- → réguler les concurrences d'usage entre les différentes vocations du foncier ;
- → répondre aux besoins en matière d'accueil des entreprises et des populations ;
- → inciter les territoires à utiliser les outils à leur disposition pour répondre aux exigences législatives : lois Grenelle et loi d'avenir pour l'agriculture sur la consommation d'espace, loi ALUR avec l'identification des potentiels de densification et de mutation des zones urbanisées dans les SCoT (approche paysagère et patrimoniale) et dans les PLU (potentialités foncières et formes urbaines et architecturales), Plans d'Action Foncière (PAF)…

Afin de décliner cette stratégie, les collectivités pourront se doter d'un plan d'action foncière qui pourra contenir les éléments de programmation territorialisés, chiffrés, et assortis d'un calendrier. Il propose un panel d'outils de mobilisation et de rationalisation des coûts. Il permet de positionner la politique foncière comme un outil d'évaluation et/ou de production de foncier avec, en fonction des politiques sectorielles, des objectifs de préservation ou de mobilisation. Il permet à la collectivité d'avoir une connaissance prévisionnelle des conditions de faisabilité et de coût du renouvellement urbain et de l'aménagement extensif.

## Un mode de développement urbain plus vertueux

La question de la consommation foncière s'accompagne d'un enjeu de renouvellement des formes urbaines, qui peuvent contribuer à réduire l'impact du développement sur le foncier, et à répondre aux nouveaux besoins des ménages et des entreprises.

Les chartes de PNR, les SCoT et les PLU peuvent définir différentes typologies de formes urbaines en tenant compte de l'enjeu de maîtrise de l'étalement urbain[1].

A titre d'exemple, on peut retenir quatre typologies urbaines :

→ centre agglomération (plus de 120 logements/ha) ;
→ centre-ville (70 logements/ ha) ;
→ périurbain dense (30 logements / ha) ;
→ périurbain peu dense (20 logements / ha).

## Connaissance et gouvernance, corollaires d'une ambition partagée

Le SRADDET engage les collectivités en charge de la réalisation d'un SCoT et/ou d'un PLUi à utiliser les cartographies du Mode d'occupation du sol à grande échelle (MOS) pour réaliser leur bilan de la consommation des sols.

L'utilisation d'une méthode commune d'analyse de la consommation foncière dans les documents d'urbanisme constitue une condition de réussite pour atteindre collectivement cet objectif.

La maîtrise de l'étalement urbain est un enjeu multiéchelles, qui appelle à la responsabilité de tous les acteurs et niveaux de collectivités. La gouvernance et la question des échelles de réflexion et de planification est à cet égard centrale. La mise en œuvre des PLUi, qui constituent des échelles de réflexion plus opérantes en matière d'urbanisme, est encouragée.

[1] À titre indicatif, le SRADDET propose aux collectivités et aux PNR d'utiliser les travaux du CEREMA-CERTU de mai 2010 proposant un référentiel de densité (réf : « la densité urbaine – promouvoir une ville durable »).

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 49**
La préservation du potentiel de production agricole régionale

## 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 :

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 17**
Les identités paysagères et le cadre de vie des habitants

→ 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.

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.

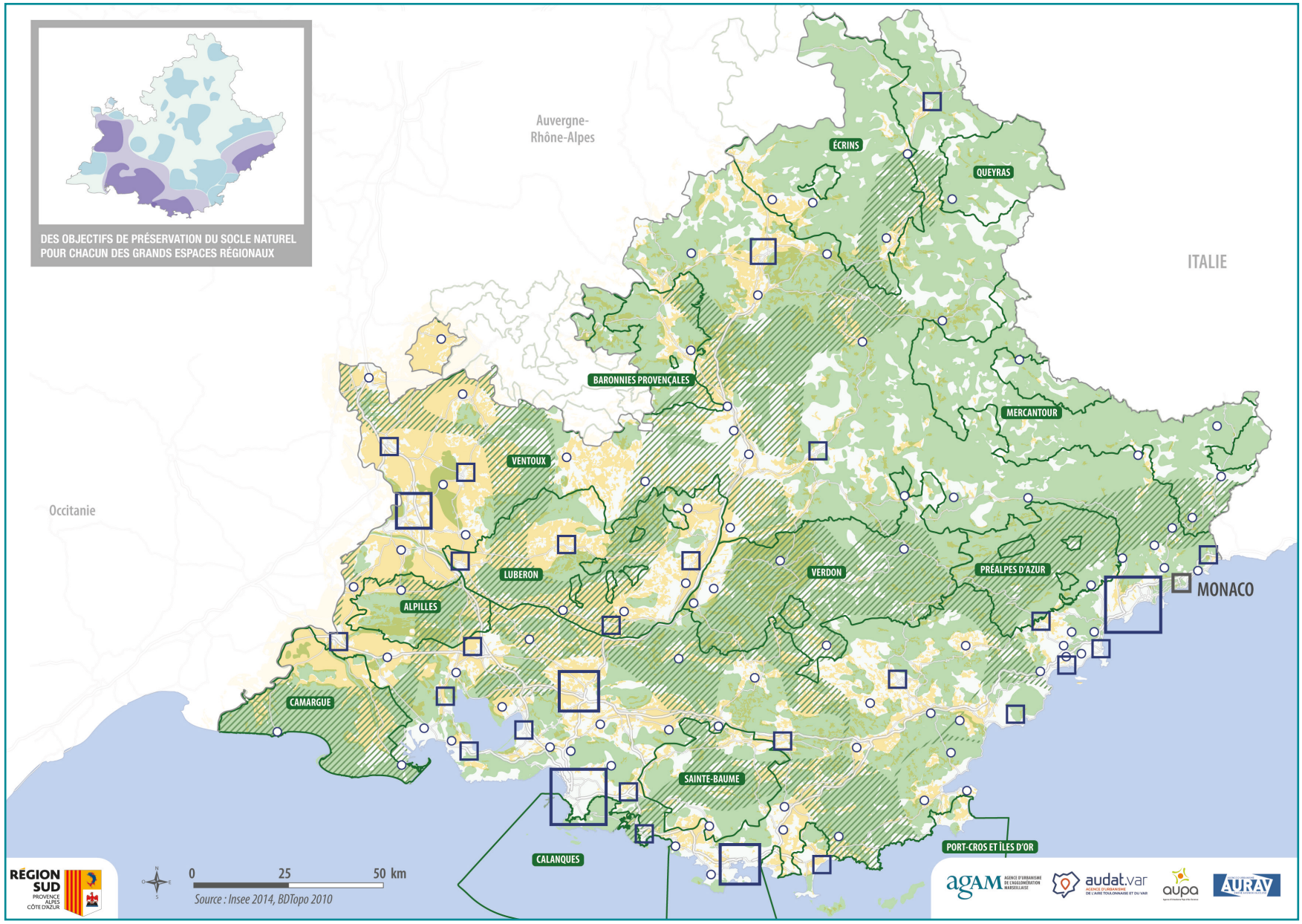
Dans les espaces sous influence métropolitaine et les espaces d'équilibre régional, l'objectif consiste à :

→ 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.


DES OBJECTIFS DE PRÉSERVATION DU SOCLE NATUREL
POUR CHACUN DES GRANDS ESPACES RÉGIONAUX
Auvergne-
Rhône-Alpes
ITALIE
Occitanie
ÉCRINS
QUEYRAS
BARONNIES PROVENÇALES
MERCANTOUR
VENTOUX
LUBERON
VERDON
PRÉALPES D'AZUR
MONACO
ALPILLES
CAMARGUE
SAINTE-BAUME
CALANQUES
PORT-CROS ET ÎLES D'OR
RÉGION SUD
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
0
25
50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
agam
audat.var
aupa
AURAV

## 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.

## OBJECTIF 49

# PRÉSERVER LE POTENTIEL DE PRODUCTION AGRICOLE RÉGIONAL

Ⓡ **RÈGLE LD2-OBJ49 A**
p. 123 du fascicule des règles

**RÈGLE LD2-OBJ49 B**
p. 125 du fascicule des règles

**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

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 dont l'impact environnemental est majeur pour la biodiversité. L'agriculture structure fortement l'espace régional en contribuant à la vitalité des territoires et à la richesse du patrimoine paysager. Elle joue un rôle important dans le développement économique et l'attractivité de la région, notamment en terme de tourisme.

La géographie régionale (Alpes, vallées, littoral…) et le climat méditerranéen 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 financement de mesures compensatoires (extensions de réseaux d'irrigation…).

→ La protection des espaces agricoles à fort potentiel productif : surfaces équipées à l'irrigation, périmètres AOP/AOC, périmètres ayant fait l'objet de procédures de remembrement/restructuration foncière, qualité agronomique des sols. Le SRADDET demande à atteindre zéro perte de surface agricole irriguée à l'horizon 2030 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.

Ainsi, le SRADDET préconise de protéger les espaces agricoles avec un fort potentiel agronomique, irrigués ou bénéficiant d'une IGP (Indication géographique protégée) ou AOP (Appellation d'origine protégée).

## ORIENTATION 2

# LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES RESTAURÉES

Le projet territorial ambitionne d'inverser le regard sur la biodiversité : plutôt que de la considérer 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. 127 du fascicule des règles

**RÈGLE LD2-OBJ50 B**
p. 129 du fascicule des règles

**RÈGLE LD2-OBJ50 C**
p. 131 du fascicule des règles

**RÈGLE LD2-OBJ50 D**
p. 133 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 l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien des corridors écologiques ;
→ de développer des solutions écologiques en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture.

Tous les nouveaux projets d'urbanisme ou d'infrastructure doivent prendre en compte la vulnérabilité des milieux naturels et agricoles. Les territoires doivent considérer tous leurs projets en cherchant à diminuer les fragmentations écologiques. Ils doivent chercher à relier les espaces jugés importants pour la préservation de la biodiversité, d'abord en les identifiant puis en les préservant en tant que corridors écologiques. Ces corridors doivent être basés sur une bonne connaissance des espèces sauvages, de leurs déplacements, en anticipant particulièrement les effets du changement climatique qui peuvent engendrer des modifications de comportement.

DIAGNOSTIC



16 % des réservoirs de biodiversité et 40 % des cours d'eau doivent faire l'objet d'une recherche de remise en état optimale

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…).

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.

## S'intéresser à la « Trame Noire »

Il s'agit de promouvoir et préserver une « Trame Noire ».

Cette approche met en relation l'éclairage public avec les espaces naturels d'une ville et entre les villes. Cette superposition identifie les espaces naturels et agricoles qui sont aujourd'hui dans l'obscurité, et à l'inverse, ceux qui sont jalonnés par des luminaires (principalement des 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…).

### REPÈRES

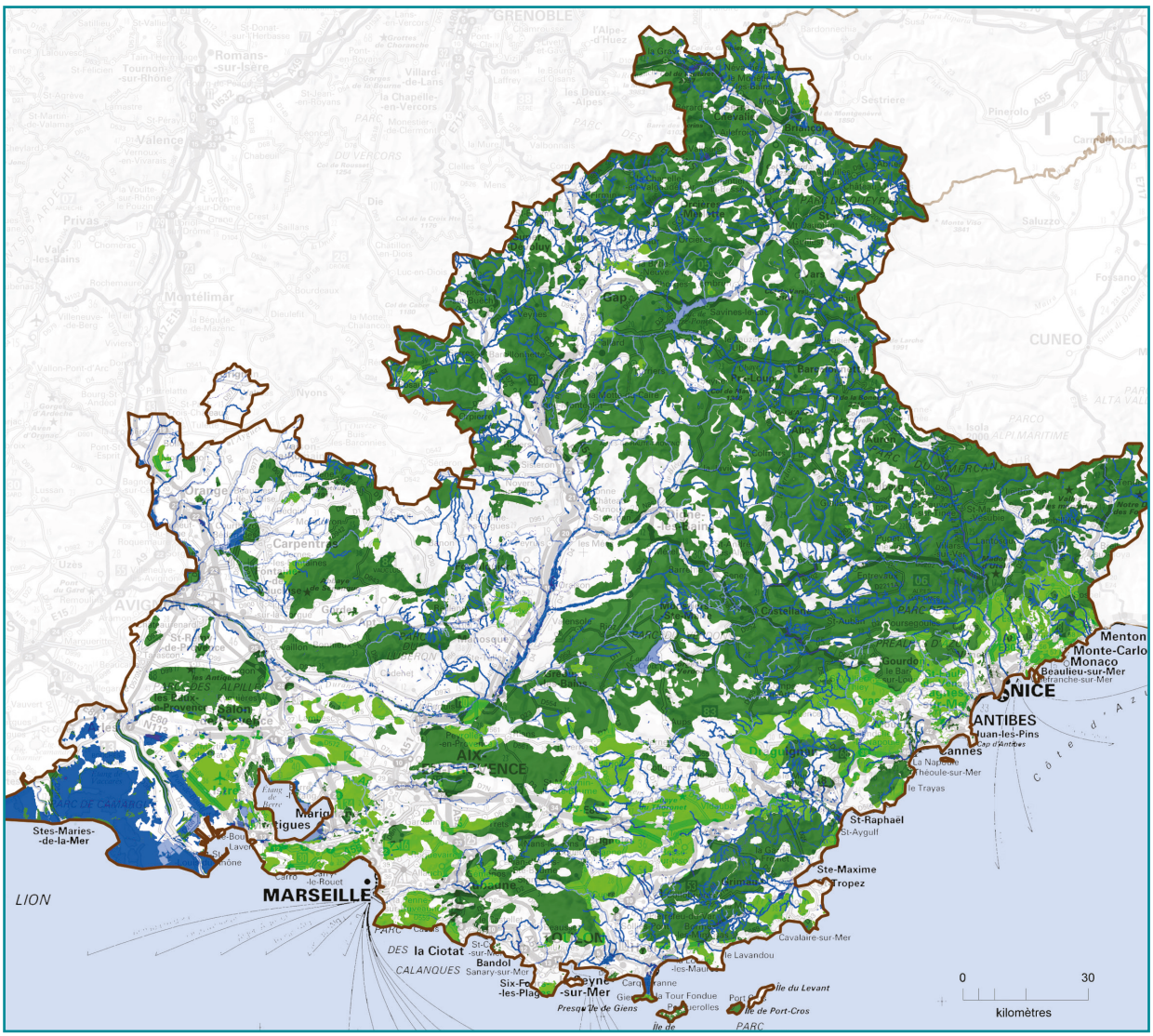


84 % des réservoirs de biodiversité doivent faire l'objet d'une recherche de conservation optimale

### 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).
- → Favoriser l'identification 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.
- → Mobilisation des possibilités offertes par le règlement de zonages des Plans Locaux d'Urbanisme pour adapter les règles d'usage des sols aux enjeux combinés de maintien ou de remise en état des continuités et de maintien des activités de productions agricoles et forestières.

## 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

# 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.

### 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. 290

**AXE 2**

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

P. 316

**AXE 3**

Développer échanges et réciprocités entre territoires

P. 334




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. 136 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

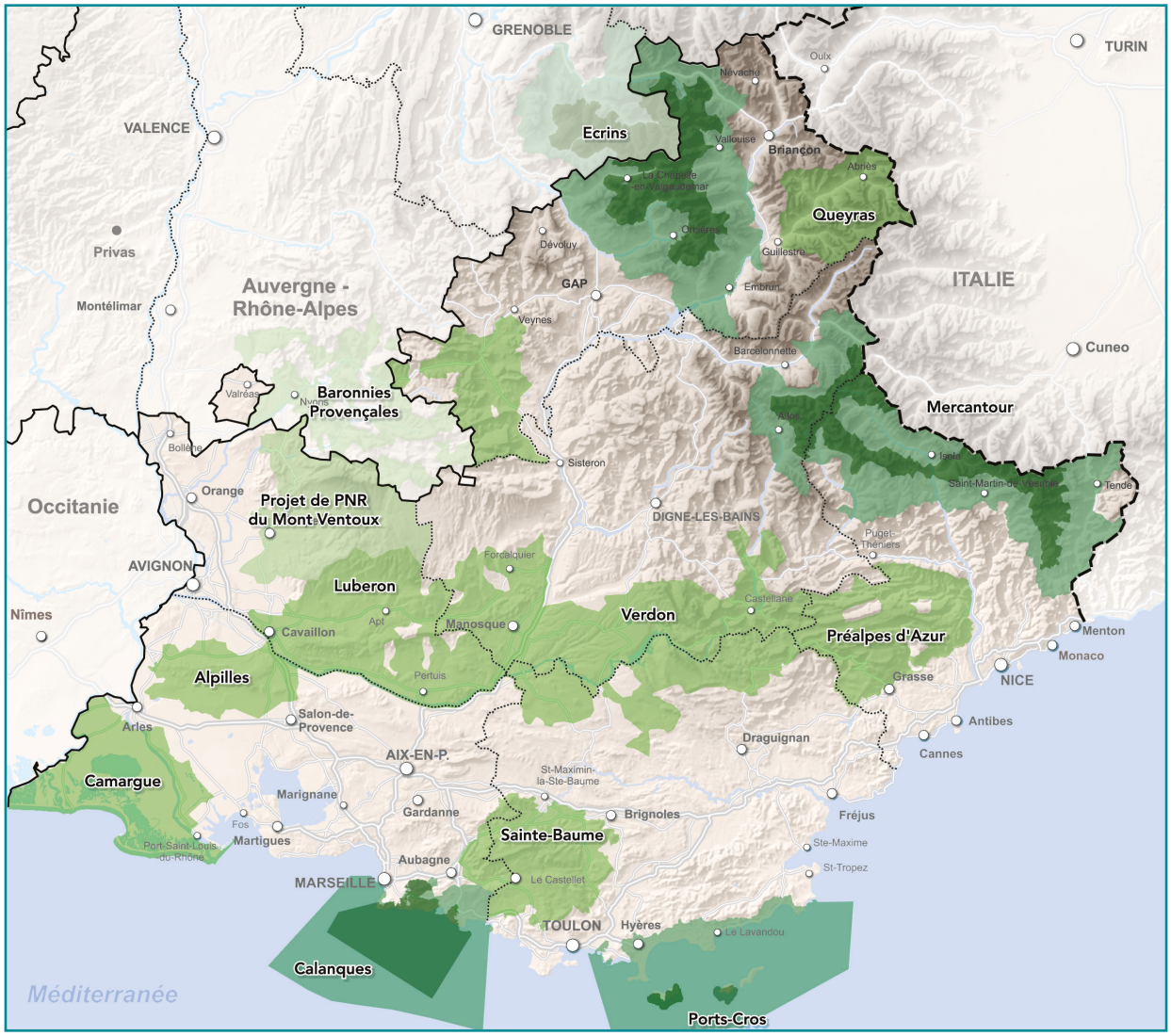
Dans l'affirmation d'un nouveau modèle de développement en milieu rural qui concerne également les espaces périurbains, le SRADDET incite fortement les porteurs de projet à s'inspirer des initiatives déjà expérimentées et développées par les Parc naturels régionaux (PNR) et à les amplifier. Pour ces 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




**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 fixe 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 doux ;

→ encourager les solutions de covoiturages et de transport à la demande ;
→ engager une réflexion sur l'inter-périurbain ;
→ penser aux effets de frontière : dans le 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 fixes 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 fixe 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 Durable (AOMD). Les plans de déplacements urbains (PDU) et les schémas de cohérence territoriale (SCoT) devront proposer des cartes d'intention explicitant les modalités d'accès aux sites à vocation touristique et le maillage des infrastructures de mobilité associées. Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité durable de territoires à fort enjeu souffrant d'une sur-fréquentation routière en haute saison, qu'il s'agisse de sites sensibles dans des espaces naturels protégés (parcs nationaux, Parcs naturels régionaux…) ou dans les espaces littoraux renommés. Des modèles de 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 AOMD, les principaux acteurs économiques présents sur le champ des transports routiers, ferroviaires, maritimes, aériens et touristiques. Les horaires atypiques des actifs du tourisme résidant notamment dans les territoires non urbains doivent aussi être considérés.

La politique de développement des trains régionaux doit tenir compte des usages et attentes des clientèles touristiques (horaires, fréquence, lieux de desserte, information en gare, WIFI en gare, accueil et embarquement des vélos, etc.). Une attention particulière doit être portée à la connexion des PEM et des gares aux principaux itinéraires doux, 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.

Enfin, concernant les véloroutes et voies vertes évoquées plus haut, l'objectif porté par le SRADDET consiste à aménager 1500 kilomètres d'ici 2025 : 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.

VOIR AUSSI
**OBJECTIF 23**
Le report modal

## 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.



Les Brigades Vertes, Digne les Bains
J-P. Garufi

## Schéma régional des véloroutes et d'itinérance à vélo




**Véloroutes d'intérêt régional**

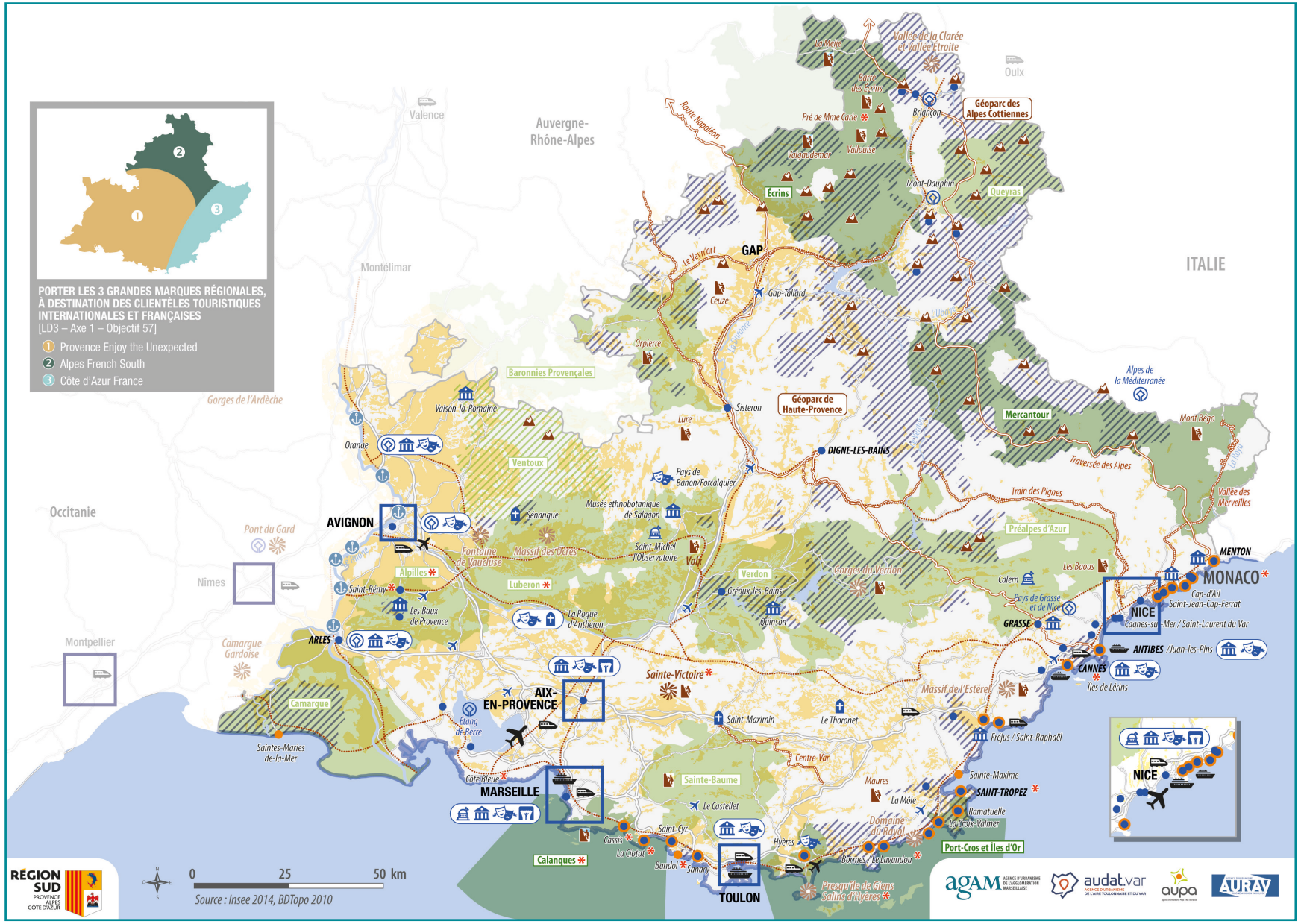
- EuroVelo 8 - La Méditerranée à vélo
- EuroVelo 17 - ViaRhôna
- V65
- V861 - Via Venaissia
- V862 - Val de Durance
- V863 - Autour du Luberon à vélo
- V864
- V865 - Véloroute des Pignes
- V2607

**Itinéraire cyclosportif sur route**

- Route des Grandes Alpes

- Commune
- Limite de région
- Limite de département

Fond GEOFLA - IGN. Réalisation : DCOPT - SCOTIGEO - 28/05/2018. Source : Direction des infrastructures et des Grands Équipements.


PORTER LES 3 GRANDES MARQUES RÉGIONALES, À DESTINATION DES CLIENTÈLES TOURISTIQUES INTERNATIONALES ET FRANÇAISES
[LD3 – Axe 1 – Objectif 57]
1 Provence Enjoy the Unexpected
2 Alpes French South
3 Côte d'Azur France
Auvergne-Rhône-Alpes
Occitanie
ITALIE
Valence
Montélimar
Nîmes
Montpellier
Oulx
Gorges de l'Ardèche
Pont du Gard
Camargue Gardoise
Camargue
Saintes-Maries de-la-Mer
Étang de Berre
Côte Bleue
Calanques
Cassis
La Ciotat
Bandol
Sanary
Saint-Cyr
Hyères
Presqu'île de Giens Salins d'Hyères
Bormes / Le Lavandou
Domaine du Rayol
Port-Cros et Îles d'Or
Maures
La Môle
Le Castellet
Centre-Var
Sainte-Baume
Saint-Maximin
Le Thoronet
Sainte-Victoire
Massif de l'Estérel
Fréjus / Saint-Raphaël
Sainte-Maxime
SAINT-TROPEZ
Ramatuelle
La Croix-Valmer
Îles de Lérins
CANNES
ANTIBES /Juan-les-Pins
GRASSE
Pays de Grasse et de Nice
Calern
Les Baous
NICE
Cagnes-sur-Mer / Saint-Laurent du Var
Cap-d'Ail
Saint-Jean-Cap-Ferrat
MONACO
MENTON
Préalpes d'Azur
Train des Pignes
Traversée des Alpes
Vallée des Merveilles
Alpes de la Méditerranée
Mont-Bego
Mercantour
Géoparc de Haute-Provence
DIGNE-LES-BAINS
Pays de Banon/Forcalquier
Musée ethnobotanique de Salagon
Saint-Michel l'Observatoire
Verdon
Gorges du Verdon
Greoux-les-Bains
Quinson
Sénanque
Massif des Ocres
Fontaine de Vaucluse
Luberon
Alpilles
Saint-Rémy
Les Baux de Provence
La Roque d'Anthéron
Ventoux
Vaison-la-Romaine
Orange
Baronnies Provençales
Orpierre
Ceuze
Le Veynart
Gap-Tallard
GAP
Sisteron
Lure
Écrins
Mont-Dauphin
Queyras
Pré de Mme Carle
Valgaudemar
Vallouise
Briançon
Barre des Écrins
La Meije
Vallée de la Clarée et Vallée Étroite
Route Napoléon
AVIGNON
ARLES
AIX-EN-PROVENCE
MARSEILLE
TOULON
NICE
0 25 50 km
Source : Insee 2014, BDTopo 2010
RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
agam
audat.var
aupa
AURAV

# 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.

# 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.

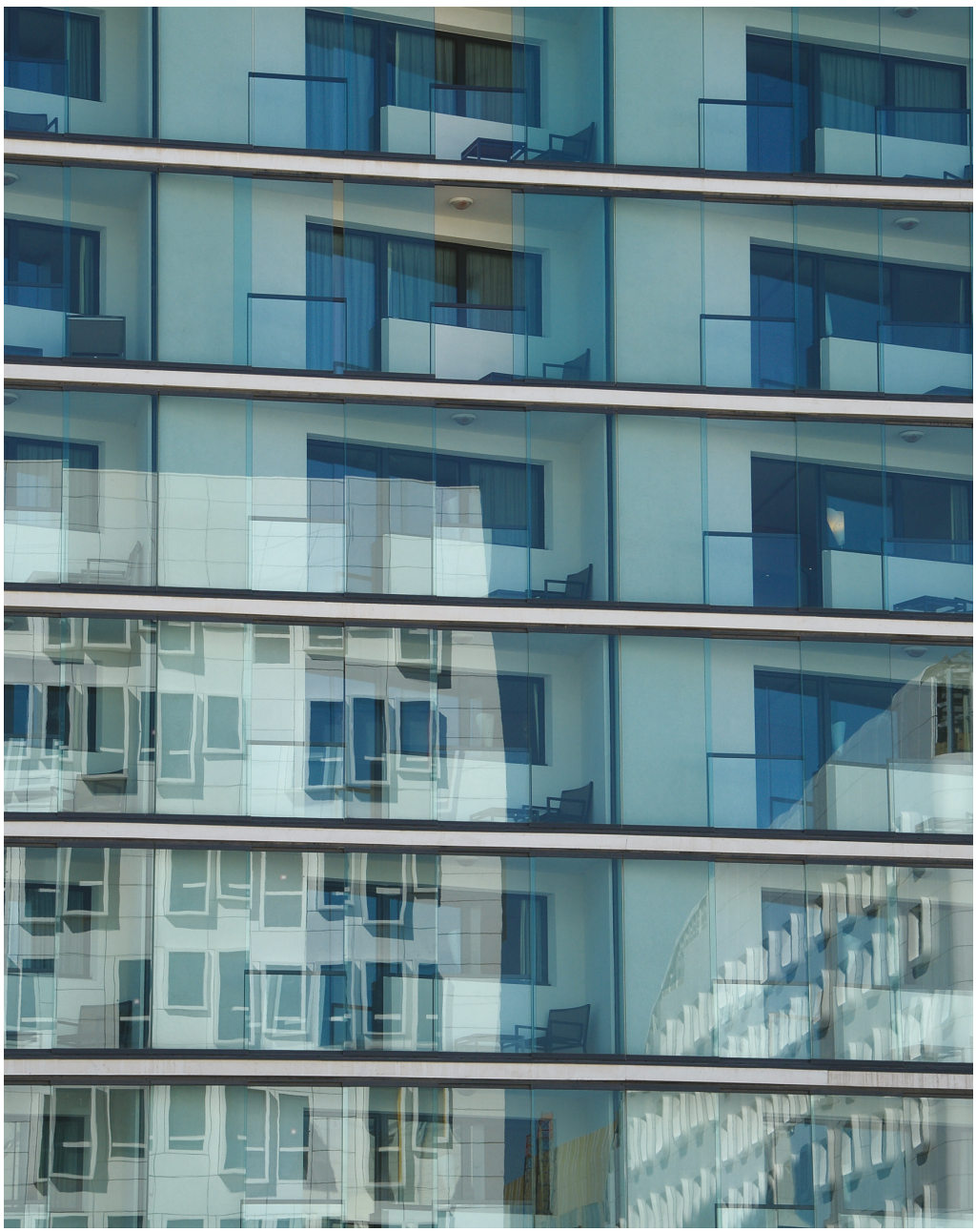
Le maintien d'une enveloppe minimale de services (y compris les transports) constitue un gage de survie pour de nombreuses localités de la région. Celle-ci doit prendre en compte l'ensemble familial (conjoint, enfants, aînés…) et des domaines divers tels que la santé, la petite enfance, l'école… Des 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. 138 du fascicule des règles

**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

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.

## 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**
La gestion économe du foncier
**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 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 jouent beaucoup au travers d'un maillage performant des équipements et services. Il convient dans ce maillage de s'appuyer sur les centralités identifiées par la stratégie urbaine régionale (LD2) et de prendre en compte les spécificités des quatre espaces régionaux. Il convient aussi de porter attention aux territoires les plus reculés et de promouvoir des solutions adaptées à leur situation géographique et sociale. Sur ces territoires, l'organisation des équipements et services indispensables à la qualité de vie doit se faire sur une échelle resserrée, au travers de solutions adaptées et tenant compte des initiatives locales de solidarité.



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 Lévèque (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-AOMD et avec une desserte énergétique planifiée aux bonnes échelles.

La solidarité liée à la déprise agricole doit aussi être appréhendée en cherchant à concilier l'intérêt écologique, paysager et touristique des alpages avec l'intérêt agricole des filières d'élevage (ovin et bovin) pour des productions d'alpage.

Enfin, une solidarité économique entre communes touristiques et communes non touristiques doit aussi être étudiée : ces dernières, même si elles bénéficient quelquefois de retombées indirectes, subissent des nuisances comme le transit des véhicules (vers les stations du littoral, vers les stations de ski) avec leurs conséquences sur la qualité de l'air, le bruit et le risque sécuritaire.



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 AOMD ET DÉFINIR LES MODALITÉS DE L'ACTION

Ⓡ **RÈGLE LD3-OBJ66**
p. 140 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 durable (AOMD) des territoires est un objectif à part entière, qui relève certes de la gouvernance globale du SRADDET, mais qui est nécessaire pour que l'ensemble des objectifs cités précédemment puissent être engagés et réalisés.

L'accès facilité aux zones d'emploi est un enjeu particulièrement prégnant de la stratégie de mobilité. Le SRADDET incite les acteurs économiques, consulaires 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 AOMD ;
→ partager, en amont de leur élaboration, les enjeux des PDE et PDIE avec les AOMD 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… 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'AOMD agissant sur le territoire a été mise en évidence lors des rencontres organisées dans le cadre de l'élaboration du SRADDET comme lors des conclusions des Assises Régionales des Transports qui se sont tenues en 2017.

Il est en effet unanimement admis que les questions de mobilité ont plus que jamais un caractère prioritaire pour les partenaires, 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
**OBJECTIF 38**
La coordination des AOMD pour l'information, la billettique et la tarification

**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. 141 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 Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 énonce en effet comme un droit pour tous celui « de se déplacer dans des conditions d'accès raisonnables, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».

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.

Dans le cadre de la mise en œuvre du SRADDET seront explorées plusieurs pistes déjà évoquées dans différents objectifs et reprises ici, tels le sur-péage autoroutier, la redevance d'usage routier/taxe carbone pour les poids lourds en transit, les péages urbains ou encore les dispositifs expérimentés de péage inversé en cours d'expérimentation dans certaines grandes agglomérations, tous fondés sur le principe pollueur/payeur et usager/payeur.

La Région est pleinement disposée à rendre plus lisible sa volonté de réinvestir ces ressources au bénéfice d'une politique multimodale durable par la création d'un outil régional d'affectation mutualisé des recettes avec les AOMD du territoire régional volontaires.




Car électrique
F. Pennant



# 05

# GOUVERNANCE DU SRADDET ET MISE EN CAPACITÉ DES TERRITOIRES


**LE RÔLE DE LA RÉGION ET SES ENGAGEMENTS**

P. 347

**LE DISPOSITIF DE CONVENTION-NEMENT ET DE CONTRACTUA-LISATION**

P. 349

**LE DISPOSITIF DE COORDINATION, DE PILOTAGE ET DE SUIVI DU SRADDET**

P. 351


Forum régional, F. Pennant

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 financent les projets en lien avec la stratégie régionale du SRADDET.

### Les Contrats régionaux d'équilibre territorial (CRET)

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. Elle a ainsi accompagné les territoires métropolitains et ruraux au travers de dispositifs contractuels conclus avec les agglomérations, les intercommunalités, les Parcs naturels régionaux ou encore les Pays. Elle a mis en place un dispositif simple et unique permettant aux priorités régionales et locales de se conjuguer : le Contrat régional d'équilibre territorial (CRET).

À travers les CRET, la Région finance des projets structurants dans les domaines de l'aménagement, de la transition énergétique, du développement économique ou encore de la mobilité. Conclus avec les Intercommunalités, les CRET articulent les besoins identifiés localement avec les priorités de l'action régionale. Ils permettent aux territoires d'être toujours plus accessibles et de répondre efficacement aux enjeux de circulation, d'aménagement et d'équipements, que soulève le dynamisme de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Afin de permettre à ces territoires de renforcer leur attractivité et de favoriser les conditions de leur développement, le CRET fait l'objet d'une programmation centrée sur des projets d'investissements structurants.

Chaque Contrat est conclu pour une durée de trois ans et les opérations financées sont en principe d'une durée égale à celle du Contrat.

Toutefois, le Contrat prévoit une clause de revoyure qui permet, passé un délai de 18 mois, de faire évoluer la programmation initiale. Le CRET permet en outre de mobiliser en complémentarité des fonds européens (FEDER 2014-2020) et nationaux (Contrat de plan État-Région 2015-2020, Plan Rhône, Convention Interrégionale pour le Massif Alpin, notamment). L'effet de levier des financements régionaux est donc considérable.

**Fondées sur un projet stratégique de long terme qui émane du territoire, les opérations inscrites au Contrat permettent de décliner de manière opérationnelle les orientations régionales définies dans le SRADDET. Ce dernier est une opportunité pour engager des dynamiques de projet auprès des territoires, dont les CRET constituent ainsi un levier de mise en œuvre et de traduction financière comme opérationnelle auprès des territoires.**

**Cette articulation volontariste entre SRADDET et CRET se traduit concrètement dans la méthodologie d'élaboration des nouvelles générations de CRET. Les CRET doivent rappeler les grands enjeux assignés à chaque espace de contractualisation et les objectifs territorialisés, sans toutefois s'y limiter. En effet, le Plan climat constitue également un axe majeur de la stratégie régionale ; si une grande partie des engagements du Plan Climat régional correspondent à certaines mesures d'accompagnement ou règles obligatoires inscrites dans le SRADDET, tous n'y figurent pas.**

## 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.

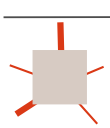
→ De la cohérence entre le SRADDET et les autres schémas régionaux, départementaux, SCoT, etc.

# 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 68 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<br>RENFORCER ET PERENNISER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE REGIONAL | LIGNE DIRECTRICE 2<br>MAITRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU | LIGNE DIRECTRICE 3<br>CONJUGUER EGALITE ET DIVERSITE DES TERRITOIRES POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS |
|---|---|---|---|---|
|  | Accompagner le développement à l'international long-courrier<br>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<br>Objectif 7 : Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranée<br>**(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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>**(Encart Portes d'entrée)** | | |

| PICTOS | LEGENDE | LIGNE DIRECTRICE 1<br>RENFORCER ET PERENNISER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE REGIONAL | LIGNE DIRECTRICE 2<br>MAITRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU | LIGNE DIRECTRICE 3<br>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)**<br>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)**<br>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 :<br>Alpin, Azuréen, Provençal, Rhodanien :<br>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<br>Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires<br>Objectif 58 : Soutenir l'économie de proximité |

| PICTOS | LEGENDE | LIGNE DIRECTRICE 1<br>RENFORCER ET PERENNISER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE REGIONAL | LIGNE DIRECTRICE 2<br>MAITRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU | LIGNE DIRECTRICE 3<br>CONJUGUER EGALITE ET DIVERSITE DES TERRITOIRES POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES ET ACCUEILLANTS |
|---|---|---|---|---|
| | Express : fréquence :<br>- 15' en heure de pointe (gares principales)<br>- 30' en heure creuse | | Objectif 41 : Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine | |
| | Interville : fréquence :<br>- 30' en heure de pointe<br>- 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 :<br>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<br>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<br>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<br>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<br>RENFORCER ET PERENNISER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE REGIONAL | LIGNE DIRECTRICE 2<br>MAITRISER LA CONSOMMATION DE L'ESPACE, RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU | LIGNE DIRECTRICE 3<br>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 |
| QPV 3 | 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(D)** | Autorité organisatrice de la mobilité (durable) |
| **AOP** | Appellation d'origine protégée |
| **AOT** | Autorité organisatrice des transports |
| **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 |

| | |
|---|---|
| **DAAC** | Document d'aménagement artisanal et commercial |
| **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<br>(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** | Plan de déplacements urbains |
| **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 |

AVENIR DE NOS TERRITOIRES

RÉGION SUD
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Schéma régional d'aménagement
de développement durable
et d'égalité des territoires
**SRADDET**

RÉGION SUD
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR



CONNAISSANCE DU TERRITOIRE
RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

Conception graphique : Atelier Bacane - 2018 - photos gettyimages