

## Analyse du Syndicat Mixte du SCOT BVA Modification n°1 SRADDET OCCITANIE

### PRÉSENTATION ET CONTEXTE GÉNÉRAL

Le projet de schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été adopté en Assemblée régionale le 30 juin 2022 puis approuvé par arrêté préfectoral le 14 septembre de la même année, date à laquelle il est entré en application.

La Région a lancé la modification du SRADDET dans l'objectif de participer à la mise en oeuvre au niveau régional des récentes lois, en particulier les lois « Climat et résilience » du 22 août 2021 et « ZAN 2 » du 20 juillet 2023 qui fixent des objectifs de réduction de la consommation foncière qu'il appartient à la Région de territorialiser.

Le SMBVA a reçu le courrier de la Région pour sollicitation d'avis le 5 décembre 2024 et a 3 mois pour répondre, soit jusqu'au 5 mars 2025. Afin de pouvoir le passer en délibération au CS du 17 février 2025, il a été présenté au Bureau le 20 janvier 2025

La présente procédure de modification a pour objet principal d'intégrer les dispositions issues des nouveaux textes législatifs et réglementaires publiés depuis 2020 et n'ayant pu être intégré dans le SRADDET approuvé (loi AGECE, loi Climat et Résilience, loi 3DS etc.)

La modification n°1 du SRADDET Occitanie porte donc sur les domaines suivants :

- La lutte contre l'artificialisation des sols,
- Le développement logistique et industriel,
- La stratégie aéroportuaire,
- La prévention et la gestion des déchets.

Le Dossier est composé des documents suivants :

- [Notice de présentation de la modification n°1 \(.pdf - 367.2 ko\)](#)
- [Rapport d'objectifs modifié \(.pdf - 10.1 Mo\)](#)
- [Fascicule des règles modifié \(.pdf - 5.6 Mo\)](#)
- Annexes :
  - [Evaluation environnementale actualisée \(.pdf - 1.3 Mo\)](#)
  - [Prévention et gestion des déchets modifiée \(.zip - 12.1 Mo\)](#)
  - [Rapport technique sur la territorialisation du ZAN \(.pdf - 703.7 ko\)](#)

La présente analyse portera principalement sur le rapport d'objectif, le fascicule des règles et plus brièvement sur certains points de la note de présentation.

*Un certain nombre de points ont été évoqués par la Région lors de temps de concertation et dans le cadre de la révision du SCOT en cours.*

#### Observation

Globalement, la lecture du document n'est pas facilitée puisqu'on ne sait pas précisément les points ajoutés par la modification dans chaque objectif ou règle, par rapport à la version précédente. Par ailleurs, il aurait été nécessaire d'avoir le document de justification des choix sur les parties impactées par la modification n°1.

**MODIFICATIONS LIÉES AU VOLET FONCIER**

Actuellement, le SRADDET intègre l'objectif 1.4 : « Réussir la zéro artificialisation nette à l'échelle régionale à l'horizon 2040 » lié principalement à la règle n°11 « Prioriser la densification des espaces urbanisés existants (reconquête des friches urbanisées : comblement des « dents creuses », et à d'autres règles secondaires concourant à la déclinaison de l'objectif ZAN (règles n° 8, 11, 12, 14, 15, 16 et 21 entre autres)

Des modifications y ont été apportées suite à l'application de la loi Climat et Résilience.

Pour s'aligner avec les temporalités fixées par la loi une première modification a été de relever l'objectif régional pour réussir le ZAN à l'horizon 2050, initialement fixé à 2040.

Observation

Au regard de la temporalité du SRADDET et d'un manque de justifications apportées pour la période 2041-2050 sur l'objectif de réduction de l'artificialisation, il apparaît peu cohérent de relever l'objectif régional à 2050 uniquement pour le ZAN quand le reste des ambitions régionales, impactées pour certaines par le ZAN ont un cap fixé à 2040. Ainsi, il serait nécessaire de mettre en cohérence la temporalité de 2050 avec l'ensemble des règles et objectifs impactés par le ZAN.

1/ La territorialisation de l'objectif de limitation de la consommation des espaces NAF 2021-2030 (inclus) L'objectif 1.4 précise les enjeux poursuivis par la Région pour territorialiser la baisse de consommation d'espace sur le territoire global

→ L'application d'une réduction de 54,5 % de la consommation d'ENAF du fait de la mise en place d'une enveloppe nationale pour les projets d'envergure nationaux et européens (PENE)

→ La mise en place d'une enveloppe régionale mutualisée pour les projets d'envergure régionale (PER) de 300ha.

Ces projets doivent être structurants à l'échelle régionale (lycées, ZAE répondant à la réindustrialisation, reliquat de projets non retenus dans les PENE, projets de tri et de valorisation des déchets).

La priorisation des projets s'est faite sur la base de leur maturité (démarrage au plus tard en 2030), leur intérêt régional ou leur exemplarité, leur inscription dans le SRDEII.

→ La mise en place d'une enveloppe régionale mutualisée pour la garantie communale avec une enveloppe maximum de 300 ha

À l'échelle régionale, le taux d'effort est donc porté à une baisse de – 56,7% de la consommation des ENAF

Conformément à ce qu'il est ressorti de la concertation, la Région a ensuite décliné les objectifs de baisse de la consommation d'ENAF par SCOT et EPCI non couvert, en donnant un taux d'effort, calculé selon plusieurs critères combinés :

- Un critère « dynamiques territoriales » reconnaissant les dynamiques démographiques et économiques à l'oeuvre et prenant appui sur les projections réalisées par l'Insee ;
- Un critère « équilibre » visant à donner des marges de manoeuvre aux territoires qui participent au rééquilibrage régional, c'est-à-dire à une meilleure répartition de l'accueil de populations et d'activités sur l'ensemble de la région, autour des villes moyennes et des bourgs centres structurants ;
- Un critère « consommation passée » qui tient compte des trajectoires de sobriété foncière déjà engagées ;
- Un critère « sensibilités environnementales et agricoles » visant à privilégier la préservation du foncier dans les territoires à forts enjeux environnementaux et agricoles

- Un critère « potentiel de réinvestissement urbain » pour prendre en compte les capacités des territoires à répondre à leurs besoins de développement dans les espaces déjà urbanisés ;
- Un critère « risques naturels et trait de côte », tenant compte du besoin d'adaptation face aux risques ;
- Un critère « maintien et développement des activités agricoles » tenant compte des besoins potentiels pour le développement des activités agricoles

=> Ainsi pour la partie Gardoise du SCOT BVA, le taux à appliquer est une baisse de -56,3%

Une disposition spécifique est inscrite pour les périmètres inter-régionaux précisant ceci :

« Plusieurs périmètres de SCOT sont situés à cheval entre la Région Occitanie et une autre Région et font l'objet d'un traitement spécifique en concertation avec les Régions limitrophes concernées [...]

- SCOT du Bassin de vie d'Avignon : l'objectif, calculé selon la méthode régionale Occitanie, vaut pour la partie occitane de ce SCOT, qui est situé majoritairement en PACA. »

#### Observations :

Cette disposition est à saluer car elle intègre la notion d'inter-régionalité qui n'avait jusque-là pas été proposée.

Néanmoins, l'objectif puis la règle doivent être approfondis afin d'ouvrir pour ces territoires inter-régionaux, la possibilité de déroger à l'objectif fixé par la Région, dans un souci de cohérence et de prise en compte des deux SRADDET qui s'appliquent. En effet, le territoire du Bassin de Vie d'Avignon propose aujourd'hui un objectif de -55% qui est la résultante de l'application de deux chiffres différenciés pour chaque SRADDET et qui a donc obligé le SCOT à proposer un chiffre unique et cohérent pour l'ensemble du territoire.

Plus globalement sur l'inter-régionalité, les territoires inter-régionaux ont soulevé à de nombreuses reprises la difficulté d'appliquer des objectifs différenciés sur un seul et unique territoire pour lequel un projet cohérent est développé. Même si il est acté que juridiquement les limites administratives doivent bien être respectées pour traduire les objectifs des SRADDET, il aurait été important de mettre en évidence les réflexions et les méthodologies inter-régionales engagées (comme cela s'est fait entre la région PACA et Occitanie pour notre SCOT) pour permettre aux SCOT inter-régionaux de proposer un objectif de baisse de consommation d'espace unique et adapté pour leur territoire, en cohérence avec les objectifs des SRADDET concernés.

Concernant la transcription de la méthodologie :

Les documents précisent qu'un effort supplémentaire de 4,5% devra être fait, résultant de la mutualisation des PENE, passant donc l'objectif de 50% à 54,5%. Ils exposent également les notions de « +1,1% pour les PER » et « +1,1% pour la garantie communale », justifiant ainsi du taux d'effort régional à -56,7%.

Ce raisonnement est inexact et biaise l'ensemble de la réflexion qui permet d'aboutir aux différents taux d'efforts mentionnés. En effet, ici, il est nécessaire de parler en point et non en pourcentages. Le document nécessite donc un réajustement sur la justification, en parlant en « point » ou uniquement en pourcentage global afin d'être réellement cohérent.

1.2 La règle n°11 précise que la territorialisation se fera selon les modalités définies dans l'objectif 1.4. Elle définit également la liste des PER :

- La liste principale des projets compris dans l'enveloppe de 300 ha mutualisée à l'échelle régionale
- La liste secondaire ou « liste d'attente » des projets non intégrés dans l'enveloppe mutualisée, mais pouvant y être rajoutés à l'occasion d'une prochaine révision / modification

### Observations

Le territoire du SCOT du Bassin de Vie d'Avignon, n'a aucun projet figurant dans la liste inscrite des PER compris dans l'enveloppe des 300ha, ni dans la liste secondaire.

Cependant, il serait nécessaire de pouvoir inscrire, dans la liste secondaire, le projet de contournement d'Avignon Sud dit « LEO », en cohérence avec l'inscription de la partie Vauclusienne du projet dans les PENE.

2/ La territorialisation de l'objectif de l'artificialisation sur les deux périodes 2031-2040 (inclus) et 2041-2050 (inclus)

L'objectif 1.4 détermine qu'à l'échelle régionale et à l'échelle de chaque espace de dialogue le rythme de l'artificialisation nette devra être réduit de 30% sur la période 2031-2040 par rapport à la période 2021-2030, puis encore réduit de 30% sur la période 2041-2050 par rapport à la période 2031-2040, ceci en vue de réussir le ZAN à l'échelle régionale à l'horizon 2050.

La règle n°11 reprend ces objectifs chiffrés et le document « rapport technique » justifie ce choix comme ceci : « Suite à des directives de l'Etat intervenues a posteriori des temps de concertation organisés avec les territoires, des compléments ont été apportés dans la rédaction du volet foncier sur la trajectoire post-2030 pour réussir le Zéro Artificialisation Nette à l'horizon 2050, afin d'être conforme aux attentes de la loi. »

L'objectif 1.4 précise ensuite que les territoires de sobriété foncière devront fixer dans leurs documents d'urbanisme une trajectoire de sobriété foncière par décennie pour réduire le rythme d'artificialisation et contribuer à la réussite du ZAN à l'échelle régionale. Cette trajectoire devra permettre d'atteindre les objectifs susmentionnés à l'échelle de chaque espace de dialogue, puis le ZAN à l'échelle régionale en 2050.

### Observations

Si les objectifs chiffrés par période sont clairs, le périmètre d'application pour la mise en œuvre pose question. En effet, il ne semble pas pertinent de déterminer les chiffres de baisse du rythme de l'artificialisation à l'échelle des espaces de dialogue, dans la mesure où aucun rôle ne leur a été donné jusqu'à présent pour l'application de la trajectoire ZAN et qu'il n'existe à ce jour aucune précision sur la gouvernance qui accompagnerait le suivi de l'application des objectifs à l'échelle de ces espaces.

Ce choix pose encore plus question à la lecture du « rapport technique » qui n'explique pas pourquoi les espaces de dialogue ont été retenus comme échelle d'application, ni pourquoi les chiffres de -30% ont été retenus, mais simplement que ces choix ont été faits sans temps de concertation, suite à des directives de l'Etat qui ne sont pas explicitées.

Enfin, le rapport d'objectif défini p.31 les espaces de dialogue notamment en précisant qu'ils « ne sont pas périmétrés. Un même territoire d'interface, à la croisée de différentes dynamiques territoriales, peut contribuer aux réflexions et travaux conduits dans plusieurs espaces de dialogue. » Ainsi, il apparaît impossible de déterminer des objectifs chiffrés à appliquer à cette échelle. Cela pose également à nouveau la question de l'inter-régionalité et de la proposition de chiffres différenciés qui répondent à une méthodologie différente sur deux parties d'un même territoire.

Il est donc nécessaire que le SRADDET :

- apporte une justification sur les choix opérés pour ces deux temporalités
- supprime l'échelle de l'espace de dialogue en l'absence de justification cohérente et de périmètre clairement défini
- détermine clairement les modalités de gouvernance ainsi que le rôle de la Région dans l'accompagnement de la mise en œuvre de cet objectif

### 3/ Les autres règles relatives à la sobriété foncière

L'objectif 1.4 donne des détails quant à la réussite de l'application des objectifs :

- Mettre en œuvre la séquence « Éviter-Réduire-Compenser » :
  - o préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers via des outils type ZAP, densifier et recycler le foncier en priorité, réinvestir les centralités etc
  - o maîtriser les extensions urbaines, optimiser leur densité et qualité, prendre en compte la multifonctionnalité des sols,
  - o identifier les zones préférentielles de renaturation
  
- Intégrer des principes et des techniques d'une urbanisation durable dans les projets d'aménagement
  
- Préserver les productions agricoles d'Occitanie
  - o Préserver, développer et valoriser le patrimoine agricole
  - o Maintenir et développer l'agriculture urbaine agroécologique
  
- Porter une attention particulière aux espaces littoraux, fragiles et exposés

La Région, dans l'objectif 1.4 développe ensuite les outils qu'elle met en place pour répondre à ces priorités et accompagner les territoires pour la mise en œuvre du SRADDET sur ces éléments

La règle n°11 mentionne ces éléments, mais ils sont principalement traduits dans d'autres règles traitant spécifiquement de chacun de ces sujets : n°8 (Rééquilibrage), 12 (qualité urbaine), 14 (zone d'activité économique), 15 (zones logistiques), 16 (continuités écologiques), 17 (séquence ERC), 21 (gestion de l'eau) etc.

#### Observations

Le territoire du SCOT du Bassin de Vie d'Avignon, poursuit les mêmes objectifs que le SRADDET Occitanie dans le cadre de sa révision, notamment dans le PAS et le DOO, et sera attentif aux outils mis en place pour appliquer ces objectifs pour la mise en œuvre du SRADDET.

### LE DÉVELOPPEMENT LOGISTIQUE ET INDUSTRIEL

#### Objectif n° 1.8, 3.5, 3.7 ; Règles n° 5 et 15

Le SRADDET modifié précise les enjeux de développement logistique, notamment autour des quatre axes suivants dans l'objectif 3.7 (favoriser le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime et du secteur logistique) à travers l'ajout d'une partie complète :

- S'appuyer sur l'armature régionale existante comprenant des zones au rayonnement national dont les grandes aires de concentration des zones logistiques sont particulièrement situées sur la seconde couronne toulousaine et le littoral méditerranéen
- Consolider et densifier l'existant en matière de zones logistiques et au regard du nombre de permis déposés pour des entrepôts qui traduit une forte pression exercée sur le territoire
- Prioriser le bi-modes via la multimodalité fret ferroviaire, fluvial et maritime
- Prioriser l'implantation de nouvelles zones logistiques où la multimodalité est possible : là où l'utilisation des zones existantes n'est pas possible,
- Utiliser le maillage actuel des réseaux pour favoriser le développement d'une logistique du dernier kilomètre efficace et durable.

Ce faisant, 2 règles ont été modifiées pour traduire cet objectif :

La modification de la règle n°15 « Zones logistiques » s'est principalement matérialisée dans l'ajout des termes « limiter l'artificialisation » dans l'énoncé, et la mention de la « sobriété foncière et de la maîtrise de l'artificialisation » dans le sens de la règle

Règle n°15 – Zones logistiques	
Enoncé	<p><b>Limiter l'artificialisation</b> et maximiser le potentiel de densification, de reconversion et de mutualisation des zones ou équipements logistiques et privilégier l'implantation des nouvelles zones logistiques au niveau des embranchements ferroviaires, fluviaux et portuaires.</p>
Sens	<p>Cette règle énonce les deux principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>La participation de l'aménagement des zones logistiques à une logique de sobriété foncière</b> et de maîtrise de l'artificialisation, via la densification, la requalification et la mutualisation des zones logistiques souvent fortement consommatrices d'espaces ;</li> <li>- L'implantation des zones logistiques en connexion avec les embranchements ferroviaires, fluviaux et portuaires dont le territoire dispose. En effet, afin de limiter la consommation énergétique du fret routier et les émissions des GES qui y sont associées, la Région encourage le développement du fret fluvial, maritime et ferroviaire. La Région demande ainsi aux territoires de valoriser cet effort et de contribuer à la réduction de consommation énergétique liée aux transports.</li> </ul>
Lexique	<p><b>Zone logistique</b> : zone d'activité dédiée à la logistique, comportant un ou plusieurs types de plateformes, avec une mutualisation des infrastructures communes et des services généraux sur site</p>
Indic. d'application	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de documents de planification qui privilégient l'implantation des nouvelles zones logistiques au niveau des embranchements multimodaux</li> </ul>
Indic. d'incidence	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evolution de la part des transports de marchandises par rail ou fluvial</li> </ul>
Mesures d'acc.	<p><u>Soutien aux plateformes multimodales</u> notamment transport combiné rail-route</p> <p><u>Soutien au développement du transport fluvial</u></p> <p><u>Développement de zones logistiques à proximité des ports de commerce</u></p>

Pour la règle n°5, l'énoncé est également comme précisé ci-dessous

Règle n°5 – Logistique des derniers kilomètres	
Enoncé	<p><b>Privilégier</b> le développement d'une logistique des derniers kilomètres efficace et durable (identification d'espaces mutualisés et accessibles, réflexion sur les itinéraires de distribution, gestion des nuisances, promotion des véhicules propres, développement des livraisons vélos), notamment pour contribuer à la mutualisation et au développement du fret ferroviaire et du transport combiné.</p>
Sens	<p>Cette règle vient compléter les règles précédentes favorisant l'accessibilité des services et la sobriété sur l'ensemble des territoires, en rappelant que l'aménagement doit intégrer une réflexion en matière de logistique du dernier kilomètre (ou des derniers kilomètres en milieu rural) afin de garantir le bon approvisionnement en marchandises de l'ensemble du territoire régional (par la mutualisation et l'accessibilité des équipements), et d'en réduire les nuisances (congestions, trafic, pollution, nuisances sonores...).</p> <p>Elle s'inscrit dans l'une des ambitions traduites dans la feuille de route issue des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM) en faveur du report modal du transport de marchandises vers le ferroviaire.</p>
Lexique	<p><b>Logistique des derniers kilomètres</b> : concerne les flux de marchandises et de biens en vue de leur livraison à la destination finale, ainsi que la gestion des flux retours.</p>
Indic. d'application	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de documents de planification de la mobilité qui prennent en compte le développement d'une logistique des derniers kilomètres efficace et durable.</li> </ul>
Indic. d'incidence	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Volume de marchandises utilisant une logistique du dernier kilomètre</li> </ul>
Mesures d'acc.	<p><b>Plan « Hydrogène Vert »</b> : 150 M€ mobilisés par la Région de 2019 à 2030, actions innovantes dans les transports, l'aéronautique, la mer ou la recherche. D'ici 2024, il permettra l'achat de trois rames à hydrogène Régiolis pour une mise en service du train zéro émission à partir de 2026, le développement de l'avion du futur 100% hydrogène, la réalisation d'un ensemble de stations de distribution d'hydrogène dès 2025 et la construction de deux unités de production dès la fin de l'année 2024 (Hyd'Occ à Port-la-Nouvelle et Lhyfe à Bessières). L'écosystème 100% hydrogène vert mobilité aéroportuaire Hyport à Toulouse-Blagnac est en service depuis 2023.</p> <p><u>Plan Vélo Occitanie</u> avec développement des liaisons cyclables</p>

Les modifications apportées aux objectifs 1.8 et 3.5 n'ont pas été identifiées.

### Observations

L'objectif 3.7 aborde la question de la logistique quasi uniquement au travers des zones logistiques. Ainsi, les règles 6 et 14 concernant respectivement le commerce et les zones d'activité économique n'ont pas été modifiées et n'intègrent aucun propos concernant la logistique. Seules les règles 5 et 15 concernant respectivement la logistique du dernier kilomètre et les zones logistiques ont été modifiées au regard de la loi ZAN, et de manière très légère.

De ce fait un pan important de l'activité logistique, c'est-à-dire des entreprises qui ne sont pas du dernier kilomètre, mais qui ne sont pas assez importantes pour se situer uniquement dans des zones logistiques n'est pas traité ni intégré dans la réflexion sur l'armature logistique régionale.

En effet, une grande partie de l'activité logistique est implantée dans des ZAE qui intègrent également d'autres entreprises ou de l'industrie ou dans des zones commerciales puisqu'elles sont liées à cette activité en direct. Sur le Rhône côté PACA par exemple, beaucoup d'ITE ou de plateformes multimodales sont aujourd'hui des ZAE ou ZI, et non pas des zones logistiques.

Le constat sur les territoires, en dehors des grosses plateformes logistiques, est bien la nécessité d'avoir une « armature logistique » permettant à des entreprises intermédiaires de pouvoir s'implanter dans le tissu économique existant et d'avoir ainsi l'ensemble des chaînons de la grande logistique, jusqu'à celle du dernier kilomètre. Cela permettrait ainsi d'intégrer l'ensemble des territoires dans la stratégie logistique et pas seulement les secteurs le long des grands axes.

Par ailleurs, dans le cadre de sa révision, une étude a été menée par le SCOT BVA et conduite par le BE Interface Transport pour construire le volet sur la logistique commerciale du DAACL sur son territoire. Même si cette étude a permis d'avoir une vision large et globale de la logistique, le sujet traité dans le SCOT tel que défini dans le code de l'urbanisme est bien la logistique commerciale. Cette étude a montré qu'il était complexe de déterminer précisément ce qu'était la logistique commerciale et de l'identifier spécifiquement sur le territoire car ces activités peuvent être rattachées à d'autres sans que cela ne soit leur activité principale, mais qu'elles comprennent de la logistique. Ainsi, une partie de l'activité logistique est peu visible car implantée en lien avec une activité annexe existante.

Au regard de ces éléments, il apparaît donc que la stratégie proposée au niveau du SRADDET ne tient compte que des deux extrémités de ce qui constitue la chaîne logistique, sans traiter réellement des chaînons intermédiaires et donc du sujet dans sa globalité complexe.

Il est primordial que le SRADDET ne limite pas l'implantation logistique à la création de zones logistiques, mais aborde également l'implantation d'activité logistique dans les règles n°6 et n°14 qui concernent le commerce et les zones d'activité économique. Cela permettra d'aller plus loin dans l'application du ZAN, notamment s'agissant du recyclage foncier. Ces éléments doivent également être intégrés dans l'objectif 3.7 en tenant compte de tous les territoires, même ceux n'ayant pas de grandes zones logistiques, en intégrant le fait que le support d'une logistique intermédiaire plus locale peut se reposer sur les ZAE ou zones commerciales existantes notamment.

Les indicateurs des règles concernées doivent également être approfondis

### MODIFICATIONS LIÉES AUX DÉCHETS

#### Objectif n° 2.9 et Règles n° 28, 29, 30, 31, 32

La modification consiste à intégrer les dispositions issues de la loi AGECE (taux de réutilisation et de recyclage, objectif de réduction des quantités de déchets produites, etc.).

Ainsi l'actualisation de la planification régionale en matière de déchets et d'économie circulaire s'est faite en renforcement des objectifs français actuels, notamment en termes de réduction, de recyclage et de valorisation des déchets avec l'intégration des 7 nouveaux objectifs chiffrés de la loi AGECE suivants :

- Prévention : - 15 % de Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) produits par habitant entre 2010 et 2030 ;

- Prévention : - 5 % de Déchets d'Activités Économiques (DAE) par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, entre 2010 et 2030
- Prévention : réemploi et réutilisation de 5% du tonnage de DMA d'ici 2030, notamment pour les équipements électriques et électroniques, les textiles et les éléments d'ameublement ;
- Valorisation matière : 55% de valorisation matière des DMA en 2025, 60% en 2030 et 65% en 2035 mesurés en masse ;
- Recyclage des déchets plastiques : tendre vers l'objectif national de 100% de plastiques recyclés d'ici 2025
- Valorisation énergétique : valorisation énergétique d'au moins 70% des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière d'ici 2025 et développement des installations de valorisation énergétique de déchets de bois pour la production de chaleur ;
- Élimination DMA : 10% des DMA produits enfouis en 2035.

Il s'agit également de compléter l'annexe PRPGD (Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets) du SRADDET en la complétant par :

- Une synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets
- Une évaluation des investissements et autres moyens financiers pour financer les fermetures et les nouvelles installations de traitement des déchets
- Un recensement des installations de traitement des déchets contenant des quantités non négligeables de matières premières critiques.

Le SCOT en cours de révision intègre ces éléments dans sa réflexion au niveau du PAS et du DOO, dont la plupart étaient déjà mentionnés dans le SRADDET approuvé.

#### MODIFICATIONS LIÉES À LA STRATÉGIE AÉROPORTUAIRE RÉGIONALE

---

La loi 3DS de février 2022 demande au SRADDET de définir « la stratégie régionale en matière aéroportuaire ». Le SRADDET en vigueur intègre déjà une stratégie aéroportuaire (objectif 3.1) axée sur les trois objectifs suivants :

- Rééquilibrage des 2 aéroports métropolitains,
- Rapprochement des 3 plateformes régionales (Perpignan, Carcassonne, Tarbes-Lourdes),
- Soutien aux aéroports d'équilibre.

La modification du SRADDET sur ce volet n'est donc qu'une actualisation, afin notamment de préciser le volet environnemental de la stratégie aéroportuaire régionale

Les éléments suivants du Schéma sont ainsi modifiés : Objectif n° 3.1 : « Optimiser les connexions régionales vers l'extérieur »

#### Observation

Cette stratégie ne concerne pas le SCOT dans sa partie Gardoise. Le SMBVA n'a aucune remarque à formuler sur cette partie.

## AVIS DU SMBVA

Au regard des éléments présentés ci-avant, le comité syndical rend un avis favorable assorti des réserves suivantes :

### Sur les modifications liées au foncier :

- Renforcer la prise en compte de l'inter-régionalité pour l'application de la règle et des objectifs, en permettant une souplesse ou une méthodologie d'adaptation des objectifs sur le territoire unique et complet de ces SCOT correspondants à la situation particulière de ces territoires.
- Concernant les objectifs de baisse de l'artificialisation des périodes 2031-2040 et 2041-2050 :
  - o Supprimer l'échelle de l'espace de dialogue pour la territorialisation, en l'absence d'une justification cohérente, de périmètres définis précisément et ayant une portée pour l'application concrète d'objectifs chiffrés, et de mise en place de modalités de gouvernance claire et légitime.
- Ajuster la temporalité à l'horizon 2050 dans l'ensemble des règles et des objectifs impactés par l'application de la trajectoire ZAN
- Inscrire dans la liste secondaire des PER, le projet de contournement d'Avignon Sud dit « LEO » dans sa partie Gardoise, en cohérence avec l'inscription de la partie Vauclusienne du projet dans les PENE PACA.
- Réajuster le document concernant les explications méthodologiques des objectifs chiffrés, notamment quand il s'agit de variations entre pourcentage (qui s'évoquent en point et non en pourcentages)

### Sur les modifications liées à la logistique :

- Approfondir et compléter la stratégie proposée au niveau du SRADDET et l'armature logistique régionale en traitant des chaînons intermédiaires de la logistique (hors zones logistiques et dernier kilomètre, comme précisé ci-dessus) et en intégrant un propos à ce sujet dans l'objectif 3.7 ainsi que les règles n°6 et n°14 qui concernent le commerce et les zones d'activité économique, notamment sur le recyclage foncier, la mixité des fonctions, la multimodalité ou encore la densité et les formes urbaines. Une attention particulière doit être portée sur les problématiques liées aux flux régionaux et inter-régionaux liés à la logistique au regard de l'impact de ces flux sur le nœud autoroutier A7/A9 et sur les réseaux routiers secondaires du territoire du Bassin de Vie d'Avignon.