

AVIS

08/10/24

Avis adopté en Bureau le 08 octobre 2024
dans le cadre d'une saisine obligatoire

SRADDET

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

Avis sur la Modification N°1



Président de la Commission Aménagement et Développement
des Territoires et du Massif Foncier, Habitat et Logement - Rapporteur de l'Avis **Claude TARTAR**
Chargé de mission : **Eric VARIN**

CESER

RÉGION
SUD
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR



CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL
RÉGIONAL

Rapporteur
Claude TARTAR
Président de la Commission Aménagement des territoires

Assisté d'Éric VARIN

Cet avis a été adopté par 13 voix (3 abstentions – Groupe CGT)

Dans le cadre d'une saisine obligatoire

Etude conduite par la commission Aménagement des territoires, Massif, Foncier et Logement

Sommaire

I – LE CONTEXTE	5
II – L’EXPRESSION DU CONSEIL ECONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL SUR LA MODIFICATION N°1 DU SRADDET	5
II. 1 - LA GESTION ECONOMIQUE DE L’ESPACE ET LA LUTTE CONTRE L’ARTIFICIALISATION DES SOLS	6
<i>II.1.A - Les projets d’envergure nationale et européenne (PENE) :</i>	6
<i>II.1.B - La garantie communale et les très petites communes :</i>	7
<i>II.1.C - La réduction de l’artificialisation des sols :</i>	7
<i>II.1.D - Les bâtiments agricoles :</i>	8
<i>II.1.E - La protection du potentiel agricole et la « valeur agricole » des sols</i>	9
<i>II.1.F - Les terrains agricoles et forestiers, puits de carbone et couloirs de biodiversité</i>	9
<i>II.1.G - L’adaptation au changement climatique et le bien-être en ville :</i>	10
<i>II.1.H - L’évolution du trait de côte :</i>	11
II. 2 - LA PREVENTION ET LA GESTION DES DECHETS	12
<i>II.2.A - Une intégration de la loi AGEC dans le SRADDET qui aurait demandé un effort de simplification et de toilette du texte ainsi qu’une mise à jour des données régionales sur la base de l’observatoire régionale des déchets et de l’économie circulaire</i>	12
<i>II.2.B - Une demande de reconnaissance des enjeux de l’économie circulaire dans les documents d’urbanisme</i>	12
II.3 - L’INTERMODALITE, LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES	12
<i>II.3.A - L’intermodalité et la mobilité en région</i>	12
<i>II.3.B - La circulation des voyageurs et des marchandises</i>	14
II.4 - LA STRATEGIE REGIONALE AEROPORTUAIRE	15
II.5 – LA GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU	16
<i>II.5.A – La ressource en eau potable et le développement urbain</i>	16
<i>II.5.B – L’eau et l’irrigation agricole</i>	16
<i>II.5.C – L’usage des eaux usées traitées</i>	17
II.6 – LA PROTECTION ET LA RESTAURATION DE LA BIODIVERSITE	17
<i>II.6.A – Les aires protégées</i>	18
<i>II.6.B – Introduire les trames brunes dans les documents</i>	18
<i>II.6.C – Réintégrer la cartographie des enjeux du SRCE</i>	18
<i>II.6.D – Les solutions fondées sur la nature</i>	18
II.7 – LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA QUALITE DE L’AIR	18
<i>II.7.A – Le développement de modes de transports collectifs</i>	19
<i>II.7.B – Généraliser les branchements d’électrification à quai des paquebots</i>	19
II.8 – LA PREVENTION DES RISQUES NATURELS	19
III – CONCLUSION	20
ANNEXES	23
ANNEXE 1 : RAPPEL DU CADRE DE LA MODIFICATION DU SRADDET	23
ANNEXE 2 : CONTRIBUTION DE LA COMMISSION AGRICULTURE, FORET, MER, PECHE ET LITTORAL	25
ANNEXE 3 : CONTRIBUTION DE LA COMMISSION AMENAGEMENT ET DEVELOPEMENT DU TERRITOIRE, FONCIER, HABITAT, LOGEMENT	32
ANNEXE 4 : CONTRIBUTION DE LA COMMISSION DEVELOPPEMENT SOUTENABLE, ENVIRONNEMENT, ENERGIE ET CLIMAT	37
ANNEXE 5 : CONTRIBUTION DE LA COMMISSION TRANSPORTS PUBLICS REGIONAUX	47
ET ECOMOBILITE	47
SAISINE DU CONSEIL REGIONAL	53
EXPLICATIONS DE VOTE	55

I – Le contexte

Par un courrier en date du 12 juillet 2024, le président du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Renaud Muselier, a saisi le président du Conseil Economique Social et Environnemental Régional (CESER), d'une demande d'avis sur le projet de modification n°1 du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

II – L'expression du Conseil Economique Social et Environnemental Régional sur la Modification n°1 du SRADDET

Le CESER, sollicité en tant que personne publique associée, émet un avis général, dans le délai de trois mois qui lui est imparti, sur les modifications du SRADDET en réponse à la saisine du président du conseil régional sur les quatre thématiques identifiées, qui sont :

- La gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols,
- La prévention et la gestion des déchets,
- L'intermodalité, le développement des transports de personnes et de marchandises,
- La stratégie régionale aéroportuaire.

et également sur des sujets importants pour la région comme la gestion de l'eau, la protection et la restauration de la biodiversité, la lutte contre le réchauffement climatique.

Il s'est attaché à faire valoir dans son avis les points de vue et la sensibilité de l'ensemble de ses composantes qui n'ont pas été directement associées dans la phase amont de la rédaction de cette version modifiée.

Le CESER souhaiterait, à l'avenir, être associé aux phases de réflexion préalables à la réécriture du document lors des prochains exercices de modification ou de révision, qui ne manqueront pas d'avoir lieu compte-tenu de l'intensification des manifestations du changement climatique dans notre région, de l'évolution de la législation, du bilan effectué à la suite des élections régionales, etc.

Pour répondre à cette saisine, le CESER a sollicité plusieurs de ses commissions thématiques, la commission Aménagement et développement des territoires et du Massif, foncier, habitat, logement, la commission Agriculture, forêt, mer, pêche, littoral, la commission Développement soutenable, environnement, énergie et climat et la commission Transports publics régionaux et écomobilité, pour étudier les modifications du SRADDET relatives à leurs secteurs. Chacune de ces commissions a rédigé une contribution présentée en annexe de cet avis. La commission Aménagement des territoires a eu la responsabilité, avec l'ensemble des membres de la commission permanente du CESER, d'organiser dans cet avis l'expression collégiale des membres du CESER.

II. 1 - La gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols

Propos introductifs

Il est rappelé le caractère très contraint de l'espace régional, avec près de 1000 km de côtes, un massif montagneux qui occupe 50% du territoire, et des massifs forestiers qui s'étendent sur plus de 51% de la surface régionale. Les surfaces de plaine et de piémont sont fortement sollicitées pour accueillir la population, les activités agricoles, économiques et commerciales, les voies de circulation, etc.

Par ailleurs, la région compte 3 métropoles regroupant environ 58% de la population, en grande partie sur la bande littorale. Avec son littoral, son espace alpin, son climat provençal et azuréen, son patrimoine culturel, historique et naturel, la région est une destination touristique importante nécessitant des structures d'accueil adaptées.

L'ensemble de ces éléments crée une forte pression foncière qui impose de mieux gérer la consommation de l'espace et de contenir l'artificialisation des sols afin de conserver des espaces agricoles, naturels et forestiers qui participent au bien être des habitants, à la conservation de la biodiversité et au stockage du carbone.

Le CESER souligne le positionnement précurseur de la Région et des collectivités sur la limitation de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers (ENAF) et de la volonté d'impulser une politique équitable entre les 4 espaces du SRADDET.

Cependant, l'assemblée s'interroge sur les conséquences de plusieurs points :

- Les projets d'envergure nationale et européenne ;
- La garantie communale et les très petites communes ;
- La réduction de l'artificialisation des sols ;
- Les bâtiments agricoles ;
- La protection du potentiel agricole et la valeur agricole des sols ;
- Les terrains agricoles et forestiers, puits de carbone et couloirs de biodiversité ;
- L'adaptation au changement climatique et le bien-être en ville ;
- L'évolution du trait de côte.

II.1.A - Les projets d'envergure nationale et européenne (PENE) :

La première liste de ces projets, identifiés, consommera des surfaces estimées à 960 hectares. Ces surfaces ne grèveront pas le potentiel des surfaces potentiellement consommables sur la décennie 2021 – 2030 inclus.

- Les PENE de la 2ème liste et leurs impacts sur le foncier disponible :

Une deuxième liste de projets est en cours d'élaboration dont les surfaces occupées qui y sont associées ne sont pas encore complètement définies. **Le CESER demande que la consommation d'espace**, quelle que soit la décennie pendant laquelle ces projets devront se réaliser, **ne vienne pas en déduction des surfaces à consommer ou à artificialiser** afin que les communes puissent bénéficier de tout leur potentiel constructible pour l'accueil d'habitants, d'activités économiques et de services.

- L'impact des Jeux d'hiver 2030 sur la consommation d'espace

Par ailleurs, l'impact foncier de l'accueil des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2030 n'est pas inscrit dans le SRADDET, car la décision est trop récente. Sans modifier le sens profond du SRADDET, le CESER propose, d'ores et déjà, de l'évoquer dans le document. Les jeux auront certainement un impact en matière de voies de circulation, de travaux, d'infrastructures, d'accueil des sportifs et des visiteurs, etc. **Plusieurs objectifs du SRADDET devraient inclure ce projet**, sachant que la date est très proche et qu'un tel événement doit se préparer dès aujourd'hui.

II.1.B - La garantie communale et les très petites communes :

Les modalités d'attribution de cette garantie ont attiré l'attention du CESER, notamment pour les très petites communes qui ne disposent pas de document d'urbanisme et qui n'ont pas toujours, la compétence « urbanisme », les moyens humains ou financiers de disposer d'un document communal prescrit, arrêté ou approuvé, avant le 22 août 2026.

Le CESER propose :

- **D'aider les très petites collectivités ayant la compétence à rédiger un document d'urbanisme**

Il est demandé soit de négocier une dérogation pour que toutes les petites communes ou toutes les petites intercommunalités qui ont la compétence « urbanisme » puissent bénéficier de cet hectare, soit que les grandes collectivités locales comme la Région et le Département aident financièrement ces petites collectivités à disposer d'un tel document dans les temps.

- **Que le SRADDET prenne en compte d'autres politiques telles que le « Plan France ruralité »**

En juin 2023, l'Etat a lancé Le « Plan France ruralité », dont l'ambition est d'améliorer le quotidien des habitants vivant en zone rurale avec un programme de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) destiné aux communes de moins de 3500 habitants. Le CESER s'interroge sur la cohérence entre ce plan et le SRADDET.

II.1.C - La réduction de l'artificialisation des sols :

La compréhension du mécanisme graduel imposé aux collectivités, en commençant par la diminution de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers sur la décennie 2021-2030, en continuant avec la diminution de l'artificialisation à partir de l'année 2031 pour aller vers le zéro artificialisation nette des sols en 2050, n'est pas toujours facile.

Le CESER propose de :

- **Rédiger et diffuser un document didactique**

Le CESER demande à la Région d'élaborer et de diffuser, auprès de l'ensemble des élus des collectivités, des partenaires institutionnels et des associations, un document de communication simple et explicite pour présenter l'évolution de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols.

- **Elaborer un document de suivi « instantané » de la consommation des espaces et d'artificialisation des sols et mettre en œuvre des moyens pour faire respecter le SRADET**

Le CESER préconise que les collectivités ayant la compétence « urbanisme » doivent s'assurer de la comptabilité de la consommation d'espace, depuis 2021, et de l'artificialisation des sols à partir de 2031 et, mettre à jour, à la suite de chaque décision prise, un registre des consommations ou artificialisation des sols, afin que les décideurs soient informés du solde à consommer ou à artificialiser sur chaque collectivité.

Cette mesure doit être inscrite dans les règles de l'objectif 47 afin de respecter les engagements pris dans le SRADET.

Le CESER apprécie que des moyens soient mis en œuvre pour encourager les communes les plus vertueuses en termes de consommation d'ENAF et de gestion de l'artificialisation des sols tout en permettant l'accueil d'habitants, d'activités économique et de services.

Le CESER souhaite qu'un dispositif d'alerte sur les communes, et les territoires, qui ne respectent pas les surfaces maximales à consommer et à artificialiser soit mis en place rapidement.

II.1.D - Les bâtiments agricoles :

La prise en compte des bâtiments agricoles dans l'artificialisation des terres agricoles à partir de 2031 soulève de vives réactions.

Le CESER propose de :

- **Mieux définir ce que le SRADET considère comme un bâtiment agricole et exclure certaines structures de production agricole**

Il doit être défini, dans le texte de l'objectif 47, ce qui est considéré comme un bâtiment agricole afin de ne pas inclure, dans les surfaces artificialisées les implantations de serres et de tunnels qui sont des outils de production de fruits et légumes et dont le sol est agricole. Par extension, les hangars ouverts, ou certains bâtiments d'élevage, dont le sol n'est pas artificialisé, ou encore les bâtiments construits sur des sols incultes (roche affleurante) classés en zone agricole pourraient être exclus de cette mesure.

Le texte doit être beaucoup plus précis pour ne pas impacter les communes rurales d'un potentiel de terrain à consommer ou à artificialiser et avoir une égalité de traitement dans chaque commune.

Le CESER demande explicitement de pouvoir déroger à cette règle d'artificialisation dans les cas bien particuliers, à argumenter, et avec des conditions de dérogations spécifiquement énoncées.

II.1.E - La protection du potentiel agricole et la « valeur agricole » des sols

La préservation des espace agricoles et de leur potentiel est un des axes forts du SRADDET pour répondre au programme national de l'alimentation et aux besoins de la population. Dans l'objectif 49, la notion d'identification des qualités agronomiques, hydriques et écologiques des sols a été ajoutée.

Le CESER propose de :

- **Définir les qualités d'un sol, par des critères objectifs, dans une grille d'évaluation**

Ces qualités sont très variables et doivent être définies dans les règles de cet objectif, sous forme de grille d'évaluation, avec des critères scientifiques et techniques bien précis, afin d'avoir une cartographie la plus juste possible, déclinée localement. Ces qualités varient en fonction des territoires, des terroirs et des productions associées. La grille devra aussi prendre en compte l'équipement à l'irrigation et la « capacité productive » des terres agricoles de l'objectif 47.

- **Intégrer ces critères dans les documents de protection des espaces agricoles**

Il serait intéressant d'inclure ces critères dans les Périmètres de protection et de mise en valeur des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PENAP, PAEN ou ENAP) ou encore dans le cadre des demandes d'inscription d'un territoire en « zone agricole protégée ».

II.1.F - Les terrains agricoles et forestiers, puits de carbone et couloirs de biodiversité

L'urbanisation et les voies de circulation cloisonnent de plus en plus le territoire, cantonnant certaines espèces sur des espaces réduits et limitant les échanges avec leurs congénères. La continuité des espaces agricoles, naturels et forestiers offre des opportunités pour la préservation d'espèces vivantes du sol. Des travaux de renaturation, de création d'espaces verts, de plantation d'arbres d'alignement, en milieu urbain, doivent permettre de créer des trames brunes au même titre que des trames vertes ou bleues.

Le CESER propose de :

- **Identifier les trames brunes et les cartographier**

Il convient d'identifier des trames brunes en s'appuyant sur les terres agricoles, naturelles et forestières et qui pourraient traverser des espaces urbanisés, de les cartographier à une échelle locale et les annexer dans le SRADDET, pour les rendre opposables.

- **Préserver les terres à haut potentiel de stockage du CO2**

Tout comme les forêts, les prairies, les haies participent à la rétention des eaux pluviales, ces espaces sont aussi des puits à carbone qu'il faut protéger et valoriser. La capacité à stocker le carbone est un critère supplémentaire pour donner de la valeur à une terre.

Une cartographie des terres à haut potentiel de stockage du CO2 devrait être réalisée par la Région pour préserver ces terres de tout projet d'urbanisation. Cette cartographie pourra être annexée au SRADDET pour la rendre opposable.

- **Privilégier la multifonctionnalité de ces espaces et le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser)**

Les qualités multifonctionnelles des sols agricoles, naturels et forestiers doivent permettre de conserver ces terres en priorité et d'appliquer prioritairement le principe « Eviter et réduire » des projets avant de penser à « compenser » la consommation et l'artificialisation de ces espaces.

La compensation est trop rarement respectée et ne correspond pas à la valeur qualitative des terres agricoles et forestières, ou à la valeur des écosystèmes des espaces naturels. Le SRADDET devrait préciser le mode d'évaluation de la compensation qui devrait s'accompagner d'une évaluation environnementale.

- **Consulter tous les représentants du monde agricole pour tout projet touchant des surfaces agricoles.**

Il est demandé que les projets touchant des terres agricoles fassent systématiquement l'objet d'un avis de tous les représentants du monde agricole, même s'il s'agit d'un projet de faible dimension car toute perte de surface agricole ampute le potentiel de production.

II.1.G - L'adaptation au changement climatique et le bien-être en ville :

Le CESER propose de :

- **Développer la mixité fonctionnelle des zones commerciales et logistiques**

Sans abandonner la revitalisation des centres anciens, il est demandé d'intégrer dans cette partie du SRADDET les zones d'activités commerciales et logistiques qui sont des espaces pouvant accueillir une mixité fonctionnelle avec de l'artisanat, des TPE, des professions libérales, des services, en association avec des projets de renaturation.

- **Intégrer dans le SRADDET le « Plan de transformation des zones commerciales »**

En septembre 2023 un Plan de transformation des zones commerciales a été lancé par l'Etat, sous le pilotage de la Direction Générale des Entreprises (DGE), l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) et la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN) qui a sélectionné le 29 mars 2024, 74 candidats dont 7 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Sans modifier substantiellement le document, le SRADDET devrait mentionner ce plan qui offre des possibilités en termes d'ouverture de foncier.

- **Actualiser les données du SRADDET**

Le CESER constate que le rythme d'actualisation du SRADDET ne correspond pas à l'actualité des procédures mises en œuvre par l'Etat. Une procédure d'actualisation simplifiée devrait être mise en place, en veillant à respecter les concertations, afin que le document soit davantage en phase avec la réalité.

II.1.H - L'évolution du trait de côte :

L'évolution du trait de côte est dû à un ensemble de phénomènes naturels tels que la montée du niveau de la mer et les vagues de submersion, ou encore à des phénomènes d'érosion liés à l'intensité des épisodes pluvieux, au passage de tempêtes dévastatrices sur les infrastructures côtières, etc.

Le CESER propose :

- **Que le SRADDET prenne davantage en considération les déplacements des populations et des activités liées au changement climatique en région**

L'érosion du littoral touche aussi bien les zones urbaines, industrielles, commerciales, portuaires et aéroportuaires, que les surfaces agricoles ou encore l'aquaculture et les activités de pêche. Ces évolutions auront pour conséquence une migration climatique vers l'intérieur du territoire et une pression foncière dans ces communes avec toutes les questions relatives à l'accueil de nouveaux arrivants. Le SRADDET doit intégrer ces flux de population.

- **Inscrire la stratégie du trait de côte dans les documents d'urbanisme**

Le CESER est satisfait que, dorénavant, les collectivités du littoral doivent développer des stratégies de gestion du trait de côte à la bonne échelle et respectueuses du bon fonctionnement des écosystèmes côtiers, qu'elles inscriront dans leurs documents de planification.

- **Intégrer les activités aquacoles dans le SRADDET**

Le CESER demande, à nouveau, que les documents d'urbanisme prévoient des zones bien identifiées et équipées pour les activités à terre des aquaculteurs et des pêcheurs (cf avis du CESER d'octobre 2022 intitulé « Comment développer les filières liées à l'exploitations des ressources biologiques marines »). **Le SRADDET doit intégrer ces activités liées à la mer et les espaces nécessaires à leurs usages.**

- **Définir un projet pour l'avenir de la Camargue**

La Camargue, du fait de sa très faible altimétrie, entre 0 et 11 mètres au-dessus du niveau de la mer est un espace particulièrement vulnérable et sensible à la montée du niveau de la mer, surtout en l'absence d'entretien des digues de protection.

Le CESER demande instamment à l'Etat et à la Région de se pencher sur le devenir de la Camargue afin de statuer sur son évolution et sur celui des espaces naturels, agricoles et économiques (salins). La disparition d'une partie de la Camargue viendra fortement impacter la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers. Il est donc urgent que le SRADDET identifie et inscrive dans ses objectifs, cet espace particulier.

II. 2 - La prévention et la gestion des déchets

II.2.A - Une intégration de la loi AGEC dans le SRADDET qui aurait demandé un effort de simplification et de toilettage du texte ainsi qu'une mise à jour des données régionales sur la base de l'observatoire régionale des déchets et de l'économie circulaire

L'intégration de la loi AGEC et les modifications résultantes relatives aux déchets, souvent redondantes, rendent ce document, déjà complexe dans sa version initiale, encore plus difficile à lire, interpréter et exploiter.

Le CESER propose une évolution de l'écriture voire une réorganisation complète du chapitre 3.4, car elle s'avère nécessaire pour améliorer la compréhension des objectifs poursuivis et prescriptions faites dans ce volet du SRADDET.

De plus, de nombreux objectifs quantitatifs de prévention, réduction et gestion des déchets portent sur des périodes révolues et d'une telle proximité (2025) ; il aurait été utile que les modifications apportent un éclairage sur la situation actuelle au moins au niveau de la région qui bénéficie d'un observatoire dont les dernières données traitées sont celles de 2022.

Dans une logique de gestion de proximité, le chapitre 3.4 s'attache à territorialiser les besoins en équipements de gestion des déchets ; Il y aurait certainement eu matière et intérêt à insérer dans le diagnostic une identification territoriale des besoins en sous-produits issus de la gestion des déchets (chaleur, électricité, amendement des sols...) afin d'adapter au mieux la gestion aux besoins des territoires.

II.2.B - Une demande de reconnaissance des enjeux de l'économie circulaire dans les documents d'urbanisme

Le CESER note avec intérêt le renforcement de l'importance donnée à l'économie circulaire dans le SRADDET au chapitre 3.5 « modalités d'action en faveur de l'économie circulaire » avec l'introduction de 5 règles au point 3.5.9 « prise en compte des modalités d'action en faveur de l'économie circulaire » dans les projets d'aménagement (SRADDET) " qui favoriseront la prise en compte des surfaces nécessaires au développement de l'économie circulaire dans les documents d'urbanisme des territoires.

II.3 - L'intermodalité, le développement des transports de personnes et de marchandises

II.3.A - L'intermodalité et la mobilité en région

De la voiture vers des transports collectifs

Pour inciter au report de la voiture ou du deux roues, utilisant de l'énergie carbonée vers des transports collectifs voire vers des transports collectifs à énergie décarbonée, il faut :

- Des horaires adaptés, et une continuité de service entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ;
- Des temps de trajets compétitifs des transports collectifs par rapport à l'usage de la voiture ;
- Une régularité et une ponctualité des horaires des transports collectifs pour assurer les liaisons et permettre aux usagers et voyageurs de respecter leurs engagements ;
- Une non-concurrence entre les différents modes de transports collectifs (trains, cars, bus) et entre autorités organisatrice des transports ;
- Une politique tarifaire attractive et accessible pour toutes les catégories sociales et professionnelles.

Le CESER demande d'introduire dans les objectifs du SRADDET les mesures et moyens permettant de :

- **Mettre en œuvre une évaluation de la politique tarifaire** et prendre les mesures nécessaires pour l'adapter et la faire évoluer afin de mieux répondre aux besoins de toutes les catégories sociales et professionnelles ;
- **Harmoniser les modes d'achat de billets de trains et de cars** (guichets, bornes, internet), et accéder aux mêmes conditions tarifaires quel que soit le support de réservation ;
- **Faciliter les modes de réservation et d'annulation entre opérateurs d'AOM ;**
- **Poursuivre la convergence des modes de transports collectifs** entre opérateurs interurbains et urbains pour offrir aux voyageurs et usagers une continuité de transport sans rupture importante ;
- **Améliorer l'information avant et pendant les trajets** ainsi que la billettique pour faciliter la circulation des voyageurs du quotidien ou occasionnels ;
- **Remettre en œuvre les comités de lignes** pour inviter le grand public et les usagers à échanger avec les responsables des transports en commun et la Région.

Du personnel et des services en gare :

L'attractivité en gare de voyageurs, qu'elle soit ferroviaire ou routière, passe non seulement par des équipements et des services mais aussi par la présence d'un personnel d'accueil qualifié.

Le CESER demande de :

- **Améliorer les conditions d'accueil** des voyageurs en mettant du personnel en gare, des espaces d'attente corrects, des sanitaires, ... ;
- **Sécuriser les lieux**, en gare et en périphérie, notamment les pôles d'échange multimodaux (PEM) et les parkings.

Dans l'objectif 39 les pôles d'échange devront être non seulement vertueux en termes d'atténuation et d'adaptation au changement climatique mais permettre un accueil agréable et sécurisé aux personnes utilisant les différents modes de transport avec une attention particulière pour les personnes à mobilité réduite.

II.3.B - La circulation des voyageurs et des marchandises

Les réseaux routiers et ferroviaires sont concentrés sur le pourtour méditerranéen et la vallée du Rhône, avec une avancée dans la vallée de la Durance pour desservir les départements alpins.

Le CESER demande de :

Sur les réseaux routiers :

- **Considérer le col de Larche, à l'instar du col de Montgenèvre comme portes d'entrée du territoire et les inscrire en tant que tels sur la carte de l'objectif 1 (page 120), de même que les cols de Tende, du Lautaret et celui de Cabre ;**
- **Améliorer l'état des routes et inscrire les contournements des villes et villages des départements alpins pour faciliter le trafic routier** avec les régions et pays voisins, dans le respect des règles en vigueur notamment pour le trafic des poids lourds de chaque côté de la frontière alpine.
- **Introduire les points stratégiques d'amélioration de la circulation routière dans le SIIR** de l'objectif 45.

Le CESER demande d'inscrire dans le SRADDET les possibilités de connexions, d'amélioration et de sécurisation du trafic, entre les départements alpins et les régions voisines et transfrontalières, même si, aujourd'hui, certains projets sont en attente.

Sur les réseaux ferrés secondaires et délaissés :

- **Reprendre les études du tunnel ferroviaire de Montgenèvre** pour sécuriser la liaison entre la France et l'Italie, la gare de Oulx, et programmer les travaux afin de réduire le nombre de camions sur la route amenant au col de Montgenèvre, dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre et sécuriser les abords des villages ;
- **Conforter les dessertes fines et densifier le trafic ferroviaire** pour mieux desservir les départements alpins et augmenter le trafic avec les régions voisines, dont les liaisons sur Grenoble et Valence ;
- **Conserver et entretenir l'ensemble des lignes ferroviaires et toutes les installations annexes** afin de rouvrir les lignes permettant, de réaliser la liaison entre la vallée de la Durance et la ligne des Chemins de fer de Provence, de désengorger des axes routiers surchargés comme la vallée de l'Arc, et de proposer d'autres voies de circulation dont les liaisons entre Pertuis et Cheval Blanc ou encore entre Aix-en-Provence et Rognac ;

Le CESER demande que l'ensemble du réseau ferré « secondaire » et les lignes ferroviaires actuellement délaissées apparaissent dans le SRADDET sous forme

cartographique et soient considérées comme des espaces à préserver pour pouvoir les réutiliser. Il convient de rappeler que la loi 3DS prévoit que les Régions peuvent expérimenter des moyens de transports alternatifs utilisant des voies ferrées. **La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur doit inscrire, dans le SRADDET, cette possibilité pour les années à venir.**

Sur les réseaux ferrés et routiers en lien avec les sites de logistique :

- **Prévoir des accès suffisamment dimensionnés pour faciliter la circulation des trains et camions** (doublement des voies ferrées, tunnels aux bons gabarits, autoroutes, contournements routier, ...) transportant les marchandises depuis ou vers les ports maritimes et fluviaux ou encore les zones logistiques ;
- **Améliorer les connexions des ports maritimes et fluviaux avec l'hinterland et les grands axes de transports « européens » ;**
- **Faciliter la mise à niveau et les travaux de modernisation des réseaux ferrés** dans les ports maritimes et fluviaux pour favoriser le report modal des bateaux vers le train ;
- **Conserver et remettre en état les lignes ferroviaires desservant les grandes zones logistiques** pour faciliter le report du fret des camions vers les trains et inversement ;
- **Améliorer les conditions d'accueil des camions et des chauffeurs routiers** sur des zones équipées de sanitaires et de services ;
- **Désengorger l'autoroute du littoral A 8**, particulièrement sur la section reliant Antibes à Menton, en reportant le transport de marchandises sur les trains ou le transport maritime.

Le CESER pense que ces demandes doivent pouvoir se traduire et se décliner dans le SRADDET par des recommandations dans les différents objectifs concernant la logistique, les portes d'entrée du territoire ou encore la stratégie portuaire et fluviale, etc.

II.4 - La stratégie régionale aéroportuaire

La stratégie aéroportuaire présentée aux pages 68 à 71 du SRADDET doit être déclinée dans les différents objectifs et dans les règles associées pour être prise en compte dans les documents d'urbanisme, notamment dans l'objectif 1.

Les grands principes de cette stratégie, essentielle pour le développement local, et qui ne concerne que l'aéroport d'Avignon-Caumont et les deux aérodromes de Vinon-sur-Verdon et Château-Arnoux-Saint-Auban, doivent s'inscrire dans les objectifs du SRADDET, principalement :

- Les connexions des plateformes aéroportuaires aux réseaux routiers et ferrés ;
- Leur desserte par des moyens de transport collectif ;
- Le recensement des terrains et surfaces bâties disponibles pour l'accueil d'activités économiques, de logistique, et de centres de formation ;
- Les moyens de protection de la biodiversité, etc.

Le CESER demande que la Région développe et inscrive dans les objectifs du SRADDET une stratégie aéroportuaire en complément des aéroports nationaux et des autres aéroports et aérodromes régionaux.

Il souligne l'intérêt de maintenir ces infrastructures et de les développer, surtout dans les départements alpins pour faciliter les interventions de la sécurité civile et le transport sanitaire.

II.5 – La gestion de la ressource en eau

Avec le changement climatique et ses conséquences en matière de pluviométrie et d'enneigement, et les nombreux usages et besoins en eau, en croissance constante, la gestion de la ressource en eau est un enjeu majeur pour les années à venir.

II.5.A – La ressource en eau potable et le développement urbain

La limitation de la disponibilité en eau potable de certaines communes conduit à une suspension de l'urbanisation. La gestion de la ressource et le maintien de la solidarité amont-aval sont alors essentiels ; même si la région dépend d'un seul et grand bassin versant, l'alimentation en eau du Rhône dépend essentiellement de bassins versants hors région.

Pour une optimisation de la gestion de la ressource, **le CESER propose que soient mieux définies les méthodes d'évaluation de la disponibilité de la ressource et la notion « d'eau prélevable », et de les intégrer dans le SRADDET.**

II.5.B – L'eau et l'irrigation agricole

L'irrigation agricole est nécessaire aux productions locales, qu'il s'agisse de produire des fruits et légumes mais aussi pour la production de fourrage et pour abreuver les animaux. La préservation des terres agricoles irriguées ou équipées à l'irrigation à l'horizon 2030 permettra de maintenir le potentiel productif agricole de la région.

- Réalimenter les milieux naturels par l'irrigation agricole

L'irrigation agricole a des effets induits sur la biodiversité et certaines pratiques permettent de réalimenter des milieux naturels de surface (rivières, zones humides, ...) et souterrains (nappes phréatiques, réseaux karstiques, ...) d'intérêt général car ce sont des réservoirs d'eau potable. **Ces pratiques doivent être pérennisées pour assurer une recharge de ces milieux souterrains et une sécurisation de l'alimentation en eau potable en quantité et qualité.**

- Prendre en compte les effets induits de l'eau d'irrigation dans les documents de gestion de la ressource en eau

La notion de recharge des nappes phréatiques et aquifères doit être mieux pris en compte dans les différents documents de gestion de l'eau (SDAGE, SAGE, SOURCE, PTGE, PRGE, ...) et dans les documents d'urbanisme afin de préserver les zones d'infiltration des eaux d'irrigation et pluviales.

- Utiliser l'eau des canaux d'assainissement agricole

De nombreux canaux d'assainissement agricole transportent des quantités d'eau non négligeable qui ne sont pas utilisées. **Le SRADDET pourrait la mentionner comme une potentielle ressource à exploiter.**

- Intégrer les capacités hydriques des terrains agricoles, naturels et forestiers

Les sols agricoles, naturels et forestiers ont des capacités hydriques qui doivent être prises en compte comme moyens de gérer les écoulements et le stockage des eaux de pluie. **Il faudrait intégrer cette capacité dans l'article 10 du SRADDET.**

- Prendre en compte les canaux d'irrigation gravitaires dans la gestion des eaux de pluie

Les canaux d'irrigation gravitaire peuvent, dans certaines circonstances, servir d'évacuation des eaux de pluie. En montagne ils peuvent éviter la saturation en eau des sols et les glissements de terrains. **Le SRADDET doit prendre en compte ces infrastructures afin qu'elles soient identifiées comme stratégiques dans les documents d'urbanisme et puissent être remises en état.**

II.5.C – L'usage des eaux usées traitées

- Un décret d'août 2023 fixe de nouvelles règles d'usage

Un arrêté d'application du 18 décembre 2023 du décret n° 2023-835 du 29 août 2023 (décret REUT) définit les conditions de production et d'utilisation des eaux usées traitées pour l'irrigation des cultures. Même s'il est récent, **ce texte, traduit dans le code de l'environnement, devrait être mentionné dans le SRADDET comme une ressource à venir.**

- Un « Plan eau » de l'Etat

Lancé le 30 mars 2023, ce plan a pour objectif d'augmenter considérablement le volume d'eaux usées traitées pour d'autres usages pour une gestion plus « résiliente » et concertée de la ressource en eau.

Le CESER demande que ces mesures soient intégrées dans le SRADDET afin d'envisager les mesures et moyens nécessaires aux traitements et à la distribution de ces eaux usées.

II.6 – La protection et la restauration de la biodiversité

La biodiversité désigne la variété du monde vivant organisé selon trois niveaux de diversité, la diversité génétique, des espèces et des écosystèmes, ainsi que les interactions au sein et entre ces niveaux. En 2022, au niveau mondial, selon l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), près de 28% des espèces étudiées sont classées « menacées d'extinction ». L'indice de risque d'extinction des espèces évolue plus fortement en France que dans les autres pays de l'Union européenne (source UICN).

Cette dégradation est provoquée par la destruction des habitats liée aux changements d'usage des terres et des mers, la surexploitation d'espèces sauvages (surpêche, déforestation), le changement climatique, la pollution, l'introduction d'espèces exotiques envahissantes. C'est la raison pour laquelle il est urgent d'intervenir.

II.6.A – Les aires protégées

Le SRADDET prend en compte la stratégie nationale des aires protégées et le renforcement quantitatif des espaces en protection forte. La région doit passer de 6,48% d'espace en protection forte à 10% d'ici 2030.

Le CESER souligne que le nombre important d'espaces « protégés » en région Provence-Alpes-Côte d'azur **n'exonère pas la Région et les collectivités locales d'une attention à la biodiversité ordinaire.** Cette protection des espaces doit être envisagée en conciliant, notamment, activités agricoles et protection de la biodiversité.

II.6.B – Introduire les trames brunes dans les documents

Le CESER demande que le SRADDET définisse et intègre la trame brune au même titre que les trames verte et bleue. La trame brune vise à identifier, protéger et restaurer les sols vivants, premiers réservoirs de biodiversité, et qui contribuent au stockage du carbone. Cette trame brune doit faire l'objet d'une cartographie.

II.6.C – Réintégrer la cartographie des enjeux du SRCE

Les cartographies de spatialisation des enjeux de préservation et de remise en bon état écologique issues du Schéma régional de cohérence écologique qui étaient dans le document initial en 2019 n'apparaissent plus dans la version de 2024.

Le CESER demande que cette cartographie soit réintégrée et mise à jour dans le SRADDET, dans une logique de maintien de la connaissance de la biodiversité prévu dans ce document.

II.6.D – Les solutions fondées sur la nature

Le SRADDET introduit à différents niveaux (objectifs et règles), la notion de solutions fondées sur la nature (SFN). Cette notion est sujette à interprétation. **Le CESER souhaite qu'une définition claire soit mentionnée dans le schéma.**

II.7 – Lutte contre le changement climatique et la qualité de l'air

Le SRADDET encourage le développement de nouvelles motorisations à énergie décarbonée comme l'énergie électrique ou l'hydrogène. Le CESER rappelle que ces mesures, malgré un effet salubre sur la qualité de l'air, ne dispensent pas de poursuivre les efforts pour réduire les déplacements individuels dans les espaces urbains denses au profit de déplacements collectifs

à faible empreinte carbone et proposer des alternatives viables et fiables aux véhicules particuliers.

II.7.A – Le développement de modes de transports collectifs

Si, dans les zones urbaines et denses, la mise en place de transport en commune est aisée, ils restent encore à développer dans de nombreux secteurs y compris métropolitains.

Pour les espaces ruraux et peu denses, des solutions restent à inventer. En attendant il conviendrait de préserver les infrastructures existantes, telles que les anciennes voies ferrées, afin d'y développer des projets innovant et peu émetteur de GES.

II.7.B – Généraliser les branchements d'électrification à quai des paquebots

Le CESER souligne et regrette que malgré les efforts développés par la Région et les gestionnaires d'infrastructures portuaires pour la démarche « escale zéro fumée », de nombreux navires, notamment les paquebots de croisière, ne soient pas encore équipés pour bénéficier de l'électrification des quais et continuent à polluer les villes portuaires où ils font escale.

II.8 – La prévention des risques naturels

Quelques précisions et compléments positifs sont apportés sur la nature, la prévention et la réduction des risques naturels présents en Région Sud, y compris sur leurs éventuelles conséquences en termes de risques industriels mais **le CESER regrette que la prise en compte des aménagements anthropiques ait été retirée de la nouvelle version de cet objectif.**

Le SRADDET intègre les prévisions issues du sixième rapport du GIEC (2021) et alerte sur les impacts du dérèglement climatique à l'horizon 2100 : hausse du niveau de la mer, érosion des plages et des falaises, couplées à des événements météorologiques violents qui impacteront fortement nos territoires littoraux régionaux particulièrement urbanisés.

Le SRADDET prend acte des effets prévus du changement climatique et invite à anticiper, en particulier sur le littoral, une recomposition spatiale et à identifier les zones sur lequel un recul du trait de côte sera inéluctable. Cette évolution du SRADDET témoigne d'une évolution importante dans les doctrines d'aménagement du territoire.

La reconnaissance des surfaces submergées comme espaces désartificialisés facilitera cette recomposition pour les collectivités, il n'en reste pas moins que cette situation sera dramatique et que le CESER considère qu'elle nécessitera de la part de la Région et de l'État un accompagnement fort envers les territoires et les populations concernés.

III – Conclusion

La modification n°1 du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) en Provence-Alpes-Côte d'Azur a fait l'objet d'un avis détaillé du Conseil Économique Social et Environnemental Régional (CESER), mettant en lumière plusieurs enjeux clés pour le développement durable du territoire.

Cet avis se concentre sur la gestion économe de l'espace, la lutte contre l'artificialisation des sols, la prévention et la gestion des déchets, le développement des transports, et la stratégie régionale aéroportuaire, avec en toile de fond la gestion cruciale des ressources en eau.

Le CESER insiste sur l'importance de maîtriser la consommation de l'espace dans une région soumise à une forte pression foncière. Avec près de 1000 km de côtes, des massifs montagneux couvrant la moitié du territoire et une population concentrée à 58 % sur la bande littorale, la région doit trouver un équilibre entre développement économique, préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et gestion des infrastructures touristiques. **Le CESER souligne l'urgence de limiter l'artificialisation des sols pour préserver la biodiversité, le bien-être des habitants et la capacité des sols à stocker le carbone.**

Parmi les points soulevés, la gestion des grands projets d'envergure et des événements, tels que les Jeux Olympiques d'hiver de 2030, avec leur impact sur les infrastructures et la consommation d'espace, doivent être intégrés dans les prévisions du SRADDET.

Par ailleurs, face aux exigences urbanistiques, **le CESER appelle la Région à accompagner les petites communes**, et recommande de leur offrir des dérogations ou un soutien financier pour élaborer les documents nécessaires, garantissant ainsi un développement territorial plus équitable.

La réduction de l'artificialisation des sols à l'horizon 2050 est également un objectif primordial du SRADDET. **Le CESER plaide pour la mise en place d'outils de suivi transparents et pédagogiques afin que les acteurs locaux puissent mieux comprendre et respecter les engagements fixés.** Il appelle également à clarifier les définitions des bâtiments agricoles pour éviter des contraintes inutiles sur certaines infrastructures rurales, comme les serres ou les hangars ouverts.

La protection des terres agricoles, des espaces naturels et forestiers est une autre priorité du **CESER**, qui **propose d'introduire des critères d'évaluation des sols pour déterminer leur potentiel agronomique, hydrique et écologique.** Ces espaces, en tant que puits de carbone et corridors de biodiversité, jouent un rôle crucial dans la lutte contre le changement climatique et doivent être préservés des pressions urbanistiques. Les terres agricoles jouent un rôle essentiel pour la souveraineté alimentaire.

Le développement des transports et de la multimodalité est également central pour la région. **Le CESER recommande une amélioration des infrastructures de transport collectif, avec une tarification plus attractive, des horaires adaptés et une meilleure accessibilité, notamment dans l'humanisation des gares par des emplois qualifiés.**

Il souligne l'importance de renforcer les connexions entre les zones rurales et les grands axes de transport, tout en préservant et réexploitant les lignes ferroviaires secondaires. L'amélioration des connexions des ports maritimes et fluviaux avec l'hinterland est aussi un point important pour le développement économique et l'accès aux grandes zones logistiques.

Enfin, **le CESER met en avant l'importance de la gestion de l'eau, ressource de plus en plus rare dans la région. Il appelle à une évaluation rigoureuse de la disponibilité en eau et à la promotion de pratiques durables**, comme l'amélioration de la performance des réseaux de distribution de l'eau potable, l'irrigation agricole et la réutilisation des eaux usées traitées.

En conclusion, le CESER insiste sur la nécessité d'une approche intégrée, tenant compte des réalités locales et des défis climatiques, tout en renforçant la participation des acteurs locaux dans la révision du SRADDET pour une adaptation plus efficace aux enjeux futurs.

ANNEXES

Annexe 1 : Rappel du cadre de la modification du SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire (SRADDET) est issu de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) du 7 août 2015, qui en confie son élaboration aux Régions.

Depuis la finalisation du SRADDET de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur approuvé par arrêté préfectoral le 15 octobre 2019, plusieurs lois ayant un impact sur le schéma ont été promulguées par l'Etat :

- Loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (dite loi ELAN) ;
 - Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) ;
 - Loi n°2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (dite loi AGECE – Anti-Gaspillage et Economie Circulaire) ;
 - Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience)

La Région a lancé la modification du SRADDET au mois de décembre 2021 dans l'objectif de participer à la mise en œuvre au niveau régional des récentes lois. Compte tenu des évolutions législatives depuis 2018, la modification porte également sur d'autres domaines tels que le transport de marchandises, la prévention et la gestion des déchets, la stratégie aéroportuaire, le littoral et la gestion de la ressource en eau.

La procédure de modification a deux objets principaux :

- Intégrer les dispositions issues des nouveaux textes législatifs et réglementaires publiés depuis octobre 2018 ;
- Apporter des compléments d'information et des adaptations non substantielles n'ayant pas pour effet de porter atteinte à l'économie générale du document.

Aux lois précédemment citées, les lois :

- Du 21 février 2022, loi n°2022-217 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et simplification (loi 3DS) qui introduit la nécessité de définir la stratégie régionale aéroportuaire ;
- Du 20 juillet 2023, loi n°2023-630, visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, qui

indique notamment les modalités de prise en compte des projets d'envergure nationale ou européenne et introduit la garantie communale d'un hectare minimum de consommation d'espaces naturels agricoles ou forestier sur la décennie 2021 – 2030 ;

- Du 23 octobre 2023, loi n° 2023-973, relative à l'industrie verte qui introduit le développement de la logistique et de l'industrie, notamment en matière de localisation préférentielle ;

ont été également prises en compte dans la modification du document.

Les attentes exprimées par l'Etat :

Au-delà de trois enjeux transversaux prioritaires que sont le renforcement de l'attractivité de la région pour les entreprises et les habitats, la complémentarité et la synergie entre les territoires, et la mobilisation des capacités de résilience, l'Etat identifie six ambitions favorables à la résilience et la transition écologique :

- La lutte contre l'artificialisation des sols,
- L'atteinte de la sobriété et de la diversification de mix énergétique,
- Le renforcement de la prévention et de la gestion des déchets,
- Le développement du transport logistique durable,
- La gestion durable de la qualité et de la quantité de la ressource en eau,
- La définition d'une stratégie d'adaptation des territoires au changement climatique notamment sur le littoral.

Les engagements de la Région :

Au travers de la modification du SRADDET, la Région souhaite décliner les ambitions, enjeux et objectifs de son plan climat qui s'articule autour de six axes que sont l'Air, la Mer, la Terre, l'Energie, les Déchets et « Chez vous, au quotidien » et des 141 mesures d'intervention.

L'évolution future du SRADDET :

Une prochaine modification portera sur l'intégration des objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) dont le décret d'application est attendu pour le début de l'année 2026. La nouvelle la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et les budgets correspondant pour les périodes 2019-2023, 2024-2028 et 2029-2033 ont été adopté par décret du 21 avril 2020. Il conviendra d'intégrer une déclinaison régionale de ces orientations (PPE et SNBC) dans le SRADDET.

Annexe 2 : Contribution de la Commission Agriculture, Forêt, Mer, Pêche et Littoral

La commission a étudié les modifications des objectifs ayant un impact direct avec les activités agricoles, forestières et liées à la pêche. Ces objectifs relèvent de plusieurs domaines obligatoires du SRADDET relatifs à :

- L'équilibre des territoires,
- La lutte contre le changement climatique,
- La gestion économe de l'espace et la réduction de l'artificialisation des sols,
- La protection et la restauration de la biodiversité

La protection du potentiel agricole et l'artificialisation des sols

1) La « valeur » agricole des sols

Il est rappelé dans le SRADDET que l'agriculture structure l'espace régional, contribue à la vitalité des territoires et à la richesse du patrimoine paysager, et que le type d'agriculture est déterminé par la géographie régionale (montagnes, vallées, littoral) et les climats méditerranéens et alpins.

○ Préserver les terres agricoles irriguées

Il est aussi demandé, dans le document, d'atteindre zéro perte de surface agricole irriguée à l'horizon 2030 inclus (objectif 49). Une des modifications porte sur l'identification de la valeur agronomique, hydrique et écologique des sols en vue de leur préservation.

Une terre équipée à l'irrigation permettant de « garantir » une production face au changement climatique, notamment pendant les périodes de sécheresse (estivale et hivernale), apporte une « valeur » supplémentaire à la parcelle concernée.

Cependant, il est plus difficile de déterminer la valeur agronomique, hydrique et écologique des sols qui prend en compte plusieurs critères en fonction des territoires, des terroirs et des productions qui y sont associées.

○ Elaborer une grille d'évaluation des terres agricoles

Une grille d'évaluation, construite à partir de critères scientifiques et techniques mesurant les capacités agronomiques, hydriques et écologique des sols, permettrait d'avoir un point de vue plus équitable et homogène de cette valeur et ne pas avoir trop de disparités entre des communes limitrophes ayant des documents d'urbanisme différents.

○ Généraliser les documents de protections des terres agricoles

Les représentants du monde agricole qui participent à la définition des Plans de protection et de mise en valeur des espaces Agricoles Et Naturel périurbains (PAEN ou PAENP) peuvent apporter leur expertise sur la qualité des sols agricoles à condition que ces Plans soient généralisés.

L'autre dispositif réglementaire permettant d'identifier la valeur agricole des sols est l'inscription d'un territoire en « zone agricole protégée ».

Il pourrait être demandé de généraliser ces documents à l'échelle de la région ; documents qui permettent de maintenir et dynamiser l'activité agricole. Il est rappelé dans l'objectif 49 et les règles associées que ces démarches peuvent être conduites à l'échelle communale ou à l'échelle intercommunale par l'organisme en charge de l'élaboration du SCoT (Règle 49B).

2) L'artificialisation des sols agricoles, naturels ou forestiers : le cas des bâtiments et installations agricoles

Le monde agricole est soumis à plusieurs enjeux et contraintes :

- Assurer des productions agricoles permettant de répondre au Programme National de l'Alimentation ;
- Disposer de terres agricoles pouvant assurer ces productions ;
- Assurer la continuité des activités agricoles, par la reprise ou l'installation d'agriculteurs sur des terres agricoles existantes, en fiches ou en délaissés ;
- Adapter les productions et les systèmes de conduite face au changement climatique et à la présence de nouveaux prédateurs ;
- Disposer des infrastructures nécessaires à la conduite de leur exploitation (bâtiments, équipements, ...),
- Renforcer l'attractivité des zones rurales.

Pour cela, il est impératif de limiter la consommation des terres agricoles jusqu'en 2030 inclus, et, au-delà, de leur artificialisation.

○ Rappel de l'objet même des constructions et installations agricoles

L'objectif 47 précise qu'à partir de 2031 les constructions ou installations à destination d'exploitations agricoles réalisés sur des espaces agricoles ou naturels seront considérés comme de l'artificialisation.

Par nature, ces constructions et installations ont pour objet la réalisation de l'activité de production agricole et sont généralement réalisées sur des espaces agricoles. Si certaines constructions ne répondent pas directement à cet objet et sont détournées de leur destination, il est évident qu'elles ne répondent plus au caractère agricole et doivent être considérées comme de l'artificialisation.

○ Rappel de la définition de l'artificialisation des sols

Le « repère sémantique » de l'article 47, rappelle l'article 101-2-1 du code de l'urbanisme, qui définit l'artificialisation comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage.

- Exclure de l'artificialisation, les structures agricoles de production conservant les fonctions agronomiques du sol

Il est nécessaire de préciser que les serres, tunnels et autres structures sont des outils de production agricole qui permettent d'obtenir des fruits et légumes. Ces équipements conservent, du fait de leur occupation et usage un caractère agronomique. Ils ne peuvent être comptabilisés comme de l'artificialisation. Par extension, les hangars ouverts dont le sol n'est pas imperméabilisé, doivent être considérés différemment d'un bâtiment fermé au sol imperméabilisé destinés à la transformation ou au stockage.

Il est demandé que soit exclus de l'artificialisation des terres classées en zone agricole, tout bâtiment construit sur des terres incultes, comme la présence affleurante de la roche mère, inexploitable.

- Classifier les constructions et installations agricoles pour ne pas amputer le potentiel d'artificialisation des communes rurales.

Par ailleurs, les constructions ou installations agricoles sont souvent consommatrices d'espaces qui viendront diminuer d'autant les capacités d'artificialisation des zones urbaines pour des projets d'accueil d'habitants, d'activités économiques et de services notamment dans les communes rurales déjà défavorisées par des capacités et des possibilités réduites d'artificialisation.

En conséquence, il est peut-être nécessaire d'aller plus loin dans le détail de l'objectif 47 et de considérer cette approche à plusieurs niveaux, en différenciant :

- Les projets agricoles dans les petites communes rurales disposant de peu de foncier disponible et de possibilités d'extension,
- Les projets sur des communes plus importantes et mieux dotées en foncier disponible et possibilités d'artificialisation,
- Les projets d'agriculture périurbaine de grandes communes, voire de métropoles, dont les problématiques en matière de consommation et d'artificialisation des sols sont différentes.

Cette classification devrait s'accompagner d'une prise en compte différente de l'artificialisation. Les projets dans les petites communes rurales devraient être décomptés partiellement ou totalement de l'artificialisation des sols en fonction des disponibilités de la commune, de la nature des bâtiments et installations, avec l'impossibilité de définir, aujourd'hui, ce que sera l'agriculture de demain.

3) La gestion partagée de la ressource en eau : l'usage agricole

Le changement climatique a des incidences multiples tant sur les périodes de sécheresse que sur la variation de la pluviométrie et de l'enneigement. Il n'est pas certain que, dans l'avenir à l'horizon 2050 et 2100, les quantités d'eau soient suffisantes pour assurer l'ensemble des besoins.

La ressource en eau est soumise à différents usages (eau potable, irrigation, hydroélectricité, entreprises, loisirs, fonctionnement des milieux naturels, ...) et à des besoins de certains territoires (Occitanie) pouvant causer des déséquilibres sur la répartition actuelle grâce aux grands aménagements qui ont été réalisés dans la région (grandes retenues, réseaux de canaux, ...).

- Préserver l'eau à usage agricole

Les productions agricoles sont dépendantes des conditions climatiques (sécheresse, grêle, gel, ...). L'irrigation participe à la préservation des productions agricoles régionales (objectif 49 et les règles associés) et contribue à la valorisation des terres et des productions agricoles. La préservation et l'atteinte du zéro artificialisation des terres agricoles irriguées ou équipées à l'irrigation à l'horizon 2030 permettent de préserver la capacité productive régionale.

- Réalimenter des milieux naturels par l'eau d'irrigation agricole

Il convient d'insister sur l'importance de certains modes d'irrigation notamment en matière de recharge de milieux « naturels » et de réalimentation des nappes phréatiques d'intérêt général, comme la recharge de la nappe de Crau qui permet d'alimenter en eau potable plusieurs milliers d'habitants de l'ouest du département des Bouches-du-Rhône et participe à la limitation de la remontée du biseau salé.

La ressource en eau doit être mieux prise en compte dans sa gestion globale et tridimensionnelle (eaux souterraines) et pas seulement en surface.

- Prendre en compte les effets induits de l'eau d'irrigation dans les documents de gestion de la ressource en eau

Si cette notion existe déjà dans certains documents comme le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les Schémas d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE), il conviendrait de s'assurer que les interactions entre les eaux de surface et les eaux souterraines soient bien intégrées dans d'autres documents de gestion de l'eau (Le SOURCE¹, les PTGE², les PRGE ou PGRE³) et dans les documents d'urbanisme, afin de garantir les effets induits de certains modes d'irrigation sur l'alimentation d'une eau potable de qualité.

- Utiliser l'eau des canaux d'assainissement agricole

Il existe par ailleurs des réseaux de canaux d'assainissement agricole évacuant de grandes quantités d'eau vers des milieux naturels, principalement des rivières, et vers la mer. Il n'existe, à ce jour, aucun aménagement permettant de réutiliser ces eaux d'irrigation « excédentaires »

- Intégrer les capacités hydriques des espaces agricoles, naturels et forestiers

Les trois règles de l'objectif 10 intègrent des notions importantes en matière de prise en compte dans les documents d'urbanisme de l'adéquation entre la ressource disponible et les besoins en eau des projets, des moyens de prévention et de lutte contre les inondations, les risques de submersion, les risques naturels en zones de montagne, la maîtrise de l'écoulement des eaux pluviales, etc.

¹ **SOURCE** : Schéma d'Orientation pour une Utilisation Raisonnée et Solidaire de la ressource en Eau,

² **PTGE** : Projets de Territoire pour le Gestion de l'Eau,

³ **PRGE ou PGRE** : Projets de Gestion de la Ressource en Eau.

Il serait intéressant d'intégrer, dans cet objectif et les règles associées, les espaces naturels, agricoles et forestiers, dont la capacité hydrique de leurs sols permet de gérer les écoulements et le stockage des eaux pluviales.

- Prendre en compte les canaux d'irrigation gravitaire dans la gestion des eaux pluviales

Il convient de rappeler le rôle non négligeable des canaux d'irrigation « gravitaire » dans l'évacuation et le transfert des eaux pluviales, notamment en zones de montagne où ils évitent la surcharge hydrique des sols, surtout des sols nus, risquant de provoquer des glissements de terrains. La remise en état des canaux d'irrigation gravitaires est essentielle à la lutte contre l'érosion et permettrait de revaloriser des terres agricoles dont le réseau a été, en partie, délaissé, urbanisé, ou modifié.

Le cas particulier de l'usage des eaux usées traitées

- Un décret d'août 2023 fixe de nouvelles règles

Le décret n°2023-835 du 29 août 2023 (décret REUT) fixe de nouvelles conditions d'utilisation des eaux usées traitées et des eaux de pluie pour l'ensemble des usages non domestique, et fixe la procédure d'autorisation pour la réutilisation des eaux usées traitées (cf modification du code de l'environnement).

Parmi les arrêtés d'application de décembre 2023, celui du 18 décembre définit les conditions de production et d'utilisation des eaux usées traitées pour l'irrigation des cultures.

- Un « Plan eau » de l'Etat

Ces documents ont été publiés dans le cadre du « Plan eau », lancé par le Président de la République le 30 mars 2023, afin de massifier la valorisation des eaux dites « non conventionnelles ». L'objectif est d'augmenter considérablement le volume d'eaux usées traitées pour d'autres usages pour une gestion plus résiliente et concertée de la ressource en eau.

Ces eaux représentent un volume potentiel important dont les applications et les modes de distribution doivent être affinés notamment dans le cadre de production de fruits et légumes.

- Référencer ce texte dans le SRADDET

Une fois de plus, le processus de modification du SRADDET n'est pas adapté dans la mesure où il ne permet pas d'intégrer des textes réglementaires qui viennent compléter le texte en cours d'étude. Il serait intéressant de pouvoir faire référence à ce texte dans l'objectif 10 du SRADDET.

4) La montée du niveau de la mer, l'évolution du trait de côte et les activités agricoles, aquacoles et de pêche

La montée du niveau de la mer entraînera des conséquences sur toutes les activités ayant des installations fixes en mer et en bord de mer, ainsi que sur les activités agricoles sur des terrains ayant une très faible altimétrie.

- Intégrer les activités aquacoles et de pêche dans le SRADDET

Le SRADDET ne prend pas du tout en compte les activités aquacoles et de pêche dans son document, même modifié alors qu'il y aura des conséquences économiques. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la première région française de production de poissons d'élevage (loups, daurades) et une région reconnue pour la qualité de ses productions conchylicoles.

- Protéger ou pas la Camargue et son potentiel

Contrairement à d'autres régions littorales, l'agriculture n'altère, négativement, que faiblement le littoral. Cependant, il existe de grandes surfaces cultivées qui seront impactées par la montée de la mer, comme la Camargue dont le niveau altimétrique est proche du mètre. Il y a une réelle réflexion à mener rapidement sur cet espace qui, en l'absence de protection sera voué à disparaître rapidement en tant que site naturel et zone agricole exploitée.

- Alerter sur la concentration de sel dans les réseaux d'eau douce

Aujourd'hui, certaines plages ont déjà disparu, l'absence d'entretien de digues et des systèmes de circulation des eaux entre les étangs et la mer provoquent une montée du taux de salinité qui modifie les écosystèmes.

Par ailleurs, la montée du niveau de la mer entraîne une remontée de l'eau salée dans les systèmes hydriques souterrains qui vient perturber la qualité des nappes phréatiques et de l'eau des stations de pompage pour l'alimentation et l'irrigation (i.e. la problématique du biseau salé).

Dans certains cas, le niveau de la mer sera tel que l'eau de mer entrera dans certains cours d'eau à faible débit affectant la ressource en eau disponible pour les usagers dont les agriculteurs.

Le SRADDET doit s'emparer de ces questions autrement que par la seule question de la renaturation et de l'artificialisation des sols.

5) Terrains agricoles et forestiers, biodiversité et puits de carbone

- Cartographier les trames brunes au niveau local

La modification du SRADDET souligne l'importance de maintenir des espaces agricoles, naturels et forestiers porteurs de continuités écologiques favorables à la biodiversité. En effet, la création de nouveaux réseaux de circulation et l'extension de l'urbanisation créent des cloisonnements et nuisent au déplacement et à la reproduction d'un certain nombre d'espèces vivantes. Il serait intéressant de réaliser une cartographie des trames brunes au niveau régional qui illustre la capacité des sols à maintenir un état biologique vivant.

- La capacité des sols à capturer le gaz carbonique, un autre critère d'évaluation

Par ailleurs le SRADDET intègre la capacité des sols à capter le gaz carbonique, notamment des forêts anciennes et de prairies permanentes. Ce critère devrait être rajouter à la grille d'évaluation des terres agricoles (chapitre 1).

- Mieux appliquer le principe ERC et associer davantage les représentants du monde agricole à la valeur des terres

La multifonctionnalité de ces espaces devrait permettre de les conserver en priorité et d'appliquer les principes « **d'éviter et réduire** » sur les projets plutôt que « **de compenser** » l'artificialisation des terres ; ce dernier principe est trop rarement respecté et ne correspond pas à la valeur des terres qui ont été consommées.

Une consultation systématique des représentants de l'agriculture serait un garant de l'évaluation de la valeur des terres artificialisées, à compenser, afin que les agriculteurs concernés par les projets consommateurs de terres agricoles, ne se sentent pas floués.

- Assurer un suivi cartographique de la consommation des ENAF

Un suivi cartographique régulier des terres agricoles, forestières et naturelles régionales serait un atout pour identifier la consommation de ces espaces au fil du temps.

Annexe 3 : Contribution de la Commission Aménagement et Développement du territoire, Foncier, Habitat, Logement

La commission Aménagement du territoire a concentré l'analyse de la modification du SRADDET sur les objectifs relevant du domaine de « la gestion économe de l'espace et réduction de l'artificialisation des sols » et plus spécifiquement de l'objectif 47, de certains objectifs du domaine de « l'équilibre des territoires », ou d'autres objectifs ayant un impact sur une de ses thématiques. La commission s'est attachée à faire valoir dans son avis les points de vue et la sensibilité de l'ensemble des composantes du CESER qui n'ont pas été directement associées dans la phase amont de la rédaction de cette version révisée.

Elle souhaiterait qu'à l'avenir le CESER puisse être associé aux phases de réflexion préalables à la réécriture du document lors des prochains exercices de modification ou de révision, qui ne manqueront pas d'avoir lieu compte-tenu de l'intensification des manifestations du changement climatique dans notre région, de l'évolution de la législation, du bilan effectué à la suite des élections régionales, etc.

1) La gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols, un sujet sensible

La gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols est un sujet éminemment important dans une région comme Provence-Alpes-Côte d'Azur dont la topographie et l'occupation du territoire est très particulière.

En effet, avec près de 1000 km de littoral, des massifs montagneux qui occupent 50% du territoire régional, des massifs forestiers qui s'étendent sur 51% de la surface régionale, une population concentrée sur une bande littorale et sur la vallée du Rhône et qui augmente régulièrement, un modèle économique en mutation (évolution des modes de production industrielle et logistiques, accueil d'activités économiques spécialisées et touristiques, changement des modes de consommation, etc), la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est soumise à une pression foncière importante.

La commission note que le texte révisé 2024 diffère sensiblement de celui qui lui avait été soumis en 2023 et sur lequel un avis d'étape avait été émis, notamment sur deux points relatifs aux surfaces disponibles pour l'artificialisation au niveau régional, d'une part en raison des précisions fournies par l'Etat sur les PENE et, d'autre part de la modulation du taux-plafond d'artificialisation répondant à une approche d'équité des territoires et non plus d'égalité des territoires.

2) Le cas des projets d'envergure nationale et européenne (PENE)

La législation entérine cette diminution tout en excluant de cette consommation d'espace, jusqu'en 2030 inclus, les projets d'envergure nationale et européenne, les PENE, qui représentent en région, pour la première liste de projets, 965 hectares et qui s'ajoutent à cette consommation.

Une seconde liste identifie un certain nombre de projets qui pourraient, à leur tour, consommer une partie de ces espaces naturels, agricoles et forestiers.

La commission souhaite que les espaces nécessaires à la réalisation des projets de cette deuxième liste dont les surfaces occupées ne sont pas encore définies, ne viennent pas en déduction des hectares qu'il est possible d'artificialiser avant l'année 2031, comme c'est le cas pour les PENE de la première liste qui permet une diminution de l'artificialisation des sols de 54,5%.

Si ce n'est pas le cas, avec la réduction de l'artificialisation des sols au-delà de 2031, pour atteindre le zéro artificialisation nette des sols en 2050, ces projets seront en forte concurrence avec des projets de développement économique et social.

Afin d'être équitable, il faudrait que l'effort de consommation ou d'artificialisation des sols des PENE de la 2^{ème} liste soit porté préférentiellement par les communes et territoires ayant de fortes capacités d'artificialisation des sols de manière que les territoires ayant peu de possibilités soient moins impactés et donc moins pénalisés. Dans cette logique d'équité, l'espace alpin, qui n'a pas beaucoup de friches industrielles et urbaines, pourrait bénéficier d'un taux de consommation supérieur aux autres territoires.

Les modifications du SRADDET visent à avoir une égalité de traitement entre les 4 espaces, alpin, azuréen, provençal et rhodanien, en appliquant une modulation pour prendre en compte la spécificité des espaces ruraux et le confortement des centralités identifiées au sein de chacun de ces espaces.

Pour chacun des 4 espaces territoriaux, il a été défini un nombre d'hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) maximum à consommer pour la décennie 2021-2030 inclus.

Ces indications de consommation d'espaces répondent aux obligations légales mais risquent d'être contradictoires avec l'accueil de populations nouvelles lié notamment à l'installation de grandes entreprises sur le sol régional, nécessitant la création d'infrastructures, de logements, d'équipements et de services, ou encore l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030.

Les membres de la commission souhaitent que la consommation d'espaces ne profite pas qu'aux métropoles et grandes communautés de communes mais aussi aux espaces ruraux et de montagne qui sont des territoires de développement car ils sont attractifs par la qualité de vie qu'ils peuvent offrir.

3) La garantie communale et les très petites communes

La garantie communale d'attribution d'un hectare minimum, entre 2021 et 2030 inclus, pour les communes disposant d'un document local d'urbanisme prescrit, arrêté ou approuvé avant le 22 août 2026 a attiré l'attention des membres de la commission.

La commission approuve, comme elle l'avait déjà indiqué dans son avis d'étape, le bonus d'enveloppe foncière accordé aux centralités rurales mais déplore l'exclusion des petites communes de cette disposition pour lesquelles la mise à disposition de foncier est indispensable au maintien de leur population.

En effet, les toutes petites communes et les petites communautés de communes ne disposent pas toutes de documents locaux d'urbanisme et n'ont pas nécessairement les moyens techniques et financiers pour réaliser ces documents dans le temps imparti. Dans un premier temps, pour obtenir cette dotation d'un hectare, les petites communes ou intercommunalités en charge de la compétence urbanisme pourraient délibérer sur l'élaboration d'un tel document.

Il conviendrait ensuite, soit de solliciter une dérogation pour que ces petites communes puissent bénéficier de cet espace minimum, soit de mettre en place une aide à l'ingénierie pour les aider dans la réalisation de ces documents, et cela, de manière urgente, soit de les inciter à se regrouper dans une intercommunalité.

La commission relève l'ambiguïté de la rédaction actuelle du SRADDET au regard du Plan France Ruralités annoncé le 15 juin 2023. Ce plan vise à répondre de manière adaptée aux besoins des territoires ruraux avec le lancement, la même année, d'un programme de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT), baptisé « Villages d'Avenir » destiné aux communes de moins de 3 500 habitants (références : [DP_VillagesAvenir_vdef_0301.pdf \(agence-cohesion-territoires.gouv.fr\)](#)). 143 communes de la région Provence-Alpes-Côte d'azur sont lauréates de ce programme pour l'année 2024.

4) Introduction à partir de 2031 de la réduction d'artificialisation nette des sols

La commission rappelle que la réduction à plus de 50% des surfaces consommées par rapport à la décennie précédente, d'ici 2030 constitue un véritable défi pour l'ensemble des parties prenantes, collectivités et acteurs de la société civile.

Relever ce défi suppose une rédaction simple et facilement compréhensible au niveau local de type « qu'est-ce qui va changer pour ma commune ? »

Dès lors, le SRADDET mériterait d'être accompagné d'une pédagogie renforcée régionale, non seulement dans les premières années d'application mais aussi en anticipation des années de la fin de la décennie où, de fait, tout nouveau projet d'artificialisation sera refusé en cas d'atteinte du plafond autorisé. Ce *vademecum* devrait également conduire à encourager les collectivités, notamment les plus petites, à préciser leurs projets de développement ou de renouveau, et leurs incidences foncières, en identifiant ce qui sera dédié au logement et à l'activité économique.

Cet effort de pédagogie rend nécessaire, comme déjà indiqué dans l'avis d'étape, de rendre accessible à tous – collectivités, acteurs socio-économiques et associatifs – les données cartographiques, mises à jour, précisant tous les enjeux de développement (énergie, mobilité, hébergement, ...) et de protection (risques naturels, biodiversité, littoral ...) qui caractérisent les territoires à une échelle fine.

La modification du document précise le rythme de consommation nette avec l'objectif du zéro artificialisation nette des sols en 2050.

Le rythme de consommation doit s'accompagner de documents régulièrement mis à jour et à disposition de l'ensemble des décideurs territoriaux afin d'ajuster cette consommation d'espace.

La commission souhaite qu'un état de la consommation de ces espaces depuis 2021 soit établi afin de les rapprocher des quotas affectés aux communes et aux territoires concernés.

Ceci permettrait d'ajuster la courbe de consommation de ces espaces et de pouvoir appliquer, le cas échéant, la procédure de sursis à statuer prévue par les textes, pour éviter les situations de blocage de la consommation d'espaces en fin de décennie, si cela s'avérait nécessaire.

Les consommations d'espaces par décennie faisant toujours référence à la consommation d'espaces et aux surfaces artificialisées de la décennie précédente, il faudrait mettre en œuvre des moyens pour :

- Contraindre les communes et territoires à respecter et ne pas dépasser les surfaces maximales de consommation ou d'artificialisation autorisées ;
- Récompenser les communes vertueuses qui auraient, sur une décennie, densifié sans consommer ou artificialiser les surfaces autorisées, en leur accordant un report des surfaces non artificialisées comme bonus sur la décennie suivante.

5) Le cas des bâtiments agricoles

Ce sujet est particulièrement sensible dans un contexte où la France veut tendre vers l'autonomie alimentaire. Pour aller à l'encontre de la situation actuelle de déprise agricole il est souhaitable que de nouveaux agriculteurs s'installent ou reprennent des terres agricoles existantes, en friches ou en délaissés.

L'installation de nouveaux agriculteurs ou simplement l'adaptation de productions agricoles pour répondre au marché ou aux contraintes climatiques peuvent engendrer la création de bâtiments agricoles nécessaires à la réalisation des activités.

Si, jusqu'en 2030 ces constructions ne viennent pas impacter la consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers, à partir de 2031 elles seront comptabilisées comme surfaces artificialisées.

Cette application stricte de la règle crée un déséquilibre notamment dans les petites communes rurales qui risquent de voir amputer leur potentiel d'artificialisation par l'ensemble des surfaces des bâtiments agricoles. Toutefois une réflexion doit être menée au moment du dépôt de chaque projet afin d'étudier les possibilités de réemploi du bâti agricole existant pour tendre vers une sobriété foncière dans ce domaine d'activité.

Par ailleurs, il est impossible à ce jour de définir les besoins en matière de développement agricole pour les années à venir.

Les membres de la commission souhaiteraient que le paragraphe concerné par ce sujet soit plus explicite sur la conciliation entre le développement agricole, les impératifs de sobriété foncière et de lutte contre le mitage de l'espace agricole, notamment en matière de prise de décisions afin qu'il y ait une égalité de traitement d'une commune à l'autre.

6) Adaptation au changement climatique et le bien-être en ville

La limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers s'accompagne d'une réflexion sur les formes urbaines afin d'utiliser au mieux le foncier artificialisé existant, non utilisé ou abandonné dans l'objectif de densifier l'urbanisation et de mixer les usages, tout en créant des espaces de respiration, de renaturation, et en respectant les espaces à forts enjeux agricoles et environnementaux.

La renaturation en ville participe à l'abaissement de la température, notamment, en milieu urbain dense et à l'amélioration du cadre de vie des habitants. Les aménagements urbains pourraient aussi permettre de stocker l'eau de ruissellement lors des épisodes pluvieux.

Sans abandonner la revitalisation des centres anciens, il serait intéressant d'intégrer dans cette partie du SRADDET les zones d'activités commerciales et logistiques qui sont des territoires pouvant accueillir une mixité fonctionnelle, comme l'artisanat, les TPE, les professions libérales et les services, ou encore l'habitat, et des zones de renaturation avec la création de noues et de circulations piétonnes végétalisées – cf le Plan de transformation des zones commerciales de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) et l'étude de France Nation Verte sur « Un nouvel horizon pour les zones commerciales » - référence : [2dc90efc2c1a0e97572bf027240fac63e4dc9d75.pdf \(info.gouv.fr\)](https://www.info.gouv.fr/2dc90efc2c1a0e97572bf027240fac63e4dc9d75.pdf).

Si la référence aux solutions fondées sur la nature constitue une amélioration intéressante dans les préconisations inscrites dans le SRADDET révisé, il importe d'assurer une large diffusion auprès des collectivités de telles pratiques. La Région devrait pouvoir mettre à disposition des collectivités et des acteurs concernés des exemples concrets et variés, voire constituer un recueil régional de bonnes pratiques

7) L'évolution du trait de côte

Le littoral régional comprend une grande diversité de côtes (lagunes, plage de sables et de galets, falaise de calcaire ou de roches cristallines, ...) qui sera soumis de façon différente au changement climatique (intensité des tempêtes, vagues de submersion, épisodes pluvieux cévenols) et à la hausse du niveau de la mer.

Ces événements auront un impact significatif sur le trait de côte et les zones littorales urbanisées ou fortement anthropisées, qui engendreront des migrations climatiques.

Les modifications du littoral concernent non seulement les zones d'habitation mais également les voies de circulation routière, comme entre Nice et Saint-Laurent-du-Var, et ferroviaire, notamment entre Saint-Raphaël et Cannes-Antibes et Saint-Laurent-du-Var, voire des zones d'activités économiques, logistiques et aéroportuaires (aéroports de Nice, Marseille, Toulon) et indirectement les remontées d'eau salée dans les réseaux karstiques ou sédimentaires qui servent de réserves d'eau potable (phénomène aggravé par les constructions en sous-sol).

Pour s'adapter aux effets du changement climatique, les communes et intercommunalités doivent développer des stratégies de gestion du trait de côte à la bonne échelle, respectueuses du bon fonctionnement des écosystèmes côtiers. Elles devront inscrire le projet de recomposition spatiale qui en découlera dans les documents de planification.

Ces adaptations qui se traduiront par de nouvelles consommations foncières ne devront pas être comptabilisées dans les quotas des consommations autorisées dans la mesure où elles résulteront d'espaces qui auront été renaturés.

La qualité et les conditions de la renaturation devront être précisées de façon à trouver un équilibre entre les espaces nouvellement artificialisés et ceux qui auront fait l'objet de renaturation

Pour conclure :

Au-delà des contraintes et des ambitions techniques, la sobriété foncière peut ouvrir la voie à une véritable ambition de recomposition urbaine, quelle que soit la taille des collectivités. La Région devrait s'engager davantage pour aider les communes et leurs groupements, notamment en facilitant les échanges sur les retours d'expérience sur des grands projets passés et leur impact sur la qualité de vie des populations.

Annexe 4 : Contribution de la Commission Développement soutenable, Environnement, Energie et Climat

La commission a fait le choix de rechercher, tout en restant dans le schéma d'une procédure d'analyse de modification, un équilibre entre une approche factuelle (l'analyse des modifications apportées aux documents du SRADDET) et la compréhension que nous avons de ce que doit porter un document de planification comme l'est le SRADDET et la vision que nous avons de la région à l'horizon 2050.

La contribution de la commission ENVT porte sur les points relatifs à notre champ d'intervention :

- protection et restauration de la biodiversité,
- lutte et adaptation au changement climatique et la qualité de l'air,
- prévention et gestion des déchets,
- la prévention des risques naturels,
- adaptation à la baisse de la ressource en eau.

LA MODIFICATION DU SRADDET OBLIGE LES COLLECTIVITES A REPENSER LEURS STRATEGIES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT ET A PREVOIR DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT CONSEQUENTES

➤ Un contexte complexe pour la transposition des objectifs de transition écologique dans le SRADDET

La modification du SRADDET s'inscrit dans un contexte environnemental et législatif global déterminant :

- Un changement climatique qui nécessite, après des années de trop faible action pour diminuer les émissions de GES au niveau mondial, d'accélérer les mesures en faveur de la réduction des GES et de restauration des puits de carbone,
- Un effondrement de la biodiversité,
- La diminution de certaines ressources naturelles (eaux, forêts...)
- Une érosion du socle naturel avec une forte consommation des terres agricoles et des espaces naturels et forestiers,
- Une nécessité de restaurer une autonomie alimentaire,
- Une élévation des niveaux de la mer entraînant un recul du trait de côte,
- Un renforcement de l'intégration du développement durable dans les politiques d'aménagement avec la planification écologique visant à la fois à relancer l'industrialisation et à décarboner l'ensemble des secteurs de la société (économie, transport, résidentiel),

- La loi Climat et résilience qui, dans la suite à la Convention citoyenne sur le climat, impose une réduction progressive de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers pour aller vers le « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN).

C'est dans ce contexte que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur doit s'adapter au changement climatique, développer son économie, accueillir de nouvelles industries et des populations nouvelles, préserver ses ressources, son attractivité et renforcer la qualité de vie pour tous.

➤ **Une réduction des consommations foncières consubstantielle du SRADDET**

Le SRADDET de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dès sa version de 2019, engage les collectivités à réduire de 50 % leurs consommations foncières. Les modifications apportées au SRADDET en 2023 sont donc essentiellement des adaptations visant à intégrer diverses dispositions prévues par les lois de 2021 et de 2023 dont notamment la prise en compte des projets d'intérêt nationaux et européens (PENE) augmentant pour les collectivités le taux d'effort global de 50 à 54,5 %, (donc une modification de taux introduisant une évolution relativement faible de l'effort de réduction des consommations foncières demandées par le SRADDET).

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, les PENE vont représenter une consommation foncière de près de 1000 ha sur 10 ans alors que le SRADDET prévoit une consommation maximale de 375 ha par an à l'horizon 2030.

Ces 1000 ha ne viendront pas en déduction des projets locaux et régionaux et qui, pourtant, devraient avoir des retombées positives sur l'économie du territoire.

Une réflexion devra être conduite aussi sur la comptabilisation et la mutualisation des projets d'intérêt régional dont les retombées devraient logiquement dépasser les limites des territoires sur lesquels ils seront implantés. Devront-ils être mutualisés à l'échelon régional, au niveau des espaces du SRADDET, selon leur zone d'influence ?

➤ **Une répartition du développement économique et démographique reposant sur une armature urbaine et en lien avec les axes de transports en commun**

Le SRADDET a défini une armature urbaine établissant 3 niveaux de centralité (centralités métropolitaines, centres urbains régionaux, centre locaux et de proximité) et 4 typologies d'espaces (espaces « les plus métropolisés », espaces sous influence métropolitaine, espaces d'équilibre régional, espaces à dominante rurale et naturelle) et il a précisé les vocations de chacun de ces espaces et centralités en termes d'accueil de croissance démographique et de développement d'activités économiques.

De plus, le SRADDET, en accord avec le code de l'urbanisme, rappelle que le développement de l'urbanisme doit se faire prioritairement dans les zones desservies par les transports en commun

et particulièrement à proximité des gares, dans une logique de réduction de la part modale de la voiture.

Dans le cadre de la modification du SRADDET de juillet 2024 et - même si on peut le regretter - ces principes et la hiérarchisation des espaces urbains et centralités ne sont pas remis en cause.

Il convient alors de bien accueillir le développement économique et démographique prioritairement au sein des espaces métropolisés ou à proximité de ceux-ci (espaces sous influence) alors que la contrainte foncière y est déjà forte.

Il s'agit aussi de maintenir une qualité de vie à l'intérieur des espaces urbains (qualité de vie et de l'environnement : air, eau, espaces publics, transports, espaces verts, accès à la nature...).

➤ **Des pistes pour concilier le développement économique, démographique et sobriété foncière ?**

L'application de ces principes dans un contexte de contrainte foncière et de préservation du socle naturel, agricole et forestier oblige à de nouvelles formes de solidarité entre les territoires ; les collectivités se doivent donc de s'inscrire dans une vision plus large que la seule limite communale et intercommunale et de renforcer les coopérations entre espaces métropolitains et territoires ruraux.

Le contexte foncier doit pas être posé comme un obstacle au développement des territoires.

Une étude conduite par la DREAL « expérimentation du ZAN⁴ » a démontré sur 7 exemples étudiés, **qu'il suffirait d'augmenter 1 à 3 logements supplémentaires par hectare de surface déjà urbanisée pour répondre aux besoins en logement sur 10 ans** l'effort, s'il peut être complexe dans sa mise en œuvre, n'apparaît pas pour autant démesuré.

Rappelons pour mémoire, que la surface urbanisée couvre environ 10 % de la région soit 3 140 km² soit 314 000 ha.

Cela suppose aussi d'accepter de revoir nos principes et modèles d'aménagement et d'urbanisation :

- Réfléchir sur les conditions de l'acceptabilité de la densité urbaine en sortant des modes d'urbanisation qui ont marqué la seconde moitié du 20^e siècle et suscité des formes de rejets envers l'habitat collectif.
- Repenser la désirabilité des villes (aménités, services...),
- Prendre en compte les évolutions des modes de travail,
- Reconstruire la ville sur la ville,
- Densifier les ZAE existantes en faisant migrer petit à petit vers la ville les activités qui peuvent y trouver toute leur place afin de libérer du foncier économique pour des activités ne pouvant effectivement pas être localisées dans les centres-villes et centres villageois du fait des nuisances générées.

4 <https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/experimentation-territoriale-du-zan-les-a14207.html>

C'est donc sur la nécessité d'un accompagnement global des territoires sur lequel doit se positionner la région et sur lequel le CESER insiste, sans pour autant négliger l'analyse des modifications apportées au SRADDET et les conditions de leur mise en œuvre, bien plus que sur l'approche comptable et techniciste de la mise en place du ZAN.

❖ **Analyse des modifications apportées au SRADDET dans les domaines de l'environnement**

1) La protection et la restauration de la biodiversité

Les principales modifications impactant la protection et la restauration de la biodiversité apparaissent dans les objectifs

- 15 : Préserver et promouvoir la biodiversité et les multifonctionnalités écologiques des milieux terrestre, aquatique, littoral et marin,
- 37 : Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville,
- 47 : Maîtriser l'étalement urbain et promouvoir des formes urbaines moins consommatrices d'espace,
- 49 : Préserver le potentiel de production agricole régionale,
- 50 : Décliner la trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire, ainsi que dans les règles associées à ces objectifs.

Diverses modifications intégrées dans le SRADDET devraient avoir un impact positif sur la biodiversité. C'est notamment le cas pour l'objectif 37 en faveur de la nature en ville.

Concernant l'objectif 47 sur la maîtrise de l'étalement urbain, la diminution de 50 % de la consommation foncière des espaces naturels agricoles et forestiers (NAF) déjà imposée dans la version initiale du SRADDET se retrouve renforcée pour les territoires de la région en passant au taux de 54,5 %.

Cependant, ce renforcement de taux aura globalement peu d'impact supplémentaire en matière de réduction des consommations d'espaces NAF (environ 160ha sur la décennie). En revanche les surfaces foncières consacrées aux projets d'envergure nationale et européenne (PENE) vont générer une consommation d'espaces NAF de 981 ha ; soit une perte de 820 d'espaces NAF que connaîtra la région du fait des PENE

De plus, il paraît important de signaler qu'au moins 700 ha dédiés aux PENE seront pris et/ou seront limitrophes de zones présentant des enjeux majeurs de biodiversité.

C'est donc finalement une surface importante d'espaces porteurs d'enjeux majeurs de biodiversité qui sera sacrifiée.

En conséquence, la Commission Environnement insiste fortement sur la nécessité de prendre en compte, dans les aménagements qui seront réalisés, les enjeux de biodiversité dès les phases de programmation et conception en appliquant les principes d'évitement et de réduction.

L'application progressive du « Zéro Artificialisation Nette » à partir de 2030 va nécessiter d'engager des démarches de désartificialisation venant en compensation d'extensions

d'urbanisation sur les espaces NAF. La Commission environnement insiste sur la nécessité que les extensions d'urbanisation sur les terres agricoles et les espaces naturels et forestiers soient limitées autant que faire se peut dans une logique « éviter, réduire, compenser ». Les terres agricoles doivent faire l'objet d'une sanctuarisation.

Sur un plan environnemental, préserver un sol non artificialisé, voire enrichir son potentiel sera toujours préférable à une opération d'artificialisation / désartificialisation. Sur la base de ce raisonnement, il serait souhaitable que le SRADDET précise que ce mode de compensation ne peut se faire simplement à surface égale mais doit intégrer la qualité agronomique des sols et la perte des services écosystémiques, mesurée par une évaluation environnementale.

Dans la même logique de sanctuarisation, le SRADDET doit renforcer dans l'ensemble du document la préservation des terres agricoles « équipées à l'irrigation » (entendu comme irrigables et ou irriguées) et reporter cette précision dans la règle 49-A.

La commission insiste aussi sur la qualité et le sérieux qui doivent être apportés aux mesures de compensation devant faire eux aussi l'objet d'une évaluation environnementale préalable quel qu'en soit la motivation.

La nouvelle version de l'objectif 15 insiste notamment sur l'intérêt de stratégie nationale des aires protégées et le renforcement quantitatif des espaces en protection forte en Région Sud. Toutefois et même si la part des espaces naturels est particulièrement importante dans notre région (70 % du territoire environ), le nombre important d'espaces protégés en Provence-Alpes-Côte d'Azur ne dédouane pas la Région et les collectivités locales d'une attention à la biodiversité ordinaire. Cette protection des espaces doit être envisagée en conciliant notamment les activités agricoles et protection de la biodiversité.

Le SRADDET peut inciter les SCoT à disposer de plans d'actions, la commission considère souhaitable que le SRADDET intègre des préconisations à l'attention des PLU non couverts par un SCoT en les incitant à définir des zonages adaptés permettant de protéger les cours d'eau et plus généralement tous les espaces à enjeux de biodiversité : emplacement réservé, zonages indicés, servitudes (Espace boisé classé, Espace vert protégé), OAP thématique...

La commission considère comme une heureuse initiative l'intégration de la trame noire (visant à lutter contre la pollution lumineuse nuisible à la faune nocturne). Il serait nécessaire que la trame brune (sols) fasse aussi l'objet d'une attention similaire ; les sols vivants sont les premiers réservoirs de biodiversité et contribuent au stockage de carbone, à la limitation du ruissellement des eaux pluviales et à la recharge des nappes d'eau souterraines.

Afin de compléter la cartographie d'une trame verte et bleue, elle invite la Région à engager la réalisation d'une cartographie de cette trame brune et à mener les études pédologiques nécessaires à cette fin en particulier sur les terres agricoles.

La commission constate que les éléments relatifs au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et notamment les cartes de spatialisation des enjeux de préservation et remise en bon état écologique qui faisaient partie intégrante du dossier initial du SRADDET et du dossier de l'enquête publique en 2019, semblent être accessibles uniquement sur le site internet de la DREAL. La commission souhaite que ces cartes assurant la cohérence et l'interaction entre les territoires soient réintégrées dans le SRADDET dans l'attente d'une actualisation à échelle identique, renforçant ainsi leur opposabilité aux documents d'urbanisme.

La commission environnement prend bonne note de l'introduction de la notion de solutions fondées sur la nature (SFN) dans de multiples objectifs et règles. Toutefois, cette notion fait l'objet de définitions et compréhensions diverses. Il serait donc souhaitable que la Région en précise clairement les contours.

Par ailleurs plusieurs objectifs et règles auraient pu profiter de cette modification pour être renforcés.

- Objectif 11 : Déployer des opérations d'aménagement exemplaires (et règle associée) mériterait des adaptations afin d'y intégrer la protection de la biodiversité et remédier à son absence.
- Règle LD1-Obj9 : Favoriser le maintien et le développement des activités économiques exigeant la proximité immédiate de la mer sur les espaces proches du rivage ... aurait pu être renforcée sur la préservation de la biodiversité marine, notamment celle des petits fonds côtiers qui subissent une pression forte des activités nautiques de loisir et de plaisance.

La commission a également pris connaissance de l'Evaluation environnementale Stratégique – Livret 3 qui est jointe au SRADDET révisé, et plus particulièrement de l'Exposé des incidences notables probables sur les composantes environnementales. Son attention a été attirée sur les points de vigilance qui sont mis en exergue dans cette analyse, à savoir :

- Les interactions potentielles des infrastructures de transport en lien avec le développement de la logistique avec les sites Natura 2000, leur maîtrise n'étant pas démontrée à ce stade ;
- Les incidences sur la biodiversité et sur les espaces naturels, agricoles et forestiers des sites de traitement des déchets y compris les flux de circulation associés ;
- La pollution atmosphérique induite par la valorisation énergétique des déchets ou des combustibles solides de récupération ;
- Le bonus de consommation donné aux centralités locales dont certaines sont entièrement situées dans une aire protégée ;
- Le développement du GPMM avec de fortes incidences sur des zones fragiles (Crau, massif de la Mérindole, etc).

Elle suggère en conséquence à la Région de renforcer les mesures de type ERC correspondant à ces points de vigilance et à s'assurer auprès des collectivités et des porteurs de projets d'un encadrement suffisant pour minimiser ou supprimer les incidences négatives.

2) La lutte contre le changement climatique et la qualité de l'air

La lutte contre le changement climatique passe par :

- ❖ **La diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les process industriels, les déplacements des personnes et les transports de biens et dans les usages de l'énergie dans les secteurs résidentiels et tertiaires.**

Sur ce premier aspect les modifications apportées au SRADDET portent principalement sur les transports et les mobilités avec les objectifs :

- Objectif 1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional
- Objectif 2 : Définir une stratégie portuaire et fluviale à l'échelle régionale
- Objectif 3 : Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal.

Quelques modifications viennent renforcer la place et le rôle des pôles d'échange multimodal mais la modification majeure porte sur l'intégration dans le SRADDET du schéma régional de la logistique.

La commission environnement note avec satisfaction la volonté de réduire dans le domaine du transport de marchandises, la part du transport routier au profit de modes de transport massifié (ferroviaire, maritime et fluvial) et de renforcer les interconnexions entre ces modes (y compris avec le service routier).

La commission regrette que si le SRADDET cite les zones logistiques devant faire l'objet d'une attention prioritaire du fait de leur importance stratégique, son volet logistique ne précise pas ou peu les enjeux relatifs aux zones d'importance secondaire, alors que ceux-ci semblent plus développés dans le document « Evaluation environnementale stratégique - Rapport sur les Incidences Environnementales ». Un éclaircissement sur la spatialisation des enjeux serait bienvenu dans le rapport d'objectif et le fascicule des règles.

La mise en œuvre du schéma de logistique est fortement soumise au maintien (voire une extension) du réseau ferré, aux aménagements portuaires, à l'aménagement de canaux à l'échelle régionale mais aussi à l'échelle nationale et européenne pour permettre de développer l'hinterland des infrastructures de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, s'interconnecter au niveau européen et réduire la part modale du fret routier. La réalisation de ces aménagements devrait effectivement permettre de réduire l'impact environnemental de ce secteur d'activité. Toutefois, la commission environnement s'interroge sur le calendrier et les conditions de ces réalisations.

Par ailleurs, les modifications du SRADDET encouragent aussi le développement de nouvelles motorisations (électrique, hydrogène). Si ces mesures ont un effet salubre sur la qualité de l'air, elles ne dispensent pas de poursuivre les efforts pour réduire les déplacements eux-mêmes.

La part modale de la voiture dans les zones rurales et périurbaines reste encore très élevée dans ces zones où la mise en place des transports en commun est difficile et coûteuse. Toutefois, le SRADDET a pour mission de planifier le désenclavement des territoires ruraux et alpins. Dans

ces régions les solutions proposées pour les zones denses (BHNS, tram...) sont difficilement transposables ; le développement du ferroviaire ne peut concerner que de faibles territoires déjà plus ou moins desservis (malheureusement avec des fréquences trop faibles pour une véritable attractivité). La commission s'interroge quant à la réalisation dans les 6 ans à venir de travaux nécessaires pour mettre Briançon à trois heures de Marseille en vue des prochains jeux olympiques et paralympiques d'hiver.

Des solutions restent à inventer pour ces territoires, en attendant il conviendrait de préserver les infrastructures existantes, telles que les anciennes lignes de voies ferrées (et à minima leur emprise) et pouvoir y développer de projets innovants et peu émetteurs de GES.

La Région Sud s'est engagée auprès des gestionnaires des principaux ports de la région (Marseille, Toulon et Nice) dans une démarche « *Escale zéro fumée* » par l'électrification des quais. Des investissements importants ont été faits pour réaliser ces infrastructures et cette démarche est à saluer. On peut toutefois regretter que de nombreux navires (de croisière notamment) ne soient pas encore équipés pour en bénéficier et continuent à polluer les villes portuaires où ils font escale.

❖ **L'augmentation des puits de carbone**

Sur ce sujet, la principale modification apportée au SRADDET se situe sur l'objectif 15 faisant lien entre intérêt de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) et la place des puits de carbone pour la lutte contre le changement climatique. Cette dimension va de pair avec la protection de la biodiversité.

3) Prévention et gestion des déchets :

Les modifications principales relatives aux déchets concernent les objectifs et règles sur la prévention et la gestion des déchets :

- **Objectif 24** : Décliner les objectifs quantitatifs régionaux de prévention, recyclage, valorisation et élimination des déchets.
- **Objectif 25** : Planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme.
- **Objectif 26** : Favoriser le recyclage, l'écologie industrielle et l'économie circulaire

Les règles associées à ces objectifs :

- Le chapitre 3.4 « Règles en matière de prévention et de gestion des déchets ; planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets » (chapitre constituant le prolongement de la fiche règle N° LD1-Obj25 A : Élaborer des stratégies de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) et prévoir les équipements afférents compatibles avec la planification régionale) visent à intégrer les modifications apportées par la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC).

- Le chapitre 3,5 modalités d'action en faveur de l'économie circulaire dont le fondement même repose sur la question de la gestion des déchets et leur recyclabilité.

Elles portent essentiellement sur l'intégration et la prise en compte de la loi AGEC et de la révision du Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII).

Un travail indéniable a été fait pour analyser la situation de la gestion des déchets en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Toutefois l'intégration de ces modifications relatives aux déchets, souvent redondantes, rendent, ce document, déjà complexe dans sa version initiale, encore plus difficile à lire, interpréter et exploiter.

De plus, de nombreux objectifs quantitatifs de prévention, réduction et gestion des déchets portent sur des périodes révolues et d'une telle proximité (2025) ; il aurait été utile que les modifications apportent un éclairage sur la situation actuelle au moins au niveau de la région qui bénéficie d'un observatoire dont les dernières données traitées sont celles de 2022. Dans le chapitre 3.4, il est fait le constat d'une connaissance insuffisante pour identifier les leviers pour diminuer les coûts de gestion qui sont globalement supérieurs aux moyennes nationales.

A cette difficulté s'ajoutent, le manque de clarté de certaines explications, des objectifs quantitatifs de réduction sans référence claire à la situation initiale, des éléments cartographiques peu lisibles, le mélange dans le texte d'éléments relevant d'une démarche de diagnostic et des éléments de planification, rendant ces derniers difficiles à repérer.

Dans une logique de gestion de proximité, le chapitre 3.4 s'attache à territorialiser les besoins en équipements de gestion des déchets ; Il y aurait certainement eu matière et intérêt à insérer dans le diagnostic une identification territoriale des besoins en sous-produits issus de la gestion des déchets (chaleur, électricité, amendement des sols...) afin d'adapter au mieux la gestion aux besoins des territoires.

Une évolution de l'écriture voire une réorganisation complète (n'entraînant pas nécessairement une modification de l'économie du SRADDET) du chapitre 3.4 s'avèrent nécessaire pour améliorer la compréhension des objectifs poursuivis et prescriptions faites dans ce volet du SRADDET.

Le chapitre 3.5 « modalités d'action en faveur de l'économie circulaire » fait l'objet de compléments relatifs à la présentation de la prise en compte de l'économie circulaire dans le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) et la présentation des actions déjà engagées pour le déploiement de l'économie circulaire.

Toutefois, on peut noter que le point 3.5.8 « actions en faveur de l'économie circulaire » ne connaît que des ajouts et modifications mineures, le point le plus important pour le SRADDET de ce chapitre se situant au point 3.5.9 « prise en compte des modalités d'action en faveur de l'économie circulaire » dans les projets d'aménagement (SRADDET) se traduisant en 5 règles visant à :

1. Mettre en œuvre des stratégies territoriales d'économie circulaire à l'échelle des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT),

2. Dans les opérations d'aménagement, prévoir des espaces fonciers pour des activités liées à l'économie circulaire (unités de gestion des déchets, ressourcerie, compostage de proximité...),
3. Favoriser le regroupement des entreprises et la mutualisation des biens et des services dans les stratégies de développement économique, dans une perspective d'écologie industrielle et territoriale,
4. Introduire de la flexibilité dans la conception des bâtiments (réaffectation des usages, surélévation pour densifier...),
5. Pour chaque collectivité, établir un Contrat d'Objectifs « Prévention, Tri des Déchets et Economie Circulaire » avec la Région.

Sur ce dernier point, la politique de contractualisation étant engagée depuis plusieurs années, le SRADDET pourrait apporter des précisions sur le nombre de collectivités signataires de tels contrats.

4) La prévention des risques naturels

Le sujet de la prévention des risques naturels est principalement abordé dans deux objectifs :

- L'objectif 10 : Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, garantir l'accès à tous à la ressource en eau.
- L'objectif 9 : Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération maritime européenne, méditerranéenne et internationale.

La commission note que quelques précisions et compléments positifs sont apportés sur la nature, la prévention et la réduction des risques naturels présents en Région Sud, y compris sur leurs éventuelles conséquences en termes de risques industriels mais elle regrette que la prise en compte des aménagements anthropiques ait été retirée de la nouvelle version de cet objectif.

L'objectif 9 prend en considération les prévisions issues du sixième rapport du GIEC (2021) et alerte sur les impacts du dérèglement climatique à l'horizon 2100 : hausse du niveau de la mer, érosion des plages et des falaises, couplées à des événements météorologiques violents qui impacteront fortement nos territoires littoraux régionaux particulièrement urbanisés.

La modification de cet objectif recommande donc que les documents de planification et d'urbanisme permettent d'anticiper les conséquences du changement climatique sur les territoires côtiers, en conservant les espaces naturels existants, en développant la naturalité de l'interface terre-mer et en favorisant les réflexions relatives à la recomposition spatiale des littoraux sur le moyen et long terme.

L'adaptation à l'effet du changement climatique et la prise en considération du recul du trait de côte face aux effets du changement climatique dans le SRADDET témoigne d'une évolution importante dans les doctrines d'aménagement du territoire. En effet, la nature même des effets du changement climatique en particulier sur le littoral va obliger à envisager une recomposition spatiale et définir les zones sur lequel un recul du trait de côte sera inéluctable.

La reconnaissance des surfaces submergées comme espaces désartificialisés facilitera cette recomposition pour les collectivités mais nécessitera malgré tout de la part de la Région et de l'État un accompagnement fort envers les territoires concernés.

Annexe 5 : Contribution de la Commission Transports publics régionaux et Ecomobilite

La commission s'est intéressée aux modifications des objectifs du SRADDET concernant les domaines obligatoires du schéma :

- L'implantation d'infrastructures d'intérêt régional et la stratégie aéroportuaire,
- L'intermodalité et les mobilités des personnes et des marchandises.

La commission n'a pas souhaité entrer dans le détail des objectifs et des règles afférentes mais d'apporter un avis de principe sur les modifications proposées en fonction des différents sujets de ses thématiques d'étude.

Les transports et la mobilité, des marchandises et des biens, doivent à la fois être considérés dans un environnement global intégrant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans un ensemble plus large, interrégional, national et international, tout en prenant en considération les problématiques de desserte du quotidien et des bassins de mobilité.

Ces approches macroscopiques et territoriales sont étroitement liées et dépendantes les unes des autres. Le développement d'un système de transport de marchandises ou de personnes, efficace et performant, à un niveau local, est conditionné à un système plus large.

1) La stratégie aéroportuaire portée par la loi climat et résilience.

La stratégie aéroportuaire, présentée aux pages 68 à 71 du document approuvé à la plénière du conseil régional du 12 juillet 2024, concerne essentiellement l'aéroport d'Avignon-Caumont, ainsi que les aérodromes de Vinon-sur-Verdon et de Château-Arnoux-Saint-Auban.

Elle devrait être déclinée dans les différents objectifs, notamment au sein l'objectif 1 qui est consacré au confortement des portes d'entrée du territoire régional.

En effet, les grands principes de cette stratégie, présentés en page 69 et 71, essentiels dans le cadre d'un développement local, devraient se traduire dans différents objectifs du SRADDET, comme :

- La connexion de ces plateformes aéroportuaires à des réseaux routiers et ferrés,
- Leur accessibilité par des transports en commun,
- La création de parcs d'activités et de centres de formation,
- La protection de la biodiversité, etc.

La production d'énergie renouvelable est implicitement intégrée dans l'objectif 19 sans pour autant que ce soit mentionné en toute lettre.

Globalement il est intéressant de développer une stratégie aéroportuaire et de prendre en compte l'aéroport d'Avignon-Caumont et les deux aérodromes régionaux qui participent au dynamisme économique de la région, et au désenclavement des vallées alpines, en complément des aéroports nationaux, et des autres aéroports et aérodromes.

Il est souligné l'intérêt de maintenir ces infrastructures dans les départements alpins notamment pour les interventions de la sécurité civile et pour le transport sanitaire.

2) La circulation des voyageurs et des marchandises.

A - Les réseaux routiers et ferroviaires

Les réseaux routiers et ferroviaires se sont développés et intensifiés selon la topographie régionale et l'implantation des populations et des zones d'activités, principalement le long de la vallée du Rhône et sur le littoral, avec une percée autoroutière, inachevée, dans la vallée de la Durance.

Il convient de relever le cas particulier du réseau autoroutier de l'Arc Méditerranéen, entre l'Espagne et l'Italie et plus particulièrement du tronçon autoroutier de l'A8 dans le département des Alpes Maritimes, notamment entre Cannes et Menton, et plus spécifiquement au droit du contournement niçois, où le trafic est souvent très dense et les réseaux routiers engorgés par la présence des camions internationaux, des livraisons locales et des transports pendulaires du quotidien. Un report modal s'impose.

Cependant les départements alpins ont de nombreux échanges avec :

- La région Auvergne-Rhône-Alpes, vers Valence, par la D993 et le col de Cabre, et vers Grenoble par la N85 depuis Gap ou la D1091 et le col du Lautaret, depuis Briançon ;
- La région du Piémont en Italie, et Turin, par les cols de Larche, depuis Gap et Barcelonnette, ou par le col de Montgenèvre depuis Briançon ;
- La région Occitanie, vers Montpellier, depuis Valence ou Marseille, pour rejoindre le grand-Sud-Ouest et l'Espagne.

Malheureusement, le constat est alarmant quant aux durées de parcours reliant les vallées alpines à la région AURA et les dessertes vers le reste de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. En l'état, sans l'ambition d'améliorer les infrastructures ferroviaires et le plan de transport, le report modal de la route vers le rail ne restera donc qu'une ambition non réalisable, de surcroît sans attractivité tarifaire.

Pour information : Quelques comparaisons du temps de parcours à partir de Briançon :

- Briançon – Turin par le col de Montgenèvre : La distance est de 113 km, avec un temps de parcours moyen en voiture de 1h54 / Par le train, la distance est de 85 km, avec un temps de parcours entre 5h03 et 5h55 en utilisant plusieurs moyens de transports collectifs ;

- Briançon -Grenoble par l'A43 : La distance est de 189 km, avec un temps de parcours moyen en voiture de 2h34 - Briançon-Grenoble par la D1091 : La distance est de 118 km, avec un temps de parcours moyen en voiture d'environ 2h04 / Par le train la distance est de 80 km, avec un temps de parcours entre 4h06 et 6h07, en utilisant plusieurs moyens de transports collectifs ;

-- Briançon-Marseille : La distance est de 267 km, avec un temps de parcours moyen en voiture de 3h19 / Par le train, la distance est de 203 km, avec un temps de parcours entre 4h23 et 7h04.

Les itinéraires de montagne sont essentiels au maintien et au développement des activités, dont les stations de montagne, et des populations en place et très emprunté notamment dans le cadre des échanges franco-italien, avec des contraintes d'accessibilité, gabarits, cols fermés, de circulation, notamment lors des traversées de villages, et de pollution.

Le col de Montgenèvre et le col de Larche sont des portes d'entrée sur le territoire français et sur la région, dans le respect de la législation actuelle règlementant le passage des camions. Ils doivent être davantage pris en compte dans les projets de confortement des itinéraires routiers et inscrits en tant que tels sur la carte de l'objectif 1 ainsi que le col de Tende, le col du Lautaret ou encore le col de Cabre. Il convient d'améliorer l'état des routes permettant l'accès à la région Auvergne-Rhône-Alpes et à la région du Piémont, en Italie.

Le contournement des villages est une nécessité, non seulement en termes de fluidification du trafic mais aussi en termes de sécurité et de pollution.

Si l'objectif 45 et la règle afférente prennent en compte le schéma des itinéraires d'intérêt régional (SIIR), et identifient les itinéraires régionaux structurants et les itinéraires de fond de vallée, il convient d'aller au-delà et d'identifier d'ores et déjà les points stratégiques permettant d'améliorer la circulation sur ces axes notamment en vue de l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2030 qui vont engendrer des travaux et une augmentation de la circulation avant et pendant ces épreuves sportives.

Les deux sites de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur retenus pour les JOP d'hiver 2030, en haute montagne, sont Serre-Chevalier et Montgenèvre, proches de Briançon et accessibles depuis l'Italie par le col de Montgenèvre.

B - Le cas du tunnel de Montgenèvre et la liaison sécurisée et décarbonée France-Italie

La liaison entre la France et l'Italie par le col de Montgenèvre pose, à nouveau la question du tunnel ferroviaire permettant de réduire le nombre de véhicules/jours et de camions tout en diminuant fortement la pollution.

Ce projet plusieurs fois proposé et reporté est un véritable enjeu pour le trafic franco-italien et le développement économique des Hautes-Alpes tout en préservant la qualité de l'air et de vie des habitants. Il permettrait aussi de rejoindre la gare de Oulx en Italie sur la ligne TGV Lyon-Turin.

Il est demandé la réouverture du dossier et la reprise des études pour la réalisation d'un projet ambitieux et réaliste qui facilitera les échanges entre la France et l'Italie et donnera de nouvelles perspectives aux territoires alpins.

C - Le réseau ferroviaire secondaire, les dessertes fines et les lignes non utilisées

A l'heure où l'Union européenne mène une politique de décarbonation, pour baisser la production de Gaz à Effet de Serre (GES), réduire les impacts de la pollution, améliorer la qualité de vie des populations, répondre aux enjeux environnementaux, il est important d'envisager toutes les solutions possibles tant pour le transport individuel et de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Le report modal de véhicules à motorisation carbonée sur le réseau ferroviaire est une des solutions parmi les plus intéressantes car permettant de transporter le plus grand nombre de personnes et de biens.

Au-delà des axes principaux, les dessertes fines du territoire doivent être confortées pour desservir les territoires littoraux, ruraux et de montagne. Pour un maillage efficace, il est demandé que soit étudié la réouverture de l'ancienne voie ferrée entre Digne et Saint-Auban, permettant de relier la vallée de la Durance et la ligne du Chemin de Fer de Provence de Digne à Nice. Le train permettrait de désengorger la N 85 sur ce tronçon, et la réouverture de petites gares permettrait de limiter les échanges pendulaires en voiture

Par ailleurs, il est mentionné la volonté de conforter l'étoile de Veynes mais cela reste insuffisant pour faire face aux besoins de mobilité des habitants des vallées, notamment pour irriguer la ligne Veynes-Gap-Chorges.

D'autres lignes ferroviaires aujourd'hui inutilisées pourraient être réouvertes telles que les lignes :

- Pertuis-Cavaillon, pour relier la vallée de la Durance à la vallée du Rhône en évitant Marseille ;
- Gardanne-Carnoules, ce qui permettrait de fluidifier la circulation dans la vallée de l'Arc,
- Rognac-Aix en Provence pour se rendre à l'aéroport de Vitrolles sans passer par Marseille, et faciliter l'accès à Aix-en-Provence pour les populations du Vaucluse et de la partie ouest des Bouches du Rhône.

La Région pourrait aussi expérimenter la création de moyens de transports collectifs alternatifs utilisant les réseaux ferrés existants, en application de la loi 3DS.

L'ensemble du réseau ferroviaire, des gares, des infrastructures et des terrains doit faire l'objet d'une attention particulière afin de préserver des sites pouvant être adaptés pour l'organisation de transport en commun de personnes et pourquoi pas, de marchandises.

D - Le réseau ferré des zones d'activité et le lien avec la logistique

Les modes de consommation et de production ont été bouleversés ces dernières années avec, pour conséquence, une augmentation des commandes à distances et de circulation de marchandises par bateaux, avions, trains ou camions.

La région bénéficie de plusieurs ports sur la Méditerranée avec un port leader, qu'est le Grand Port Maritime de Marseille avec des installations à Marseille et également à Fos-sur-Mer.

Ces ports doivent être facilement accessibles par voie autoroutière et par voie ferrée. Il est impératif de mieux les connecter aux réseaux existants sinon de créer les conditions d'une meilleure circulation des marchandises. En effet, les tunnels ferroviaires en sortie de Marseille doivent être mis au gabarit des wagons chargés, les voies d'accès au port de Fos doivent être doublées, qu'il s'agisse des voies routières ou ferrées pour augmenter la fluidité et la quantité de trafic.

Certaines zones d'entrepôts logistiques comme Saint-Martin-de-Crau ou « Clésud » à Miramas pourraient être aménagées et raccordés au réseau ferroviaire existant, tout comme l'est le port fluvial d'Arles. Ce dernier, pour être plus performant doit repenser son infrastructure ferroviaire afin d'améliorer l'accès bord à quai du Rhône.

Il semble important pour faciliter le report modal des camions vers les trains d'améliorer l'accès des camions aux plateformes de chargement, d'avoir des wagons plus adaptés au transport de camions (type wagon Modalohr) ainsi que des zones aménagées pour l'accueil des poids-lourds et des chauffeurs routiers (parkings aménagés), d'améliorer les temps de rupture de charges, ...

En matière de logistique, pour désengorger l'autoroute A8 sur la partie des Alpes Maritimes, le report modal ferroviaire ou maritime doit être encouragé. Le projet de corridor européen, avec l'ouverture de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, pourrait modifier le fret ferroviaire sur la ligne Marseille-Vintimille. Par ailleurs, l'équipement sur cette ligne d'un réseau ERTMS facilitant la circulation doit s'accompagner de l'installation d'un équipement adapté à bord de chaque motrice. En l'absence de cet appareil dans les motrices, les trains ne pourront plus circuler sur les voies équipées de système ERTMS.

(**ERTMS** = en anglais, European Rail Traffic Management System est le système européen de gestion du trafic ferroviaire, qui permet d'améliorer le trafic ferroviaire en apportant aux conducteurs de locomotives et d'automotrices, sur son tableau de bord, toutes les informations nécessaires, vitesse autorisée, capacité de freinage en fonction des conditions de circulation et du trafic).

En conclusion sur cette partie, il convient dans les documents d'urbanisme, d'identifier les terrains ayant vocation à développer des activités de transports de personnes et de marchandises, et de réserver ces emplacements tels que les sites, infrastructures, bâtiments et espaces existants, afin d'éviter les nombreux problèmes rencontrés aujourd'hui pour créer des dessertes ou agrandir des axes de circulation lorsque l'urbanisation gagne du terrain (cas de la L2 à Marseille, notamment).

Les deux nouvelles règles de l'objectif 3, répondent en grande partie à cette demande. Il convient toutefois de rajouter la « sanctuarisation » des installations ferroviaires (lignes, gares, terrains, ...).

3) L'intermodalité et la mobilité en région

A -De la voiture vers des transports collectifs

L'incitation à utiliser les transports collectifs repose sur trois grands principes : des horaires adaptés aux besoins, des temps de trajets compétitifs par rapport à l'usage de la voiture et une tarification attractive. Sur ce dernier point, il est demandé d'étudier les abonnements et la tarification afin de correspondre au mieux aux besoins de toutes les catégories socio-professionnelles et ne pas opposer les modes de réservation en ligne aux modes de réservation sur les bornes ou aux guichets en gare.

Il est demandé de faciliter les modes de réservation et d'annulation entre opérateurs (Ouigo, TGV, Intercités, ...) afin de ne pas bloquer le parcours des voyageurs.

Il est important de poursuivre la convergence des modes de transports entre transports régionaux et transports urbains afin de faciliter les voyages au sein de la région et hors région. Les contraintes d'organisation des transports ferroviaires s'imposent non seulement entre les différents niveaux de trains (TER, TGV, trains interurbains, ...) mais également aux transports routiers dont les LER, et aux transports urbains.

De même l'amélioration de l'information et de la billettique sont des éléments facilitant la circulation des voyageurs, qu'ils soient usagers ou occasionnels.

Il est demandé que soient remis dans les instances de gouvernance concernant les moyens du quotidien les comités de lignes qui permettraient aux représentants de la SNCF, et de ses diverses sociétés, et de la Région de faire le point, en réunion publique, avec les associations et les usagers, sur tous sujets relatifs aux transports ferroviaires d'un territoire donné, qu'il s'agisse de l'état d'avancement de travaux en gares ou sur les infrastructures, de l'évolution de grilles

horaires de circulation des TER, ou encore des heures d'ouverture des guichets, de la présence de personnel en gare, ou de la tarification, etc.

B - Du personnel et des services en gare

La diminution, voire l'absence, de personnel en gare, l'automatisation systématique et l'usage de moyen dématérialisé de titres de transport, conduisent à un sentiment de déshumanisation des gares et sont perçus par un certain nombre de personnes comme un frein à l'usage du train.

Il est demandé de remettre du personnel qualifié en gare pour accueillir, renseigner, guider et rassurer les personnes qui se rendent dans les gares, et plus particulièrement les personnes à mobilité réduite.

En complément de personnel en gare, et pour améliorer l'accueil des voyageurs et usagers, il est demandé d'avoir, dans les gares, un espace d'accueil et d'attente digne de ce nom permettant aux personnes en attente de bénéficier d'un lieu sécurisé, et « confortable » (chauffé ou rafraîchi), avec un minimum de services tel que des prises pour recharger les batteries des appareils électriques, des distributeurs de boissons, des sanitaires, ouverts du premier au dernier train et une correspondance assurée par les services de transport urbains.

Dans l'objectif 39 les pôles d'échange ne devront pas seulement être vertueux en termes d'atténuation et d'adaptation au changement climatique mais permettre aussi un accueil agréable et sécurisé aux personnes qui utilisent les différents modes de transport. Un minimum de services devrait être programmés pour attirer les voyageurs vers le report modal.

Pour conclure :

Conformément aux réflexions menées au sein de la commission Transport en matière de logistique, les membres de la commission notent la volonté de la Région de favoriser le report modal du transport de marchandises de la route vers le rail, les voies fluviales et maritimes, et de répondre ainsi aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

L'ensemble des propositions émises par ces derniers sont le fruit de débats dont l'objectif est de permettre de désenclaver et rendre attractif certains territoires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de faciliter les accès avec les régions et pays limitrophes, d'améliorer la qualité de vie des populations et de participer activement à la baisse des GES, à la mise en œuvre des recommandations du GIEC et des différentes lois traduites dans le SRADDET.

Annexe 6 : Saisine du Conseil régional



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président
Président délégué de Régions de France

Monsieur Marc POUZET
Président du Conseil économique
social et environnemental régional
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Hôtel de Région
27 Place Jules Guesde
13481 MARSEILLE Cedex 20

RM/Réf. : DCOPT-D24-01516

Marseille, le 12 juillet 2024

Monsieur le Président,

La Région Provence-Alpes-côte d'Azur a adopté, le 26 juin 2019, son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), approuvé par arrêté préfectoral le 15 octobre 2019.

Pour tenir le Schéma conforme aux évolutions législatives, le Conseil régional a engagé le 17 décembre 2021, une procédure de modification qui a donné lieu à une large phase de concertation.

Le projet de SRADDET modifié est désormais soumis à consultation des personnes publiques associées.

Ainsi, je sollicite votre avis, sur les modifications apportées dans le Schéma et ses annexes qui sont disponibles sur la page internet www.maregionsud.fr/consultation-sraddet

Les modifications proposées portent sur les thématiques suivantes :

- La gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols
- La prévention et gestion des déchets
- L'intermodalité, le développement des transports de personnes et de marchandises
- La stratégie régionale aéroportuaire.

... / ...



Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
téléphone 04 91 57 50 57 – maregionsud.fr

Au-delà de ces thématiques, des compléments d'information et des adaptations non substantielles et n'ayant pas pour effet de porter atteinte à l'économie générale du document sont également intégrés dans cette modification dans les domaines de l'eau, du littoral, de la préservation de la biodiversité et de la transition énergétique.

Afin d'analyser au mieux vos éventuelles remarques, je vous serai reconnaissant de me faire part de votre avis dans un délai maximum de 3 mois après réception du présent courrier soit à l'adresse sraddet@maregionsud.fr soit par voie postale à l'adresse suivante : Hôtel de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, DCOPT-SPRT, 27 place Jules Guesde, 13481 Marseille Cedex 20.

Votre avis sera joint à la mise à disposition au public par voie numérique du projet et sera pris en compte dans le bilan de la consultation qui sera présenté en assemblée plénière lors de l'adoption du SRADDET modifié. Ce dernier sera ensuite transmis au préfet de région qui disposera de trois mois suivant l'adoption du schéma pour l'approuver ou demander des modifications.

Le Service planification régionale et territoriale reste à la disposition de vos services pour toute information complémentaire (sraddet@maregionsud.fr).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Amicalement



Renaud MUSELIER

Explications de vote

1^{er} Collège

Flavie DE LACHAPELLE
Jacques PAYAN
Claude TARTAR

2^{ème} Collège

Philippe COTTET

3^{ème} Collège

Dominique RAULIN

Intervention de Flavie DE LACHAPELLE au nom de FIBOIS Sud Provence Alpes Côte d'Azur (1^{er} Collège)

FIBOIS SUD, l'interprofession de la filière forêt-bois sur le territoire de la région Provence-Alpes Côte d'Azur, rassemble l'ensemble des acteurs institutionnels et professionnels du secteur : propriétaires forestiers publics et privés, gestionnaires, transformateurs du bois énergie, de la pâte papier et de la construction, constructeurs bois, architectes. C'est ainsi près de 3 000 établissements et 12 000 emplois en région qui concourent au développement économique de la filière en région PACA au travers :

- *De la mobilisation des bois régionaux pour approvisionner les acteurs locaux en circuit court.*
- *Du développement des usages du bois en favorisant ceux qui stockent le carbone sur le temps long comme la construction.*
- *De l'accompagnement des entreprises dans leur compétitivité : projets de modernisation, innovation, ressources humaines.*

Dans le cadre du projet de révision du SRADDET et face au mitage de nos espaces naturels et forestiers, Fibois SUD est sensible aux mesures prises pour limiter l'étalement urbain.

En effet, certains territoires de notre région sont l'objet d'une pression foncière qui met en péril la qualité de nos espaces naturels.

Rappelons que la région Paca est la deuxième région forestière de France avec 1 600 000 ha de forêts réparties sur 51% de notre territoire.

Afin d'assurer le développement et la pérennité de nos espaces forestiers, nous défendons le principe que la forêt doit être prise en compte comme une composante fondamentale de l'aménagement du territoire avec ses fonctionnalités multiples :

- *Environnementale : biodiversité, carbone et l'ensemble des services écosystémiques,*
- *Sociale, notamment pour les forêts périurbaines,*
- *De production avec une activité économique en plein développement dans une société en recherche de décarbonation.*

A ce titre, FIBOIS SUD regrette que la filière forêt-bois soit insuffisamment prise en compte dans les objectifs du SRADDET et que la forêt, le bois et ses usages ne soient pas plus explicitement cités dans sa rédaction. Il pourrait être notamment proposé d'intégrer à l'avenir, des objectifs du Programme Régional Forêt Bois (PRFB) validé en 2019 par l'Etat et la Région, dans le cadre du rôle intégrateur joué par le SRADDET.

Par ailleurs, FIBOIS SUD s'inquiète des difficultés rencontrées par les entreprises de récolte et de transformation du bois pour trouver des fonciers disponibles et abordables en région, que ce soit à proximité de la ressource ou des grands bassins de consommation, les dispositions nouvelles du ZAN étant de nature à aggraver cette situation.

Pourtant ces activités sont indispensables à la mise sur le marché des produits bois nécessaires à l'atteinte des objectifs de décarbonation fixés dans le cadre de la COP régionale, dont les travaux sont en cours de finalisation.

FIBOIS SUD rappelle que les dispositifs de limitation de l'artificialisation des sols ne doivent pas venir en opposition des objectifs de décarbonation régionaux. La filière sera attentive à ce qu'un juste équilibre soit respecté à leurs mises en place effective. En particulier, nous défendons le principe, à l'instar des pratiques agricoles, que dans les PLU (PLU/i) des unités de transformation du bois puissent être installées, sous certaines conditions, dans des zones forestières.

Sous réserve que le SRADDET intègre dans ses prochaines versions des objectifs de la politique régionale de la forêt et du bois, FIBOIS votera l'avis.

Intervention de Jacques PAYAN au nom du 1^{er} Collège

Le premier collègue du CESER, représentant les entreprises et les acteurs économiques de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, exprime globalement son soutien à la modification n°1 du SRADDET et apprécie la prise en compte du volet aéroportuaire ainsi que de la stratégie de façade. Toutefois, il formule des recommandations et des réserves sur plusieurs points, au regard des enjeux économiques et du développement des activités professionnelles dans la région.

- **Sur la gestion économe de l'espace et l'artificialisation des sols**

Le premier collègue salue certes l'objectif de réduire l'artificialisation des sols, en particulier dans une région soumise à une pression foncière croissante. Cependant, il est impératif que cette transition ne se fasse pas au détriment du développement économique et social des territoires, notamment ruraux et périurbains. Nous recommandons de veiller à ce que les surfaces dédiées aux projets d'envergure nationale et européenne (PENE) ne limitent pas excessivement les possibilités de construction pour les entreprises. Il est impératif de préserver les réserves foncières économiques dans les documents d'urbanisme afin de permettre un développement économique régional. Par ailleurs, nous soulignons la nécessité d'une définition claire des bâtiments agricoles afin que les infrastructures de production, telles que les serres et hangars, ne viennent pas pénaliser les calculs d'artificialisation.

- **Sur le soutien aux petites communes**

Le premier collègue insiste sur l'importance d'un accompagnement des petites communes dans la mise en place des documents d'urbanisme, particulièrement celles dépourvues des ressources humaines ou financières pour se conformer aux nouvelles exigences. Il est essentiel que ces collectivités, qui accueillent souvent des entreprises locales et artisanales, puissent bénéficier d'une aide technique et financière pour préserver leur potentiel de développement économique. Une dérogation temporaire à l'obligation d'artificialisation minimale pour ces communes pourrait être envisagée.

- **Sur la gestion des déchets**

Le 1er collège note avec intérêt l'importance donnée dans le SRADDET au développement de l'économie circulaire et à la territorialisation des besoins en équipements de gestion des déchets ménagers.

Le nombre insuffisant des déchetteries professionnelles (bâtiment, services, hôtellerie et restauration, ...) ainsi que leur capacité limitée, entraîne une augmentation des temps de transport, du nombre de rotation des camions générant des nuisances en termes de trafic routier et d'impact environnemental (maillage serré avec un point de collecte à moins de 10 km voire à 20 km dans les zones peu denses comme le précise la loi).

Le 1^{er} collège insiste fortement sur le rôle de la Région sur la nécessité impérieuse de se saisir du problème des déchetteries professionnelles en lien avec les organismes collecteurs.

- **Sur le développement des infrastructures et transports**

La mobilité est un enjeu clé pour la compétitivité économique de la région. Le premier collège appuie les efforts en faveur du développement des transports collectifs et de l'intermodalité pour les déplacements des personnes mais relève qu'il est crucial que les infrastructures de transport soient adaptées aux besoins des entreprises en facilitant les déplacements professionnels notamment dans les secteurs de la logistique et du transport de marchandises. L'amélioration des connexions routières, ferroviaires et fluviales lorsque c'est possible avec les ports, les zones logistiques et les marchés voisins est indispensable pour maintenir la région comme un pôle attractif en termes d'investissements et d'emplois.

- **Sur la gestion de la ressource en eau**

Enfin, dans le cadre de l'adaptation au changement climatique la gestion durable de l'eau est un enjeu fondamental. Nous soutenons les mesures visant à préserver cette ressource, mais rappelons que l'accès à l'eau est essentiel pour de nombreuses industries, notamment agricoles. Il convient de garantir un équilibre entre la protection de l'environnement et les besoins des entreprises, afin d'éviter des contraintes qui pourraient compromettre leur compétitivité.

En conclusion, le premier collège émet un avis favorable sur l'avis du CESER relatif à la modification n°1 du SRADDET tout en appelant à une vigilance accrue pour assurer un équilibre entre les impératifs environnementaux, le développement économique et l'égalité des territoires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le premier collège votera l'avis.

Intervention de Claude TARTAR au nom de l'U2P (1^{er} Collège)

Position de vote U2P : les entreprises de proximité – artisans, commerçants et professions libérales

L'U2P adhère à la position de vote du 1er collège, tout en souhaitant apporter des précisions sur certains aspects propres aux entreprises de proximité.

En tant qu'artisans, commerçants et professions libérales, nous reconnaissons l'importance d'un développement territorial durable qui tient compte des spécificités locales. Le projet de modification du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) touche directement nos pratiques et besoins.

Nous regrettons d'ailleurs le manque de concertation avec les acteurs économiques du territoire.

1. **Gestion économe de l'espace et artificialisation des sols** : *La préservation des terres agricoles et des espaces naturels est cruciale pour garantir la pérennité de nos activités et la qualité de vie dans nos territoires. Nous soutenons la gestion raisonnée des sols et appelons à des mesures claires pour éviter des contraintes excessives sur les petites communes rurales, qui abritent nos activités. Les entreprises de proximité insistent sur la nécessité de sanctuariser les zones d'activités à destination des TPE afin que le foncier à destination professionnelle reste disponible à des prix accessibles et ne se trouve pas pris dans la spirale inflationniste que va générer le ZAN par la raréfaction de l'offre foncière. De même, lorsque les friches industrielles ne sont pas adaptées pour une reconversion en zone d'habitat, elles pourraient être réservées à l'implantation de zones d'activités.*
2. **Réduction, valorisation, élimination des déchets** : *la réduction des déchets est un objectif pour les entreprises de proximité. Toutefois, elles ont à supporter le traitement du « suremballage » des marchandises. Elles ont également à cœur de valoriser leurs déchets mais supportent encore le coût de leur collecte et transport. Enfin, elles appellent au maillage en proximité des déchèteries professionnelles pour faciliter l'élimination des déchets non valorisables.*

Le nombre insuffisant de déchetteries professionnelles, ainsi que leur capacité limitée, entraînent une augmentation des temps de transport et du nombre de rotations de camions, générant des nuisances à la fois en termes de trafic routier et d'impact environnemental

3. **Économie circulaire** : *Nous appuyons l'intégration de l'économie circulaire dans les documents d'urbanisme. Cela pourrait faciliter l'accès à des infrastructures adaptées pour la gestion des déchets et la réutilisation des ressources, aspects cruciaux pour nos métiers. Nous attirons l'attention sur un point qui n'est pas évoqué dans l'avis : « Les matériauthèques de seconde vie » qui devraient être créées dans les communes ou EPCI avec un maillage fin du territoire qui auront pour objet de collecter les ouvrages de second œuvre (sols cloisons, plafonds menuiseries extérieures et intérieures...) et 3ème œuvre (équipements techniques) qui résulterait des travaux de réhabilitation en vue de leur réutilisation. Ce principe qui participe à une dynamique de développement durable, cumule circuit courts, responsabilité sociétale, recyclage et économie des ressources.*

Ce dispositif vertueux nécessitera cependant un accompagnement, car le démontage en vue de la réutilisation engendre un surcoût par rapport à la démolition, tout en soulevant la question de la responsabilité de l'entreprise qui réemploie les matériaux.

4. **Transports et intermodalité** : Le développement de l'intermodalité et de transports adaptés est une priorité. Nos entreprises dépendent d'une mobilité fluide des personnes et des marchandises. Une meilleure connexion des zones rurales et urbaines est indispensable. Si la logistique du dernier kilomètre est facilitée par les dispositions du SRADDET, la mobilité des artisans, commerçants et professions libérales doit l'être également jusqu'aux centres villes (ZFE, parkings adaptés, aires de livraisons ...) pour assurer leurs prestations auprès des clients et des patients. Si les indépendants sont favorables à une réduction de l'utilisation de l'automobile pour les déplacements privés dans les centres urbains denses ou interurbains au profit de transports en communs à faible empreinte carbone, ils réaffirment l'impérieuse nécessité de faciliter les déplacements professionnels.
5. **Gestion de l'eau** : L'accès à l'eau, pour les usages domestiques comme professionnels, est fondamental. Nous soutenons les mesures visant à limiter les gaspillages par un entretien sans faille des réseaux de distribution et assurer une distribution raisonnée, équitable et à long terme de cette ressource vitale.

Après ces précisions qui viennent en complément de l'avis qui nous est présenté aujourd'hui, l'U2P votera l'avis.

Intervention de Philippe COTTET au nom des Groupes CGT – FSU & Solidaires (2^{ème} Collège)

Les modifications qui ont été présentées au CESER font suites aux changements d'ordre législatif opérés depuis 2019, date de validation du SRADDET, mais sont déconnectées de l'évolution durant la même période du contexte économique et social de notre Région. Or, nous ne pouvons ignorer la part grandissante en PACA de paupérisation de la population. De ce fait, si l'on souhaite politiquement œuvrer en faveur de l'égalité entre les territoires, ce qui constitue l'essence même du SRADDET, cette décision modificative aurait dû, de façon concomitante, prendre en compte cette singularité régionale.

Une récente étude IPSOS/Secours populaire (septembre 2024) met en lumière l'augmentation de la paupérisation d'une partie de la population vivant en zone rurale et péri-urbaine, venant confirmer un ressenti perçu dans notre région où 17,3 % de sa population vit déjà sous le seuil de pauvreté. Cette situation s'inscrit sur la durée et devrait, de ce fait, être suivi d'un engagement politique fort de la région pour répondre aux attentes et lutter ainsi contre les inégalités territoriales, qui tendent à renforcer le sentiment d'abandon de ces populations.

Dans cette optique, et avant toute proposition de modification liée à l'aménagement du territoire dans le cadre législatif du ZAN, le Conseil Régional aurait dû également se questionner sur l'usage même du foncier.

A notre sens, il doit avant tout répondre aux enjeux et besoins liés à l'emploi et aux attentes de la population au sein de leurs lieux de vie, notamment en termes d'accès au logement, à la santé et plus globalement aux services publics.

Dans cette vision des choses, il nous paraît contradictoire de pénaliser le développement d'un projet d'activité économique créateur d'emplois, et s'inscrivant de plus dans le cadre d'une démarche de décarbonation de l'industrie, par une application purement technocratique et rigoriste du ZAN. Or, l'exemple des projets en cours sur le bassin de Fos/Mer de CARBON et GRAVITHY tend à le montrer. Même s'ils viennent d'être qualifiés en projets d'envergure nationale et européenne (PENE) n'entrant de fait plus dans les modalités de calculs du ZAN, qu'en sera-t-il de ceux jugés « secondaires » mais tout aussi structurants sur un territoire donné ? Quel arbitrage serait rendu d'un point de vue de consommation du foncier face à l'émanation de nouveaux besoins d'infrastructures du fait de la création d'un nouveau bassin d'emploi ?

A travers cet exemple, se pose également des problématiques d'ordres environnementaux, du fait entre autres dans ce cas précis, de l'indispensable mise en service d'une ligne 400 000 volts pour voir se réaliser un projet liant création d'emploi et décarbonation de l'industrie. Or, rien ne transparait sur cette question dans le document alors qu'elle conditionne l'avenir d'un pan important de l'activité industrielle de notre région, avec de fortes attentes pour les entreprises comme pour les salariés, sur les questions d'accessibilité en transport, mais aussi en logements et en services publics.

Nous souhaitons également soulever un point important lié au changement climatique et aux problématiques environnementales, celui de la gestion de l'eau. En effet, malgré les apports nouveaux contenus dans ce document, son expression aurait pu être plus explicite quant aux moyens à mettre en œuvre, notamment au niveau de l'irrigation agricole. En effet, rappelons que 80 % de la consommation en eau résulte de l'activité agricole, ce qui doit en faire un axe majeur de réflexion de la politique de gestion de l'eau.

Sur ce sujet, un avis du CESER avait été rendu en 2018 par la commission agriculture « Quel avenir pour l'hydraulique agricole face au changement climatique ? » pointant plusieurs recommandations allant dans ce sens.

Sur le volet transport, l'avis pointe la nécessité de favoriser le report modal du transport de marchandises, de la route vers le rail, les voies fluviales et maritimes, tout en tenant compte des moyens pour y parvenir, liant enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

L'exemple des propositions faites autour du désenclavement des régions Alpines en témoigne. Il nous faut dépasser une vision « court-termisme » ayant pour seule réponse un « colmatage » d'infrastructures routières entre elles, censées raccourcir les temps de transport. A ce titre, l'avis préconise la réouverture de lignes ferroviaires existantes, le développement de celles en fonction et la relance de projets visionnaires tels que celui du tunnel du Montgenèvre, ce à quoi les groupes CGT, FSU et SOLIDAIRES souscrivent pleinement.

Enfin, l'accès aux services publics reste pour nous le seul garant d'égalité, assurant de façon pérenne le développement économique des différents territoires et la réponse aux besoins des populations. Ce signal politique fort aurait permis d'orienter notre région résolument vers l'avenir !

Les groupes CGT-FSU et Solidaires ne sont pas satisfaits de la façon dont les travaux se sont déroulés, dont leurs apports à l'avis ont été pris en compte et se retrouvent pleinement dans la déclaration du 2eme collègue.

Pour ces raisons ils s'abstiendront sur l'avis.

Intervention de Dominique RAULIN au nom du GRAINE - LPO et FNE Provence Alpes Côte d'Azur (3^{ème} Collège)

Dès 2019, la Région a estimé nécessaire de réduire de 50 % les consommations foncières des espaces naturels agricoles et forestiers, devançant la Convention citoyenne sur le changement climatique et anticipant sur la loi Climat & Résilience de 2021. C'était un acte courageux, qui a nécessité un engagement ferme des élus régionaux face aux collectivités locales. Cet engagement régional était d'autant plus nécessaire pour la protection des surfaces agricoles que la moitié des consommations foncières se faisait sur ces dernières qui ne représentent déjà plus que 16 % du territoire régional.

Aujourd'hui, le « Zéro Artificialisation Nette » fait encore l'objet d'attaques virulentes de la part de certains élus, de propriétaires fonciers et professionnels issus des secteurs du BTP et de l'immobilier. Pourtant, la réduction des consommations foncières urbanisées et de l'artificialisation des sols est une des pierres angulaires de la lutte contre le changement climatique, de la préservation de la biodiversité - notre assurance-vie pour demain - et de la souveraineté alimentaire.

L'urgence n'est plus de s'interroger sur le bien-fondé de la réduction des consommations, mais de s'organiser pour la mettre au mieux en œuvre.

Cette mesure introduit un changement radical de paradigme en matière d'aménagement du territoire, en donnant plus de place au renouvellement urbain, en obligeant à repenser les formes urbaines afin de rendre compatibles densité et qualité de ville. Pour relever ce défi, qui ne concerne pas que les techniciens des collectivités et les professionnels du secteur, mais aussi tous les élus, les acteurs économiques, sociaux et associatifs, ainsi que les habitants, la Région doit faire œuvre de pédagogie et de soutien en y associant l'ensemble des compétences professionnelles utiles pour accompagner et faciliter ces évolutions.

En plus des demandes formulées dans l'avis du CESER, nous pensons en particulier à :

- premièrement, l'élaboration d'une feuille de route régionale qui garantisse le respect de la séquence ERC (éviter-réduire-compenser) avec des exemples concrets de mesures de compensation de qualité, pris dans tous les types de territoires. A ce titre, nous savons que l'industrialisation (même si elle est décarbonée) de la zone industrielle de Fos-sur-mer viendra consommer près de 700 ha d'espaces naturels dont la haute valeur écologique est unanimement reconnue. La séquence ERC pour ce projet doit être exemplaire.

- deuxièmement, une aide à la conduite de projets – sous forme d'assistance technique directe ou de soutien financier – pour démultiplier les 7 exemples étudiés par la DREAL dans le cadre de l'étude « expérimentation du ZAN » montrant la faisabilité de la densification associée à une amélioration des conditions de vie, la qualité de l'espace public, la proximité et la diversité des services aux publics, l'offre culturelle et de loisirs.

- troisièmement, une conditionnalité plus stricte « ZAN » dans la politique de contractualisation régionale conduite avec les collectivités, notamment pour tous les projets visant la protection contre les risques qui ne font pas suffisamment appel aux solutions fondées sur la nature.

Nous plaillons pour qu'avec le soutien de l'État et de l'Union européenne, la Région se mobilise davantage pour la protection et la revalorisation des terres agricoles, la préservation des canaux d'irrigation et des cours d'eau, le maintien de la qualité de l'air sur tout le territoire, la protection et la restauration de la biodiversité, l'adaptation à la diminution de la ressource en eau.

Au vu des atteintes déjà portées par le changement climatique à nos conditions de vie locales depuis l'élaboration du SRADDET – nous pensons à la destruction des vallées hautes de la Roya, la Vésubie et la Tinée par la tempête Alex en octobre 2020, le méga-incendie dans le Massif des Maures en août 2021, les inondations et éboulements dans le Guillestrois en décembre 2023, plusieurs centaines de communes touchées par la sécheresse en 2022 et 2023, le record de température de la mer Méditerranée, plus de 60 nuits caniculaires à Nice pendant l'été 2024, etc.

- nous engageons la Région à réinterroger le choix fait par le SRADDET de concentrer croissance économique et démographique au sein des espaces les plus métropolitains. Il laisse d'immenses territoires dépourvus d'urbanité et d'aménités, livrés à un mitage des paysages et soumis à un allongement des déplacements domicile-travail.

Concernant la gestion des déchets, au-delà des demandes formulées dans l'avis du CESER, il nous semble que la Région devrait s'attacher à encourager les collectivités à mener des politiques adaptées aux besoins spécifiques des territoires et à adopter des pratiques d'économie circulaire. Celles-ci seront d'autant plus aisées que les emplacements destinés à accueillir ce type d'activités seront identifiés dans les documents de planification et d'urbanisme, de manière judicieuse et en accord avec la population. La région devrait saisir l'occasion de la modification du SRADDET pour que les collectivités y soient plus fortement incitées.

La région a opté pour un budget 100 %vert, avec la COP d'avance pour une politique innovante en matière d'environnement. Nous sommes convaincus que le SRADDET représente un des outils pour réaliser cette ambition, sous réserve que la Région accompagne fortement sa mise en œuvre.

La LPO, le Graine et FNE PACA voteront l'avis.



27, Place Jules Guesde - CS 80255 - 13235 Marseille Cedex 02
Téléphone : 04 91 57 53 00

Contact : com.ceser@maregionsud.fr
www.ceser.maregionsud.fr