



Lecture croisée des SRADDT de Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées

Sommaire

1. Synthèse des SRADDT des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées

- 1.1 Les points de convergence
- 1.2 Les spécificités des SRADDT

2. Enjeux issus de la lecture croisée des deux SRADDT

- 2.1 Les enjeux communs
- 2.2 La définition d'une nouvelle armature territoriale et du positionnement de la nouvelle Région dans son contexte inter-régional et international
- 2.3 La mise en place de nouveaux systèmes de gouvernance locale
- 2.4 Un nouveau regard sur les littoraux
- 2.5 Les milieux montagnards
- 2.6 Systèmes de communications et mobilités, conditions *sinequanone* au fonctionnement de la région
- 2.7 Enseignement supérieur, recherche et développement : un enjeu d'innovation

3. Contenu réglementaire du SRADDET et questionnements issus des SRADDT

- 3.1 Le contenu réglementaire issu de la loi NOTRe
- 3.2 La mise en perspective des objectifs du SRADDET et du bilan des SRADDT

4. Tableau de synthèse

Contexte

Dans le cadre de la réforme territoriale, les Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées ont fusionné pour former une seule Région depuis le 1^{er} janvier 2016. L'harmonisation des politiques régionales est en cours. La lecture croisée des SRADDT des régions MP et LR et l'identification des enjeux pour l'élaboration d'un SRADDET à l'échelle de la nouvelle grande Région participent pleinement à cette démarche.

L'objectif n'est pas de fusionner les deux SRADDT mais de dégager les points de convergence, les spécificités et les enjeux qui émergent à la lecture de ces deux documents. Le SRADDET, issu de la loi NOTRe¹ et dont l'élaboration est confiée aux Régions, « fixe les objectifs de moyen et long termes en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets ».

Il regroupe ainsi des schémas régionaux préexistants. Les documents d'urbanisme devront être compatibles avec le SRADDET. Celui-ci doit être adopté par le Conseil Régional dans les trois années qui suivent la publication de l'ordonnance. Le projet de schéma est ensuite soumis à enquête publique.

La loi NOTRe consacre la Région comme chef de file des transports et de la mobilité. Les Régions, déjà compétentes en matière ferroviaire, seront ainsi aux commandes de quasiment l'ensemble des transports inter-urbains.

¹ Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 parue au JO n° 0182 du 8 août 2015

1. Synthèse des SRADDT des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées

1.1 Les points de convergence

L'accueil de population dans un souci de gestion économe de l'espace

Le SRADDT de **Languedoc-Roussillon** affiche des objectifs chiffrés d'accueil de population. Il prévoit d'accueillir entre 500 000 et 800 000 habitants supplémentaires d'ici 2030. Il planifie en outre une croissance démographique compatible avec la préservation des ressources fondée sur :

- une répartition équilibrée de la population, dont 80% devrait, à moyen terme, se trouver à moins de 15 mn d'un pôle d'échange ;
- une réduction de 30% de la consommation d'espace liée à la production de logements neufs ;
- une croissance urbaine prioritairement centrée sur le réseau de villes languedocien mais « le plus possible éloignée du littoral » de façon à diminuer la pression et à prendre en compte le risque d'érosion et de submersion marine ;
- un niveau de densité supérieur à 40 logements/ha dans le périurbain ;
- la transformation des pratiques de construction et de gestion urbaine pour aller vers une consommation énergétique plus faible, en considérant que 70% à 80% du bâti des trente prochaines années est déjà construit ;
- une politique foncière visant à protéger les espaces naturels et agricoles sensibles et notamment à maintenir une agriculture périurbaine ;
- une politique visant à constituer une trame verte et bleue à l'échelle régionale en s'appuyant sur les espaces à risques (zones de PPRi notamment).

Pour satisfaire l'accueil de population nouvelle et pour pallier le risque de développement d'une urbanisation diffuse le long des axes de communication, le SRADDT de **Midi-Pyrénées** met l'accent sur la nécessité de :

- promouvoir des formes urbaines denses dans l'ensemble des pôles de la région ;
- inciter à une meilleure articulation entre urbanisme et transports en favorisant la mixité des fonctions et la densité urbaine à proximité des axes de transports collectifs et des pôles d'échanges multimodaux (gares...);
- mettre en place une politique foncière (EPF régional) visant à garantir et anticiper la disponibilité foncière au service de l'économie, de l'habitat, du renouvellement urbain ou encore de l'environnement et d'un aménagement du territoire durable, pour le développement de pôles dynamiques ;
- développer une offre régionale des logements diversifiés, économe en matériaux et à basse consommation d'énergie ;
- renforcer l'armature urbaine structurée à partir de la métropole, les villes moyennes et l'ensemble des pôles de centralité ;
- S'appuyer sur les SCoT pour polariser le développement urbain en particulier le GIP interSCoT.

L'accueil de population dans un souci de gestion économe de l'espace : synthèse

	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées
Objectif d'accueil	Entre 500 000 et 800 000 habitants d'ici 2030 ² .	<i>Pas d'objectifs chiffrés.</i>
Polarisation	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une croissance urbaine centrée sur le réseau de villes le plus possible éloigné du littoral. ➤ 80% de la population à moins de 15 mn d'un pôle d'échange. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Renforcer l'armature urbaine structurée à partir de la métropole, des villes moyennes et de l'ensemble des pôles de centralité. ➤ S'appuyer sur les SCoT pour polariser le développement urbain en particulier le GIP interSCoT. ➤ Articulation entre urbanisme et transports.
Consommation d'espace	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réduire de 30% la consommation d'espace liée à la production de logements neufs. ➤ Densité > à 40 logements/ha dans le périurbain. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promouvoir des formes urbaines denses, dans l'ensemble des pôles de la région.
Habitat durable	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Considérer que 70% à 80% du bâti est déjà construit. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Construire des logements économes en matériaux et à basse consommation d'énergie.
Politique foncière	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une politique visant à constituer une trame verte et bleue à l'échelle régionale en s'appuyant sur les espaces à risques et notamment à maintenir une agriculture périurbaine. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une politique foncière visant à garantir et anticiper la disponibilité foncière au service de l'économie, de l'habitat, du renouvellement urbain pour le développement des pôles dynamiques.

² Entre 2007 et 2012 la Région Midi-Pyrénées a gagné 118 700 habitants.

Structure des SRADDT

Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées
Approuvé le 25 septembre 2009	Approuvé le 30 mars 2009, mis en révision en 2013
Horizon 2030	
Livret 1 : une démarche de co-élaboration	
Livret 2 : atlas régional	Le diagnostic dynamique
Livret 3 : controverses et perspectives	Les scénarios prospectifs
Livret 4 : la vision régionale = objectifs et engagement de la région à horizon 2030	La charte d'engagement et de développement durable du territoire
Synthèse	

Le rayonnement régional et l'ouverture sur les territoires voisins

De par la situation géographique des deux régions, cette volonté d'ouvrir le territoire régional aux régions voisines et avec l'international ressort pleinement des 2 SRADDT.

Celui de **Languedoc-Roussillon** met davantage l'accent sur des coopérations transfrontalières quand celui de **Midi-Pyrénées** porte prioritairement l'ambition de renforcer le rayonnement économique de la région.

En identifiant, parmi les 3 orientations qui structurent la vision stratégique du SRADDT **Languedoc-Roussillon**, le pari de l'ouverture internationale, nationale et méditerranéenne, la Région souhaite agir :

- dans la proximité inter-régionale en tirant profit, à partir des « têtes de pont », des foyers de développement des métropoles voisines autour de l'enseignement et de la recherche ;
- à l'échelle du sud de la France en développant des coopérations avec les régions limitrophes. Dans le domaine biomédical par exemple, Montpellier, Toulouse, Marseille forment le deuxième ensemble après Paris ;
- en identifiant le bassin méditerranéen comme espace de co-développement économique, financier et culturel notamment autour des ports situés le long du littoral ;
- en situant le LR dans un environnement élargi aux régions voisines mais également à l'international.

En parallèle, le SRADDT de **Midi-Pyrénées** définit 3 objectifs :

- contribuer à l'ouverture et à la dimension internationale de la région MP ;
- intégrer MP dans le grand sud-ouest européen, l'euro-région Pyrénées-Méditerranée ;
- valoriser l'image et les produits de ses territoires.

Le rayonnement régional et l'ouverture sur les territoires voisins : synthèse

	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées
Economie	Considérer le bassin méditerranéen comme espace de co-développement économique, financier et culturel à partir des ports notamment.	Contribuer à l'ouverture et à la dimension internationale de la région MP à partir du rayonnement de la métropole toulousaine.
Réseau de villes	Tirer profit des métropoles et régions voisines à partir des « têtes de pont » du Gard rhodanien, de Lozère, de l'Ouest audois, de Catalogne.	Intégrer MP dans le grand sud-ouest européen, l'euro-région Pyrénées-Méditerranée.
Rayonnement	Favoriser le rayonnement du Languedoc-Roussillon à l'échelle du sud de la France avec les régions limitrophes.	Valoriser l'image et les produits de ses territoires.

Transports et déplacements

La compétence des Régions en la matière porte majoritairement sur la politique ferroviaire et l'intermodalité.

Le SRADDT de **Languedoc-Roussillon** affiche la volonté de stimuler par la mobilité un grand marché du travail. Il développe ainsi une politique de déplacements ambitieuse qui se décline à partir des orientations suivantes :

- garantir entre les principales villes voisines le long de l'arc méditerranéen un temps de transport inférieur ou égal à 30 mn. Le Languedoc-Roussillon bénéficie d'une configuration géographique et historique des villes qui permet d'envisager une occupation économe et efficace de l'espace autour d'un réseau de villes connectées. Ainsi, l'espace métropolitain du SRADDT devrait concentrer près de 90% de la croissance démographique régionale. **A terme aucune grande ville ne devrait être distante de ses voisins de plus de 30 mn en train** (la réalisation d'un tram/train, allant de Sète à Alès est également évoquée dans le SRADDT).
- renforcer une mobilité durable pour laquelle les **modes collectifs** devraient représenter au moins **25% des modes mécanisés motorisés** ;
- **réduire du quart le nombre de kilomètres parcourus par une personne en voiture** chaque année ;
- aider les **territoires ruraux** dans l'innovation en matière de transport et assurer 100% de la couverture numérique des communes en 2012.

Le SRADDT pose comme condition fondamentale du développement régional la réalisation de la **LGV de Nîmes à Perpignan et de Narbonne à Toulouse**. Pour autant, le SRADDT considère que la politique ferroviaire ne doit pas se faire à partir de la ligne LGV mais dans cette perspective. Le maillage du territoire à partir des lignes classiques doit également être assuré, notamment à destination des territoires ruraux, tels que la Lozère, particulièrement mal desservie.

la Région **Midi-Pyrénées** ambitionne d'améliorer et d'optimiser les liaisons entre pôles à partir des orientations suivantes :

- **fiabiliser et renforcer l'offre de transport ferroviaire** dans le respect des objectifs du plan rail 2007-2013 de Midi-Pyrénées et du CPER. Ils prévoient d'une part de régénérer et développer **les infrastructures devenues vétustes** :
 - Toulouse-Rodez-Brive ;
 - Toulouse-Figeac-Aurillac ;
 - Toulouse-Castres-Mazamet ;
 - Toulouse-Auch ;
 - Toulouse-Boussens ;
 - Toulouse-Portet-sur-Garonne-Latour-de-Carol ;
 - Agen-Toulouse-Castelnaudary ;et d'autre part, de **moderniser certains axes** :
 - Paris-Orléans-Limoges-Brive-Cahors-Toulouse ;
 - Toulouse-Agen-Bordeaux ;
 - Toulouse-Carcassonne-Narbonne ;
 - Toulouse-Tarbes-Pau.
- investir dans les transports ferroviaires en identifiant dans le SRIT (Schéma régional des infrastructures de transports) une enveloppe financière dédiée au financement de la **LGV Paris-Bordeaux-Toulouse**, puis, à plus long terme **Narbonne-Perpignan-Barcelone** ;
- désenclaver et ouvrir Midi-Pyrénées à travers les grandes infrastructures de communication ;
- développer l'intermodalité train-vélo sur l'axe Toulouse-Castres-Mazamet ainsi qu'au niveau de Portet-sur-Garonne, Saint-Agne et Muret.
- conforter l'offre de transports collectifs routiers et achever le maillage routier.

La lecture croisée des SRADDT en matière de politiques des déplacements ne permet pas de mettre en évidence un parallélisme des formes. Le SRADDT de LR détermine principalement des objectifs chiffrés, notamment en terme de **part modale** ; tandis que le SRADDT de MP identifie **les infrastructures de transports** sur lesquelles il est prioritaire d'intervenir.

1.2 Les spécificités des SRADDT

Bien qu'élaborés dans la même période, les SRADDT sont sensiblement différents dans leurs approches respectives. Le SRADDT de **Languedoc-Roussillon** affiche **plusieurs objectifs chiffrés** en termes d'accueil de population, de réduction de la consommation d'espace, de part modale... Il met en exergue des concepts géographiques d'appréhension de l'espace et d'appropriation du

SRADDT : *notions de plaque métropolitaine, tête de pont, quadrilatère, d'avant-pays*. Certaines dispositions mériteraient toutefois d'être précisées, comme la notion d'espace périurbain.

Pour autant, tous deux mettent en évidence des spécificités porteuses d'échanges et de complémentarité entre régions.

Les spécificités du SRADDT Languedoc-Roussillon

- le bassin méditerranéen et le littoral :
 - gestion de la pression urbaine,
 - risque de retrait du trait de côte littoral,
 - réseau des ports de plaisance et de marchandises. Port Camargue constitue le 1^{er} port de plaisance d'Europe. Les ports de pêche de Sète et du Grau-du-Roi correspondent aux deux premiers ports de Méditerranée française.
- L'attractivité touristique :
 - 4^{ème} région touristique,
 - Le Cap d'Agde par exemple reste la première station balnéaire européenne avec plus de 10 millions de nuitées par an.
- Le chômage et la précarité :
 - Enjeu économique pour passer d'une économie encore très largement marquée par l'emploi résidentiel et la précarité à une économie productive ouverte aux marchés et aux technologies.

Les spécificités du SRADDT Midi-Pyrénées

- « Une armature urbaine déséquilibrée » puisqu'une seule commune hormis Toulouse compte plus de 100 000 habitants (Tarbes) et 4 seulement ont une population comprise entre 50 000 et 90 000 habitants.
- L'aéronautique et les systèmes embarqués.
- Une économie productive importante.
- Un fort potentiel de développement des énergies renouvelables :
 - 2^{ème} région en hydroélectricité (bassin Adour-Garonne),
 - Eolien.
- Des relations transfrontalières avec les provinces autonomes espagnoles.

2. Enjeux issus de la lecture croisée des deux SRADDT

2.1 Les enjeux communs

La lecture croisée des SRADDT fait ressortir les enjeux suivants :

- La polarisation et l'accueil de population pour deux régions très attractives.
- La lutte contre le réchauffement climatique.
- La complémentarité (MP) et la solidarité (LR) entre territoires urbains / ruraux.
- Le développement des énergies renouvelables.
- La mise en cohérence des 2 SRCE.
- Stratégies communes Région / acteurs du territoire (public et privé).
- Villes en réseaux grâce à une meilleure desserte TER et LGV.
- L'économie verte.
- La diversification et le soutien à l'activité agriculture.
- Le développement touristique.
- Le massif pyrénéen et la coopération transfrontalière via le réseau InterReg : Espagne – France – Andorre.
- Le développement d'une politique foncière régionale.



3 020	Nombre de communes	1 545
45 348	Superficie (km ²)	27 376
65	Densité de population (hab/km ²)	100
24 624 €	Salaire annuel moyen net	22 920 €
1 255 000	Nombre total de ménages fiscaux	1 174 000
61 %	dont : ménages imposés	56 %
10,4 %	Taux de chômage	14,3 %
119 867	Nombre de bénéficiaire du RSA *	171 907
13,9 %	Taux de pauvreté	19,8 %
28 657 €	PIB par habitant	24 556 €
24 983	Créations d'entreprises	29 218

* Adultes bénéficiaires (allocataires+conjoints)

Sources : Insee, Eurostat, Drees.

2.2 La définition d'une nouvelle armature territoriale et du positionnement de la nouvelle région dans son contexte inter-régional et international

L'armature territoriale des 2 SRADDT

- L'armature territoriale du **Languedoc-Roussillon** s'articule autour de 4 entités :
 - La **métropole en réseau**, entre Sète et Alès, autour des deux « foyers » de **Montpellier et Nîmes**.
 - Le **territoire du « quadrilatère languedocien »**, pôle des convergences, incluant les villes de Pézenas, Agde, Lézignan-Corbières et Port-La-Nouvelle, autour des agglomérations de Béziers et Narbonne.
 - **Quatre « têtes de pont »**, interfaces avec les régions voisines ou la Catalogne. Chaque tête de pont se voit attribuer une fonction spécifique.
 - **Les « avant-pays »**, territoires ruraux en mutation, en interaction plus ou moins forte avec les espaces urbains.
- L'armature urbaine de **Midi-Pyrénées** s'articule autour de 4 niveaux de territoires :
 - **La métropole toulousaine**.
 - **Les pôles urbains dans l'aire métropolitaine toulousaine** composée d'un réseau de villes à moins d'une heure de la capitale régionale : Montauban, Albi, Castres-Mazamet, Foix-Pamiers, Saint-Girons, Saint-Gaudens, Auch. Les pôles urbains de Castelnaudary et Carcassonne viennent compléter cette dynamique métropolitaine.
 - **Les pôles urbains en dehors de l'aire urbaine métropolitaine** : Tarbes-Lourdes ; Cahors, Rodez, Millau...
 - **Les pôles de centralité de l'espace rural structuré autour de petites villes** : Castelsarrasin-Moissac, Figeac-Decazeville, Villefranche-de-Rouergue, Gourdon, Saint-Affrique, Gaillac, Lavelanet, Bagnères-de-Bigorre, Bagnère-de-Luchon, Condom, Espailon...
 - **Les bourgs et villages** jouent également un rôle structurant.

Questionnement pour la définition d'une nouvelle armature territoriale

Aujourd'hui, la fusion de ces deux Régions nécessite de réinterroger l'armature territoriale. Les évolutions observées depuis 2009, notamment l'évolution du paysage institutionnel soulèvent plusieurs problématiques :

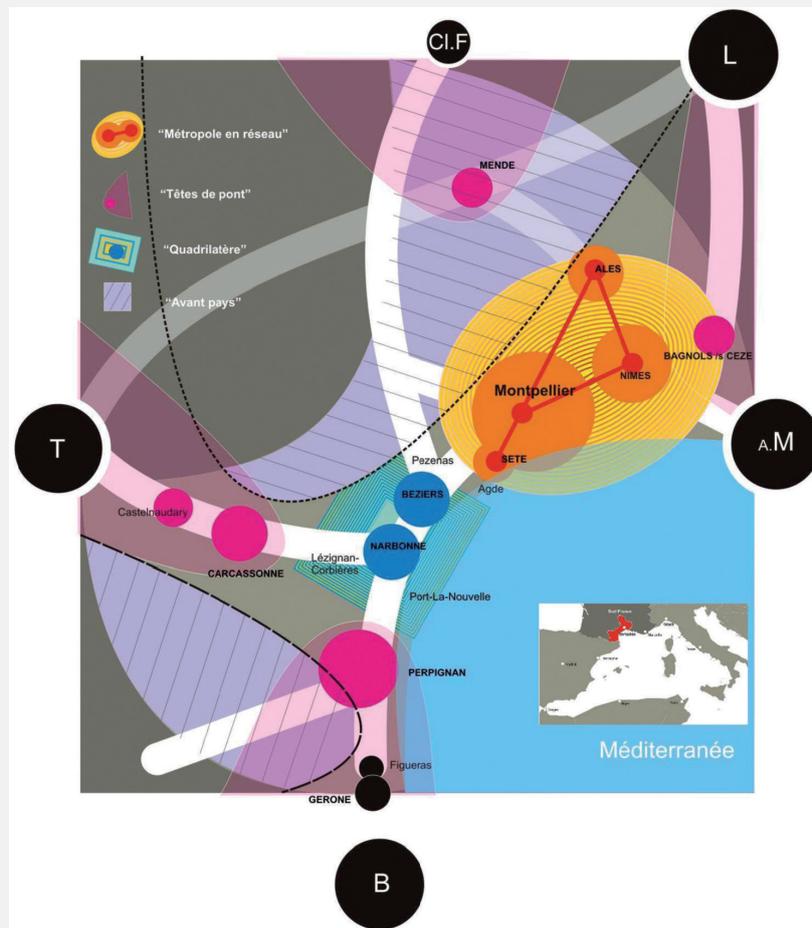
- Quelles places doivent occuper les métropoles toulousaine et montpelliéraine ? Comment vont-elles structurer et définir le rayonnement de leur espace métropolitain (le dialogue métropolitain autour de Toulouse et la structuration de l'arc méditerranéen) ? Comment peuvent-elles fonctionner ensemble et quels liens construire pour y parvenir ?
- Quelle place et quel statut pour la Communauté urbaine de Perpignan ?
- Quel rôle peut remplir le Pôle métropolitain Nîmes-Alès ?
- Comment mettre en adéquation une réalité métropolitaine autour de Montpellier et un système de gouvernance actuellement limité à l'espace Nîmes-Alès ?
- Quel positionnement pour les villes moyennes ?
- Quelle complémentarité avec les territoires ruraux et périurbains ?

Le rapport aux régions voisines doit également être revisité. Les relations avec la métropole marseillaise et la région PACA ou avec la métropole lyonnaise, la région Rhône-Alpes-Auvergne et le massif central concernent bien sûr Montpellier et l'arc méditerranéen mais également l'aire métropolitaine toulousaine. De la même manière, les connexions avec Paris, le nord-est de l'Europe, l'Italie et l'Espagne et Andorre depuis Perpignan, constituent un enjeu majeur pour le rayonnement de la nouvelle région.

Ainsi, réinterroger l'armature territoriale soulève **plusieurs problématiques majeures** :

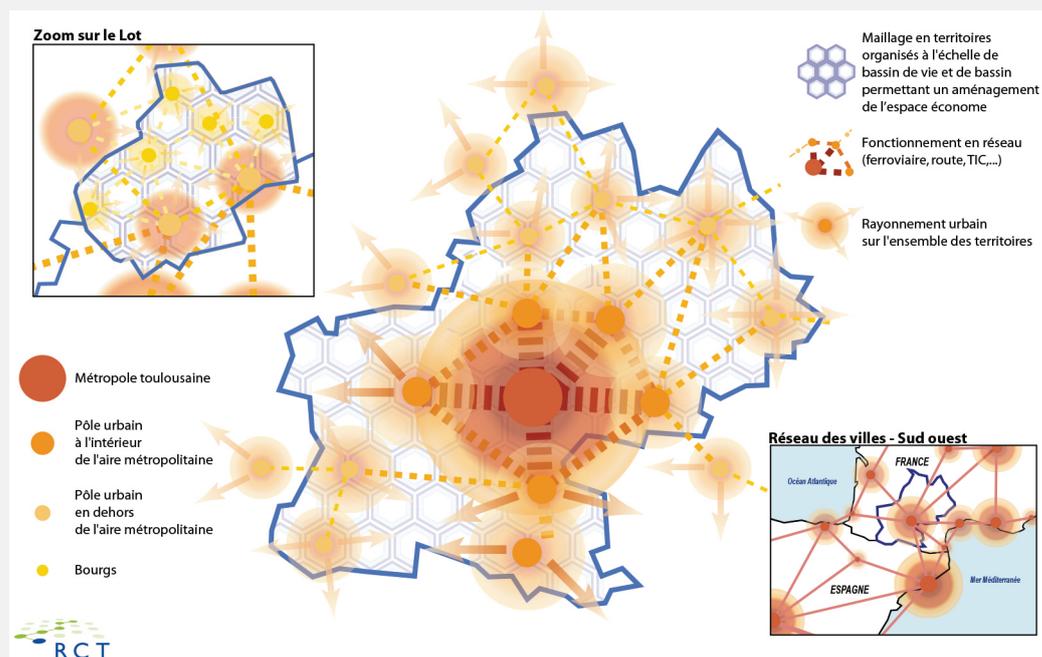
- Existe-t-il aujourd'hui deux systèmes métropolitains au sein de la région MPLR ?
- Comment passer de deux armatures urbaines structurées autour de Toulouse et de l'arc méditerranéen à un nouveau système régional intégré ? Quel rôle notamment pour le sillon audois et quelle place pour le bipôle Béziers-Narbonne ?
- Selon quels critères réinterroger l'armature territoriale pour assurer une nouvelle cohérence dans le développement du territoire ? Quel rôle pour les centres-bourgs ?

Carte de synthèse : le territoire du Languedoc-Roussillon dans les dynamiques régionales



Source : Livret 4 du SRADDT Languedoc-Roussillon Conseil Régional du Languedoc-Roussillon

Aménager l'espace régional pour un développement équilibré et une gestion raisonnée des ressources



Source : Charte du SRADDT de Midi-Pyrénées

2.3 La mise en place de nouveaux systèmes de gouvernance locale

Compte tenu du renforcement par le législateur du lien entre SRADDET et SCoT, c'est aussi à cette échelle que la gouvernance peut être renforcée.

Outre la couverture territoriale assurée par **les SCoT, les démarches InterSCoT** permettent de décliner localement les orientations des schémas régionaux.

2.4 Un nouveau regard sur les littoraux

La façade littorale languedocienne révèle différentes typologies de littoral :

- Selon **une approche géographique** : un littoral à dominante naturelle autour des étangs de la narbonnaise, de la Camargue gardoise ; à dominante urbaine autour des ports et villes touristiques (Sète, Adge, le Grau-du-Roi...) ; un littoral soumis au processus de périurbanisation au sud de Montpellier.
- Selon **une approche par fonctions** : la pêche et la conchyliculture, la filière nautique, le nautisme léger, les activités de plaisance, le tourisme balnéaire, les activités portuaires et industrielles.

Le dynamisme économique et touristique de la façade littorale et de l'arrière-pays

Dans son ensemble, la façade littorale jouit d'un dynamisme économique important. En accueillant la 1^{ère} flotte de pêche de Méditerranée avec les ports de Sète, du Grau-du-Roi et de Port-la-Nouvelle, le 1^{er} port de plaisance européen à Port-Camargue, et de grandes stations balnéaires, l'économie littorale (« la croissance bleue »), contribuera au rayonnement économique de la nouvelle Région. Pour autant, elle subit une forte pression urbaine qui fragilise les paysages et les écosystèmes. Cette pression urbaine, combinée aux effets du changement

2.5 Les milieux montagnards

Le territoire régional bénéficie de deux massifs qui offrent à la région de nombreux débouchés économiques et touristiques mais soulèvent également des enjeux forts en termes de solidarité territoriale et de développement local.

Le Massif central qui assure le lien avec la région Rhône-Alpes Auvergne et la chaîne des Pyrénées qui, à l'exception des Pyrénées atlantiques et pour sa partie française, est

De ce point de vue, la démarche interSCoT regroupant plusieurs SCoT autour de la métropole toulousaine pourrait inspirer d'autres territoires au sein de la nouvelle région, par exemple, le long du littoral ou entre Nîmes et Montpellier.

climatique, augmente le risque de submersion marine et la vulnérabilité des écosystèmes littoraux. Ainsi, la lutte contre l'érosion-submersion du littoral, la résilience urbaine et la question du repli stratégique du littoral sont autant d'enjeux qui mériteront d'être abordés dans le cadre de l'élaboration du SRADDET.

En outre, l'économie littorale est dépendante de la saisonnalité. Si la période estivale est extrêmement prospère, le territoire souffre de la précarité et d'un taux de chômage élevé. C'est pourquoi il conviendrait de repenser le modèle de développement économique du littoral :

- en développant des complémentarités entre le littoral et l'arrière-pays (à partir des infrastructures de déplacements notamment) ;
- en renforçant le positionnement du littoral languedocien dans le bassin méditerranéen ;
- en développant de nouvelles activités liées au littoral et à l'espace maritime.

Une instance de dialogue telle que le Parlement de la Mer qui réunit marins, pêcheurs, ostréiculteurs et conchyliculteurs, élus, professionnels des ports et plaisanciers, acteurs touristiques, associations environnementales ou sportives et chercheurs, pourrait porter ce nouveau regard sur le littoral.

totallement incluse dans la Région LRMP. Cette chaîne assure le lien avec l'Espagne et Andorre mais également la région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes. La gouvernance est assurée par la présence des comités de massifs mais également dans le cadre de coopérations transfrontalières.

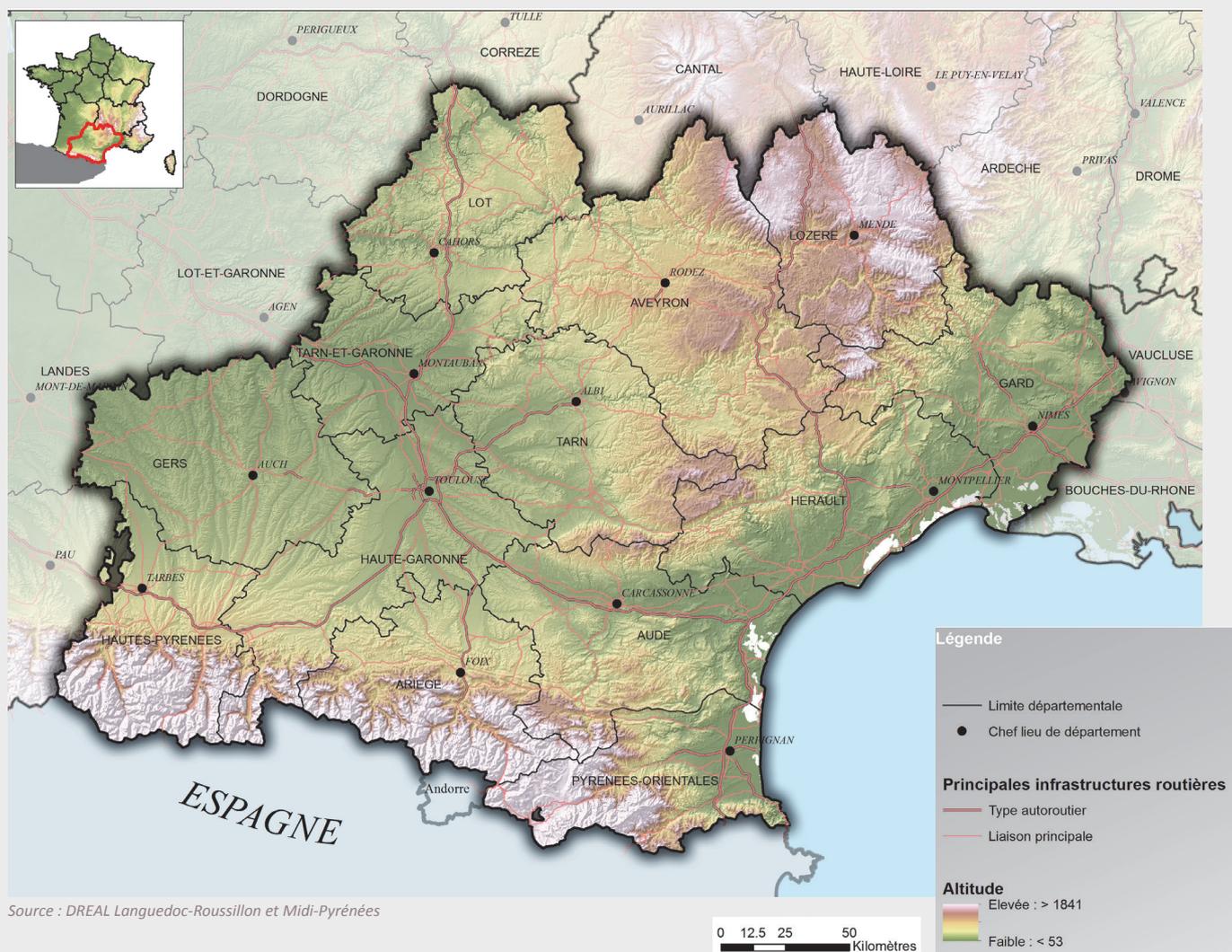
La présence de 5 Parcs Naturels Régionaux situés en milieu montagnard ou semi-montagnard (Pyrénées catalanes, Pyrénées ariégeoises, Grands Causses, Causses du Quercy et Haut Languedoc), et deux Parcs Nationaux (Pyrénées et Cévennes) assure la préservation des milieux naturels mais favorise également le développement local du territoire. Dans le cadre de la nouvelle région, les milieux montagnards devront faire face à plusieurs enjeux :

- la diversification de l'activité économique et touristique en fonction de la saisonnalité,
- l'adaptation aux changements climatiques notamment pour les stations de sports d'hiver,
- la préservation de la ressource en eau et la gestion de

son usage sur le territoire régional et à l'échelle des bassins versants,

- la préservation de la biodiversité,
- la valorisation de la filière bois, l'agriculture et le pastoralisme dans les massifs,
- le désenclavement de certains territoires de montagne en particulier ceux du Massif central les plus éloignés des grands axes,
- la complémentarité et la solidarité territoriale entre zones de montagnes et vallées.

La géomorphologie de la grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées



mobilités, conditions *sinequanone* au fonctionnement de la région

Système de déplacements ferroviaire et interurbain

La loi NOTRe positionne la Région comme chef de file des transports et de la mobilité. Les enjeux sont multiples :

- **L'articulation entre deux systèmes régionaux** et internationaux de transports ferroviaires à grande vitesse :
 - La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse desservirait les gares nouvelles d'Agen et de Montauban. Elle permettrait de relier Toulouse, 4^{ème} ville française, au réseau national à grande vitesse en la positionnant à 1h05 de Bordeaux et 1h10 de Paris. Elle créerait une liaison performante pour rapprocher l'Atlantique et la Méditerranée d'ici 2025 ;
 - Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) constituerait, après la mise en service en 2017 du contournement Nîmes Montpellier (CNM), le chaînon manquant de la grande vitesse ferroviaire entre Rotterdam, Paris, Barcelone et Séville. Le Contournement Nîmes Montpellier, actuellement en travaux, mettra Paris à moins de 3 heures de la Métropole montpelliéraine, dès 2017. La LNMP permettrait de conforter la place de la région dans l'Europe à grande vitesse.

Cette meilleure articulation passerait par le renforcement de la desserte entre Toulouse et Montpellier. Plusieurs scénarios peuvent être envisagés tels que : l'amélioration des temps de parcours (à partir de l'offre existante ou en créant une ligne à grande vitesse), le cadencement...

- **La priorisation des lignes TER secondaires** : Béziers-Naussargues par exemple, à l'interface des régions Midi-Pyrénées- Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes-Auvergne.
- **La préfiguration**, conformément aux dispositions de la loi NOTRe, **d'un réseau de bus inter-urbain à l'échelle régionale**.
- La définition des priorités d'investissement à l'échelle de la région MP-LR, en lien avec les conclusions des États généraux du rail et de l'intermodalité pilotés par la Région en 2016 :
 - Les investissements d'infrastructures de déplacements pour la grande vitesse,
 - le réseau régional et le réseau interrégional (ligne Alès - Mende par exemple).

Le développement du covoiturage

Malgré un réseau ferroviaire dense qui assure une forte couverture du territoire régional, certains secteurs restent isolés et dépendants de la voiture individuelle. Il s'agit en particulier des territoires ruraux et montagnards. C'est pourquoi il y a aujourd'hui une nécessité **d'optimiser l'usage de la route** en cherchant à augmenter le taux d'occupation des voitures et en développant le covoiturage et l'autopartage. C'est une mesure à privilégier là où l'offre en transports collectifs fait défaut, où les infrastructures routières sont saturées (heures de pointe, accès aux pôles économiques...) et pour conserver l'avantage offert par la voiture individuelle (porte-à-porte, maillage du territoire).

Enfin, la question du transport aérien et de sa structuration à l'échelle de la grande région constitue également un enjeu pour le développement du territoire : quelle mutualisation entre les aéroports ? Quel devenir pour les aéroports de proximité ? Quelle organisation du transport de fret aérien ?

Système de communication numérique

En complément et pour pallier le cas échéant les difficultés de déplacements à l'échelle de la nouvelle région, le **développement du numérique** semble incontournable. Le haut débit et plus encore le très haut débit constituent pour les territoires un enjeu majeur en termes de communication, de compétitivité et de développement.

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) répondront à un double objectif :

- renforcer la cohésion sociale, le désenclavement du territoire et faciliter les relations professionnelles au sein de la région ;
- asseoir le rayonnement de la région dans la concurrence que se livrent les territoires.

2.7 Enseignement supérieur, recherche et développement, un enjeu d'innovation

La région MP-LR est une place forte de la formation supérieure, de la recherche publique et privée à l'échelle européenne. Elle soulève plusieurs enjeux tels que :

- le renforcement de la **coopération entre les universités** de la nouvelle région ;
- la recherche de complémentarités entre l'aéronautique à Toulouse et l'économie de Languedoc-Roussillon ;
- le développement de synergies entre les **pôles de compétitivités**, les clusters, notamment autour des risques naturels et technologiques, des systèmes embarqués...

3. Contenu réglementaire du SRADDET et questionnements issus des SRADDT

3.1 Le contenu réglementaire issu de la loi NOTRe

Les principes du SRADDET

En 2015, la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a créé le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Le SRADDET est un **schéma intégrateur, prescriptif et obligatoire** qui relève de la compétence exclusive de la Région. De ce fait, avec le SRADDET la Région disposera d'un véritablement outil pour infléchir les politiques locales d'aménagement et de planification. Cela suppose néanmoins l'expression d'une ambition régionale à 15-20 ans et l'énoncé de règles ne dépassant pas les champs mobilisables par les documents devant être compatibles. L'étendue des champs traités fait du SRADDET un document qui dépasse largement le cadre traditionnel de l'aménagement du territoire sans pour autant y inclure le champ du développement économique, ce qui était le cas des SRADDT ou des PADD des SCoT.

Il est codifié dans le Code général des collectivités territoriales et non dans le code de l'urbanisme tout en étant de fait incorporé dans le chaînage des documents d'urbanisme puisque devant lui-même se rendre compatible voire conforme à des documents supérieurs (OIN, SDAGE...). Par ailleurs, il ne dispose pas de carte de destination des sols.

La loi NOTRe impose des « passages obligés » en prévoyant l'association des PPA lors de l'élaboration du schéma. Mais elle indique également que le « Conseil régional pourra consulter tout autre organisme ou personne en vue de l'élaboration du projet de schéma » (II du L.4241-5) comme les agences d'urbanisme, par exemple.

Le délai d'approbation du SRADDET est fixé à **3 ans à compter de l'ordonnance** qui devra préciser les conditions d'intégration des schémas pré-existants. Cette ordonnance devrait être adoptée d'ici l'été 2016 ce qui devrait fixer la date limite d'approbation du SRADDET à **l'été 2019**.

Les objectifs et le contenu du SRADDET

L'article 4251-1 du CGCT prévoit que le SRADDET fixe obligatoirement des orientations stratégiques, des objectifs de moyen et long termes et des règles sur le territoire de la Région en matière :

- d'implantation des infrastructures d'intérêt régional (y compris infrastructures d'aménagement numérique et d'axes routiers d'intérêt régional),
- de désenclavement de territoires ruraux,
- d'habitat et de la gestion économe du foncier,
- d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air,
- de protection et restauration de la biodiversité,
- de prévention et de gestion des déchets.

Le SRADDET devrait ainsi couvrir le champ des compétences exclusives de la Région, et des domaines où elle exerce un rôle de chef de file (intermodalité, climat/air/énergie, biodiversité, aménagement du territoire...). L'étendue des champs concernés peut aussi conduire à traiter des compétences partagées (tourisme, sport, culture...).

Pour ce faire, **le SRADDET a vocation à intégrer un certain nombre de schémas existants** (SRCAE, SRCE, SCORAN) ou à engager (plan régional de prévention et de gestion des déchets, schéma régional d'intermodalité).

A cette liste, peuvent être rajouté d'autres schémas tels que les schémas interrégionaux de massif et les schémas issus de la loi sur la transition énergétique (schéma régional biomasse par exemple). Les grands exercices de programmation (CPER, CPIR...) semblent également à prendre en compte.

Le **régime d'opposabilité du SRADDET** est double avec l'obligation pour les documents d'urbanisme (SCoT, PLU, Carte communale, PDU, PCET, Charte PNR), de « **prise en compte** » de ses objectifs et de « **compatibilité** » avec ses règles générales.

Tel que défini par le législateur, le SRADDET comprendra :

- des **objectifs** de moyen et long termes ;
- des **règles générales** (pouvant varier entre grandes parties du territoire) énoncées par la Région pour atteindre les objectifs du SRADDET, en particulier pour guider l'élaboration des SCoT, PDU, PCEAT, Chartes des PNR, documents devant être compatibles avec les règles générales du SRADDET. Elles sont regroupées dans **un fascicule** avec des chapitres thématiques. Le fascicule, qui indique les modalités de suivi de l'application de ces règles et de l'évaluation de leurs incidences.

- une **carte synthétique** indicative qui illustre les objectifs du schéma. La loi NOTRe prévoit seulement qu'une carte synthétique indicative illustre le SRADDET. Celle-ci servira notamment à croiser les enjeux thématiques mais ne pourrait *a priori* pas matérialiser les règles générales.

3.2 La mise en perspective des objectifs du SRADDET et du bilan des SRADDT

Il ressort de la lecture croisée des SRADDT que ce n'est pas tant l'addition des deux schémas qui permettra d'élaborer le SRADDET, mais plutôt **une nouvelle démarche à l'échelle de la nouvelle région MP-LR**. Pour autant, le bilan des SRADDT permettra d'alimenter la réflexion préalable à l'élaboration du SRADDET.

Principaux enjeux pour la réalisation du SRADDET :

- La définition d'une **armature territoriale concertée** pouvant reposer sur des typologies de territoires (à partir des définitions Insee par exemple).
- L'identification des **conditions de mise en œuvre** et de déclinaison des orientations du SRADDET. L'articulation des TER, Intercités, TGV, autocars dans le cadre de la grande région.

- L'articulation entre les documents de planification et en particulier le **lien entre SRADDET et SCoT** (interSCoT).
- **L'intégration des différents schémas régionaux** alors même que les méthodes d'élaboration et de mise en œuvre sont hétérogènes.
- **L'articulation entre les différents réseaux de transports** TER, intercités, autocars et le développement de l'intermodalité....
- **L'adaptation au changement climatique** en particulier pour les milieux montagnards et les littoraux.

4. Tableau de synthèse de la lecture croisée des orientations stratégiques des SRADDT

Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées
<p>L'accueil : vers un espace économe</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Objectifs de répartition par territoires. ➤ Vers une politique de l'habitat durable (périurbain, formes urbaines). ➤ Allier accueil démographique et biodiversité (TVB). ➤ 80% de la population à moins de 15 mn d'un pôle d'échange. ➤ Densité supérieure à 40 logements/ha dans le périurbain. ➤ Privilégier une croissance urbaine hors littoral. ➤ Logements accessibles pour tous. ➤ Mieux intégrer les espaces ruraux. 	<p>Aménager l'espace régional pour un développement équilibré et une gestion raisonnée des ressources</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Renforcer l'armature urbaine solidaire. ➤ Encourager une urbanisation durable sur l'ensemble des pôles (périurbain, formes urbaines, articulation urbanisme-transports). ➤ Organiser une offre de services urbains performante et diversifiée (logements, équipements, transports). ➤ S'appuyer sur les territoires pour un développement équilibré et adapté.
<p>La mobilité : vers un espace efficace et fluide</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Accroissement de 40% de la mobilité d'ici 2050. ➤ Part des transports collectifs > 25% des modes mécanisés motorisés. ➤ Les villes à 30 mn. ➤ Un grand marché du travail. ➤ La connexion des avants-pays : le désenclavement numérique. ➤ Les solidarités territoriales (tourisme, circuits-courts). 	<p>Soutenir un développement garant de la qualité de vie et de la cohésion sociale</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser une croissance durable des territoires : moderniser et valoriser l'agriculture, développer un tourisme offensif, innover dans toutes les activités (économie locale, politique énergétique, SRDE). ➤ Maintenir et développer l'attractivité des territoires par une offre de services de qualité pour tous (formation, qualification, enseignements, santé, culture, équipements, numérique). ➤ Promouvoir la qualité de vie par l'excellence environnementale (énergies renouvelables, gestion de la ressource en eau, qualité de l'air, biodiversité et paysages, stratégie et politique foncière, gestion des risques).
<p>L'ouverture : un espace en prise avec le monde</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Les têtes de pont dans les réseaux intra-régionaux. ➤ La Méditerranée espace de co-développement. 	<p>Renforcer le rayonnement de Midi-Pyrénées</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Contribuer à l'ouverture et à la dimension internationale de la région MP. ➤ Désenclaver et ouvrir MP à travers les grandes infrastructures de communication. ➤ Intégrer M-P dans le grand sud-ouest européen, l'euro-région Pyrénées-Méditerranée. ➤ Valoriser l'image et les produits des territoires de Midi-Pyrénées.
<p>La mise en œuvre du SRADDT</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Des dispositifs de gouvernance spécifiques pour favoriser la cohérence des politiques d'aménagement, impulser des maîtrises d'ouvrages collectives. ➤ Une offre publique de coopération à partir de conventions transnationales, interrégionales, ville-territoire. 	<p>Développer la solidarité entre acteurs du développement de MP</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Conforter une action régionale partenariale et participative. ➤ Conforter la citoyenneté. ➤ Assurer de manière partenariale le suivi et l'évaluation du SRADDT et poursuivre la réflexion prospective.