

AUVERGNE 2030

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire **Région Auvergne**

Qu'est-ce que le SRADDT ?

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) constitue le document stratégique de la Région Auvergne, mais aussi un document de référence pour ses partenaires.

C'est un outil qui permet à l'Auvergne d'anticiper les mutations et de relever les défis des années à venir. Les grandes priorités qu'il définit s'appuient sur les principes du développement durable.

Le SRADDT constitue le chapeau commun aux différents schémas réalisés par le Conseil Régional :

Schéma Régional des Infrastructures et Transport, Schéma Régional de Développement Économique, Plan Régional des Formations Professionnelles, Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs.

Imaginer et anticiper ensemble l'Auvergne de 2030

Ce défi, le Conseil Régional a décidé de le relever en élaborant un Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT).

Comprendre les enjeux, vouloir améliorer durablement notre cadre de vie, agir maintenant pour construire demain, sont les 3 clés de la réussite du projet que nous devons tous porter afin de faire de l'Auvergne une Région innovante et attractive.

Nous avons souhaité associer l'ensemble des Auvergnats à cet exercice de projection dans le futur.

En janvier 2008, des réunions de concertation décentralisées seront donc organisées avec l'ensemble des Conseils généraux au Puy-en-Velay, à Moulins, Aurillac et Clermont-Ferrand.

Objectif : répondre à 3 grandes questions :

- Quel développement durable pour l'Auvergne ?
- Quelles solidarités pour et entre nos territoires ?
- Quel rayonnement et quelles coopérations pour notre Région ?

Votre mobilisation dans la construction de l'Auvergne à l'horizon 2030

multipliera aussi les chances de voir notre projet de croix ferroviaire grande vitesse "**Paris-Clermont/Transline**" aboutir. Un espoir nouveau mais réaliste pour Clermont-Ferrand et pour l'Auvergne que nous inscrirons bien évidemment dans le volet Infrastructures et Transports (SRIT) de notre SRADDT !

René Souchon

Pour signer la pétition en faveur de la grande vitesse en Auvergne :
www.auvergne.org/petition

Ce que dit la loi...

(LOADDT, 25 juin 1999)

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire :

- fixe les **orientations fondamentales**, à moyen terme, du développement durable du territoire régional ;
- comprend un **document d'analyse prospective et une charte régionale** assortie de documents cartographiques, qui expriment le projet d'aménagement et de développement durable du territoire régional ;
- **définit les principaux objectifs** relatifs à la localisation des grands équipements, des infrastructures et des services d'intérêt général qui doivent concourir au sein de la région, au maintien d'une activité de service public dans les zones en difficulté, au développement harmonieux des territoires urbains, périurbains et ruraux, à la réhabilitation des territoires dégradés, à la protection et à la mise en valeur de l'environnement, des sites, des paysages et du patrimoine naturel et urbain, en prenant en compte les dimensions interrégionale et transfrontalière.

Le développement durable au cœur des politiques régionales

La Région Auvergne vient d'adopter son Agenda 21, qui l'engage fortement dans la voie du développement durable.

Les priorités qu'il définit concernent la maîtrise de l'énergie, l'amélioration de la santé, la préservation des ressources naturelles, la lutte contre le changement climatique... Elles vont se traduire à très court terme dans l'action et les politiques de la Région, par exemple, dès 2008 sera mise en place **l'éco-conditionnalité des aides régionales**.

Mais elles vont aussi inspirer le SRADDT, tant dans l'approche prospective de l'Auvergne à 2030 que dans la définition des choix d'aménagement à moyen terme. Mieux anticiper l'impact des décisions régionales sur les trois piliers du développement (économique, sociétal, environnemental), mieux articuler le temps de la réflexion et le temps de l'action, mieux prendre en compte les attentes et les projets des partenaires régionaux : trois objectifs qui vont guider la démarche régionale du SRADDT, dans la droite ligne des engagements de **l'Agenda 21**.

Espace urbain, espace rural, quels enjeux pour demain ?

INTERVIEW : PHILIPPE PERRIER-CORNET,
DIRECTEUR DE RECHERCHE À L'INRA

Quelles sont les grandes mutations en cours des espaces ruraux français ?

1. L'agricole ne fait plus le rural...mais, dans leur ensemble, les campagnes françaises ne se sont pas enrichies. Moins de 10 % des actifs ruraux vivent aujourd'hui de l'agriculture et la diminution de l'emploi et des exploitations agricoles se poursuit inexorablement. De moins en moins nombreux, les agriculteurs ont néanmoins réussi jusqu'à maintenant à "tenir" le territoire, à gérer l'espace rural. Le pourront-ils encore demain ?

2. L'exode urbain l'emporte désormais sur l'exode rural.

Dans la majorité des communes rurales, il y a maintenant plus de nouveaux arrivants que de départs. Le développement résidentiel, avec une périurbanisation de plus en plus lointaine et des campagnes attractives, est le phénomène majeur des vingt dernières années dans les campagnes françaises. Il génère ou permet de maintenir des emplois dans le secteur de l'économie résidentielle, aujourd'hui largement majoritaire dans l'emploi rural. Cette tertiarisation des campagnes peut-elle, va t'elle se poursuivre ?

3. Espaces ruraux, espaces naturels... les questions et objectifs environnementaux occupent une place croissante dans l'organisation des espaces ruraux.

La multiplication des diverses réglementations, zonages et dispositifs environnementaux porte en germe une modification substantielle des activités économiques et du cadre de vie dans les campagnes.

Quels sont les effets prévisibles sur les espaces ruraux de la montée en puissance des enjeux environnementaux ?

À l'horizon de dix ou vingt ans, les effets directs du changement climatique seront encore probablement de faible ampleur et peu sensibles. En revanche, le degré de prise en compte dans la société et les choix politiques qui seront –ou ne seront pas– faits pour prévenir les effets négatifs futurs du réchauffement climatique peuvent rejaiillir à échéance très rapprochée sur la dynamique des campagnes françaises. Par exemple, des politiques conduisant à renchérir fortement le coût de la mobilité individuelle des personnes, à internaliser les coûts sociaux du transport et de la consommation d'énergie, remettraient en partie en cause le développement résidentiel des campagnes et leur tertiarisation. Un renforcement des impératifs d'écoconditionnalité de l'agriculture, de mise en avant des bilans énergétiques et environnementaux des activités modifierait la place et l'importance des différents types d'agriculture et plus généralement la physionomie de l'ensemble des activités économiques rurales...

Le rôle et la place du CESR

dans la démarche d'élaboration

La loi du 5 juillet 1972 crée auprès du Conseil régional et de son Président, une assemblée consultative : **le Conseil Économique et Social Régional**. La LOADDT de 1999 consacre la place des CESR comme instance de consultation notamment pour l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire.

La démarche partagée du **SRADDT, Auvergne 2030** repose sur la consultation de deux piliers : le CESR et la Conférence des territoires. Le premier représente les acteurs économiques et sociaux, et le second, les principaux acteurs publics de l'aménagement du territoire que sont les Conseils généraux, Communautés d'agglomération, Pays, PNR, villes préfecture de département. Tous deux seront consultés à chaque étape : diagnostic, prospective, Charte.

Le calendrier de la démarche



Auvergne 2030

Quelques problématiques soulevées par le projet de LGV en Auvergne

Les lignes à grande vitesse en construction ou en projet à l'échelle européenne mailleront l'espace à l'horizon de 20 à 30 ans. L'Auvergne et le Massif central restent pour l'instant en dehors des infrastructures planifiées.

L'accès de ces territoires à la grande vitesse ferroviaire paraît pourtant fondamental. En effet, ce mode de transport constitue l'avenir pour des déplacements à moyenne distance de l'ordre de 200 à 1000 kilomètres à l'intérieur de l'espace européen ; transporter à de hautes fréquences et à grande vitesse des centaines de passagers en toute sécurité, dans des conditions optimales de consommation d'énergie et de préservation de l'environnement sont des atouts qu'aucun autre mode ne réunit dans les conditions techniques actuelles.

L'arrivée d'une LGV constitue donc une étape clé du développement des transports dans une région. Intégrer un TGV auvergnat aux projets français et européens pose toutefois de nombreuses questions préalables :

- quel tracé définir ?
- quel montage financier réaliser ?
- peut-on utiliser les nouveaux dispositifs de financement tels que les partenariats publics-privés ?
- quel sera le niveau de participation des acteurs locaux ?
- quel sera l'impact de l'infrastructure sur l'activité économique régionale ? peut-elle être source d'inégalités à l'intérieur du "territoire" auvergnat ?
- quelles vont être les conséquences de cette nouvelle liaison sur le réseau ferroviaire régional (qualité sur le réseau non-LGV, tarif, desserte, éviction d'autres projets), sur les autres modes (routier, aérien) ?
- quelles sont les conséquences d'un projet ayant un horizon relativement lointain sur le renforcement des dessertes aériennes alors que le développement de l'aérien peut être quasi-immédiat ?

Proposer un TGV pour l'Auvergne est un projet d'envergure, qui nécessite au préalable une réflexion très large, non seulement autour de l'ensemble des modes de transport, mais également en termes de développement des territoires.

Jean-François Brun (Université Clermont I), Frédéric Faucon (Université Blaise Pascal) et à Stéphanie Souche (Université Blaise Pascal).

Mobilité, accessibilité : questions

L'accessibilité et le désenclavement restent des problématiques fortes de toute réflexion sur l'avenir du territoire auvergnat. Ils sont, aujourd'hui comme hier, perçus comme des handicaps ou des freins à toute inscription dans une vision dynamique de son évolution, que ce soit sur le plan démographique ou économique. Le débat sur la desserte par le réseau ferroviaire à grande vitesse illustre l'importance et l'intensité de ces enjeux.

L'élaboration du **Schéma Régional d'Infrastructures et des Transports (SRIT)** est l'occasion

d'accompagner ces débats et les réflexions portées dans le cadre du SRADDT. Il s'appuie sur l'examen et la mise en perspective de questions fortes sur l'organisation et le fonctionnement des systèmes, réseaux et infrastructures de transport régional. Ces questions renvoient à des problématiques de mobilité actuelles et futures, exprimées au travers :

- des dynamiques territoriales et de leurs différentes échelles, de l'Europe aux espaces ruraux / urbains, en passant par les relations inter-régionales ou infrarégionales ;
- des enjeux du développement durable (social, économique et environnemental) et de leurs traductions à venir dans le SRADDT ;
- des problématiques spécifiques aux systèmes et infrastructures de transport (complémentarité des modes et coopération des acteurs, optimisation des réseaux et infrastructures existantes, nouvelles infrastructures).