



## France Nature Environnement PACA



*Création de l'association : parution au J.O. du 1er février 1971  
Agréée dans un cadre national au titre de l'article L. 141.1 du Code de l'Environnement  
Agréée par l'Education Nationale pour l'éducation à l'environnement  
Agréée par le Ministère de la Justice*

# SRADDT<sup>1</sup> saison II : Pour une stratégie régionale de rupture à la hauteur des enjeux sociaux, économiques et écologiques de demain

## REMARQUES GENERALES

Nous tenons d'abord à saluer **l'effort didactique** du travail effectué par la Région et ses partenaires et sa volonté d'élaborer des **orientations partagées par l'ensemble des acteurs du territoire**, à travers notamment les « rendez-vous SRADDT ».

Nous regrettons que nos propositions<sup>2</sup> de **nouvelles méthodes d'approche** de l'état de la région et des pressions qui s'y exercent n'aient **pas été prises en compte** et ainsi permis de renouveler le regard qu'on lui porte notamment en ce qui concerne des points fondamentaux du développement durable (par exemple **pressions sur les terres agricoles au regard de la sécurité alimentaire** des populations, « **empreinte écologique** » ou **pressions sur les ressources** au regard de l'étalement urbain, etc.). Cela aurait permis de définir des indicateurs généraux qui auraient pu être la base de l'évaluation du SRADDT précédent et des objectifs à atteindre pour le nouveau SRADDT.

Nous regrettons la faiblesse de la réflexion prospective et **l'absence de scénarii d'évolution**, notamment tendanciels, ce qui enlève de la lisibilité et de la force aux choix proposés par la Région (les paris, les défis) que par ailleurs nous partageons globalement, notamment concernant la transition écologique et énergétique.

A ce stade de la réflexion de la Région, les documents en notre possession, même s'ils sont généreux et correspondent très souvent à nos propres aspirations, restent très théoriques, **encore trop généraux et manquent cruellement de contextualisation, de spatialisation, et de précision** sur leurs conditions d'application et sur la mise en œuvre des intentions annoncées. A ce titre, la saison III sera véritablement décisive.

L'articulation **et le rôle de mise en cohérence par le SRADDT** des dispositions prises dans les différents schémas régionaux (SRCE, SRCAE, SDAGE, SGB, SRIT, ...) n'apparaît pas toujours clairement, ni dans le constat ni dans les propositions. Sous est le schéma des schémas et attendre que les différents schémas régionaux soient terminés pour attendre les orientations du SRADDT.

## NOS OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS SUR LE CONTENU

Nous nous bornerons, dans cette note, aux points qui nous semblent particulièrement stratégiques. Lorsque nous disposerons de l'ensemble des remontées de terrain de nos associations, nous pourrons alors compléter et entrer plus dans les détails.

<sup>1</sup> SRADDT : Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire de la Région Provence Alpes Côte-d'Azur

<sup>2</sup> « Pour un diagnostic du SRADDT à la hauteur des enjeux régionaux » - URVN FNE PACA - juin 2012

## LES ECHELLES TERRITORIALES

Le SRADDT distingue, de manière assez factuelle, trois grandes échelles territoriales mais n'en tire pas de conséquence évidente au niveau de son opérationnalité. Cette distinction nous semble pourtant pertinente dans la perspective de sa mise en œuvre :

**1- les grandes continuités géographiques** : le littoral méditerranéen, les Alpes, la vallée du Rhône, nous semblent en effet pertinente pour tout ce qui touche aux **politiques supra régionales**, et nous saluons que le SRADDT prenne bien en compte la Stratégie régionale de la mer et du littoral, le Schéma de massif et le Plan Rhône.

On peut remarquer que les **continuités territoriales ont aussi une valeur écologique** forte et fondent les grandes typologies de la biodiversité régionale. Or une grande absente du schéma est la biodiversité et notamment les corridors écologiques définis dans le cadre du SRCE et de la SRB.

C'est à cette échelle que se jouera très concrètement **les grandes options d'aménagement du territoire** telles que :

- le report modal sur le ferroviaire sur l'axe durancien Fos-Montgenèvre
- la mise en place de liaisons fluviales intégrées au territoire
- l'avenir du grand port de Marseille et de son hinterland
- l'efficacité des outils de gestion d'espaces naturels institutionnels (Parcs naturels, réserves, Natura 2000, ...)
- la cohérence du réseau de transport d'énergie et d'eau potable, etc.

**2- les systèmes métropolitains et leur interrelation**: ils concernent les 2/3 de la population régionale. C'est le lieu même de cohérence du fonctionnement urbain : **les transports collectifs alternatifs de tous modes non carbonés**, la **répartition spatiale de l'habitat**, tant en terme de **mixité sociale** que d'optimisation des logements par rapports aux zones d'emplois, de commerces et de loisirs, les schémas de cohérence territoriale non reliés entre eux et parfois contradictoires, la préservation de la **biodiversité** sous toutes ses formes, la préservation des exploitations et des **espaces agricoles** actuels et potentiels, la lisibilité pour de gros investisseurs potentiels **d'implantations cohérentes**,... Cette cohérence ne peut être assurée qu'en relation extrêmement étroite avec l'autorité politique régionale. Les interrelations et les échanges entre les 2 grandes métropoles de Marseille et de Nice doivent être renforcées et précisées dans le SRADDT au niveau économique (synergie dans la recherche/développement), des transports (Nouvelle Ligne Ferrée) et culturel, ... Si le SRADDT n'arrive pas à donner des voies de collaboration entre les 2 métropoles, l'unité de la région risquerait d'être affaiblie.

Pour FNE PACA l'efficacité du SRADDT reposera à la fois sur l'opposabilité et sur la contractualisation.

A ce niveau, FNE PACA et ses fédérations départementales sont porteuses d'une vision transversale et d'enjeux d'intérêt général. Le SRADDT doit édicter, dans l'ensemble des domaines évoqués ci-dessus, des **prescriptions**<sup>3</sup> appuyées sur des leviers financiers de la Région (investissement transport, politique foncière urbaine et agricole, grands équipements, investissements d'infrastructures (notamment pour le Grand Port de Marseille), écoconditionnalité des aides, appel à projet engagé etc.).

---

<sup>3</sup> Même si le SRADDT ne devient pas opposables, ces prescriptions peuvent encadrer la conditionnalité des aides régionales et être un support de la contractualisation entre la Région et les métropoles.

**3- les nouvelles proximités :** c'est en effet à ce niveau territorial **des bassins de vie et des unités bio géographiques cohérentes**, dans leurs grandes diversités, que se joueront des **enjeux d'autonomie et de solidarité**.

Il sera aussi souvent celui de la subsidiarité. Ce n'est, en effet, pas le rôle du SRADDT que d'intervenir à ces niveaux territoriaux très fins.

Cependant, certains de ces espaces représentent des **secteurs à enjeux régionaux très forts**, soit par leurs potentiels de développement, soit par des enjeux écologiques majeurs, souvent même en raison des deux, comme le Val de Durance, la Plaine du Var, le secteur de la Crau. FNE PACA souhaite que sur ces secteurs, la Région soit particulièrement présente aussi bien dans ses prescriptions que dans ses accompagnements financiers.

Le SRADDT doit animer à des échelles pertinentes les inter SCOT et de manière générale édicter des recommandations (à des échelles suffisamment fines pour éclairer des projets de territoire (SCOT, pays, PNR, SAGE, PLU, Agenda 21 ...).

## **LES PARIS ET DEFIS**

Nous n'insisterons ici que sur quelques thématiques qui nous paraissent fondamentales.

**1- Le défi démographique, l'accueil des populations :** Nous partageons le constat que « la capacité d'accueil de la Région s'essouffle ». Mais cette capacité d'accueil a été réduite certainement plus du fait du modèle de développement urbain non soutenable adopté par la Région depuis les années 60 que par le nombre de personnes accueillies. Le SRADDT ne permet pas le calcul de **l'empreinte écologique de ses différents territoires pour définir leur capacité d'accueil actuelle** et les conditions à réunir pour **localiser et accueillir de nouvelles populations de manière soutenable** : arrêt de l'étalement urbain, maîtrise du tourisme résidentiel, réduction des inégalités sociales, préservation des terres agricoles, etc.

FNE PACA et ses réseaux d'associations locales seront vigilants sur cette question prioritaire et attendent de la Région, **qu'en fonction des territoires**, métropolitains ou de proximité, **soient définies dans le SRADDT les conditions d'accueil des nouvelles populations** qui pourront ensuite être reprises dans les documents de planification (SCOT, PLU, ...).

**2- Biodiversité, paysages, trame verte et bleue :** nous avons été surpris du **peu de place donné dans les documents du SRADDT à la biodiversité dans son ensemble**. Alors même que la Région recèle l'une des plus riches biodiversités de France, une variété de paysages remarquable, ce qui lui confère la force essentielle de son attractivité, donc de sa richesse économique, la qualification de la biodiversité régionale est à peine ébauchée et les conditions opérationnelles de sa préservation quasiment ignorées.

La cohérence écologique, au travers de la trame verte et bleue, fait l'objet d'une stratégie régionale (la SGB) et d'un schéma prescriptif (le SRCE) : elle est à peine évoquée, alors qu'elle doit être un axe stratégique autour duquel s'articule et se construit l'aménagement du territoire. Le SRADDT doit **identifier les réservoirs et couloirs de biodiversité sujets à contradiction forte avec l'urbanisation future**.

**3- les transports :** si nous soutenons la proposition du SRADDT de «développer des systèmes de transports performants et articulés à l'habitat et aux activités », il nous semble que le SRADDT

ne traduit de manière opérationnelle ni un schéma régional de transport, maillé, articulé et cohérent aux différentes échelles de territoires sur un réseau ferroviaire rénové, ni **la priorité à donner de manière absolue aux transports collectifs de la vie quotidienne** (voyageurs et fret) et au **développement des modes doux**.

Il est bien indiqué qu'une dizaine de « systèmes à 20 minutes » peuvent être repérés en Provence Alpes Côte d'Azur, sans que l'on sache exactement où ni les mesures permettant leur opérationnalité selon les moyens de transport. Les transports collectifs de la vie quotidienne (TER type Aix-Marseille, Nice-Cagnes) comme solutions à la saturation des transports routiers et ferroviaires en PACA et plus précisément dans les Alpes Maritimes ne sont pas suffisamment développés dans le SRADDT.

**4- La gouvernance** : elle sera essentielle pour la prise en compte des orientations du SRADDT et sa bonne mise en œuvre. La réforme territoriale, la création des métropoles, vont, nous l'espérons, « faire bouger les lignes » et donner plus de force et de cohérence aux actions d'aménagement et de développement durable en Région.

D'une manière générale, nous souhaitons que la Région développe et appui auprès de ses collectivités partenaires la nécessité et la productivité de la concertation avec les associations et la participation du public.

Nous soutenons l'intention de la Région **d'inscrire les projets d'une évaluation environnementale du Schéma**, comme le prévoit bien la directive Plans et Programmes et de son évaluation en continu.

L'URVN FNE PACA souhaite vivement que ces évaluations soient participatives au sein de comités de pilotage et rendues publiques.

## EN CONCLUSION

Bien sûr, d'autres domaines du SRADDT auraient pu être évoqués ici, comme par exemple la question énergétique. Nous venons de donner notre position sur le SCRAE et le réseau FNE PACA participera aux concertations régionales sur la transition énergétique et nous consacrerons notre congrès régional 2013 au développement des énergies renouvelables en Provence Alpes Côte d'Azur.

FNE PACA souhaite vivement que la partie **cartographique du SRADDT soit suffisamment explicite** et précise dans sa traduction spatiale des orientations retenues (localisation des nouveaux habitants, des grandes infrastructures et équipements, des trames vertes et bleues, des espaces agricoles, des zones d'activités, etc ...) et tout particulièrement sur les territoires à enjeux.

Il est important enfin que les objectifs qui peuvent sembler contradictoires actuellement faute de spatialisation et de quantification soient bien articulés, notamment entre les 4 défis identifiés, par exemple l'objectif d'ouverture à l'international et le développement de l'activité portuaire (en termes de quantité de containers et d'extension de la zone portuaire), avec l'objectif de préservation de la biodiversité, des terres agricole, le développement d'emplois locaux et la réduction des émissions de GES.