



# ASPONA

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA NATURE ET DES SITES  
DE ROQUEBRUNE – CAP MARTIN, MENTON ET ENVIRONS

**B.P. 17 – 06501 MENTON CEDEX**  
AGRÉE N° SIREN 401 480 827 N° SIRET 401 480 827 000 21

Menton, le 20 janvier 2025

## **Objet : Consultation sur la modification du SRADDET de la Région SUD**

<https://www.registre-numerique.fr/sraddet-region-sud/deposer-son-observation>

L'ASPONA, en tant qu'association environnementale agréée au niveau départemental, souhaite transmettre les observations et propositions suivantes :

1 - L'ASPONA apprécie une grande partie des modifications introduites dans la modification du SRADDET. Pour autant, elle tient à appuyer un certain nombre de propositions avancées par le CESER et le GREC-SUD, compte-tenu de la vitesse et de l'intensité avec lesquelles le changement climatique impacte notre région par des événements extrêmes, qui nuisent à la qualité de vie des habitants (rareté de l'eau, nuits caniculaires, maladies dites tropicales, ...) et mettent en danger notre biodiversité extraordinaire.

L'ASPONA regrette que le diagnostic n'ait pas été actualisé pour, au moins, rappeler les tempêtes et autres épisodes catastrophiques survenus entre 2017 et 2023 dans la Région : tempête Alex dans les vallées de la Roya, la Vésubie et la Tinée ; incendies dans les Maures ; inondations et glissements de terrain dans les Hautes-Alpes, etc. Cette actualisation aurait permis de justifier la modification, au-delà même de la seule mise en conformité avec la législation et réglementation nationales.

2 – Sur l'intermodalité, le développement des transports de personnes et de marchandises, le soutien aux modes actifs : Objectifs 1, 7 (relations France-Italie), 23, 35, 40

L'ASPONA réitère ses observations sur l'avenant au volet Mobilités du CPER, formulées en octobre 2024, à savoir que la desserte des passagers à longue distance de l'Est de la Région s'est considérablement dégradée depuis 2020 et que, ni le CPER et ni le projet de LNPACA, n'ouvrent de perspective d'amélioration substantielle. Au mieux gagnera-t-on 30 minutes grâce à l'ERTMS, alors que c'est d'une véritable ligne à grande vitesse partant d'Aix et longeant l'autoroute jusqu'aux Arcs dont nous aurions eu besoin. Si cette offre avait été développée (Nice-Paris en 4 heures et pas en 6 heures), elle aurait vite trouvé sa clientèle nationale et internationale. Il ne serait pas plus question d'agrandir encore l'aéroport de Nice, avec les nuisances sonores et de pollution aérienne associées, qui sont déjà le lot commun des habitants de la moitié de la métropole de Nice et d'Antibes. La Côte d'Azur a « raté » le train à grande vitesse. Elle le fait aussi rater à la Ligurie jusqu'à Gênes. Sa desserte reste tributaire de l'encombrement des lignes omnibus (type TER).

Par ailleurs, à quoi sert d'aménager ou de rénover des gares TER si elles sont fermées au public en totalité, comme plus de 80% d'entre elles ? La fonctionnalité des gares TER suppose l'ouverture des guichets au moins 6 jours / 7 et 8 à 10 heures / 24. Même dans les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> gares les plus fréquentées de la Région (Nice et Monaco), on en très loin.

Pour ce qui est du transport de fret, la multimodalité risque de rester un vœu pieux faute d'offrir une véritable alternative à la solution routière, alors même que l'autoroute A8 est particulièrement accidentogène dans sa portion entre Cannes et Vintimille. Le SRADDET ne permet pas de comprendre quels engagements concrets sont pris par la Région. C'est regrettable pour une région qui s'est engagée pour une COP d'avance.

Il est fait mention de « *contrats opérationnels de mobilité* ». S'agit-il d'une nouvelle procédure ? Sinon, la Région devrait les encourager car un grand nombre d'intercommunalités en sont dépourvues.

La promotion des modes actifs de déplacement reste encore un vœu pieux dans nombre de communes, y compris touristiques. La Région devrait favoriser l'aménagement des trottoirs – ce qui paraît basique mais est loin d'aller de soi – et, en dehors des pôles multimodaux, désinciter l'aménagement de nouveaux parkings en centre-ville qui attirent les véhicules.

### 3 - Sur la gestion du trait de côte dans le contexte du changement climatique et la protection de la biodiversité : objectifs 9 et 14

L'ASPONA se félicite de l'obligation faite dorénavant aux communes et intercommunalités littorales de développer des stratégies de gestion du trait de côte à la bonne échelle, respectueuses du bon fonctionnement des écosystèmes côtiers, pour s'adapter aux effets du changement climatique. Elle note que les communes devront inscrire le projet de recomposition spatiale qui en découlera dans les documents de planification.

L'ASPONA regrette cependant une omission : le Zéro Artificialisation Nette existe déjà depuis plusieurs années pour les zones Natura 2000 Mer de Méditerranée, avec un dispositif renforcé depuis quelques mois, et il serait utile de le rappeler aux communes concernées, qui l'oublient trop souvent.

Les modifications du littoral induites par le changement climatique concernent non seulement les zones d'habitation mais également les voies routières, comme entre Nice et Saint-Laurent-du-Var (pas seulement), et ferroviaires, notamment entre Antibes et Saint-Laurent-du-Var, et indirectement les remontées d'eau salée dans les réseaux karstiques ou sédimentaires qui servent de réserves d'eau potable. Ce phénomène est aggravé par les constructions en sous-sol, à proximité des plages ou du rivage. Une cartographie adaptée devrait être obligatoire dans les PLU (proposition valable aussi pour l'objectif 14).

### 4 - Sur les identités paysagères : objectif 17

La liste devrait être complétée par les terrasses de culture, dont les murs sont un maillon de la préservation de la biodiversité et le système de récupération des pluviales associé, ('barmes', canaux, etc.).

### 5 - Sur la résilience face aux risques et la préservation des ressources : Objectif 10

L'ASPONA s'étonne de la formulation de la phrase « *La prévention et la gestion de ces vulnérabilités aux risques naturels pourra préférentiellement s'appuyer sur la séquence "éviter réduire compenser" et prioriser le recours aux solutions fondées sur la nature* ». L'application de la séquence ERC n'est pas une option. Il conviendrait de rectifier en « *devra s'appuyer* », la suite étant inchangée.

L'ASPONA souligne positivement l'importance du recours aux solutions fondées sur la nature, qui cumulent efficacité (faible coût pour un bon rendement) et efficacité. Il conviendrait que la Région soutienne des projets innovants et développe des guides de bonnes pratiques sur cette base.

Les paragraphes relatifs à la ressource en eau sont relativement « faibles ». L'eau ne va pas « *devenir un enjeu majeur sur notre territoire* » ; elle l'est déjà (sécheresses 2022/2023). Globalement le SRADDET paraît en retrait de ce qui est maintenant exigé dans les Alpes-Maritimes pour les nouveaux PLU.

La confiance mise dans les traitements des eaux usées et la possibilité de les réutiliser en agriculture, au regard des études disponibles, devrait être nuancée ou au moins conditionnée par une surveillance régulière, dans la mesure où il s'agit de santé publique.

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

#### 6 - Sur le Zéro Artificialisation Nette et les continuités écologiques (trame verte et bleue) y compris au-delà des frontières : objectifs 47, 50 et 51

Le SCoT de la Communauté Française de la Riviera Française est mentionné, alors qu'il n'existe pas (Page 293).

La réduction à plus de 50% des surfaces artificialisées (54,5% pour une grande partie des territoires fortement urbanisés) d'ici 2030 constitue un défi pour les collectivités soumises à de fortes pressions des acteurs économiques du BTP et parfois des habitants. Il faudrait donc accompagner cette exigence d'une campagne d'information très ciblée avec des documents d'information facilement accessibles et précis pour que chacun comprenne ce qui va changer dans sa commune ou son intercommunalité. Des données cartographiques précisant tous les enjeux de développement (énergie, mobilité, hébergement, ...) et de protection (risques naturels, biodiversité, littoral ...) devraient être disponibles à une échelle fine.

Dans la mesure où l'étape de 2030 annonce celle des 2 décennies suivantes où, de fait, tout nouveau projet d'artificialisation sera refusé en cas d'atteinte du plafond autorisé, une sorte de *vademecum* devrait conduire à encourager les collectivités, notamment les plus petites, à préciser leurs projets de développement ou de renouveau, et leurs incidences foncières, en identifiant ce qui sera dédié au logement et à l'activité économique.

Compte-tenu de l'enjeu fort pour la biodiversité qu'elles représentent, il serait fortement souhaitable de généraliser l'élaboration des trames brune et noire et de ne pas les présenter comme des démarches exceptionnelles.

Au-delà des règles nouvelles imposées et des mécanismes de suivi ou d'alertes, comme l'ont souligné la Chambre Régionale des Comptes dans plusieurs rapports récents (par exemple pour le littoral) et de la Cour des Comptes (par exemple, pour les stations de ski), les collectivités (élus et administrations) de la Région font encore trop souvent preuve de négligence ou de déni à l'égard de l'enjeu du réchauffement climatique et la perte de biodiversité. Elles poursuivent des stratégies héritées des années 1970 ou accumulent des décisions individuelles inadaptées aux enjeux de ce 2<sup>ème</sup> quart du XXI<sup>ème</sup> siècle.

L'ASPONA plaide donc pour que la Région mène une évaluation a priori et a posteriori plus stricte des programmes, contrats ou projets qu'elle soutient localement – en n'hésitant pas à

sanctionner les dérives éventuelles. La Région devrait aussi appuyer davantage les organisations de la société civile qui œuvrent à la sensibilisation de la population sur ce sujet et à la protection des sites, des paysages et de la biodiversité.

La Région devrait pouvoir mettre à disposition des collectivités et des acteurs concernés des exemples concrets et variés, afin de constituer un recueil régional de bonnes pratiques.

Frédérique LORENZI, Présidente