

Arrondissement de Grasse

**COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205

06606 ANTIBES CEDEX

| Effectif légal | Présents ou Représentés | Procurations + Absents |
|-------------------|-------------------------------|---------------------------|
| 75 | 56 | 19 |

N° de la séance : 19

Objet de la délibération: Direction
Aménagement Environnement - Schéma
Régional d'Aménagement, de
Développement Durable et d'Egalité des
Territoires (SRADDET) - Avis sur les
objectifs généraux de la stratégie
régionale

- Original
 - Expédition certifiée conforme à l'original
- Pour le Président,
Le Directeur Général des Services

Stéphane PINTRE

N° Enregistrement : CC.2017.118

Date de la convocation :

Le 03/10/2017

Certifié exécutoire compte tenu

de l'affichage
en date du **20 OCT. 2017**

de la réception s/Préfecture
en date du **20 OCT. 2017**

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services


Stéphane PINTRE

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Séance du 09 octobre 2017

L'an deux mil dix-sept et le 09 octobre à 17h00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Maison des Associations – 288, Chemin de Saint Claude à Antibes en session ordinaire du mois de octobre, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Michelle SALUCKI, Lionnel LUCA, Guilaine DEBRAS, Jean-Bernard MION, Michel ROSSI, Damien BAGARIA, Gérald LOMBARDO, Jean Pierre MAURIN, Joseph LE CHAPELAIN, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Marguerite BLAZY, Roger CRESP, Alain ARZIARI, Gilbert TAULANE, Gilbert HUGUES, Jean-Paul ARNAUD, Thérèse ROUAZE, Robert CREPIN, Henri GANNARD, Christine SYLVESTRE, Michèle MURATORE, Marie-Claude MOITRY, Patrick DULBECCO, Jacques GENTE, Guy GIRAUD, Colette ZALMA, Marie BENASSAYAG, Elisabeth JANIN, Bernard MONIER, Claudine MAURY, Thérèse DARTOIS, Nadine GASTAUD, Albert CALAMUSO, Patrick CHAGNEAU, Yves DAHAN, Marina LONVIS, Simone TORRES-FORET DODELIN, Jean-Pierre DERMIT, Eric DUPLAY, Serge AMAR, Martine BONNEAU, Christophe ETORE, Michel BERTRAND, Béatrice VIGNOLO, Martine SAVALLI, Françoise THOMEL, Nathalie DEPETRIS, Elisabeth PILLARD, Valérie TIERAN-GNONI, Laurent COLLIN, Barbara LANCE, Patrice COLOMB-PONTOIRE, Déborah MINEI, Matthieu GILLI

PROCURATIONS :

Marc DAUNIS à Christophe ETORE, Richard THIERY à Gérald LOMBARDO, René TRASTOUR à Jean-Paul ARNAUD, André-Luc SEITHER à Patrick DULBECCO, Michel VIANO à Henri GANNARD

ABSENTS :

Eric MELE, Jean-Pierre MASCARELLI, Claude BERENGER, Joseph VALETTE, Angèle MURATORI, Anne-Marie BOUSQUET, Cléa PUGNAIRE, Anne-Marie DUMONT, Afrim KACA, Audouin RAMBAUD, Abderrazak SALOUH, Anne CHEVALIER, Khéra BADAOU, Lionel TIVOLI

Les Délégués communautaires présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Matthieu GILLI, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Monsieur LEONETTI,

La loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015 a fait évoluer les Schémas Régionaux de l'aménagement et du développement du territoire (SRADT) en Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) en lui donnant une portée prescriptive.

La Région Provence Alpes Côte d'Azur a engagé cette démarche fin 2016, qui constitue un nouveau document de planification territoriale intégrant onze domaines déterminés par la Loi et les éléments essentiels de divers schémas régionaux, existants ou en cours d'élaboration. Le SRADDET est une opportunité pour une stratégie d'aménagement durable du territoire régional que la Région souhaite co-construire avec l'ensemble des partenaires concernés.

La stratégie proposée dans ce schéma et les objectifs à atteindre à moyen et long terme qui en découlent devront être pris en compte par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis notamment dans le cadre de la révision de son Schéma de COhérence Territoriale (SCOT), du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Les actes de la Communauté d'Agglomération devront également être compatibles avec les objectifs traduits en règles générales, elles-mêmes insérées au sein du fascicule du SRADDET.

Les éléments de diagnostic du schéma ont permis d'identifier un certain nombre d'enjeux clés du territoire. Face à ces enjeux transversaux, la Région doit faire des choix audacieux et propose ainsi les grands principes suivants (éléments de rupture), appréhendés à plusieurs échelles dont celle des quatre systèmes infrarégionaux retenus (alpin, azuréen, dont la Communauté d'Agglomération fait partie intégrante, provençal et rhodanien) :

- Changer de modèle de développement territorial : pour une région attractive tant pour les entreprises que pour les habitants,
- Rompre avec les logiques de consommation excessive des ressources naturelles : pour une région résiliente,
- Atténuer les logiques de concurrence territoriale : pour une région solidaire.

Pour traduire cette ambition et relever les défis soulevés, le schéma organise ses objectifs autour de trois grandes lignes directrices, déclinés en axes puis en orientations. Ces lignes directrices sont les suivantes :

- Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional,
- Maîtriser la consommation d'espace et renforcer les centralités et leur mise en réseau,
- Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants.

Lors du premier trimestre 2017, plusieurs ateliers thématiques ont été organisés et ouverts aux Personnes Publiques Associées du Comité Partenarial afin de nourrir la réflexion sur la stratégie régionale et sa déclinaison en objectifs qui prône un nouveau modèle d'aménagement et de développement pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur. Parmi les grandes aires urbaines citées dans le système azuréen, il convient de noter également la grande aire urbaine de l'Ouest des Alpes-Maritimes incluant notamment les communes d'Antibes, deuxième commune du Département des Alpes-Maritimes, Cannes et Grasse, le parc international d'activités Sophia Antipolis, qui font partie de la conurbation azuréenne avec la Métropole Nice Côte d'Azur.

La Région fait notamment de la future Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur un enjeu de la plus haute importance. La vision des déplacements présentée dans la stratégie et les objectifs qui en découlent est partagée par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis qui la confortera dans le cadre de la révision de son SCOT et du PDU.

Toutefois, le document pourrait être complété en y ajoutant également la responsabilisation des acteurs privés sur la mobilité des salariés ainsi que sur la mobilité électrique qui pourrait être encouragée.

Vu la Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015 ;

Vu le décret n°2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;

Vu la délibération de lancement du SRADDET en assemblée plénière du 03 novembre 2016 ;

Vu le débat sur les objectifs du schéma avant son élaboration en assemblée plénière le 16 décembre 2016 ;

Vu le lancement de l'élaboration du Schéma lors du Comité partenarial du 10 janvier 2017 ;

Vu le projet de rapport dont les principaux éléments ont été présentés lors du comité partenarial du 12 juillet 2017 ;

Il est proposé au Conseil Communautaire :

- d'émettre un avis favorable sur la stratégie régionale et les objectifs du projet de SRADDET de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, sous réserve de prise en compte des observations formulées ;
- d'affirmer la volonté de la CASA de participer à la co-construction du fascicule des règles générales qui auront une portée prescriptive sur les documents de planification et de programmation.

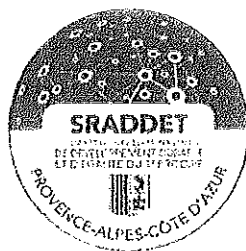
LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITE, DECIDE :

- d'émettre un avis favorable sur la stratégie régionale et les objectifs du projet de SRADDET de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, sous réserve de prise en compte des observations formulées ;
- d'affirmer la volonté de la CASA de participer à la co-construction du fascicule des règles générales qui auront une portée prescriptive sur les documents de planification et de programmation.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 09 octobre 2017
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LEONETTI



SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES

Une stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif des territoires

ELEMENTS CLES DE LA PROPOSITION DE STRATEGIE REGIONALE

| | |
|---|----|
| 1) UN DIAGNOSTIC TERRITORIAL QUI FONDE LES CHOIX STRATEGIQUES REGIONAUX | 3 |
| 2) IDENTIFICATION DES ENJEUX CLES DU TERRITOIRE..... | 4 |
| Enjeu démographique, une projection à 2050 : le ralentissement démographique se poursuit, la population vieillit, des actifs moins nombreux | 4 |
| Enjeu transversal n°1 : Concilier attractivités économique et résidentielle du territoire | 4 |
| Enjeu transversal n°2 : Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité | 5 |
| Enjeu transversal n°3 : Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires | 5 |
| 3) QUELLE STRATEGIE REGIONALE ? | 6 |
| Les éléments de rupture fondant les grands principes de la vision politique régionale | 6 |
| Le parti pris spatial : conjuguer plusieurs échelles d'appréhension du territoire régional et distinguer 4 systèmes infrarégionaux | 9 |
| Le choix de trois lignes directrices | 13 |
| Schéma d'élaboration des trois lignes directrices | 13 |
| LD1 Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional | 14 |
| LD2 Maîtriser la consommation d'espace, et renforcer les centralités et leur mise en réseau..... | 17 |
| LD3 Conjuguer égalité et diversité des territoires pour des territoires solidaires et accueillants..... | 20 |
| 4) LA GOUVERNANCE DU SRADDET ET LA MISE EN CAPACITE DES TERRITOIRES | 23 |

1) Un diagnostic territorial qui fonde les choix stratégiques régionaux

Le diagnostic synthétique régional présenté lors de la session de décembre 2016 a été rebâti sur **3 entrées majeures** visant à faciliter la compréhension et l'appropriation de l'état des lieux :

- **Le territoire transmis** : un territoire aux atouts considérables, qui appelle à responsabilité
- **Le territoire habité** : des conditions de vie contrastées, la qualité de vie en question
- **Le territoire structuré** : un modèle d'urbanisation éclatée consommateur de ressources

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

Le territoire constitue l'héritage et le patrimoine commun des habitants de Provence Alpes Côte d'Azur. Entre mer et montagne, Rhône et Durance, il attire les populations depuis des millénaires. Sa position en fait un carrefour stratégique sur l'axe rhodanien, et une portée d'entrée vers la Méditerranée, d'où rayonnent des métropoles portuaires.

Au-delà de cette position, le territoire se caractérise par un patrimoine naturel et culturel exceptionnel et des paysages remarquables.

Les caractéristiques du territoire, et ses ressources spécifiques sont à la base d'un déploiement économique original à deux visages, productif et résidentiel, où les jeux de complémentarité, de synergie et de résilience sont fondateurs de l'équilibre économique régional. Comment dès lors maintenir et renouveler durablement l'attractivité d'un territoire aux identités multiples et parfois contradictoires : industrielles, commerciales, touristiques et résidentielles ?

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

Apprécier le territoire habité, c'est regarder le territoire par le prisme de sa population, et entrer dans toutes les composantes de la vie quotidienne en région Provence Alpes Côte d'Azur : l'emploi, les déplacements, le logement... Apprécier le territoire vécu, c'est aussi percevoir des dynamiques de population, et des inégalités socio-spatiales qui ont tendance à s'accroître et se renforcer mutuellement.

Au-delà des grands ensembles naturels qui le structurent, le territoire régional est donc marqué par des lignes de fracture entre des territoires et des populations aux conditions de vie contrastées. Cette lecture du territoire régional amène à se poser la question de la « qualité de vie » dont bénéficient les habitants, « qualité de vie » susceptible d'influencer leurs stratégies résidentielles au profit ou au détriment des différents territoires de la Région.

Eclairer le territoire habité, c'est donc comprendre et identifier où se situent les fractures et les disparités. C'est aussi cibler les leviers d'action pour améliorer la qualité de vie, au fondement de l'attractivité du territoire.

Le territoire structuré : un modèle d'urbanisation éclatée consommateur de ressources

Le territoire structuré s'interroge au regard de l'urbanisation et des grandes dynamiques d'aménagement qui déterminent son fonctionnement actuel. Cette approche nous amène à dépasser une vision simpliste du territoire, opposant une frange littorale urbanisée et des territoires de dépendance. Il s'agit au contraire d'appréhender pleinement le caractère polycentrique du territoire régional, issu du croisement des contraintes géomorphologiques et des grands partis pris d'aménagement mis en œuvre depuis les années 60.

La réalité des flux (domicile-travail, économiques) dessine un territoire polycentrique, mais fonctionnant selon une logique de systèmes : apparaissent alors un système provençal, un système alpin, un système azuréen, et un système rhodanien. Ces flux révèlent au sein de chaque système l'organisation des relations entre centralités, et révèle les problématiques sous-jacentes en matière de mobilités et/ou de répartition des équipements. En écho au territoire « vécu », l'analyse des modes de fonctionnement et de structuration du territoire régional doit permettre de construire une stratégie d'aménagement prenant acte des réalités du territoire.

Enjeu transversal n°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, malgré l'instauration d'importantes mesures de protection de l'environnement et de la biodiversité, et la forte densité de territoires de 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 d'espace et des ressources par l'urbanisation, ou le tourisme, a atteint un tel degré que les écosystèmes sont fragilisés par endroit et la qualité de vie altérée. Plusieurs catastrophes ont marqué les mémoires – inondations, incendies, et témoignent des risques que fait courir cette urbanisation non maîtrisée. De plus, les phénomènes climatiques extrêmes tels que les inondations, 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 d'emplois. 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 au quotidien de la population tout en veillant à la préservation des ressources naturelles et à l'anticipation des grandes mutations notamment climatiques. Il s'agit bien de concevoir et 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 notamment pour maintenir une population active suffisante

Enjeu transversal n°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, le début de la vallée de la Durance, la région s'inscrit dans le phénomène de métropolisation qui marque les évolutions territoriales française et européenne 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 termes de rayonnement international, ou de développement économique, scientifique, universitaire. Locomotives pour le développement de certains secteurs, elles 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.

- *Ce diagnostic et l'identification des grands enjeux du territoire régional appellent à un changement de modèle d'aménagement et de développement pour la région Provence Alpes Côte d'azur.*

- **Rompres avec les logiques de consommation excessive des ressources naturelles : pour une région résiliente**

Pour préserver son attractivité en termes de cadre de vie comme en termes d'offre de services, la région doit développer des éléments de résilience sur de nombreux plans. Éléments qui conduisent à des ruptures : dans 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, 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 bonne qualité de l'air doivent faire de mesures également adaptées.

Il s'agit donc d'opter sur un mode de développement moins prédateur, plus vertueux, cohérent avec la stratégie bas carbone se saisissant également de toutes les opportunités technologiques, d'innovations, d'organisation et de dynamiques compatibles avec celle-ci : rénovation énergétique et énergies renouvelables, Flexgrids, nouvelles mobilités ; chaîne logistique, économie circulaire, smart cities, mais également de reconnaissance des services rendus par la nature. A cet égard l'espace alpin apparaît véritablement comme un réservoir de ressources au potentiel de développement stratégique.

Rompres avec les logiques de consommation extensive des ressources naturelles : POUR UNE RÉGION RÉSILIENTE



Consommation foncière 2 fois plus rapide que l'évolution démographique



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



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



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



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



Précarité et dépendance énergétique : déficit de la balance commerciale énergétique de plus de 13 Mds €

Le parti pris spatial : conjuguer plusieurs échelles d'appréhension du territoire régional et distinguer 4 systèmes infrarégionaux

Le SRADDET appréhende les enjeux du territoire régional en combinant plusieurs échelles : suprarégionale, régionale, infra territoriale. 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'entrées majeures.

La structuration d'une armature territoriale et d'une offre de mobilité adaptée conjugue une approche interrégionale, une approche régionale, et la prise en compte des 4 systèmes territoriaux qui dessinent le fonctionnement du territoire au plus près des pratiques réelles des habitants et des entreprises flux domicile-travail et économiques.

Enfin l'accompagnement de stratégies différenciées de développement des territoires nécessitera d'entrer au sein de chaque système territorial pour distinguer des problématiques de développement et des règles d'aménagement adaptées à la diversité des enjeux rencontrés (ex : désenclavement, développement touristique spécifique).

La prise en compte de l'égalité des territoires au sein d'un projet régional s'opère donc par la combinaison agile de ces trois échelles d'analyse : la Région assumant 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 4 systèmes régionaux.

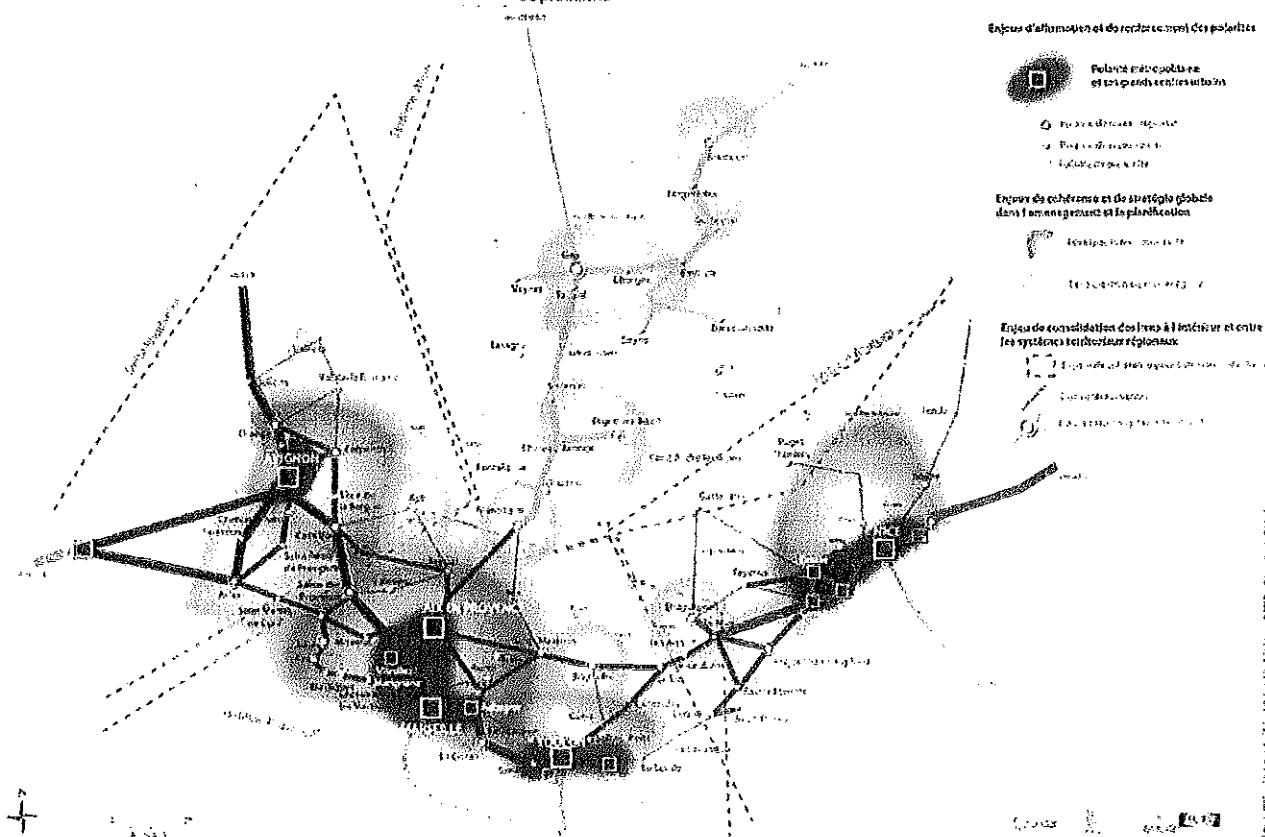
Zoom sur les 4 systèmes infrarégionaux

- LES ENJEUX DE L'ARMATURE URBAINE REGIONALE - - Document de travail 11 mai 2017 -

Proposition des agences

Un développement régional équilibré :

Structuration des espaces métropolitains, affirmation d'espaces d'équilibre régional et de bassins de vie de proximité



- **Le système azuréen, entre attrait du littoral et urbanisation**

Le territoire du système 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 fût le tourisme pour la Côte d'Azur.

La proximité immédiate des reliefs, a cependant cantonné cette expansion : les Pré-Alpes d'Azur (Parc Naturel Régional), et les petits massifs jouent ainsi un rôle de ceinture verte, cantonnant la métropolisation niçoise et l'orientant vers la Plaine du Var, menaçant parfois la pérennité des activités agricoles. Face à des coûts de foncier agricole en zone 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 (eau), accroît l'exposition aux risques naturels (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 du système azuréen, marqué par un réseau de dix aires urbaines à dominantes littorales. Ce système, qui reflète la réalité des territoires pratiqués par les déplacements domicile-travail et transferts d'établissement, regroupe les aires urbaines des Alpes-Maritimes, ainsi que quelques aires urbaines varoises, quasiment contiguës. Notons également l'importance des échanges avec Monaco.

- 4 grandes aires urbaines : Nice, Fréjus, Draguignan et Menton
- 3 aires urbaines moyennes : Sainte-Maxime, Saint-Tropez et Le Luc
- 3 petites aires urbaines : Cogolin, Cavalaire-sur-Mer et Salernes

Ayant connu une croissance forte de sa population au cours du XX^{ème} siècle, le territoire du système azuréen connaît depuis près d'une décennie une inversion de tendance, avec, une croissance démographique annuelle très ralentie.

Cette zone connaît 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 lien avec la prédominance du tourisme dans l'économie locale.

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

- **Le système provençal, au cœur de l'armature urbaine régionale**

Le territoire du système provençal représente 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...) sont souvent peu étendus, enclavés, et soumis à de fortes pressions foncières ou touristiques.

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

L'arrière-pays littoral 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.

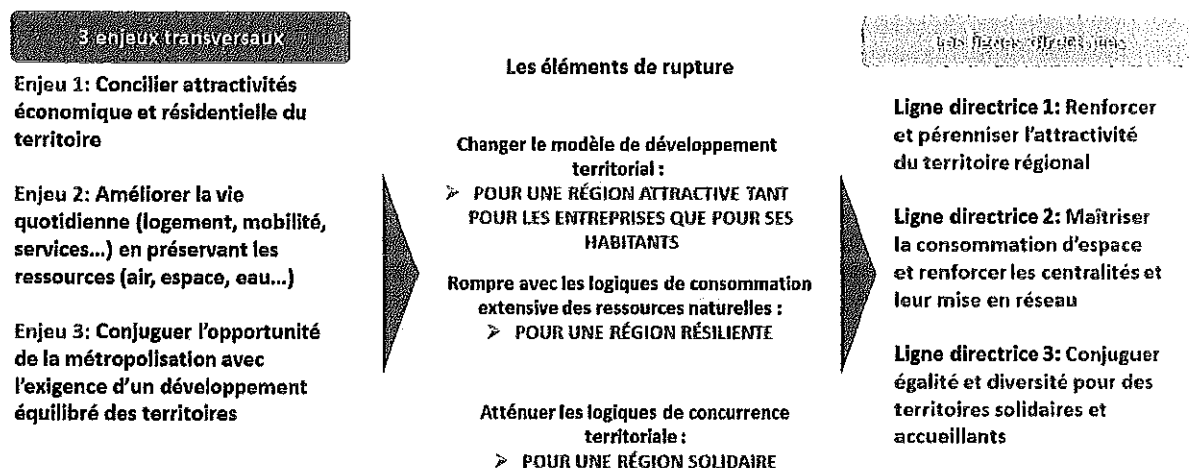
Le territoire du système provençal associe la plupart des aires urbaines des Bouches-du-Rhône, à l'exception d'Arles, et s'étend jusqu'à Toulon et Bormes-les-Mimosas - Le Lavandou. Il se compose ainsi de 7 aires urbaines formant un seul bloc géographique. :

- 4 grandes (Marseille Aix en Provence, Toulon, Salon, Brignoles)
- 3 petites (Port Saint Louis du Rhône, Bormes les mimosas - le Lavandou, Cadenet)

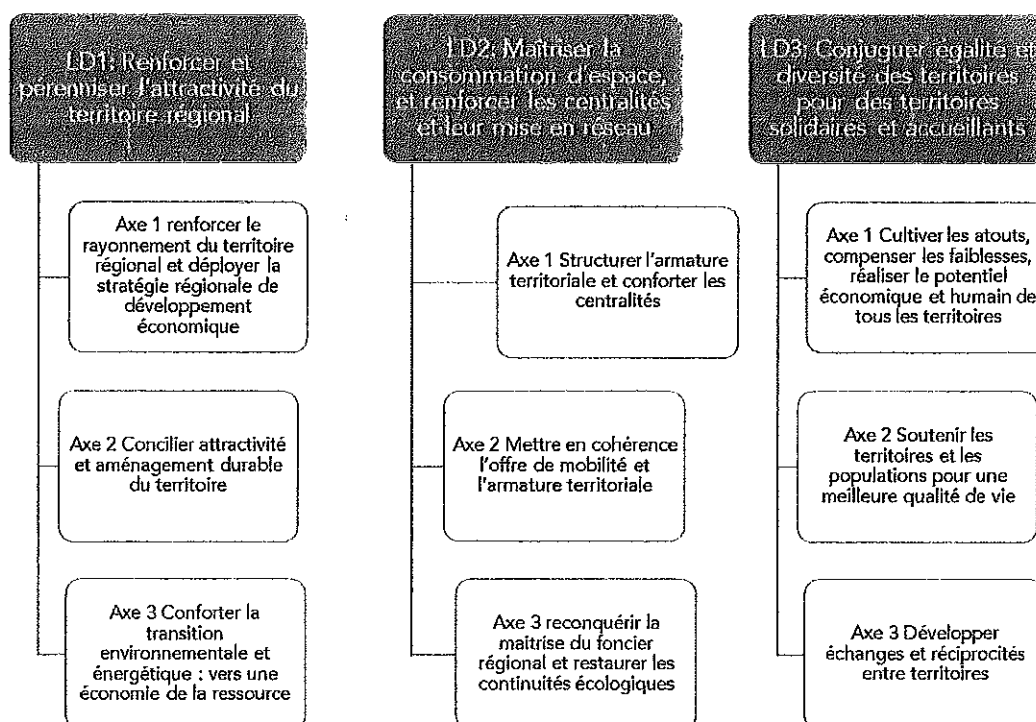
Le choix de trois lignes directrices

Schéma d'élaboration des trois lignes directrices

Pour traduire cette ambition, le SRADDET propose d'organiser ses objectifs autour de 3 grandes lignes directrices :



Afin de relever les défis qui s'offrent au territoire régional, et à ses habitants et usagers, et rompre avec plusieurs décennies d'aménagement énergivore et consommateur d'espace, la stratégie régionale sera mise en œuvre à partir de 3 grandes lignes directrices.



O1 Un modèle d'aménagement durable et intégré à construire

- Déployer des modes d'aménagement exemplaires, intelligents, adaptés (dont les OIN Euroméditerranée et Plaine du Var, et les chartes de PNR par exemple) en privilégiant un urbanisme économe en besoins de déplacements et non dépendants de la voiture particulière
- Intégrer les enjeux de la gestion durable des ressources naturelles dans les projets d'aménagement et d'habitat pour garantir un accès à la ressource pour tous et aider les territoires à s'adapter au changement climatique et aux risques
- Diminuer la consommation totale d'énergie de 20% en 2030 et 50% en 2050 par rapport à 2012
- Améliorer la qualité de l'air (bâtiments, industrie, transports) et contribuer au développement de nouvelles mobilités, de transports propres et au report modal

O2 Des ressources naturelles et paysagères préservées et valorisées, une identité renforcée

- Préserver les ressources en eau terrestre, souterraine et de surface, les milieux aquatiques et les zones humides, pour garantir le maintien du potentiel de développement de la région
- Connaître, protéger la biodiversité, et ses fonctionnalités écologiques en milieux terrestre, aquatique, littoral et marin
- Assurer le bon état et la qualité des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin
- Préserver les identités paysagères naturelles et les potentialités de développement agricole

- LD1-Axe 3 Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource

Les enjeux planétaires en terme climatique confortent cette volonté et la Région y répondra en facilitant la transition écologique et énergétique. Elle œuvrera pour que cette transition s'accompagne de créations d'emplois et de richesses locales sur tous les territoires.

Economiser, réparer, recycler la ressource, produire en circuit court deviendra 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.

O1 Vers un nouveau référentiel de production et de consommation, pour une société Post carbone

- Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation forestiers et agricoles
- Augmenter la production d'énergie renouvelable thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié visant le 100% ENR à 2050 et promouvoir une mobilité dé-carbonnée
- Accompagner le développement de « territoires intelligents » avec des services numériques utiles aux habitants, aux visiteurs et aux entreprises
- faire de la biodiversité un levier de développement et d'aménagement innovant

O2 Prévention et gestion des déchets, vers une économie circulaire plurielle

- Donner la priorité à la prévention et à la réduction des déchets
- Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme
- Favoriser l'écoconception, le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie de la fonctionnalité

Les Valeurs pour l'action

L'attractivité résidentielle et la qualité de vie constituent un fondement majeur 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

LD2 Maîtriser la consommation d'espace, et renforcer les centralités et leur mise en réseau

- LD2-Axe 1 Structurer l'armature territoriale et conforter les centralités

Ce nouveau modèle de développement territorial passe par une nouvelle organisation du territoire autour de 4 grands systèmes alpin, azuréen, rhodanien et provençal. Concentrer les développements à venir permettra de structurer le territoire autour d'une hiérarchie de polarités qui rayonneront chacune à leur niveau sur leurs aires d'influence et dont les centralités seront confortées.

Il s'agira de favoriser une approche plurifonctionnelle en termes d'habitat, de services, de reconquête commerciale et d'activité économique, d'établissement de formation et de santé, de desserte en transports durables autour de pôles d'échanges eux même renforcés.

O1 Une stratégie pour chaque système territorial

- Qualifier les fonctions de centralité pour chaque niveau et assurer une offre de service de transports adaptée à chacun des systèmes
- Définir la place des campagnes urbaines et rurales en réduisant la demande automobile dans les territoires périurbains en accélérant les pratiques de mobilité alternatives en complément du report modal sur les TC et en s'appuyant sur l'expérience et le savoir-faire des PNR
- Identifier la nature des relations, coopérations et réciprocity au sein et entre systèmes territoriaux, en particulier entre les métropoles, entre les espaces alpins et littoraux

O2 Des polarités affirmées au sein de chaque système

- Conforter le développement et le rayonnement des métropoles de l'espace provençal et azuréen
- Consolider les dynamiques des grands centres urbains de l'espace rhodanien
- Soutenir les fonctions d'équilibre des polarités de l'espace alpin

O3 Des centres urbains réinvestis pour juguler l'étalement urbain, favoriser la proximité et le lien social

- Habiter, se déplacer, réinvestir les centres villes et centres bourgs
- Retrouver la vitalité commerciale et l'activité dans les centres villes et centres bourgs
- Réintroduire la nature en ville et, redonner de l'amabilité aux espaces publics

- LD2-Axe 2 Mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'armature territoriale

Les grands espaces territoriaux, 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.

O1 Une inter modalité facilitée

- Faciliter tous types de reports modaux de la voiture solo vers d'autres modes plus collectifs et durables
- Structurer et hiérarchiser les PEM et leur niveau de service
- Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale

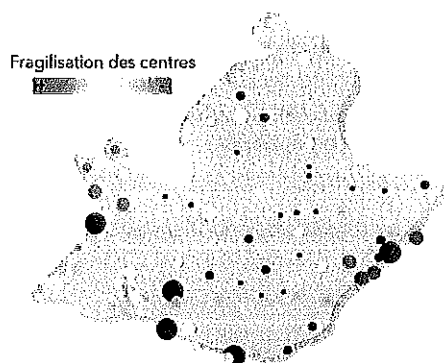
O2 Des offres de transport collectif adaptées et confortées

- Optimiser et coordonner les offres de transport collectif pour accroître le niveau de service et répondre aux nouvelles exigences des polarités urbaines de chaque système
- Favoriser les conditions de mise en œuvre de TCSP (CHNS, BHNS, tramway) sur les axes de liaison majeurs

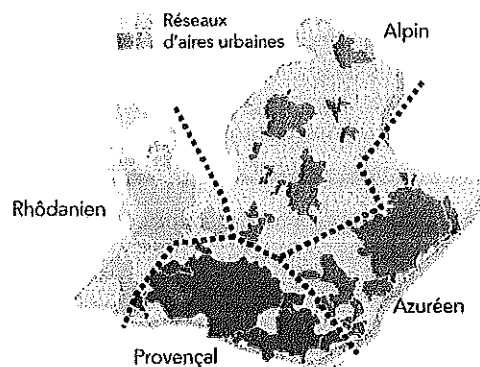
O3 Un réseau routier adapté pour répondre aux nouveaux enjeux de desserte et de mobilité

Ligne directrice 2 : MAÎTRISER LA CONSOMMATION D'ESPACE ET RENFORCER LES CENTRALITES ET LEUR MISE EN RESEAU

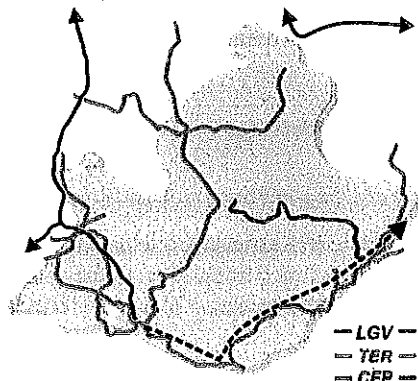
Vers une nouvelle armature urbaine ?



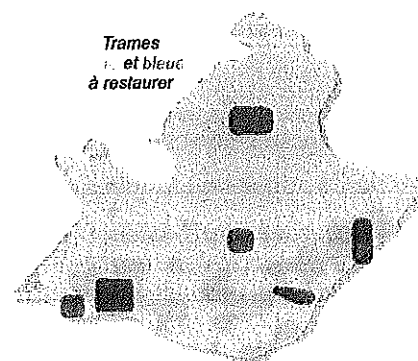
Systèmes territoriaux



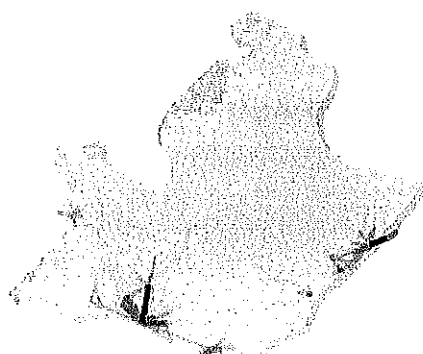
Fiabiliser offre TER
Accroître niveau de service



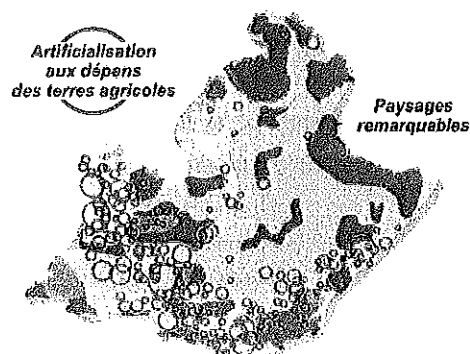
Protéger la biodiversité



Déplacements quotidiens



Préserver les identités paysagères
et potentialités agricoles



- **LD3- Axe 3 développer échanges et réciprocity entre territoires**

Des solidarités territoriales notamment en matière de partage de l'eau, de solidarité écologique, 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.

O1 Des atouts diversifiés, des interdépendances, des coopérations

- Favoriser la diffusion culturelle dans les territoires non métropolitains à partir d'une offre coproduite avec les métropoles et grandes agglomérations
- refonder le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque territoire les capacités de son développement
- promouvoir des projets fédérateurs, issus de la contribution des territoires à l'inter territorialité
- S'accorder sur une stratégie de transports-mobilité avec les AOMD et définir les modalités de l'action

O2 Connaissance, solidarités et dialogue comme leviers de la coopération

- Développer la connaissance et la mise en capacité des territoires
- Outiller de nouvelles formes de coopérations et de solidarités construites sur des interdépendances
- Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs (actions de report modal, amélioration des infrastructures)
- Promouvoir les gouvernances partenariales, et les espaces d'échanges

Les Valeurs pour l'action

Des territoires contributeurs du fait régional

Réduire les inégalités, vers une cohésion retrouvée

Des interdépendances, sources de coopération

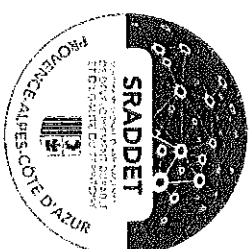
4) La gouvernance du SRADDET et la mise en capacité des territoires

La Région exprimera dans le SRADDET les fonctions qu'en 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 définira de manière précise les conditions prescriptives à respecter par les acteurs, un dispositif de mise en œuvre sera proposé reposant sur un principe de conventionnement et de contractualisation, une boîte à outils pédagogique, mais également d'accompagnement des projets, un dispositif d'évaluation et de veille prospective en continu

Enfin un dispositif de coordination de pilotage et de suivi sera défini, pour assurer une mise en œuvre collégiale et partenariale, voire partagée du SRADDET.



SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES

Provence Alpes Côte d'azur, une stratégie territoriale pour une attractivité maîtrisée

Déclinaison des objectifs

NB : cette trame a vocation à être enrichie en fonction des schémas intégrés et de la poursuite des discussions et arbitrages

250707- Déclinaison des objectifs. V7

LD1 Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

- LD1-Axe 1 renforcer le rayonnement du territoire régional et déployer la stratégie régionale de développement économique

| LD1-Axe 1 O1 Un territoire connecté et plus accessible au niveau national européen et international | | | |
|---|---|--|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | CADRE JURIDIQUE DES REGLES |
| Conforter les portes d'entrées du territoire régional (réseaux routiers, autoroutiers, gares TGV, et ports) | favoriser les investissements sur les portes d'entrée du territoire et leur maillage aux réseaux régionaux portes maritimes renforcer l'ouverture à l'international des sites aéroportuaires de Nice et de Marseille gares TGV, gares ferroviaires ou routières le cas échéant Conforter l'accès des territoires alpins aux corridors nationaux et internationaux Entrées routières et autoroutières | Aéroports : NCA, Marseille Provence, Toulon Hyères, Avignon Provence, Portes ferroviaires : gares Marseille Saint Charles, Nice Ville, Avignon TGV, Aix TGV, Toulon, Veynes, Quix Les portes maritimes : Ports de Marseille Fos, Port de Toulon Métropole, Port de Nice Portes autoroutières et routières (dont celles des Alpes) Renforcement des services interurbains vers aéroport et augmentation de l'offre de service rapide aux portes d'entrées Maintien des TET, renforcement de la ligne des alpes, poursuite du désendatement des Alpes du sud Soutien aux projets d'infrastructures nouvelles (LNCA) | <i>PRi et PRT en cours d'élaboration</i> En matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports, les règles déterminent: - les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région; - les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes; - les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants; - les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champs de l'article L. 3114-1 du code des transport, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en oeuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de |
| Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale à l'échelle régionale | Conforter l'interland du GPM Faciliter les reports modaux Développer les potentialités industrielles portuaires Affirmer les vocations et stratégies différenciées des différents ports | 5 principaux ports de croisière (Marseille, Toulon, Saint-Tropez, Cannes et Nice-Villfranche) 2 ports de croisière fluviaux sur le Rhône : Avignon et Arles. GPM améliorer l'accessibilité de la ZIP de Fos : affirmer sa vocation de Gateway sud européen Favoriser l'optimisation des accueils croisière GPM Développement de la plateforme ferroviaire autour du port fluvial d'Arles, et du Pontet | |

| | | | |
|--|---|--|---|
| Structurer la chaîne logistique pour capter plus de valeur tout en favorisant le report modal pour les flux de longue distance | <p>Limiter les transports marchandises par voie routière</p> <p>Faciliter les reports modaux</p> <p>Développer les autoroutes de la mer</p> <p>Réduire les émissions polluantes, la congestion et les autres externalités négatives ;</p> <p>Construire le déploiement de la stratégie jusqu'au dernier kilomètre avec les EPCI</p> <p>Favoriser les circuits courts</p> <p>Capter et valoriser les flux</p> <p>Optimiser la consommation des espaces pour la logistique</p> <p>Améliorer la performance logistique des entreprises régionales tous secteurs confondus.</p> | <p>Frete couloir rhodanien</p> <p>Développement des services aux transporteurs et logisticiens aires de stationnement P, Borne d'information logistiques...</p> <p>Développement des MIN (Marchés d'Intérêt Régional) : Châteaurenard, Aravaux, Cavailon, ...et développement d'une logique de distribution des productions agroalimentaires alpines</p> <p>Le projet de terminal multimodal rail/route/fleuve d'Avignon Courtille</p> | <p>déplacements, en particulier les modes non polluants;</p> <ul style="list-style-type: none"> - les voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional. |
|--|---|--|---|

| LD1-Axe 1 O2 des pôles d'excellence économiques, universitaires, culturels et touristiques porteurs de rayonnement régional | | | |
|---|--|---|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | |
| Renforcer les grands pôles économiques et touristiques | <p>Accessibilité</p> <p>les secteurs économiques à enjeux économiques et touristiques que sont l'OIN Euro méditerranée, l'OIN Eco vallée, le Val de Durance, le pourtour de l'étang de Berre, la technopole de Sophia Antipolis, (...) doivent bénéficier de connexions renforcées et maîtrisées notamment aux grands hubs de transports par les réseaux de transport collectifs et les réseaux routiers:-</p> <p>Réalisation de la LNPCA et articulation avec le réseau TER</p> <p>Egalement, l'offre de service devra être adaptée pour répondre aux besoins spécifiques du secteur touristique</p> <p>- le tourisme fluvial avec les aménagements sur le Rhône (voilet tourisme du Plan Rhône qui comprend également la mise en valeur des patrimoines emblématiques rhodaniens) ;</p> <p>Niveau de service</p> <p>Les grands pôles économiques et touristiques devront être renforcés en qualité et niveau de service aux salariés, aux touristes pour répondre aux enjeux de la ville de demain (services à la personne, espaces de co-working adaptés,, gestion des flux (énergie, eau, numérique, déchets...), qualité de l'information, ...)</p> | <p>LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur)</p> <p>OIN (Opération d'Intérêt National) Euro méditerranée, OIN Eco vallée,</p> <p>Le Val de Durance,</p> <p>Le pourtour de l'étang de Berre,</p> <p>La technopole de Sophia Antipolis</p> <p>sites classés UNESCO, grands sites patrimoniaux (Ex Calanques...), stations balnéaires et de montagne ...Smart</p> <p>Moutains, SMART destinations</p> <p>Objectifs de dessertes ferroviaires du système alpin</p> <p>En cours de validation</p> <p>Objectifs de dessertes ferroviaires du système azuréen</p> <p>En cours de validation</p> <p>Objectifs de dessertes ferroviaires du système provençal</p> <p>En cours de validation</p> <p>Objectifs de dessertes ferroviaires du système rhodanien</p> <p>En cours de validation</p> | |

| | | | |
|---|---|--|--|
| <p>Définir et outiller la stratégie territoriale d'aménagement économique</p> | <p>Favoriser le déploiement des OIR au service de la stratégie de spécialisation et de concentration des filières</p> <p>Déploiement des Hubs de l'OIR industrie du futur</p> <p>Organisation du système partenarial d'observation du foncier économique</p> <p>Stratégie de hiérarchisation, d'optimisation et de reconquête des ZAE (Zones d'Activités Economique)</p> <p>Création de tiers lieux dans les espaces urbains (centralités)</p> <p>Diversifier l'offre nouvelle en accueil d'entreprises avec des modèles adaptés aux parcours d'entreprises</p> | <p>Henri Fabre</p> <p>System factory</p> <p>PIICTO</p> <p>Identification de lieux totem</p> <p>Identification des tiers lieux Fab Lab, espaces de co working...</p> | |
| <p>Soutenir le rayonnement du territoire en matière culturelle, universitaire, de recherche et d'innovation (dont ITER et CEA de Cadarache)</p> | <p>Soutien aux grands projets structurants de recherche (schéma régional enseignement supérieur et de recherche, de culture et d'innovation (OIR, the camp...))</p> <p>Conforter les campus répondant aux standards internationaux, attractifs et fonctionnels</p> <p>Accueil de manifestations scientifiques internationales</p> <p>Accélérer les retombées de la R et D notamment par l'Innovation</p> <p>Promouvoir les grands festivals et événements culturels emblématiques de la Région</p> <p>Soutenir les grands événements sportifs de la Région</p> | <p>ITER</p> <p>CEA de Cadarache</p> <p>Opéras métropolitains</p> <p>Grands événements culturels (festivals de Cannes, d'Aix, d'Avignon...)</p> <p>Projets labellisés UNESCO</p> <p>Cité de l'innovation et des savoirs</p> <p>projets universitaires</p> | |

LD1-Axe 1 O3 La dimension européenne de la Région confortée au cœur du bassin méditerranéen, et des projets collaboratifs renforcés avec les territoires frontaliers

| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | |
|---|---|--|--|
| <p>Renforcer le partenariat avec les territoires limitrophes pour la consolidation du système ferroviaire (Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes, Monaco, Ligurie, Piémont)</p> | <p>A définir dans le cadre du PRIT /P RIT</p> <ul style="list-style-type: none"> - les objectifs de nature à favoriser la cohérence des services de transport public limitrophes; - les objectifs de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants; - les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champs de l'article L. 3114-1 du code des transports, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en oeuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants; - les voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional et leurs connexions avec les territoires limitrophes. | <p>Partenariat avec Monaco et la Ligurie</p> | <p><i>PRi et PRIT en cours d'élaboration</i></p> <p>En matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports, les règles déterminent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région; - les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes; - les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants; - les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champs de l'article L. 3114-1 du code des transports, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en oeuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants; - les voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional. |

| | | | |
|---|--|--|--|
| Conforter le projet de métropole transfrontalière et plus largement les projets de coopérations transfrontaliers alpins (ALCOTRA) | NCA : Conforter l'internationalisation des métropoles régionales et les programmes de coopération transfrontalière au travers du schéma de coopération transfrontalière entre Nice, la province de Cuneo et de la Principauté de Monaco et les programmes de coopération transfrontalière ALCOTRA et MARITTIMO, Appui à l'élaboration d'un schéma de coopération transfrontalière. | Projet métropolitain NCA Projet métropolitain AMP PO ALCOTRA PO MARITTIMO | |
| Soutenir la stratégie de façade littorale | Promouvoir une écologie positive et pragmatique pour une gestion durable et partagée de la mer et du littoral Valoriser les pêches maritimes et les élevages marins Développer les filières maritimes, l'innovation, la formation et la sécurité en mer | | |

LD1-Axe 2 Concilier attractivité et aménagement durable du territoire

| LD1-Axe 2 O1 un modèle d'aménagement durable et intégré à construire | | | |
|--|---|---|---|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIVES | |
| Déployer des modes d'aménagement exemplaires, intelligents, adaptés) en privilégiant un urbanisme économe en besoins de déplacements et non dépendants de la voiture particulière | <p>Penser la mobilité comme facteur de densification urbaine</p> <p>Soutien à la création d'aires de covoiturage, et de mise en relation numérique, au développement de l'auto partage (plateformes de professionnels et de particuliers) , vélo routes, nouvelles mobilités</p> <p>Prévoir des formes urbaines moins consommatrices d'espace</p> <p>Prendre en compte des continuités écologiques dans la conception, la réalisation et la gestion de travaux d'aménagements ou d'ouvrages</p> | <p>OIN Euroméditerranée</p> <p>OIN Plaine du var</p> <p>PNR (Parc Naturel Régional)</p> | |
| Intégrer les enjeux de la gestion durable des ressources naturelles dans les projets d'aménagement et d'habitat pour garantir un accès à la ressource pour tous et aider les territoires à s'adapter au changement climatique et aux risques | <p>Développer les grands projets d'installations solaires PV (photovoltaïque) en site déjà anthropisés (toitures, friches industrielles, parkings, etc.)</p> <p>Développer le solaire thermique notamment sur les bâtiments urbains et collectifs</p> <p>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 de froid et en remplacement des chauffages fossiles ou électriques</p> <p>Soutenir la substitution des sources fossiles pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire vers des sources renouvelables, notamment lors de la rénovation des bâtiments</p> | | <p><i>Plan d'action du SRCAE à intégrer dans le SRADDET</i></p> <p><i>En matière de climat, d'air et d'énergie, les règles déterminent :</i></p> <p><i>➤ les mesures favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération.</i></p> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| Diminuer la consommation totale d'énergie de 20% en 2030 et 50% en 2050 par rapport à 2012 | <p>Les cibles permettant de diminuer les consommations énergétiques sont multiples. Les priorités au niveau des sources fixes se situent au niveau de :</p> <p>L'habitat pour limiter les besoins de chauffage, de climatisation et d'électricité spécifique. Le SRADDET devra être en mesure de déployer les mesures nationales du Plan habitat Durable afin de supprimer à l'échéance de 2025 les habitats aux moins bonnes performances (classe énergétique F et G). Il fixe également un objectif de 50 000 rénovations par an ;</p> <p>Le secteur tertiaire ainsi que les bâtiments publics sont également concernés avec des besoins en chauffage et climatisation importants ;</p> <p>Le secteur industriel en améliorant l'efficacité des process et en valorisant mieux les Energies renouvelables de récupération ;</p> <p>Et dans une moindre mesure le secteur agricole.</p> <p>Au niveau des sources mobiles, il s'agit d'agir sur l'ensemble des déplacements motorisés qu'ils soient pour le transport de personnes ou de marchandises.</p> | <p>Le SRADDET fixe les objectifs de réductions des consommations sectorielles suivantes :</p> <p>Industrie : -26 % à 2023 et -42 % à 2030 ; -50% en 2050</p> <p>Résidentiel : -15 % à 2023 et -25 % à 2030 ; -50% en 2050</p> <p>Tertiaire : -17 % à 2023 et -24 % à 2030 ; -50% en 2050</p> <p>Transport : -8 % à 2023 et -17 % à 2030 ; -50% en 2050</p> <p>Agriculture : -1 % à 2023 et -2 % à 2030. -50% en 2050</p> | <p><i>Plan d'action du SRCAE à intégrer dans le SRADDET</i></p> <p><i>En matière de climat, d'air et d'énergie, les règles déterminent :</i></p> <p>➤ les mesures favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération.</p> |
| Améliorer la qualité de l'air (bâtiments, industrie, transports) et contribuer au développement de nouvelles mobilités, de transports propres et au report modal | <p>Les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) doivent être mis en place 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.</p> <p>Les actions d'économies d'énergie ainsi que de développement d'énergie renouvelables vont permettre d'agir sur les émissions polluantes des sources fixes.</p> <p>Concernant les transports, les objectifs visent à la fois à limiter le trafic pour induire mécaniquement sur les émissions générées, mais aussi de travailler sur le mix énergétique</p> | <p>La région PACA est concernée par 4 PPA : Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes du Sud, Agglomération de Toulon, Agglomération d'Avignon.</p> <p>Le SRADDET fixe comme objectif de diminuer les émissions de rejets polluants atmosphériques de la manière suivante :</p> <p>Nox -54% à 2023 et -58% à 2030 ;</p> <p>PM_{2.5} -40% à 2023 et -55% à 2030 ;</p> <p>PM₁₀ -35% à 2023 et -47% à 2030 ;</p> <p>COVNM -26% à 2023 et -37% à 2030.</p> <p>Les cibles sectorielles sont les suivantes :</p> | <p><i>Plan d'action du SRCAE à intégrer dans le SRADDET</i></p> <p><i>En matière de climat, d'air et d'énergie, les règles déterminent :</i></p> <p>➤ les mesures favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération.</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>des énergies utilisées en favorisant notamment l'usage des biogaz et de l'électricité.</p> <p>Augmenter la part des véhicules électriques et/ou fonctionnant au gaz dans les transports en commun.</p> <p>Développer l'interopérabilité logicielle / billettique des infrastructures de recharge pour véhicules électriques.</p> <p>Mise en place d'un réseau de recharge GNV/hydrogène ciblant les transports lourds de voyageur et de marchandises, ainsi que les flottes captives des réseaux (bennes à ordures, bus, véhicules de service,...</p> <p>Déployer des infrastructures de recharge électriques pouvant interagir avec le réseau et les véhicules, en s'appuyant sur l'étude prospective sur le développement des bornes de recharges pour véhicules électriques ou gaz réalisée en 2014.</p> <p>Accompagner les innovations à venir en matière de gestion des flux (véhicules autonomes, information voyageurs en temps réel, information multimodale embarquée) et de l'infrastructure (revêtements instrumentés, dialogue route/véhicules, valorisation des liaisons ferroviaires électrifiées lorsqu'elles existent). En effet, la réduction des émissions passe également par l'optimisation des pratiques de conduite, des itinéraires empruntés, et bien évidemment par le choix du mode de transport.</p> | <p>Industrie, déchets, Energie -19% à 2023 et -27% à 2030 ;</p> <p>Résidentiel tertiaire -38% à 2023 et -55% à 2030 ;</p> <p>Transports -23% à 2023 et -35% à 2030 ;</p> <p>Agriculture -10% à 2023 et -13% à 2030</p> | |
|--|--|--|--|

| LD1-Axe 2 O2 des ressources naturelles et paysagères préservées et valorisées, une identité renforcée | | | |
|---|--|--|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIAUX ET QUANTITATIFS | |
| Préserver les ressources en eau terrestre, souterraine et de surface, les milieux aquatiques et les zones humides, pour garantir le maintien du potentiel de développement de la région | Garantir durablement un accès à la ressource en eau pour tous les usages Préserver le fonctionnement et la qualité des milieux aquatiques et des zones humides, supports de l'attractivité des territoires Préserver en qualité et en quantité les ressources en eau souterraines pour garantir le potentiel de développement de la région Pour les sites touristiques fragilisés : renforcer leur accessibilité pour répondre à la fréquentation touristique, les protéger de l'urbanisation aux abords, sensibilisation des usagers à des pratiques durables | | |
| Connaître, protéger la biodiversité, et ses fonctionnalités écologiques en milieux terrestres aquatique, littoral et marins | Poursuivre la connaissance faunistique et floristique, de protection et gestion des espèces et des habitats remarquables Agir en priorité sur la consommation d'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien de corridors écologiques Maintenir du foncier naturel, agricole et forestier et développer des usages durables au regard des continuités écologiques Protéger et développer une trame d'interface terre-mer dont le fonctionnement semble directement lié à la création ou à la conservation de réservoirs de biodiversité | | <i>Intégration du SRCE dans le SRADDET</i> <i>En matière de protection et de la restauration de la biodiversité, sont définies les règles permettant le rétablissement, le maintien ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques. «Elles sont assorties de l'indication des actions de gestion, d'aménagement ou d'effacement des éléments de fragmentation mentionnées par l'article R. 371-20 du code de l'environnement ainsi que des mesures conventionnelles et des mesures d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs de préservation et de remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques.</i> <i>/</i> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| Assurer le bon état et la qualité du milieu terrestre aquatique, littoral et marin | Assurer la protection et la reconquête des ressources en eau par la prévention et la lutte contre les pollutions diffuses (pesticides, micropolluants toxiques) Restaurer, protéger et développer une trame d'interface terre-mer dont le fonctionnement semble directement lié à la création ou à la conservation de réservoirs de biodiversité Développer les solutions écologiques de demain en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture | | |
| Préserver les identités paysagères naturelles et les potentialités de développement agricole | Pérenniser les outils de développement agricole de la région liés à l'irrigation et au drainage | | |

- LD1-Axe 3 Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource

| LD1-Axe 3 O1 vers un nouveau référentiel de production et de consommation, vers une société Post carbone | | | |
|---|--|---|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | |
| Accompagner la transition vers de nouveaux modes de production et de consommation agricole et forestière | Répondre aux besoins en matière d'équipements collectifs agricoles (points de ventes collectifs, plateforme...) Sécuriser une filière d'alimentation locale : Projets Alimentaires de Territoire Adapiter les filières agricoles et forestières pour faire face aux contraintes du changement climatique | | |
| Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié visant le 100% ENR à 2050 et promouvoir un mobilité dé-carbonisée | Développer la production thermique par le biogaz conformément aux orientations du SRB Développer le bois-énergie en intégrant des mesures de préservation de la qualité de l'air et les différents éléments inclus dans le SRB et les PPA Augmenter la production électrique renouvelable en assurant un mix énergétique diversifié Développer le solaire PV chez les particuliers en privilégiant l'autoconsommation | Le SRADDET fixe l'objectif de puissance thermique renouvelable suivant : Solaire thermique collectif : 618 MW en 2023, 998 MW en 2030 et 2065 MW en 2050 Bois énergie collectif : 214 MW en 2023, 300 MW en 2030 et 544 en 2050; Récupération de chaleur et froid : 3 094 MW en 2023, 4 300 MW en 2030 et 6 546 MW ; Méthanisation, biogaz : 101 MW en 2023, 157 MW en 2030 et 193 MW en 2050 ; Biomasse Agricole (hors méthanisation) : 214 MW en 2023, 350 MW en 2030 et 739 MW en 2050 Le SRADDET fixe l'objectif de puissance électrique renouvelable suivant : Hydroélectricité : 3908 MW en 2023, 3956 en 2030 et 4100 en 2050 Eolien terrestre : 382 MW en 2023, 597 MW en 2030 et 1305 MW en 2050; Eolien en mer : 289 MW en 2023 et 474 MW en 2030 et 1000 MW en 2050 Photovoltaïque (particuliers) : 394 en 2023, 520 MW en 2030 et 2 934 MW en 2050 Photovoltaïque (grandes installations) : 2684 MW en 2023, 4 180 MW en 2030 et 47 700 MW en 2050 | <i>Plan d'action du SRCAE à intégrer dans le SRADDET</i> <i>En matière de climat, d'air et d'énergie, les règles déterminent :</i> <i>➤ les mesures favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération.</i> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| Accompagner le développement de « territoires intelligents » avec des services numériques utiles aux habitants, aux visiteurs et aux entreprises | <p>Soutenir les SMART destinations conçues pour faire émerger les territoires et destinations infrarégionales fortes et interconnectées</p> <p>Accompagner l'émergence de NEXT (nouvelles expériences touristiques) dédiées à l'innovation touristique et au numérique</p> <p>Devenir la première région SMART d'Europe</p> <p>Amélioration et harmonisation de l'information multimodale</p> | <p>Smart grids</p> <p>Smart mountains</p> <p>Smart destinations</p> | |
| Faire de la biodiversité un levier de développement et d'aménagement innovant | <p>Révéler la biodiversité comme source et facteur de développement économique durable et innovant dans tous les territoires de la région par l'échange de bonnes pratiques, retours d'expériences, connaissance (concilier écologie et économie = services écosystémiques rendus par la nature ; créer de nouveaux chemin de la biodiversité dans les espaces naturels urbains et périurbains ; soutenir les actions dans le cadre de projets européens).</p> | | <p><i>Intégration du SRCE dans le SRADDET</i></p> <p><i>En matière de protection et de la restauration de la biodiversité, sont définies les règles permettant le rétablissement, le maintien ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques. «Elles sont assorties de l'indication des actions de gestion, d'aménagement ou d'effacement des éléments de fragmentation mentionnées par l'article R. 371-20 du code de l'environnement ainsi que des mesures conventionnelles et des mesures d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs de préservation et de remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques.</i></p> |

| LD1-Axe 1 O2 prévention et gestion des déchets vers une économie circulaire plurielle | | | |
|--|---|---|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIAUX ET QUANTITATIFS | |
| Donner la priorité à la prévention et à la réduction des déchets | Réduire les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage Etendre progressivement les consignes de tri à l'ensemble des emballages plastiques sur l'ensemble du territoire Développer la mise en œuvre de la tarification incitative de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères Améliorer le taux de captage des Déchets Dangereux Diffus (ménages et activités économiques dont secteur du BTP) | Réduire de 10 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant en 2020 Réduire de 10 % 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 Etendre progressivement les consignes de tri à l'ensemble des emballages plastique sur l'ensemble du territoire avant 2022 [...] Réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025 | <i>PPRGD en cours d'élaboration</i> ➤ En matière de prévention et de gestion des déchets: ➤ les installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer sont indiquées; ➤ une ou plusieurs installations de stockage des déchets non dangereux et une ou plusieurs installations de stockage de déchets inertes sont prévues, en justifiant de leur capacité, dans les secteurs qui paraissent les mieux adaptés, en veillant à leur répartition sur la zone géographique couverte par le schéma, afin de limiter le transport des déchets en distance et en volume et de respecter le principe d'autosuffisance; ➤ une limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux, non inertes, est fixée dans les conditions définies par l'article R. 541-17 du code de l'environnement, qui peut varier selon les collectivités territoriales et qui s'applique lors de la création de toute nouvelle installation d'élimination des déchets non dangereux non inertes, lors de l'extension de capacité d'une installation existante ou lors d'une modification substantielle de la nature des déchets admis dans une telle installation; ➤ les mesures permettant d'assurer la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets sont prévues, notamment les installations permettant de collecter |
| Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme | Anticiper la disponibilité de surfaces foncières pour les infrastructures/équipements de prévention et de gestion des déchets (des ménages et des activités économiques) Encourager l'intégration des équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme (équipements de collecte, déchèteries, infrastructure de valorisation, de traitement et d'élimination) Localiser les installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer 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 adaptée aux bassins de vie | | |

| | | | |
|--|---|---|--|
| | | | <p>et traiter les déchets produits dans de telles situations, de façon coordonnée avec dispositions relatives à la sécurité civile prises par les autorités qui en ont la charge;</p> <p>➤ la possibilité, pour les producteurs et les détenteurs de déchets, de déroger à la hiérarchie des modes de traitement des déchets définie à l'article L. 541-1 du code de l'environnement peut être prévue pour certains types de déchets spécifiques, en la justifiant compte tenu des effets globaux sur l'environnement et la santé humaine, et des conditions techniques et économiques;</p> <p>➤ des modalités d'action en faveur de l'économie circulaire sont proposées.</p> |
| Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie de la fonctionnalité | <p>Favoriser la transformation des déchets en ressources secondaires (recyclage, économie circulaire...) en s'appuyant sur un Plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire</p> <p>Valoriser sous forme de matière plus de 70 % des déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics en 2020</p> <p>Augmenter la quantité de déchets non dangereux non inertes faisant l'objet d'une valorisation sous forme de matière, notamment organique</p> <p>Développer le réemploi et augmenter la quantité de déchets faisant l'objet de préparation à la réutilisation, notamment des équipements électriques et électroniques, des textiles et des éléments d'ameublement.</p> <p>Aller vers une Région « Zéro plastique en décharge » d'ici 2030</p> | <p>Réduire de 50 % les quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020 ;</p> <p>Augmenter la quantité de déchets non dangereux non inertes faisant l'objet d'une valorisation sous forme de matière, notamment organique, en orientant vers ces filières de valorisation, respectivement, 55 % en 2020 et 65 % en 2025 des déchets non dangereux non inertes, mesurés en masse.</p> | |

LD2 Maîtriser la consommation d'espace, et renforcer les centralités et leur mise en réseau

- LD2-Axe 1 Structurer l'armature territoriale et conforter les centralités

| LD2-Axe 1 O1 Une stratégie pour chaque système territorial | | | |
|--|--|---|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | |
| Qualifier les fonctions de centralité pour chaque niveau et assurer une offre de service de transports adaptée à chacun des systèmes | <p>Sont distingués au sein de chaque système quatre niveaux de polarité :</p> <p>Des polarités métropolitaines : les grandes villes-centres de la Région PACA et leur conurbation principale.</p> <p>Elles correspondent à des espaces à très forte intensité urbaine et économique, d'intérêt régional ou national, qui aujourd'hui et à horizon 2030 ont vocation à « tirer » le développement régional</p> <p>Elles sont les lieux privilégiés et les catalyseurs du développement des fonctions métropolitaines supérieures d'intérêt régional, national ou international : grande accessibilité ferroviaire, fonctions portuaires et aéroportuaires, offre universitaire et d'enseignement supérieur et de recherche de rang national, ...</p> <p>Des polarités de niveau régional avec deux catégories sont à distinguer :</p> <p>Les polarités de niveau régional correspondent aux polarités urbaines ayant un rôle structurant dans l'aménagement régional, le développement économique et l'organisation des transports. Elles structurent des espaces d'équilibre régional qui constituent des bassins de vie à conforter, en complémentarité avec les polarités métropolitaines.</p> <p>Elles correspondent à des villes moyennes au sens de l'INSEE (entre 20 000 et 100 000 habitants) ou des petites villes (entre 5 000 et 10 000 habitants) quand ces dernières</p> | <p>Conforter la croissance démographique dans les Métropoles AMP, NCA et TPM, en affirmant leur rôle moteur dans l'accueil du développement exogène du territoire</p> <p>Conforter les polarités de niveau régional <u>incluses dans les espaces métropolitains</u> en affirmant leur rôle d'appui majeur au développement métropolitain : liste des communes concernées</p> <p>Développement des PEM stratégiques et de maillage</p> <p>Développement des voies bus sur autoroutes et itinéraires stratégiques</p> <p>Conforter les <u>polarités de niveau régional situées en dehors des espaces métropolitains</u> dans leur rôle de pôle d'équilibre dans l'aménagement du territoire régional : liste des communes concernées</p> <p>Conforter les polarités locales dans leur rôle de relais du développement régional : liste des communes concernées</p> <p>Construction d'une armature multimodale de transports métropolitains Marseille Aix/Aix Etang de Berre, voie bus sur autoroute</p> <p>Desserte de l'OIN Euroméditerranée Aix les milles ITER Rousset</p> | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | <p>constituent, du fait de leur positionnement, une véritable centralité d'un espace d'équilibre régional.</p> <p>Des polarités locales :</p> <p>Les polarités locales correspondent à des polarités d'équipements et de services qui rayonnent à l'échelle de leur bassin de vie de référence et qui représentent une centralité structurante pour ce territoire. Elles sont situées sur des axes structurants de transports collectifs et bénéficient d'une bonne accessibilité et d'un bon niveau d'équipements et de services. Ces polarités présentent un cadre et une qualité de vie singulière, qui les distinguent des espaces métropolitains et qui également participent au rayonnement régional et international de la région PACA. Les polarités de niveau local (comme les polarités de niveau régional hors espaces métropolitains) jouent un rôle majeur dans l'équilibre du développement régional.</p> <p>Des polarités de proximité</p> <p>Elles complètent les polarités de niveau local et couvrent l'ensemble du territoire régional. Elles constituent souvent des villages qui jouent un rôle de centre de vie.</p> | complémentarité car/train desserte du val de Durance | |
| Définir la place des campagnes urbaines et rurales | <p>Différencier les vocations des territoires péri-urbains</p> <p>S'appuyer sur l'expérience des PNR en matière de gestion économe de l'espace</p> <p>Réduire la demande automobile dans les territoires périurbains et développer une offre alternative</p> <p>Consolider le maillage des transports en commun,</p> | | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>Identifier la nature des relations, coopérations et réciprocités au sein et entre systèmes territoriaux</p> | <p>Concevoir un maillage spécifique et une offre de services adaptés à chacun des systèmes</p> <p>Assurer les interconnexions entre les 4 systèmes (TER, LER liaisons interurbaines) et développer des pôles d'échanges performants</p> | | |
|--|---|--|--|

| LD2-Axe 1 O2 des polarités affirmées au sein de chaque système | | | | |
|---|---|---|--|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | | |
| Conforter le développement et le rayonnement des métropoles de l'espace provençal et azuréen | Encourager le rayonnement international, et favoriser leur mise en réseau (pacte Etat – métropole) | Les métropoles de l'espace provençal et azuréen (AMP, NCA, TPM) Amélioration des correspondances Développement des PEM stratégiques Amélioration des amplitudes horaires | | |
| Consolider les dynamiques des grands centres urbains de l'espace rhodanien | Reconquérir et conforter les centres urbains de l'espace rhodanien | Avignon, Carpentras, Orange Tarascon Bollène, Valréas, Apt... | | |
| Soutenir les fonctions d'équilibre des polarités de l'espace alpin | Conforter les centres villes, centre bourgs et villages | Les polarités de l'espace alpin Gap Briançon Digne Sisteron, Château Arnoux, Forcalquier... Optimisation de la desserte et de la stratégie de rabattement vers les PEM de maillage (Gap) et de proximité (Briançon) | | |
| LD2-Axe 1 O3 des centres urbains réinvestis pour juguler l'étalement urbain, favoriser la proximité et le lien social | | | | |
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | | |
| Habiter, se déplacer, réinvestir les centres villes et centres bourgs | Favoriser la densification autour des quartiers de gares Organiser l'urbanisation autour des dessertes en transports collectifs Apaiser les centres urbains (maîtrise du stationnement tarification routière, mobilités douces...), Veiller à la cohérence entre densification et qualité de vie | Maîtrise l'accessibilité routière aux secteurs à forte dynamique périurbaine | | |
| Retrouver la vitalité commerciale et l'activité dans les | Privilégier les commerces de proximité dans les Documents d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) | | | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| centres villes et centres bourgs | Eviter la surenchère des surfaces commerciales Promouvoir une logistique urbaine innovante et lisible Favoriser la mise en place de managers de centre-ville | | |
| Reintroduire la nature en ville et redonner de « l'habitabilité » aux espaces publics | Développer la nature en ville (puissant outil d'adaptation aux changements climatiques, inondations, canicules, qualité de l'air et un facteur d'attractivités des territoires urbains - qualité de vie, valeur de l'immobilier). Promouvoir les plans paysagers Libérer les espaces publics de l'emprise de la voiture Développer les mobilités actives en cœur de ville (marche sur courtes distances, report modal sur le vélo...) | | <p>Plan d'action du SRCE à intégrer dans le SRADDET</p> <p><i>En matière de protection et de la restauration de la biodiversité, sont définies les règles permettant le rétablissement, le maintien ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques. «Elles sont assorties de l'indication des actions de gestion, d'aménagement ou d'effacement des éléments de fragmentation mentionnées par l'article R. 371-20 du code de l'environnement ainsi que des mesures conventionnelles et des mesures d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs de préservation et de remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques.</i></p> |

- LD2-Axe 2 Mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'armature territoriale

| LD2-Axe 2 O1 Une inter modalité facilitée | | | |
|--|---|--|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | |
| Faciliter tous types de reports modaux de la voiture solo vers d'autres modes plus collectifs et durables | PR1 en cours d'élaboration | | <i>PR1 et PRT en cours d'élaboration</i> En matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports, les règles déterminent: <ul style="list-style-type: none">- les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région;- les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes;- les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants;- les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champs de l'article L. 3114-1 du code des transports, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en oeuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants;- les voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional. |
| Structurer et hiérarchiser les PEM et leur niveau de service | PR1 en cours d'élaboration Cf schéma hiérarchise des PEM et gares routières (3 types d'actions pour 6 types de PEM et de gares) | A préciser | |
| Développer avec l'ensemble des AQMD une information facilement accessible, une billetterie simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale | PR1 en cours d'élaboration Cf harmonisation tarification/billetterie intermodale | Secteurs d'intégration tarifaire 05 Secteurs d'intégration tarifaire 06/83 est Secteurs d'intégration tarifaire 13/84/83ouest/04 | |
| LD2-Axe 2 O2 des offres de transports collectifs adaptées et confortées | | | |
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | |
| Optimiser et coordonner les offres de transport collectif pour accroître le niveau de service et répondre aux nouvelles exigences des polarités urbaines de chaque système | PR1, PRT en cours d'élaboration | | |

| | | | |
|--|---------------------------------|--|--|
| Favoriser les conditions de mise en œuvre de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) de type (Bus et Car à Haut Niveau de Service, tramway) sur les axes de liaison majeurs | PRI, PRT en cours d'élaboration | | |
|--|---------------------------------|--|--|

LD2-Axe 2 O3 Un réseau routier adapté pour répondre aux nouveaux enjeux de desserte et de mobilité

| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIAUX ET QUANTITATIFS | |
|--|--|---|---|
| Accompagner le développement d'offres alternatives (transport à la demande, covoiturage...) pour les zones peu denses | Faire du schéma d'itinéraires d'intérêt régional un outil de structuration du territoire au service des priorités d'action régionales | Schéma d'itinéraires routier d'intérêt régional | <p><i>PRI et PRI en cours d'élaboration</i></p> <p>En matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports, les règles déterminent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région; - les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes; - les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants; - les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champ de l'article L. 3114-1 du code des transports, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en oeuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants; - les voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional. |
| Déployer un réseau d'infrastructures (ex voies réservées, pistes cyclables) et d'équipements d'accès et de stationnement (parking de rabattement, aires de covoiturage) en cohérence avec l'armature urbaine | Développer le réseau de voies dédiées aux Transports en commun et covoiturage sur les autoroutes urbaines Apaiser les espaces publics en ayant recours aux modes doux | | |
| Accompagner le développement d'offres alternatives (transport à la demande, covoiturage...) pour les zones peu denses | Accompagner le développement des nouvelles mobilités et la structuration des plateformes dédiées | | |

- LD2-Axe 3 reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques

LD2-Axe 3 O1 Les grands équilibres préservés et une organisation du territoire plus rationnelle

| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIAUX ET QUANTITATIFS | |
|--|---|---|--|
| Maitriser l'étalement urbain, promouvoir les formes urbaines moins consommatrices d'espace | Diminuer de 50% le rythme de la consommation d'espace Accompagner les collectivités dans l'analyse de leur potentiel de densification et de mutation (mise à disposition des données et outils type guide méthodologique) Promouvoir une méthode commune d'analyse de la consommation foncière dans les documents d'urbanisme et l'utilisation des cartographies du mode d'occupation du sol à grande échelle Accompagner la mise en œuvre de PLU Resserrer l'échelle de la vie quotidienne par les mobilités actives en relation avec les TC | Développer l'habitat à proximité des emplois | |
| Définir une enveloppe urbaine régionale | Dessiner une trame urbaine régionale indicative autour des grandes aires urbaines, tenant compte des espaces agricoles et des réservoirs et continuités écologiques et des « couloirs de nuisance » | | |
| Protéger et valoriser une enveloppe agricole régionale | Promouvoir l'utilisation des ZAP (Zone Agricole Protégée) à l'échelle communale et intercommunale | Protéger les espaces agricoles avec un fort potentiel agronomique, irrigués ou bénéficiant d'une IGP (Indication Géographique Protégée) ou AOP (Appellation d'Origine Protégée) | |

LD2-Axe 3 O2 les continuités écologiques restaurées

| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | |
|---|--|--|---|
| Prévoir la restauration écologique et la reconquête des milieux naturels dégradés | La trame verte et la trame bleue ont pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines. - | Restaurer 16 % de la TVB (Trame Verte et Bleue) régionale et préserver 84 % de la TVB régionale | <i>Plan d'action du SRCE à intégrer dans le SRADDET</i> <i>En matière de protection et de la restauration de la biodiversité, sont définies les règles permettant le rétablissement, le maintien ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques. «Elles sont assorties de l'indication des actions de gestion, d'aménagement ou d'effacement des éléments de fragmentation mentionnées par l'article R. 371-20 du code de l'environnement ainsi que des mesures conventionnelles et des mesures d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs de préservation et de remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques.</i> |
| Prendre en compte les continuités écologiques dans les projets de travaux, d'aménagements et dans les documents d'urbanisme | Il s'agira de <ul style="list-style-type: none"> Diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèces et prendre en compte leur déplacement dans le contexte du changement climatique ; Identifier, préserver et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques ; Prendre en compte la biologie des espèces sauvages ; Faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces de la faune et de la flore sauvages ; Améliorer la qualité et la diversité des paysages. | Les zones « cœur » des parcs nationaux, Les réserves naturelles nationales et régionales, Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, Les réserves biologiques forestières, Les cours d'eau classées au divers titre du Schéma Directeur pour l'Aménagement et la Gestion des Eaux (SDAGE) Les zones humides d'importance internationale découlant de la convention Ramsar, Les sites du conservatoire du littoral, Les parcs naturels marins, Les réserves de pêche. | |

LD3 Conjuguer égalité et diversité des territoires pour des territoires solidaires et accueillants

- LD3-Axe 1 cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires

| LD3-Axe 1 O1 Vers des stratégies intégrées des territoires | | | | |
|---|--|--|--|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIAUX ET QUANTITATIFS | | |
| Faire rayonner les projets métropolitains et promouvoir leur retombées pour l'ensemble des territoires de la région | Les projets structurants sont essentiels pour structurer les dynamiques métropolitaines et faciliter leur rayonnement Ces dynamiques peuvent bénéficier également aux autres territoires de la région notamment en matière de recherche et innovation, enseignement supérieur, culture, santé, tourisme, économie, numériques... | | | |
| Renforcer un modèle de développement rural régional exemplaire à l'échelle nationale | Conforter les PNR dans leur rôle de laboratoire des espaces naturels et des campagnes urbaines et rurales Accompagner la valorisation du patrimoine dans les territoires non métropolitains (« Plan patrimoine ») Concevoir les réponses en termes d'accès des services au public (SDAASP) | Participation de la Région aux contrats de ruralité | | |
| Promouvoir la mise en tourisme des territoires en connexion avec les portes d'entrée et les PEM, et conforter les smart mountains | Valoriser une offre touristique accessible en transports en commun Inciter à une mobilité touristique alternative à la voiture Assurer une meilleure coordination des acteurs sur les grands itinéraires et les connecter aux Pôles d'Echange Multimodaux Réaliser les projets inscrits au schéma des vélo routes et voies vertes Soutenir les SMART destinations conçues pour faire émerger les territoires et destinations infrarégionales fortes et interconnectées | tourisme ferroviaire et industriel reposant sur des lignes au caractère patrimonial affirmé tels que le train des Pignes ou le train des Merveilles. Soutien aux SMART destinations | | |

LD3-Axe 1 O2 pour la réalisation du potentiel économique et humain de tous les territoires

| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIAUX ET QUANTITATIFS | |
|---|--|--|--|
| Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires en particulier les territoires alpins | Assurer la continuité des axes routiers interrégionaux (Occitanie, Rhône-Alpes, Italie) Développer la WiFi dans 100 gares de la région Déployer des infrastructures de communication électroniques pour s'assurer de l'équité territoriale et permettre l'accès de tous au très haut débit | Réseau THD | |
| Conforter la cohésion sociale notamment par la politique de la ville, l'accès des jeunes à l'emploi, et la prise en compte des nouveaux besoins liés au vieillissement de la population (silver économie) | Favoriser l'intégration urbaine des quartiers politique de la ville Soutien à une offre de santé pluri professionnelles et autres formes d'exercice coordonné, installation de médecins en zone rurale, hôpitaux de proximité... | Contrats de ville et 23 Sites labellisés opérations d'intérêt régional auxquels s'ajoutent les sites nationaux en région | |
| Accompagner les évolutions sociétales liées au numérique par une offre de formation adaptée. | Mise en place d'une plateforme d'ouverture des données publiques Open PACA, animation d'un réseau d'acteur et soutien aux projets soutien à la médiation des données, sensibilisation à la culture des données, événements, infolabs, ateliers, expérimentations, coproduction | | |
| Déployer les potentialités de formation en optimisant l'ouverture et les conditions d'accès aux établissements scolaires (lycées, Lycées professionnels...) | Les efforts en matière de formation restent absolument essentiels pour les habitants de la région, l'optimisation des équipements d'enseignement scolaire sera recherchée en dehors du temps scolaire. En outre, la programmation des lycées sera adaptée aux enjeux liés à la prospective démographique et sociale | Carte des lycées | |

- LD3- Axe 2 soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie

| LD3-Axe 2 O1 une stratégie d'accès au logement et la réduction des inégalités | | | |
|---|--|---|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | |
| Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté leurs ressources et réaliser un parcours résidentiel conforme à leur souhait | <p>Prévoir une production régionale de logements de 30 600 logements par an d'ici 2030</p> <p>Promouvoir une méthode d'estimation des besoins en logements commune à l'échelle des Programmes Locaux de l'Habitat PLH</p> <p>Accompagner les PLH en portant l'accent sur les objectifs de rattrapage et d'équilibre de logements sociaux, de production de logements en accession à la propriété, de production de logements pour les étudiants, les seniors, les ménages précaires</p> | <p>Produire une offre de logements destinée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aux saisonniers dans les territoires touristiques, et les territoires agricoles, - Aux jeunes dans les secteurs bien desservis en transports en commun, - Aux étudiants dans les secteurs proches des universités | |
| Rénover le parc de logements existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés | <p>Revitaliser les centres-bourgs et requalifier l'habitat dans les centres anciens</p> <p>Traiter les copropriétés dégradées et prévenir la dégradation des ensembles collectifs fragilisés</p> <p>Soutenir les Programmes de Renouvellement Urbain et de lutte contre l'habitat indigne</p> <p>Soutenir la réhabilitation du parc existant et son adaptation aux attentes des ménages</p> <p>Assurer la rénovation thermique d'au minimum 50% du parc ancien</p> <p>Couvrir l'ensemble du territoire régional par des plateformes territoriales de la rénovation énergétique</p> | <p>Adapter le parc existant au vieillissement et au handicap</p> <p>Veiller à utiliser des énergies renouvelables pour climatiser les logements</p> | |
| Promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle | <p>Soutenir la production de logements sociaux et le respect de la loi SRU tout en tenant compte des potentiels différenciés des territoires</p> <p>Favoriser l'adaptation des logements au vieillissement et prendre en compte la mixité générationnelle dans les programmes de logements et de services</p> <p>Apporter des solutions en logements adaptés aux besoins des jeunes (salariés, apprentis, stagiaires)</p> | | |

| LD3-Axe 2 02 une échelle resserrée de la vie quotidienne pour une meilleure qualité de vie | | | |
|---|--|--|-----------------------------------|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIAUX ET QUANTITATIFS | |
| Faciliter l'accès aux services, selon les niveaux de polarités et l'accompagner par une offre de transports adaptée | Géuvrer à une répartition équilibrée des équipements en évitant les doublons | | PRI et PRT en cours d'élaboration |
| Promouvoir les mobilités douces articulées aux autres réseaux de transport collectif | PRI PRT en cours d'élaboration et de négociation | | |
| Soutenir une économie de proximité | Favoriser le retour de commerces et de services en ville Maintenir les commerces et services en milieu rural et de montagne Favoriser le cas échéant les services itinérants (mobilité inversée) | | |

- LD3- Axe 3 développer échanges et réciprocités entre territoires

| LD3-Axe 3 O1 des atouts diversifiés, des interdépendances, des coopérations | | | | |
|--|---|---|--|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIALISES ET QUANTITATIFS | | |
| Favoriser la diffusion culturelle dans les territoires non métropolitains à partir d'une offre coproduite avec les métropoles et grandes agglomérations | Plateformes de coproductions Montage de projets mutualisés Aménagement culturel et valorisation | | | |
| Refondre le pacte territorial de l'eau, de l'énergie et des solidarités environnementales pour donner à chaque territoire les capacités de son développement | Développer des solidarités entre territoires pour l'accès durable à la ressource en eau, pour la gestion de l'eau et pour la prévention des inondations | | | |
| Promouvoir des projets fédérateurs, issus de la contribution des territoires à l'inter territorialité | Mettre en responsabilité les territoires dans le respect de la cohésion et des orientations régionales | | | |
| S'accorder sur une stratégie de transports-mobilité avec les AOMD et définir les modalités de l'action | Promouvoir la charte de la mobilité entre la région et les AOMD (10 engagements majeurs pour la mobilité urbaine) (à venir) | | | <i>PRI et PRI/T en cours d'élaboration</i> |

| LD3-Axe 3 O2 connaissance, solidarités et dialogue comme leviers de la coopération | | | | |
|--|---|---|-----------------------------------|--|
| OBJECTIFS GENERAUX | DESCRIPTION INDICATIVE DE L'OBJECTIF | OBJECTIFS TERRITORIAUX ET QUANTITATIFS | | |
| Développer la connaissance et la mise en capacité des territoires | CRIGE : Plateformes de données numériques et statistiques Rencontres régionales de l'intelligence territoriale Partenariats de la connaissance Accompagnement à l'élaboration des SCOT | | | |
| Outils de nouvelles formes de coopérations et de solidarités construites sur des interdépendances | Explorer les pistes de réciprocité Appliquer le principe de péréquation dans les dynamiques contractuelles et de projet | Participation de la Région aux contrats de ruralité | | |
| Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs (actions de report modal, amélioration des infrastructures) | PRI PRT en cours d'élaboration Expérimenter de redevance ou de taxes | | PRI et PRT en cours d'élaboration | |
| Promouvoir les gouvernances partenariales, et les espaces d'échanges | Réseau connaissance et territoire Déclinaison de la conférence territoriale de l'action publique pour la vie du SRADDET Structurer des réseaux de coopération entre collectivités appartenant à différents systèmes (ex entre métropoles, entre EPCI, entre SCOT...) Associer les gouvernances de l'eau aux gouvernances de l'aménagement du territoire Promouvoir une rencontre annuelle prospective sur l'avenir du SRADDET | | | |

AR receptionné - Imprimer

Date de l'acte : 09/10/2017
Numéro : CC_2017_118
Nature : DE - Deliberations
Objet : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) - Avis sur les objectifs généraux de la stratégie régionale
Matière : 8.4 - Aménagement du territoire
Interlocuteur
Nom : LE GRATIET Véronique

Suivi des transactions**Accusé d'envoi**

Identifiant : OVh5BVP

Accusé de réception préfecture

Date de réception : 20/10/2017
Identifiant : 006-240600585-20171009-CC_2017_118-DE

Acte reçu

Date : 09/10/2017
Numéro interne : CC_2017_118
Code nature : 1
Code matière 1 : 8
Code matière 2 : 4
Objet : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) - Avis sur les objectifs généraux de la stratégie régionale
Classification utilisée : 19/04/2017
Document : 006-240600585-20171009-CC_2017_118-DE-1-1_1.PDF

Annexes

Nombre : 2
006-240600585-20171009-CC_2017_118-DE-1-1_2.PDF
006-240600585-20171009-CC_2017_118-DE-1-1_3.PDF