

ANNEXE 1 – Contributions 1 à 9 (Annakarín Quinto)

Contribution n° 1 - Rendre le PCAET accessible : Une condition de sa réussite

Un Plan Climat Air Énergie Territorial ne constitue pas uniquement un document technique ou réglementaire.

Il formalise des choix collectifs qui conditionneront l'habitabilité du territoire dans les décennies à venir : qualité de l'air, disponibilité de l'eau, sols agricoles et naturels, production d'énergie, formes d'habitat, mobilités, activités économiques et capacité d'adaptation au changement climatique.

À ce titre, le PCAET devrait être un véritable outil de compréhension, de débat et de mobilisation collective.

La concertation organisée autour de son élaboration doit être saluée. Elle témoigne d'une volonté d'associer les habitants à des enjeux structurants. Cependant, la question centrale ne se limite pas à l'existence d'un temps de consultation, mais porte sur la capacité réelle des citoyens à s'approprier un document aussi complexe.

La multiplicité des documents, leur forte technicité, leur dispersion sur plusieurs espaces numériques et leur densité rendent l'exercice difficile pour des personnes pourtant directement concernées par les choix qui y sont inscrits.

Cette difficulté constitue un enjeu démocratique majeur. Une concertation ne devrait pas uniquement recueillir des avis sur un document déjà constitué ; elle devrait également permettre une montée en compétence collective entre connaître pleinement l'expertise d'usage des habitants.

Les habitants sont en effet les premiers observateurs des transformations du territoire : difficultés de déplacement, îlots de chaleur, évolution de la ressource en eau, usages des espaces naturels, contraintes du logement ou mutations des activités économiques. Cette connaissance quotidienne constitue un complément indispensable à l'expertise scientifique et technique mobilisée dans le PCAET.

Une lecture attentive des documents présentant la stratégie adoptée et le programme d'actions proposé met en évidence qu'une meilleure lisibilité citoyenne est également une condition d'une plus grande cohérence opérationnelle. L'ensemble des actions, bien que structuré, reste difficile à appréhender comme un système intégré, ce qui peut en limiter la compréhension globale et, par conséquent, le pilotage. La lecture du programme d'actions met par ailleurs en évidence un enjeu transversal de gouvernance qui conditionne sa mise en œuvre effective : la clarification de qui fait quoi, sous quelle autorité, avec quels moyens et selon quels arbitrages.

Trois points structurants apparaissent donc :

1. La superposition de multiples structures porteuses de projets (PETR, EPCI, PNRA, PNRC, IPA et autres dispositifs partenaires) ne s'accompagne pas d'une hiérarchisation explicite des responsabilités ni d'une clarification des chaînes de décision.
2. Le programme ne formalise pas de doctrine d'arbitrage permettant d'explicitier les priorités entre actions, ni les critères de hiérarchisation lorsque des objectifs entrent en concurrence pour des ressources limitées, qu'elles soient foncières, financières ou organisationnelles.
3. Les moyens humains et financiers mobilisés apparaissent dispersés et rarement consolidés à l'échelle du plan, ce qui rend difficile l'évaluation de la capacité réelle d'action, notamment lorsque des équipes ou dispositifs sont mobilisés simultanément sur plusieurs actions sans visibilité d'ensemble sur leur disponibilité effective.

Dans ce contexte, une exigence renforcée de lisibilité et d'accessibilité du PCAET ne relève pas seulement d'un enjeu démocratique, mais constitue également une condition opérationnelle de pilotage, en permettant de rendre explicites les responsabilités, les arbitrages et les ressources effectivement mobilisées.

Une meilleure structuration du plan, permettant une appropriation élargie, pourrait ainsi reposer sur une

organisation en plusieurs niveaux de lecture :

Un document de synthèse présentant les enjeux essentiels et les grands choix de territoire ;

Les documents techniques détaillés permettant d'étayer les diagnostics et les choix stratégiques ;

Un document de suivi accessible tout au long de la mise en œuvre du PCAET.

Ce dernier pourrait être organisé par grandes thématiques de vie : Mobilité, habitat, eau, énergie, agriculture et alimentation, économie circulaire, espaces naturels, risques.

Et présenter pour chacune : le diagnostic initial, les objectifs poursuivis, les actions engagées, les indicateurs de résultat, les acteurs responsables et les modalités de dialogue avec les habitants.

Une telle organisation présenterait un double intérêt. Elle renforcerait la capacité des habitants à suivre les transformations de leur territoire et constituerait également un outil de pilotage plus intégré pour les institutions elles-mêmes.

Elle permettrait notamment de mieux identifier les interactions entre les actions, les éventuelles tensions d'usage, les moyens humains et financiers mobilisés, ainsi que les arbitrages nécessaires à la mise en œuvre effective du plan.

Ce document de suivi du PCAET ne doit donc pas être conçu uniquement comme un outil de restitution administrative, mais comme un dispositif de suivi partagé du projet de territoire.

Dans cette perspective, le suivi citoyen constitue en effet un levier essentiel de la mise en œuvre effective du plan tout au long de son déploiement. En rendant visibles les objectifs, les actions engagées, les résultats obtenus et les écarts constatés, il permet d'objectiver la trajectoire du PCAET dans le temps.

Cette transparence constitue une condition de confiance, mais également une condition d'efficacité : un plan dont les résultats sont suivis, discutés et compris collectivement est un plan dont la capacité d'ajustement et de pilotage est renforcée.

✎ Le suivi citoyen contribue ainsi directement à l'opérabilité du PCAET en garantissant la lisibilité des choix, la cohérence des actions et la possibilité d'un ajustement continu des priorités. Cette analyse transversale met ainsi en évidence le besoin de structurer une infrastructure permanente de coopération, de suivi et d'intelligence territoriale réunissant habitants, pouvoirs publics, techniciens et opérateurs.

Une telle organisation viserait non seulement à renforcer la coordination des acteurs, mais également à garantir le suivi dans le temps des objectifs, des actions et des résultats du PCAET, afin d'en assurer la lisibilité, la cohérence et l'ajustement continu. Elle constitue à ce titre une condition essentielle pour que le PCAET devienne un outil pleinement opérationnel d'adaptation et de transformation du territoire.

Cette approche de lisibilité et d'appropriation permet ainsi de : renforcer la lisibilité des choix et des responsabilités politiques ; faciliter une lecture systémique du territoire ; améliorer la cohérence et le pilotage des actions ; développer une capacité collective réelle d'action.

✎ Car un plan que ses habitants ne peuvent ni comprendre, ni suivre, ni discuter dans ses grandes lignes peut difficilement devenir un outil pleinement opératoire de transformation collective. Pensé et structuré de cette manière, le PCAET peut devenir un outil structurant de la démocratie de la transition : non seulement un document de planification environnementale, mais également un cadre de dialogue entre un territoire, ses institutions et ses habitants, permettant d'explicitier les choix, les arbitrages et les trajectoires engagées.

La question essentielle que soulèvent la concertation et les documents mis à disposition à l'occasion de celle-ci devient alors la suivante :

Comment faire d'un PCAET un outil vivant de gouvernance du territoire, plutôt qu'un ensemble de documents produits principalement pour répondre à une obligation réglementaire ?

✎ Parce qu'un PCAET opérationnel doit être :

1. Lisible (contre la technicité opaque et l'inaccessibilité des choix collectifs)
2. Pilotable (contre la dispersion institutionnelle et l'absence de consolidation des moyens)
3. Gouvernable (contre l'absence d'arbitrage explicite et de hiérarchisation des priorités)

Conclusion :

L'analyse des documents permet ainsi de dégager trois orientations structurantes et interdépendantes :

1. La lisibilité et l'appropriation : rendre le territoire compréhensible afin de permettre une participation effective à ses transformations.
2. La cohérence : passer d'une accumulation d'actions à une lecture systémique et intégrée des politiques publiques.
3. La capacité d'action : rendre visibles les moyens mobilisés, les responsabilités et les conditions concrètes de mise en œuvre.

✎ Ces trois dimensions constituent les conditions nécessaires pour que le PCAET devienne non seulement un cadre stratégique, mais également un instrument effectif de transformation territoriale partagé.

Contribution n° 2 - Faire de l'habitabilité un critère opérationnel du projet territorial

Le diagnostic du PCAET marque une évolution particulièrement positive en dépassant une approche exclusivement centrée sur les émissions de gaz à effet de serre. Il intègre désormais les liens étroits entre climat, santé, qualité de l'air, biodiversité, ressources en eau, agriculture, formes urbaines et économie circulaire.

Cette évolution traduit une prise de conscience essentielle : la crise climatique n'est pas seulement une crise énergétique, elle est aussi une crise de l'habitabilité des territoires.

La capacité d'un territoire à maintenir des conditions de vie désirables pour ses habitants doit ainsi devenir une question centrale de l'action publique.

Toutefois, une contradiction demeure. Le diagnostic identifie précisément les vulnérabilités futures du Pays d'Arles — hausse des températures, tensions sur l'eau, dégradation des sols, pression sur les écosystèmes — tout en maintenant parfois une approche où l'attractivité économique apparaît comme une finalité autonome.

Or, dans un contexte de changement climatique accéléré, l'enjeu n'est plus seulement de développer de nouvelles activités ou de réduire les impacts environnementaux, mais d'interroger leur compatibilité avec les capacités écologiques futures du territoire.

Une question structurante devrait donc guider l'ensemble de la stratégie :

Quelles formes de développement permettent de maintenir ou d'améliorer les conditions d'habitabilité du Pays d'Arles à l'horizon des prochaines décennies ?

Le changement de paradigme ne consiste donc pas seulement à rendre le territoire plus attractif, mais à passer d'une économie présente à une économie de l'habitabilité que nous pourrions nommer "économie résidentielle". Il ne s'agit plus uniquement de valoriser les aménités du territoire et son capital symbolique [paysages, patrimoines, savoir-faire, traditions et spécificités agricoles et culinaires] afin d'attirer des

populations et des revenus extérieurs, mais d'investir dans les ressources matérielles, écologiques, culturelles et sociales qui permettent aux habitants de vivre durablement et de prendre soin de leur milieu de vie. Une telle approche affirme que l'attractivité d'un territoire doit être la conséquence de son habitabilité, et non sa finalité première.

Cette évolution implique donc de passer progressivement d'une logique de gestion des ressources à une logique de préservation des conditions de possibilité de la vie sur le territoire.

✂ Concrètement, cela suppose d'intégrer l'habitabilité comme un critère transversal d'évaluation des politiques publiques et des projets territoriaux, au travers notamment de la prise en compte : de la disponibilité et de la qualité de la ressource en eau ; de la capacité de rafraîchissement des villes et villages ; de la préservation des sols agricoles et naturels ; du maintien de la biodiversité et des continuités écologiques ; de la capacité du territoire à assurer une part croissante de son alimentation ; de la réduction des vulnérabilités sanitaires et sociales liées au changement climatique.

Cette approche conduit également à dépasser une vision exclusivement productive des ressources territoriales.

Une terre agricole, une zone humide, un espace boisé ou un espace végétalisé ne constituent pas seulement des supports de production ou des réserves de matières premières ; ils assurent des fonctions vitales de régulation thermique, hydrologique, écologique et sociale.

Ainsi, la stratégie territoriale pourrait pleinement s'appuyer sur les pistes déjà ouvertes par le diagnostic : renaturation des espaces urbains, lutte contre l'artificialisation des sols, développement d'une économie circulaire fondée sur le réemploi et la transformation locale, gestion intégrée et préservation de l'eau comme patrimoine commun.

✂ Le véritable changement de paradigme consiste alors à considérer que l'habitabilité n'est pas un objectif supplémentaire de la transition écologique, mais le critère supérieur permettant d'arbitrer les choix d'aménagement, de développement économique et de gestion des ressources.

Le PCAET pourrait ainsi devenir non seulement un plan de réduction des impacts climatiques, mais un véritable projet collectif de maintien et d'amélioration des conditions de vie sur le territoire.

Contribution n° 3 - Pour une économie de l'habitabilité et de la transformation

Cette contribution propose :

De substituer à l'économie extractiviste et présente une économie de l'habitabilité et de la transformation pouvant être définie une "économie résidentielle";

De faire une distinction nette entre progrès de substitution (chercher de nouvelles ressources, de nouvelles infrastructures) et progrès de transformation (changer notre manière d'habiter le territoire).

Il ne s'agit pas d'un ajustement technique, mais d'un déplacement du régime de valeur : de la production de richesse vers la production de conditions de continuité du vivant.

La question centrale devient alors : quelles capacités collectives construisons-nous aujourd'hui, et lesquelles rendons-nous irréversiblement indisponibles pour demain ?

À un moment où certaines orientations publiques tendent à s'éloigner des besoins fondamentaux des habitants, tout en accentuant les tensions sur le cadre de vie, la santé et la capacité de transmission d'un territoire vivable, il devient nécessaire de réinterroger en profondeur les modèles de développement à l'œuvre.

Le modèle dominant reste structuré par une double logique : d'une part, l'extraction des ressources ; d'autre part, la financiarisation des besoins essentiels.

Il en résulte une économie où les bénéfices sont privatisés tandis que les coûts sociaux et écologiques sont mutualisés. Ce régime atteint aujourd'hui ses limites physiques, écologiques et politiques. Il devient donc nécessaire de passer à une autre grille de lecture : une économie de l'habitabilité et de la transformation, qui évalue la richesse non plus à partir de l'accumulation, mais à partir de la capacité d'un territoire à rendre la vie possible, durable et partageable dans le temps long.

1. Vers un renversement du concept de richesse

Les politiques publiques continuent majoritairement à définir la richesse à partir de stocks : infrastructures, actifs fonciers, flux de revenus, équipements, production.

Cette approche masque une réalité plus structurante : la véritable richesse d'un territoire réside dans ses capacités effectives d'action collective.

Chaque investissement produit moins des biens que des capacités :

capacité à se soigner

capacité à se déplacer

capacité à habiter un milieu contraint

capacité à produire localement

capacité à anticiper les risques

capacité à organiser des réponses collectives

Ces capacités constituent l'infrastructure vivante des territoires, bien qu'elles restent largement invisibles dans les comptabilités publiques. Dans cette perspective, la richesse n'est plus un stock, mais une capacité dynamique de maintien et de transmission des libertés collectives

2. Prospérité et réversibilité

La prospérité ne peut plus être assimilée à la croissance des volumes économiques. Elle désigne désormais la capacité d'un territoire à stabiliser et augmenter ses libertés d'action dans le temps long.

Cette définition introduit un critère central : la réversibilité des choix.

Un territoire peut améliorer certaines conditions matérielles tout en détruisant ses marges de décision futures. À l'inverse, des politiques de sobriété ou de protection peuvent renforcer la prospérité réelle en consolidant les capacités d'action à venir.

Ainsi, toute transformation territoriale doit être évaluée selon une question simple :

Quelles capacités sont préservées, augmentées ou rendues irréversiblement indisponibles ?

3. Du stock vers la capacité territoriale

Une capacité territoriale peut être définie comme une réserve de liberté collective.

Elle inclut notamment :

les ressources foncières

les ressources hydriques

les ressources énergétiques

le patrimoine bâti

les finances publiques

le temps humain disponible

Un territoire qui gagne en équipements mais perd en capacité de décision ou d'adaptation ne progresse pas nécessairement : il peut déplacer ses vulnérabilités. La richesse devient alors une question de transmission des capacités, et non d'accumulation d'actifs.

4. Une économie de l'habitabilité

L'économie de l'habitabilité propose un renversement de perspective : le territoire n'est plus un stock à exploiter ni une scène à optimiser, mais un système de conditions de vie à maintenir dans le temps.

Elle implique de passer :

des flux à la stabilité des relations

de la quantité à la qualité des liens socio-écologiques

de la croissance à la capacité de maintien

Elle repose sur une question centrale :

Comment un territoire continue-t-il à tenir dans un contexte de contraintes croissantes ?

5. Une économie de la transformation

L'économie de la transformation ne se limite pas à substituer des ressources (énergies, matériaux). Elle vise à transformer les besoins eux-mêmes.

Elle implique :

la sobriété structurelle

la réduction des dépendances techniques lourdes

la relocalisation des cycles matériels

la maintenance, la réparation et le réemploi

la transformation des usages plutôt que leur simple optimisation

Dans cette perspective, les déchets, les bâtis et infrastructures existants, deviennent des réserves de matière et d'énergie déjà investies, à préserver plutôt qu'à évacuer.

6. Réversibilité et préservation des ressources déjà investies

La réversibilité concerne également la manière dont un territoire traite les matières déjà présentes. Chaque bâtiment, chaque infrastructure, chaque objet contient une quantité importante d'énergie, de travail et de savoir-faire accumulés dans le temps.

Les politiques publiques devraient donc privilégier :

le réemploi

la réparation

la réutilisation

Non comme politique de gestion des déchets, mais comme stratégie de conservation des capacités du territoire.

7. Vers un principe général d'évaluation des politiques territoriales

↳ Toute action publique devrait être évaluée selon trois critères :

améliore-t-elle l'habitabilité du territoire ?

préserve-t-elle la réversibilité des choix futurs ?

renforce-t-elle une prospérité locale compatible avec les limites écologiques ?

Ce triptyque constitue un cadre d'évaluation systémique des politiques territoriales.

8. Introduire une évaluation cumulative de l'habitabilité

Les études d'impact actuelles restent largement projet par projet. Or les transformations territoriales produisent des effets d'accumulation, de seuil et de saturation.

Il est donc nécessaire d'introduire une Étude d'Impact Cumulé sur l'Habitabilité (EICH) portant notamment sur :

l'eau

la chaleur urbaine

les sols

la mobilité contrainte

l'énergie

la biodiversité fonctionnelle

les infrastructures critiques

Cela suppose également la définition de seuils d'habitabilité non négociables.

9. Vers un PCAET centré sur la capacité d'habitabilité

Le PCAET peut être réorienté vers une logique de capacité résiduelle d'habitabilité, pilotant :

les ressources disponibles restantes

les seuils de saturation

les marges de décision futures

Cela transforme le plan en outil de régulation des limites territoriales.

10. Implications pour les politiques publiques

↪ Cette approche implique un changement de paradigme :
du carbone vers l'habitabilité
de l'investissement vers la réversibilité
de la croissance vers la capacité territoriale

Elle impose également de nommer explicitement des fragilités et les impacts qui y sont associés souvent invisibilisées :

artificialisation des sols

dépendance automobile

fragilité hydrique

vacance commerciale

précarité énergétique ...

Contribution n° 3 - Pour une économie de l'habitabilité et de la transformation 6

↪ Parce qu'un problème non nommé n'existe pas politiquement

Contribution n° 4 - Sacraliser l'eau

↪ Le PCAET pourrait ainsi affirmer une nouvelle doctrine d'aménagement :
avant d'évacuer l'eau, apprendre à la garder ;
avant de climatiser les espaces, apprendre à les rafraîchir ;
avant d'augmenter les prélèvements, apprendre à mieux partager la ressource.

La sacralisation de l'eau ne consiste pas à la soustraire aux usages humains, mais à reconnaître sa valeur stratégique et à organiser collectivement sa circulation au service du vivant et de l'habitabilité du territoire.

Proposition : créer un Plan territorial de résilience hydrique et de fraîcheur

Le PCAET pourrait engager la commune d'Arles dans l'élaboration d'un Plan territorial de résilience hydrique et de fraîcheur visant à faire de l'eau, du sol libre et vivant et de la végétation les infrastructures premières de l'adaptation climatique.

Ce plan aurait pour objectifs de :

Définir un budget hydrique territorial intégrant l'évolution prévisible de la ressource et établissant une hiérarchie des usages de l'eau, avec une priorité donnée à l'eau potable, aux besoins fondamentaux des habitants, au maintien des écosystèmes et aux fonctions de recharge des nappes, notamment celles liées au système hydraulique de la Crau.

Conditionner les nouveaux projets d'aménagement, d'urbanisation et d'implantation économique à une démonstration de compatibilité hydrique, sur la base de ce budget. L'attractivité territoriale ne pourrait plus être pensée indépendamment des capacités réelles du milieu.

Mettre en place un programme de désimperméabilisation et derécupération des eaux de pluie ambitieux et d'envergure, avec des objectifs chiffrés pour les bâtiments publics, les nouvelles constructions, les zones d'activités et les espaces publics.

Développer un réseau d'îlots de fraîcheur accessibles à tous, associant parcs, micro-forêts urbaines, jardins ombragés, plans d'eau naturels, baignades publiques et espaces de repos adaptés aux épisodes de chaleur extrême.

Organiser la réutilisation de l'eau en fonction de sa qualité, en réservant l'eau potable aux usages qui l'exigent réellement et en facilitant la récupération des eaux pluviales, la réutilisation des eaux grises et, lorsque cela est pertinent, la réutilisation des eaux usées traitées.

Mettre en place un observatoire citoyen de l'eau et de l'habitabilité, associant habitants, agriculteurs, scientifiques, associations et acteurs économiques afin de suivre les indicateurs de ressource, de consommation, de température urbaine et d'efficacité des mesures engagées.

↪ Cette démarche permettrait de faire évoluer la gestion de l'eau d'une logique de réaction aux crises vers une véritable stratégie de préservation et de restauration des conditions d'habitabilité du territoire. Elle marque le passage d'une politique d'adaptation défensive à un véritable projet de civilisation territoriale.

Dans cette perspective, le patrimoine naturel ne serait plus considéré comme une contrainte à préserver à côté du développement, mais comme l'infrastructure première qui rend tout développement possible. Préserver la Crau, restaurer des sols perméables, développer des forêts urbaines, des îlots de fraîcheur ou récupérer l'eau de pluie ne relèverait plus d'une dépense environnementale : il s'agirait d'investissements stratégiques dans le patrimoine d'habitabilité du territoire, fondement d'une nouvelle prospérité.

Contribution n° 5 - Foncier, forme urbaine et mobilité : comprendre et réduire les émissions comme produit du territoire

Cette contribution propose de dépasser une lecture sectorielle des émissions de gaz à effet de serre afin de mettre en évidence leur production structurelle par l'organisation du territoire.

Elle vise à analyser la dépendance automobile comme le produit de la forme urbaine, des choix fonciers et de la localisation des activités, et à en tirer des principes d'action en matière d'aménagement.

1. Limites de l'approche sectorielle des émissions

Le diagnostic du PCAET identifie correctement les principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre, notamment les transports et le bâtiment.

Cette approche sectorielle demeure néanmoins insuffisante pour comprendre les causes structurelles des émissions à l'échelle territoriale.

La question climatique ne relève pas uniquement des usages ou des performances techniques, mais de l'organisation spatiale elle-même.

✎ Toute stratégie de réduction des émissions doit intégrer une approche conjointe de :

la forme urbaine, des localisations et modalités d'activités, et des infrastructures de transport, afin de réduire la production structurelle de dépendance automobile.

2. Le territoire comme producteur de dépendances

Sur le Pays d'Arles, la dépendance à la voiture est d'abord une dépendance spatiale

: elle résulte de la distance organisée entre lieux de vie, d'emploi et de services.

Trois dynamiques interdépendantes structurent aujourd'hui les trajectoires d'émissions :

Une dispersion de l'habitat et des activités, qui éloigne structurellement les fonctions essentielles du quotidien ; une fragmentation des centralités économiques et de services, qui empêche la consolidation de polarités accessibles autrement qu'en voiture ; une organisation foncière sous tension, où la rareté perçue du foncier constructible alimente des extensions diffuses plutôt qu'une recomposition des espaces existants.

Ces dynamiques ne sont pas indépendantes : elles forment un système où chaque choix d'aménagement renforce la dépendance aux mobilités motorisées.

Les émissions doivent donc être lues comme le produit d'un système territorial qui organise des contraintes quotidiennes :

contrainte de mobilité - augmentation des distances quotidiennes,

contrainte énergétique - dépendance énergétique accrue,

contrainte foncière - coûts économiques et temporels croissants,

contrainte temporelle et économique

rigidification des choix de vie.

Les émissions apparaissent alors comme un symptôme systémique, et non comme une simple externalité sectorielle.

✎ Le territoire n'est pas un support neutre, mais une matrice active de production de dépendances, dont la dépendance automobile est l'expression la plus visible. Chaque décision d'aménagement tend à renforcer les autres et à consolider la dépendance aux mobilités motorisées.

3. La mobilité comme conséquence, non comme point de départ

Sur le Pays d'Arles, les dynamiques d'émissions ne relèvent donc pas uniquement des usages individuels

ou des performances techniques des infrastructures.

Elles résultent d'une organisation spatiale et foncière qui produit, en amont, une dépendance forte et durable à la voiture individuelle ainsi qu'une consommation diffuse de l'espace :

urbanisation dispersée,
fragmentation des zones d'activités et leur nature,
étalement pavillonnaire,
insuffisante structuration des alternatives de mobilité,
qui se renforcent mutuellement.

☞ Ainsi, la transition ne peut se limiter ni à :
un report modal,

ni à une amélioration de l'offre de transport.

Elle suppose un changement de paradigme :

il ne s'agit pas seulement de déplacer autrement, mais de réduire la nécessité même de se déplacer.

☞ Cela implique trois inflexions structurantes :

rapprocher

les fonctions urbaines (logement, emploi, services)

reconfigurer

les zones d'activités dans une logique de centralité, d'expansion urbaine continue et non de périphérie

intégrer

la sobriété des déplacements comme critère d'évaluation des projets d'aménagement

4. Le foncier comme levier structurant de la transition

La question foncière constitue l'un des angles morts des politiques climatiques locales. Elle est souvent traitée comme une donnée d'ajustement du développement territorial, alors qu'elle en est la matrice matérielle.

Le foncier constitue le support matériel des dynamiques territoriales et de leur impact climatique :

il conditionne les formes urbaines,

il structure les distances entre fonctions,

il organise les arbitrages entre habitat, économie, agriculture et biodiversité,

il détermine les capacités de recomposition ou de dispersion du territoire.

Sur le Pays d'Arles, la pression foncière ne résulte pas uniquement d'une rareté, mais d'une concurrence non hiérarchisée des usages. Dans ce contexte, le foncier doit être considéré comme un instrument de régulation climatique, et non comme une simple variable de développement.

☞ Cela implique une hiérarchisation explicite des usages :

limitation de l'étalement urbain,

préservation des continuités agricoles et écologiques,

priorité à la densification et à la recomposition urbaine,

transformation des zones d'activités vers des logiques décentralisées et de continuité.

Le PCAET devient alors un outil non seulement de planification énergétique, mais de gouvernance des arbitrages fonciers structurants du territoire.

5. Implications pour le PCAET : changer d'échelle d'action

Si le PCAET ambitionne une réduction structurelle des émissions, il doit intégrer explicitement trois évolutions :

☞ intégrer la forme urbaine et la localisation des fonctions comme variables centrales de l'action climatique ; conditionner les choix d'aménagement à leur impact sur la sobriété des mobilités induites ; reconnaître le foncier comme un champ stratégique de hiérarchisation des usages du sol, et non comme un stock mobilisable au gré des projets.

Le PCAET devient alors non seulement un outil de planification énergétique, mais un cadre de régulation des arbitrages territoriaux.

8. Vers un dispositif de conditionnalité : le "test PCAET"

Principe général

☞ Tout projet d'aménagement doit être évalué selon sa capacité à : réduire la production structurelle de dépendance territoriale, ou au contraire la renforcer.

Tout projet d'aménagement, d'urbanisme ou d'équipement structurant est évalué non seulement à partir de ses impacts directs (énergie, émissions, artificialisation), mais à partir de sa capacité à modifier ou renforcer la matrice territoriale de dépendance (Mobilité contrainte, dispersion fonctionnelle, consommation foncière). L'évaluation porte sur quatre dimensions intégrées.

Axe 1 — Forme urbaine et centralités

🔗 Objectif : mesurer l'effet sur la compacité territoriale.

densification ou dispersion,
continuité urbaine,
consolidation des centralités existantes.

Seuil critique : toute production de dispersion non compensée est incompatible avec les objectifs climatiques.

Axe 2 — Mobilités induites : effet sur la dépendance aux mobilités motorisées

🔗 Objectif : mesurer les déplacements contraints générés.

distances domicile-services,
accessibilité en modes alternatifs,
création de flux pendulaires.

Seuil critique : toute augmentation structurelle des distances sans alternative est défavorable.

Axe 3 — Foncier et artificialisation

Contribution n° 5 - Foncier, forme urbaine et mobilité : comprendre et réduire les émissions comme produit du territoire 7

🔗 Objectif : intégrer le sol comme ressource limitée.

consommation d'espaces naturels et agricoles,
recyclage du bâti existant,
logique de densification vs extension.

Seuil critique : toute artificialisation non compensée est incompatible.

Axe 4 — Effet systémique

🔗 Objectif : évaluer l'impact global sur la matrice territoriale.

cumul avec les autres projets,
cohérence avec la trajectoire de sobriété,
effet sur la dépendance globale.

Seuil critique : un projet localement acceptable peut être globalement non soutenable.

Typologie de décision de compatibilité PCAET

Compatible structurellement

Compatible sous conditions

Incompatible

🔗 Ce dispositif repose sur une hypothèse simple mais structurante :

Les émissions ne sont pas principalement des flux énergétiques à optimiser, mais le produit d'un agencement territorial à reconfigurer.

Conclusion

🔗 La transition climatique territoriale ne peut être obtenue par ajustements sectoriels. Elle suppose une transformation de la structure même de production des émissions.

Sur le Pays d'Arles, cela implique de déplacer le regard : les émissions ne sont pas seulement émises, elles sont produites par la forme du territoire.

Cela introduit un changement de nature :

Le PCAET n'est plus seulement un document d'objectifs,

Il devient un cadre de conditionnalité des décisions d'aménagement.

Le PCAET devient alors un instrument de transformation structurelle, agissant en amont des projets et non en correction a posteriori.

Contribution n° 6 - Clause de compatibilité PCAET

Vous trouverez ci-dessous une proposition de
Clause de conditionnalité intégrable aux documents du PCAET et/ou aux outils d'urbanisme (cahiers des charges, PLUi, OAP, avis conformes).

Clause de compatibilité PCAET –Conditionnalité des projets d'aménagement

1. Principe de conditionnalité climatique et territoriale

☞ Tout projet d'aménagement, de construction, d'infrastructure ou de restructuration urbaine d'ampleur significative est soumis à une évaluation ex ante obligatoire de compatibilité avec les objectifs du PCAET.

Cette évaluation ne porte pas uniquement sur les émissions directes de gaz à effet de serre, mais sur la production structurelle des émissions et des vulnérabilités territoriales, notamment liées :

à la forme urbaine,

aux mobilités induites,

à la consommation foncière,

et à la gestion de la ressource en eau.

Un projet ne peut être autorisé ou soutenu par la puissance publique locale s'il aggrave structurellement ces déterminants sans mesures correctrices robustes, opposables et financées.

2. Critères obligatoires de compatibilité

Axe 1 – Forme urbaine et organisation spatiale

☞ Le projet doit démontrer qu'il :

contribue à la consolidation des centralités existantes ;

limite la dispersion des fonctions urbaines ;

favorise la proximité effective entre habitat, emploi et services ;

s'inscrit dans une logique de densification ou de recomposition urbaine.

Tout projet générant une extension urbaine non justifiée par une stratégie de réduction globale de la dispersion est présumé incompatible.

Axe 2 – Mobilités induites et dépendance automobile

☞ Le projet doit établir une démonstration ex ante de sa contribution à la réduction des distances structurelles de déplacement.

Sont évalués :

Les flux générés (domicile-travail, services, logistique) ;

L'accessibilité en modes actifs et transports collectifs ;

la capacité du projet à réduire la nécessité de déplacement motorisé.

Tout projet augmentant durablement la dépendance à la voiture individuelle sans compensation structurelle est réputé non conforme aux objectifs du PCAET.

Axe 3 – Consommation foncière et artificialisation

☞ Le projet doit respecter une hiérarchie stricte des usages du sol :

1. réutilisation / reconversion du foncier déjà artificialisé ;

2. densification des tissus existants ;

3. en dernier recours seulement, consommation d'espaces naturels ou agricoles.

Est exigée :

une démonstration de sobriété foncière ;

une analyse des effets cumulés à l'échelle territoriale ;

une stratégie de compensation qualitative et non seulement quantitative.

Toute artificialisation non justifiée par une absence d'alternative interne au tissu urbain est considérée comme incompatible.

Axe 4 – Ressource en eau et impact hydrique

☞ Tout projet doit intégrer une analyse complète de son impact sur le cycle de l'eau, incluant :

la consommation d'eau potable en phase de construction et d'usage ;

l'imperméabilisation des sols et la modification des écoulements ;

la capacité de recharge des nappes et de rétention locale ;

les effets sur les épisodes de stress hydrique et d'inondation ;

les risques géotechniques liés à la rétractation-gonflement des argiles, notamment en cas d'artificialisation

de sols en terre pleine en zones inondables ou à forte sensibilité hydrique, pouvant déstabiliser les ouvrages et les constructions.

Sont exigés :

Des dispositifs de sobriété hydrique (réduction des consommations, réutilisation, mutualisation) ; une gestion intégrée des eaux pluviales à la parcelle et à l'échelle du projet, incluant explicitement la récupération, stockage et réutilisation des eaux de pluie;

des solutions de désimperméabilisations ou de maintien de la fonctionnalité hydrologique des sols lorsque cela est possible ; la démonstration d'une non-aggravation des déséquilibres hydriques et géotechniques existants.

Tout projet augmentant significativement la pression sur la ressource en eau, les risques hydrologiques ou les vulnérabilités des sols sans stratégie de réduction ou de neutralisation est réputé non compatible.

Axe 5 – Effet cumulatif et cohérence territoriale

☞ Le projet est évalué non isolément mais en fonction de ses effets cumulés avec :
les projets existants ou programmés,
les dynamiques d'urbanisation en cours,
les infrastructures de mobilité et réseaux.

Sont interdits les projets :

compatibles individuellement mais aggravant les déséquilibres systémiques à l'échelle du territoire ; renforçant simultanément dispersion urbaine, dépendance automobile et pression hydrique.

3. Régime de décision

☞ Tout projet est classé selon trois statuts :

- Conforme au PCAET

Le projet réduit ou transforme structurellement les dépendances territoriales (mobilité, foncier, eau).

- Conforme sous condition de reconfiguration

Le projet est autorisé uniquement après modification substantielle garantissant :
réduction des impacts fonciers ou hydriques,
amélioration de la compacité,
réduction des mobilités induites.

Ces conditions sont juridiquement opposables.

- Non conforme

Le projet est rejeté ou non soutenu par les autorités compétentes au titre de la stratégie climat-air-énergie du territoire.

4. Portée normative

☞ Cette clause a vocation à être intégrée :
dans les documents de planification (PCAET, PLUi, OAP),
dans les avis des autorités environnementales locales,
dans les conventions de financement public des projets structurants
dans les cahiers des charges en amont des projets.

Elle constitue un principe de conditionnalité climatique ex ante, visant à éviter que les politiques sectorielles ne produisent des effets contradictoires avec les objectifs de transition.

5. Principe directeur

La transition écologique ne peut être réduite à une optimisation des usages. Elle implique une transformation des structures matérielles du territoire qui produisent les besoins eux-mêmes.

Complément stratégique n°1 – Capacité hydrologique d'habitabilité

Principe

La gestion de l'eau ne peut être réduite à un enjeu de mitigation des risques ou de réduction des consommations. Dans un contexte de tension hydrique accrue, d'épisodes extrêmes plus fréquents et de fragilisation des sols, l'eau devient un facteur limitant de l'habitabilité territoriale.

Il est ainsi proposé d'introduire une notion opérationnelle de :

capacité hydrologique d'habitabilité du territoire
définie comme la capacité d'un espace à :

absorber les excès d'eau sans dégradation structurelle,
maintenir un cycle de l'eau fonctionnel (infiltration, évaporation, stockage),
garantir un équilibre entre usages humains et régénération des milieux.

Portée normative

☞ Cette capacité devient un critère de compatibilité ex ante des projets, au même titre que les émissions de GES ou la consommation foncière.

☞ Elle implique que tout projet soit évalué selon sa contribution à :
la restauration ou la dégradation des continuités hydrologiques,
la résilience des sols face aux alternances sécheresse /saturation,
la réduction ou l'aggravation des déséquilibres hydriques locaux.
Seuil de non-compatibilité

☞ Est réputé incompatible tout projet qui :
Réduit significativement la perméabilité globale d'un secteur sans compensation fonctionnelle équivalente,
augmente la vulnérabilité des sols (notamment en zones argileuses ou inondables), aggrave les déséquilibres entre ruissellement, infiltration et stockage, ou dégrade la capacité globale d'un sous-bassin versant à réguler les cycles de l'eau.

Principe d'intégration aux projets

☞ Tout projet doit désormais démontrer sa contribution à une logique de:
désimpermeabilisations nette ou neutralité hydrologique, gestion locale complète des eaux pluviales (zéro rejet non maîtrisé), récupération et réutilisation systématique des eaux de pluie, intégration des risques géotechniques liés aux sols sensibles (argiles, zones alluviales, zones inondables).

Renversement de perspective

Ce cadre introduit un changement majeur :

L'eau n'est plus un service à gérer, mais une condition structurante de possibilité de l'aménagement.

☞ Autrement dit, la question n'est plus seulement : comment limiter les impacts sur l'eau ? mais : dans quelles conditions hydrologiques un territoire reste-t-il habitable ?

Complément stratégique n°2 – Sobriété des usages domestiques et réutilisation

Principe additionnel

☞ Le projet doit intégrer une logique de substitution des usages d'eau potable lorsque des usages non potables sont techniquement possibles, dans une perspective de sobriété hydrique systémique.

Exigences nouvelles

☞ Sont désormais intégrés aux critères de compatibilité :

La récupération et la réutilisation des eaux grises (eaux issues des lavabos, douches, lessives) pour des usages compatibles, notamment l'alimentation des chasses d'eau ;

La suppression progressive de l'usage d'eau potable pour les toilettes, dès lors que des solutions techniques de substitution sont possibles à l'échelle du bâtiment ou du projet ;

la mise en place de systèmes de séparation des flux d'eaux usées permettant une valorisation différenciée (eaux grises / eaux noires / eaux pluviales) ;

L'intégration de dispositifs de réutilisation interne de l'eau l'échelle du bâti ou de l'îlot.

Seuil de non-compatibilité

☞ Est réputé non compatible tout projet :

Maintenant un usage intégral d'eau potable pour des fonctions non alimentaires sans justification technique robuste ; ne prévoyant aucune stratégie de réutilisation interne des eaux grises dans les projets de taille significative ; ou aggravant la demande globale en eau potable sans dispositif de réduction structurelle.

Logique de fond

Ce principe introduit un déplacement important :

L'eau potable doit être réservée aux usages vitaux et qualitatifs.
Les usages fonctionnels du quotidien doivent relever d'une économie circulaire de l'eau.
Avec cette approche, le PCAET ne se contente pas de "réduire les impacts", mais reconfigure les standards implicites de l'habiter (mobilité, sol, eau, bâtiment).

Contribution n° 7 - Référentiel minimal de l'habitat compatible PCAET

Pays d'Arles – condition de soutenabilité territoriale

1. Principe général

☞ Tout habitat nouveau, réhabilité ou restructuré doit être évalué selon sa capacité à s'inscrire dans une trajectoire de réduction des dépendances structurelles du territoire:

dépendance à la voiture individuelle

dépendance à la consommation foncière

dépendance à la ressource en eau potable

dépendance à des réseaux centralisés non optimisés

L'habitat n'est plus seulement un objet bâti : il constitue une unité de production ou de réduction d'impact territorial.

2. Mobilité et localisation

☞ Exigence minimale un habitat compatible PCAET doit :

Être situé dans une centralité existante ou en continuité immédiate d'un tissu urbain constitué;

Garantir une accessibilité effective aux services essentiels(emploi, santé, alimentation, éducation) sans recours systématique à la voiture ; S'inscrire dans une logique de réduction des distances structurelles du quotidien.

Non-compatibilité

Tout habitat induisant une dépendance forte à la voiture pour les usages de base est considéré comme non soutenable au regard du PCAET.

3. Foncier et forme urbaine

☞ Exigence minimale priorité absolue à la reconversion de foncier déjà artificialisé;

densification des tissus existants avant toute extension ;

contribution à la continuité urbaine et à la limitation de la fragmentation.

Non-compatibilité

extension diffuse hors continuité urbaine sans justification stratégique forte ;

aggravation de la dispersion des fonctions urbaines ;

consommation de sols naturels ou agricoles sans logique décompensation structurelle.

4. Cycle de l'eau et habitabilité hydrologique

☞ Exigence minimale : Tout habitat doit démontrer sa contribution à une

capacité hydrologique d'habitabilité positive ou neutre, incluant :

gestion intégrée des eaux pluviales à la parcelle (zéro rejet non maîtrisé) ;

désimperméabilisations ou maintien des fonctions d'infiltration ;

prise en compte des risques de sols sensibles (argiles, zones inondables) ;

intégration de dispositifs de résilience face aux épisodes extrêmes (sécheresse / inondation).

Non-compatibilité

Est considéré comme non compatible tout projet d'habitat ne démontrant pas une contribution neutre ou positive à la capacité hydrologique du site, notamment en cas de :

absence de gestion intégrée des eaux pluviales à la parcelle ou présence de rejets non maîtrisés ; maintien ou augmentation de l'imperméabilisation des sols sans compensation fonctionnelle ; non-prise en compte des contraintes hydrologiques et géotechniques (sols argileux, zones inondables) ; Absence de dispositifs d'adaptation aux épisodes extrêmes (sécheresse, inondations).

5. Sobriété hydrique et réutilisation

☞ Exigence minimale

récupération et valorisation des eaux de pluie ;

séparation des flux d'eaux grises / eaux noires / eaux pluviales ;

réutilisation des eaux grises pour les usages compatibles(notamment chasses d'eau) ;
réduction de la dépendance à l'eau potable pour les usages non alimentaires.

Non-compatibilité

Tout projet maintenant un usage intégral d'eau potable pour des fonctions techniques substituables sans dispositif de réduction est considéré comme non conforme.

6. Principe de cohérence systémique

☞ Un habitat ne peut être évalué isolément.

Il est jugé compatible uniquement s'il ne :

augmente pas la dépendance globale du territoire à la voiture ;

n'accroît pas la pression foncière diffuse ;

ne dégrade pas la capacité hydrologique locale ;

ne renforce pas les déséquilibres cumulés à l'échelle du bassin de vie.

7. Statut de compatibilité

- Habitat compatible PCAET

Réduit ou transforme structurellement les dépendances territoriales.

- Habitat compatible sous conditions

Nécessite reconfiguration substantielle (densité, localisation, eau, mobilité).

- Habitat non compatible

Renforce les dépendances structurelles (mobilité, foncier, eau) sans mécanisme de neutralisation.

8. Portée politique

Ce référentiel introduit un changement de nature :

L'habitat n'est plus évalué uniquement par sa conformité technique ou réglementaire, mais par sa contribution à la soutenabilité systémique du territoire.

Il constitue un outil de requalification des standards implicites déconstruction, et donc un levier direct de transformation des trajectoires d'aménagement.

Proposition d'intégration du référentiel PCAET dans le PLUi

Dispositions générales – compatibilité des projets d'aménagement et de construction

Article 1 – Principe de compatibilité climat-air-énergie

Les projets d'aménagement, de construction et de renouvellement urbain doivent être compatibles avec les objectifs du PCAET, non seulement en matière de performance énergétique, mais également en matière de :

réduction des émissions de gaz à effet de serre induites,

limitation de la consommation foncière,

réduction de la dépendance aux mobilités motorisées,

préservation et régulation du cycle de l'eau.

Cette compatibilité s'apprécie à partir d'une analyse ex ante intégrant les effets directs, indirects et cumulés des projets.

Article 2 – Localisation et structure urbaine

Les projets doivent être prioritairement situés :

dans les centralités urbaines existantes,

en continuité immédiate des tissus urbanisés,

ou dans des secteurs identifiés comme prioritaires pour la recomposition urbaine.

Les extensions urbaines en discontinuité font l'objet d'une justification renforcée démontrant l'absence d'alternative de densification ou de reconversion.

Les projets contribuant à la dispersion des fonctions urbaines ou l'allongement des distances du quotidien sont réputés incompatibles avec les objectifs du PCAET.

Article 3 – Mobilités induites

Tout projet doit démontrer sa contribution à la réduction des besoins de déplacement motorisé.

L'évaluation porte notamment sur :

la proximité effective des fonctions essentielles,

l'accessibilité en modes actifs et transports collectifs,

la réduction des flux domicile–travail et domicile–services.

Les projets augmentant structurellement la dépendance à la voiture individuelle sans mesures de compensation robustes sont considérés comme non compatibles.

Article 4 – Sobriété foncière et artificialisation

La priorité est donnée :

1. à la reconversion du foncier déjà artificialisé,
2. à la densification des tissus existants,
3. en dernier recours uniquement, à la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.

Toute artificialisation doit être justifiée par une démonstration d'absence d'alternative interne au tissu urbain.

Les effets cumulés de consommation foncière sont pris en compte à l'échelle du territoire.

Article 5 – Cycle de l'eau et habitabilité hydrologique

Les projets doivent garantir la préservation ou l'amélioration de la capacité hydrologique d'habitabilité du territoire, définie comme la capacité des sols et des milieux à assurer un équilibre entre infiltration, stockage et écoulement de l'eau.

Sont notamment exigés :

une gestion intégrée des eaux pluviales à la parcelle (zéro rejet non maîtrisé),
le maintien ou la restauration des capacités d'infiltration des sols,
la prise en compte des risques géotechniques liés aux sols sensibles (notamment argiles en zones inondables),
la non-aggravation des déséquilibres hydrologiques locaux.

Article 6 – Sobriété hydrique et réutilisation des eaux

Les projets doivent intégrer des dispositifs de réduction de la consommation d'eau potable, incluant :

la récupération et l'usage des eaux de pluie,
la séparation des flux d'eaux pluviales, grises et noires,
la réutilisation des eaux grises pour des usages non potables compatibles (notamment alimentation des chasses d'eau),
la limitation de l'usage d'eau potable aux usages strictement nécessaires.

Les projets ne prévoyant aucun dispositif de réutilisation interne des eaux poudres usages substituables sont réputés incompatibles avec les objectifs du PCAET.

Article 7 – Évaluation systémique et effets cumulés

L'évaluation des projets intègre une analyse des effets cumulés à l'échelle du bassin de vie, notamment sur :

la structure urbaine et les centralités,
la dépendance aux mobilités motorisées,
la consommation foncière globale,
la ressource en eau et les équilibres hydrologiques.

Les projets compatibles individuellement mais aggravant les déséquilibres systémiques sont considérés comme non conformes.

Article 8 – Régime de compatibilité

Les projets sont classés selon trois niveaux :

1. Compatible

Le projet contribue à la réduction des dépendances structurelles du territoire.

2. Compatible sous conditions

Le projet est autorisé sous réserve de modifications substantielles garantissant sa compatibilité effective.

3. Incompatible

Le projet est refusé ou ne peut bénéficier d'un soutien public au titre du PCAET.

Article 9 – Portée normative

Le présent dispositif constitue un cadre de référence pour :

l'instruction des autorisations d'urbanisme,

l'élaboration des OAP,

l'évaluation des projets structurants,

et la conditionnalité des financements publics locaux.

Contribution n° 7 - Référentiel minimal de l'habitat compatible PCAET 8

Principe directeur

La soutenabilité territoriale ne résulte pas uniquement de la performance des équipements, mais de la structure même de l'organisation spatiale, foncière et hydrologique du territoire.

Contribution n° 8 - De la planification climatique à la transformation des critères d'aménagement : une stratégie de mise en œuvre

L'ambition d'un PCAET ne peut se limiter à définir des objectifs de réduction des émissions ou d'adaptation aux effets du changement climatique. Pour devenir un véritable outil de transformation territoriale, il doit progressivement modifier les critères qui président aux décisions d'aménagement.

Cette évolution ne nécessite pas nécessairement la création de nouveaux instruments juridiques. Les outils existants, notamment le PLUi à travers son règlement et ses Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), permettent déjà d'intégrer des exigences relatives à la sobriété foncière, à la forme urbaine, aux mobilités induites et à la préservation du cycle de l'eau.

La stratégie proposée consiste à inscrire ces exigences dans des OAP thématiques et sectorielles faisant de la qualité climatique et hydrologique du territoire un critère structurant de tout projet. Une OAP dédiée aux formes urbaines et aux mobilités pourrait ainsi conditionner les nouvelles opérations à leur capacité à réduire les distances contraintes du quotidien, à renforcer les centralités existantes et à limiter la dépendance automobile.

Une OAP relative au cycle de l'eau pourrait reconnaître les sols commune infrastructure hydrologique et géotechnique essentielle, imposer une gestion intégrée des eaux pluviales, préserver les capacités d'infiltration, limiter l'imperméabilisation et encourager les dispositifs de récupération et de réutilisation de l'eau, notamment pour les usages ne nécessitant pas une qualité potable.

Le règlement du PLUi peut ensuite traduire ces orientations en prescriptions plus contraignantes :
conditions de densité,
règles de continuité urbaine,
obligations de gestion des eaux à la parcelle,
limitation des extensions dispersées
ou prise en compte de la vulnérabilité des sols et des risques liés aux épisodes alternés de sécheresse et d'inondation.

Cette évolution suppose de déplacer le regard : les enjeux climatiques ne doivent plus être abordés uniquement comme des impacts environnementaux à compenser, mais comme la conséquence d'une organisation territoriale qui produit des dépendances durables — dépendance à la voiture, au foncier disponible, à une eau potable utilisée pour des usages techniques ou à des infrastructures toujours plus coûteuses à entretenir.

La question centrale devient alors celle du coût territorial réel des projets. Un projet peut présenter une performance énergétique satisfaisante tout en aggravant :
la dispersion urbaine,
les besoins de déplacement,
la consommation de ressources
ou les tensions sur le cycle de l'eau.

☞ Le PCAET doit donc devenir un outil permettant d'évaluer la contribution de chaque projet à l'habitabilité future du territoire.

☞ Cette approche conduit à un changement de paradigme : il ne s'agit plus simplement de réduire les impacts de l'aménagement, mais de transformer les conditions mêmes de son autorisation. Le PLUi cesse alors d'être uniquement un document de zonage pour devenir un instrument de gouvernance des dépendances territoriales et un levier de construction d'une prospérité compatible avec les limites écologiques du territoire.

Contribution n°9 – Améliorer les modalités de participation citoyenne

Le registre numérique constitue un outil particulièrement intéressant. Il permet non seulement de déposer facilement des contributions, mais aussi de consulter celles déjà formulées par d'autres participants. Il favorise ainsi la circulation des idées et la nécessaire montée en compétence citoyenne face à des documents techniques et des concertations de plus en plus complexes.

Quelques améliorations pourraient néanmoins renforcer son efficacité et son caractère participatif :

- la mise en place d'un accusé de réception automatique, qui sécurise le dépôt de la contribution et reconnaît l'engagement citoyen ;
- l'enregistrement et la publication automatiques des contributions afin de favoriser la transparence des échanges ;
- la possibilité de joindre des documents annexes, permettant de transmettre des analyses plus développées, des études, des illustrations ou des propositions techniques.

En vous souhaitant bonne réception, je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Annakarín Quinto

ANNEXE 2 - Contribution à la consultation sur le PCAET 2027-2033 du Pays d'Arles -21 juin 2026

De Fabienne Chamero

Je souhaite contribuer à la consultation ouverte sur le PCAET 2027-2033 du Pays d'Arles.

Je partage évidemment la nécessité d'agir face au changement climatique. Le Pays d'Arles est déjà concerné par des sujets majeurs : l'eau, les canicules, les risques d'inondation, les mobilités, l'agriculture, l'artificialisation des sols, l'énergie, la qualité de l'air et plus largement les conditions de vie des habitants.

Mais la première question est simple : les habitants ont-ils réellement été mis en situation de comprendre ce dossier et d'y contribuer ?

Le dossier représente plus de 700 pages, réparties en 12 documents techniques. Les élus, les services et les partenaires institutionnels travaillent sur ces sujets depuis plusieurs années. Les citoyens, eux, disposent de moins de trois semaines pour découvrir la consultation, lire les documents, comprendre les choix proposés et formuler un avis.

Des documents ont été mis en ligne. Des réunions publiques ont été organisées. Une annonce est parue dans la presse. Mais cela ne suffit pas à faire une véritable consultation citoyenne. Informer tardivement n'est pas concerter. Mettre des documents techniques sur un site internet n'est pas donner aux habitants les moyens de participer.

Même la Commission Nationale du Débat Public, qui n'est pas directement saisie ici, rappelle qu'une démarche participative suppose des échanges entre décideurs et public, une information claire, des règles transparentes, un engagement du décideur et une reddition des comptes : autrement dit, dire ensuite ce qui a été entendu, ce qui est retenu, ce qui ne l'est pas, et pourquoi.

C'est précisément ce qui manque ici.

Le programme d'actions du PCAET parle pourtant lui-même de participation citoyenne, de concertation, parfois de co-construction. Il prévoit de renforcer les dynamiques locales, de cartographier les initiatives existantes, de créer des espaces de dialogue et de s'appuyer sur les acteurs du territoire.

Très bien. Mais où est cette concertation dans la consultation actuelle ?

À Saint-Rémy-de-Provence, beaucoup d'habitants découvrent cette consultation alors qu'elle est presque terminée. L'annonce parue dans *La Provence* semble avoir pris la forme d'un simple entrefilet. Pour un sujet aussi structurant, c'est très insuffisant.

Je m'interroge aussi sur la situation des élus récemment installés ou nouvellement désignés. Ont-ils eux-mêmes eu le temps de prendre pleinement connaissance de ce dossier, de ses objectifs, de ses arbitrages et de ses conséquences concrètes pour leurs communes ? Peuvent-ils, en conscience, se satisfaire d'une consultation aussi courte et aussi peu visible ?

Des travaux citoyens existent déjà : pourquoi ne sont-ils pas mieux pris en compte ?

Je m'interroge également sur la manière dont les travaux déjà menés par des citoyens engagés dans le cadre du Conseil de développement du Pays d'Arles ont été pris en compte.

Je pense notamment aux réflexions sur l'alimentation bio, locale et durable, qui rejoignent directement les actions prévues dans le PCAET sur la restauration collective, les circuits courts, les filières locales et l'agriculture de qualité. Je pense aussi aux travaux sur l'habitabilité du territoire : non pas seulement rendre le Pays d'Arles encore plus attractif, mais gérer cette attractivité et prendre en compte l'habitabilité. Travailler, se déplacer, se loger, se nourrir, accéder aux services essentiels et préserver son cadre de vie doivent être au cœur de la réflexion.

Peut-être ai-je mal interprété les documents, et je suis naturellement prête à être corrigée. Mais même en tant que citoyenne impliquée dans le Conseil de développement, l'analyse de l'ensemble des pièces mises à disposition n'est pas simple. Il est difficile d'identifier clairement ce qui a été repris, ce qui ne l'a pas été, et comment les contributions citoyennes déjà produites ont nourri le PCAET.

Ces travaux avaient pourtant le mérite de partir du terrain. Ils formulaient un constat clair et des pistes pragmatiques, à l'échelle du Pays d'Arles.

C'est décourageant. Et c'est exactement ce qui abîme la confiance entre citoyens et institutions.

L'eau doit être une priorité centrale

L'eau devrait être au cœur du PCAET. Le programme d'actions évoque à juste titre la réduction des consommations, la récupération des eaux de pluie, la recharge des nappes et l'appui aux gestionnaires de canaux.

Mais sur le terrain, une question très concrète se pose : comment éviter le gaspillage ?

En tant qu'arrosant du canal des Alpines (SICAS), je constate des pertes et des usages peu économes de

l'eau, alors même que la ressource devient plus fragile. Beaucoup d'habitants connaissent mal les droits d'eau, les servitudes, les obligations d'entretien et les responsabilités de chacun.

Au-delà des canaux, c'est toute notre culture locale de l'eau qu'il faut repenser : usages privés, espaces publics, agriculture, urbanisme, jardins, entretien des réseaux, information des habitants et partage des responsabilités. Le PCAET devrait faire de l'eau un sujet prioritaire, concret et compréhensible par tous.

Mobilités : que propose-t-on vraiment aux habitants ?

Le PCAET rappelle que le transport routier pèse fortement dans les émissions du territoire. Il prévoit des actions sur les réseaux cyclables, les pôles d'échanges, le covoiturage, les bus et les mobilités alternatives.

Mais pour les habitants, la question est très simple : comment fait-on concrètement pour se déplacer autrement ?

Dans une grande partie du Pays d'Arles, la voiture reste indispensable pour travailler, étudier, se soigner, faire ses courses, accompagner ses enfants ou accéder aux services. Les transports collectifs restent insuffisants, les liaisons entre communes sont compliquées, les itinéraires cyclables sont discontinus, et les alternatives crédibles à la voiture sont encore trop faibles.

J'ai eu l'occasion d'assister à une réunion sur la mobilité organisée à l'échelle de l'intercommunalité Terre de Provence. Elle a permis d'aborder des sujets concrets et utiles. Mais j'ai regretté que la réflexion ne soit pas portée, au moins politiquement et stratégiquement, à l'échelle du Pays d'Arles.

Je comprends que la mobilité ne relève pas du seul PETR et que les compétences sont partagées entre plusieurs niveaux d'acteurs. Mais précisément : puisque les déplacements quotidiens dépassent largement les frontières administratives, le PCAET devrait être l'occasion de rendre cette organisation lisible et de construire une vision commune entre les intercommunalités.

Le programme d'actions évoque d'ailleurs la nécessité d'améliorer la cohérence interterritoriale des offres de mobilité et l'articulation entre transports en commun, vélo, covoiturage et logistique. Encore faut-il que cela se traduise concrètement pour les habitants.

Le PCAET devrait dire clairement quelles lignes seront renforcées, entre quelles communes, avec quelle fréquence, quels itinéraires cyclables seront sécurisés, où seront les aires de covoiturage, et quelles solutions seront proposées aux jeunes, aux personnes âgées, aux actifs et aux habitants des villes et villages. Sans cela, la mobilité reste un discours d'intention.

Qui fait quoi ? Quel coût ? Qui rend compte ?

Le PCAET mobilise beaucoup d'acteurs : PETR, communes, intercommunalités, Région, Département, syndicats, parcs naturels, chambres consulaires, entreprises, associations.

Cette complexité peut se comprendre. Mais pour les citoyens, elle devient vite illisible.

Pour chaque action importante, il faudrait pouvoir savoir simplement : qui décide, qui pilote, qui finance, qui réalise, à quelle échéance, avec quel budget, et à qui les citoyens peuvent s'adresser.

Je n'ai pas trouvé de présentation claire du coût global du PCAET, du coût de son élaboration, des financements acquis, des financements encore à trouver, ni de la part qui reviendra aux collectivités ou aux contribuables.

Un plan climat ne doit pas seulement afficher des objectifs. Il doit permettre aux citoyens de comprendre les responsabilités, les moyens engagés, les coûts, les résultats attendus et les comptes qui seront rendus.

Un appel aux élus

Nous observons tous la dégradation des relations entre élus et citoyens. C'est précisément pour cette raison qu'il faut être exigeant sur les pratiques démocratiques.

Les citoyens ne sont pas des ennemis. Ils ne demandent pas à se substituer aux élus. Ils demandent à être informés correctement, à comprendre ce qui engage leur territoire, et à pouvoir y contribuer utilement en étant écoutés.

Avant les élections, les citoyens sont souvent recherchés, écoutés, rencontrés. Après les élections, ils ne devraient pas devenir une gêne administrative.

J'interpelle donc les élus du Pays d'Arles : pouvez-vous, en votre âme et conscience, vous satisfaire des conditions actuelles de consultation ? Pouvez-vous considérer qu'elles sont à la hauteur d'un document qui engage l'eau, les mobilités, l'agriculture, l'énergie, l'urbanisme, les risques naturels et la qualité de vie jusqu'en 2033 ?

Vous êtes élus, mais vous êtes aussi citoyens, représentants des habitants, parents, et responsables du territoire que nous transmettrons aux générations suivantes.

Le PCAET pourrait être une vraie occasion de dialoguer territorial. Mais cela suppose de ne pas réduire la participation citoyenne à une information tardive et difficilement accessible.

En l'état, les conditions de consultation ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Ne nous décevez pas.

Je souhaite que cette contribution soit enregistrée et que les conditions de participation citoyenne soient réellement réexaminées avant l'adoption définitive du PCAET.



Fabienne Chameroy

Citoyenne

de

Saint-Rémy-de-Provence

Membre du Conseil de développement du Pays d'Arles

ANNEXE 3 - Contribution M. Pierre-Gilles Amoyel

Monsieur le Président du Pôle d'Équilibre territorial et Rural du Pays d'Arles

Sur la forme

La lecture du dossier du plan climat actuellement soumis à concertation est en tout point « indigeste » : une telle lourdeur dans la rédaction des documents ne peut que détourner les citoyens de sa prise de connaissance et d'intérêt, ce qui est fâcheux s'agissant de la définition des objectifs de notre cadre de vie à venir.

Ce sont toujours les mêmes textes ampoulés successifs qui, loin de permettre un accès direct et convivial à une pensée d'avenir captivante susceptible de nous intéresser et susciter le débat nous enferment d'emblée dans un discours roboratif, privé d'envie : n'ambitionnons pas une poésie du cadre de vie, ce serait une offense à nos capacités de compréhension.

Il y faudrait au contraire de la simplicité, de la clarté, du concret pour éviter de produire un document administratif de plus sans intérêt car élaboré sans le concours des habitants.

En l'état de son parfum technocratique, rien dans ces documents absconds pour le public non spécialiste de la planification ne peut inciter à mobiliser l'énergie afin d'adopter des comportements plus écoresponsables, alors même que le concours de chacun d'entre nous est individuellement grandement sollicité.

Concrètement, il me semble qu'un dossier bien élaboré devrait s'inspirer de l'observation du vivant développé par le biologiste Olivier Hamant, mettant en évidence la robustesse du vivant, conséquence de l'échec du culte de la performance.

Sur le fond

Le contexte local

J'insiste d'abord sur le caractère trop général des intentions du document, qui ne fait que très rarement référence au contexte régional avec précision.

La transition agricole

Ce document est l'occasion de commencer de modifier notre développement agricole. Cette nouvelle direction qui pourrait donner un nouveau cap n'est même pas amorcée.

A cet égard, introduire les démarches initiées par les époux Bourguignon en microbiologie des sols est à promouvoir.

Notre problème alimentaire

Nous enregistrons chaque jour les graves dérives de la « malbouffe ».

Aucune volonté n'est affichée clairement sur la provenance locale et bio que nous pourrions espérer et les modes de culture et d'organisation permettant concrètement à tous d'accéder à ces bienfaits.

La qualité de l'eau

Il a fallu attendre le début de pénurie de qualité de l'eau pour que cette question devienne un sujet. Et les débats paraissent bien mal posés : il n'est pas « normal » qu'autant de bouteilles plastiques de production non locale, de qualité parfois douteuse, soient vendues alors que nous avions auparavant en sous-sol des eaux saines. La gestion par traitement par suite de contamination n'est pas une bonne démarche de prévention, comme sera à terme à envisager de dissocier la consommation humaine des autres usages.

La valeur touristique

Dans le domaine touristique, la comptabilité doit se tourner vers la qualité. Il faut œuvrer pour augmenter la durée des séjours et, à cette fin, améliorer d'abord la formation des accompagnateurs, pour sortir de la logique du nombre de passage et entrer dans une véritable promotion de l'intérêt que présente notre région. Cet approfondissement conduira naturellement à une demande qui se répercutera sur une fréquentation de qualité accrue.

Le cadre de vie à promouvoir

Des mesures sont à encourager

- pour éviter l'étalement urbain, source d'augmentation des nuisances, de dépense pour de nombreux déplacements évitables.
- pour améliorer l'attrait des centres ville (faciliter les déplacements, adapter les voiries partagées, se soucier de la végétation et de l'unité esthétique du paysage urbain. A cet égard, il serait utile de s'inspirer de l'exemple du « jardin en mouvement » de Gilles Clément, jardinier-paysagiste.

Un souci éducatif dans tous les domaines

Le plan climat air énergie territorial n'atteindra ses objectifs qu'avec la conscience aigüe des habitants de la région que les efforts entrepris sont salutaires et non confiscatoires, subis et régressifs.

Le mieux vivre suppose de s'affranchir tous les jours de la diffusion des idées mercantiles dont nous sommes matraquées quotidiennement et des offres de produits inutiles qui finissent pourtant dans nos options d'achat.

Nous aider à imaginer les contre-pouvoirs efficaces pour nous interroger sainement sur les choix, notamment par l'éducation est primordial pour nous guider hors des influences des puissances dominantes.

Exemple révélateur pour une évolution positive des mentalités : l'éducation à la qualité de l'alimentation est encore absente de tout enseignement alors que nous sommes exposés à l'essor sans limite de la publicité très professionnelle destinée exclusivement à la vente de produit, par des procédés de captage faisant appel à l'« émotion » et au supposé « plaisir », sans aucun égard pour les conséquences désastreuses sur la santé.

La liberté de choix dans une telle disproportion ne peut être invoquée.

La tradition est certes vivace et pourquoi pas y être attaché, mais il est clair que l'évolution des goûts pour une alimentation beaucoup moins d'origine animale (viande et charcuterie) est à entreprendre, y compris pour une meilleure identification des plaisirs gustatifs : ce n'est pas seulement une affaire de réduction des nuisances de l'élevage bovin en Bretagne et d'économie d'énergie.

Je vous souhaite, Monsieur le Président, bonne réception de ce commentaire qui n'a évidemment pas été rédigé avec le concours d'une IA.

Pierre-Gilles Amoyel

ANNEXE 4 - Contribution Vicat

Les enjeux futurs du Pays d'Arles s'articulent autour de plusieurs grandes Thématiques définies dans le cadre du PCAET, notamment la mobilité, l'économie circulaire, l'énergie, la ressource en eau, ou encore l'urbanisme.

En lien avec les ambitions stratégiques définies, nous avons identifié des axes de travail et les avons synthétisés dans les points suivants :

Ambition 1 : Protéger et valoriser nos ressources pour atténuer les effets du changement climatique, favoriser l'adaptation et préserver la qualité de vie.

Promouvoir l'utilisation de matériaux durables et respectueux des normes telles que la RE2020 et le référentiel Bâtiment Durable Méditerranée (BDM).

Favoriser des modes constructifs qui s'adaptent aux évolutions climatiques tout en Préservant les éléments architecturaux traditionnels.

Contribuer à la résilience des territoires en proposant des solutions adaptées pour la Protection des milieux naturels et marins.

Limiter l'artificialisation des sols, favoriser des aménagements non imperméables et Préserver la biodiversité existante.

Ambition 2 : Un territoire accueillant et innovant qui s'engage pour une attractivité économique cohérente avec les enjeux de transition

Réduire et valoriser les déchets liés à la construction, notamment en réutilisant les matériaux de déconstruction comme source pour les nouvelles constructions.

Substituer les énergies fossiles par des énergies renouvelables, par exemple en utilisant les déchets du territoire comme source d'énergie.

Encourager le recyclage des granulats et des eaux pour une gestion optimale des ressources.

Sensibiliser aux enjeux climatiques, énergétiques et territoriaux en mettant en avant les solutions opérationnelles proposées par Vicat pour répondre aux défis identifiés.

Ambition 3 : Les mobilités et les services de proximité : leviers d'une cohésion sociale et territoriale favorable à la santé.

Encourager les circuits courts en privilégiant une production locale des matériaux pour limiter les distances de transport.

Optimiser les flux logistiques liés à la livraison locale et réduire l'impact du trafic sur la qualité de l'air.

Annexe 5 – Contribution RéMyFaCiLàVéLo

Monsieur Le Président,

RéMyFaCiLàVéLo est une association de promotion du vélo et des mobilités actives basée à Saint-Rémy-de-Provence, affiliée à la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette), active sur l'ensemble du territoire de la CCVBA. Nous intervenons sur les déplacements du quotidien, le vélo-tourisme, les infrastructures et la gouvernance intercommunale des mobilités.

Notre constat : les mobilités actives, angle mort du premier PCAET

Le bilan du PCAET 2015-2022 est éloquent : malgré 84 % d'actions réalisées, les objectifs de fond n'ont pas été atteints. La consommation d'énergie par habitant a augmenté au lieu de baisser, les émissions de GES n'ont reculé qu'à moitié de l'objectif fixé. Ce décalage entre activité et impact n'est pas une surprise : les actions mobilité du premier plan étaient trop génériques, sans objectifs chiffrés sur les modes actifs, sans indicateurs de résultat, sans portage intercommunal structuré.

Le PCAET 2027-2033 se donne l'ambition de corriger cela. Nous prenons acte de cette volonté et nous formulons des demandes précises pour qu'elle se traduise en engagements opposables.

1. Des objectifs chiffrés sur la part modale du vélo

Le PCAET doit afficher un objectif de part modale vélo à l'horizon 2033, par intercommunalité et à l'échelle du Pays d'Arles. Sans cible mesurable, aucune évaluation sérieuse ne sera possible. Le Plan national Vélo et Marche 2023-2027 vise 9 % de part modale : le Pays d'Arles doit s'inscrire dans cette trajectoire avec ses propres jalons.

2. Un volet "mobilités actives" structuré et doté

Le plan d'actions doit comporter un axe dédié aux mobilités actives, avec des actions identifiées, des maîtres d'ouvrage nommés (PETR, intercommunalités, communes), des enveloppes budgétaires indicatives et des délais. La référence au "développement des modes doux" ne suffit pas : il faut des engagements sur les continuités cyclables intercommunales, les aménagements sécurisés aux entrées de bourg, et les services vélo (stationnement, réparation).

3. Une prise en compte des obligations légales existantes

La loi d'orientation des mobilités (LOM, 2019) et la loi LAURE imposent des obligations aux collectivités en matière d'infrastructures cyclables. Le PCAET doit être l'occasion de cartographier les manquements actuels sur le territoire et d'y associer un plan de mise en conformité.

4. Une gouvernance intercommunale des mobilités actives

Le PCAET devrait prévoir le renforcement de postes dédiés aux mobilités actives dans chacune des trois intercommunalités, en lien avec les associations et les acteurs de terrain.

5. Des indicateurs de suivi annuels, publics

Le prochain PCAET doit comporter un tableau de bord annuel, rendu public, incluant des indicateurs spécifiques aux mobilités actives : linéaire de voies cyclables aménagées, nombre de stationnements vélo installés, résultats du Baromètre Vélo FUB, évolution de la fréquentation des itinéraires structurants dont l'EuroVelo 8.

En conclusion

Un Plan Climat qui ne mentionne pas d'objectif chiffré sur le vélo en 2026 n'est pas à la hauteur de l'urgence. Les mobilités actives sont l'un des leviers les moins coûteux, les plus rapides et les plus co-bénéfiques (santé, qualité de l'air, cohésion sociale) de la transition. Le territoire du Pays d'Arles — rural, ensoleillé, traversé par un itinéraire EuroVélo de rang européen — a tous les atouts pour faire du vélo une colonne vertébrale de sa politique climatique. Encore faut-il que le PCAET lui en donne les moyens. RéMyFaCiLàVéLo se tient disponible pour contribuer à l'élaboration du plan d'actions mobilités et participer aux instances de suivi.

En vous remerciant de l'attention portée à cette contribution, nous vous adressons, Monsieur le Président, nos cordiales salutations.

Le Bureau de RéMyFaCiLàVéLo

Annexe 6 – Contribution M. Christian Beaufort

Monsieur Le Président,
Habitant de Saint-Rémy-de-Provence, je dépose cette contribution à titre personnel.
Elle porte sur deux réalités que le PCAET 2027-2033 ne peut pas se permettre d'esquiver : la dépendance automobile structurelle de notre territoire et l'absence de continuités cyclables praticables entre les communes du Pays d'Arles.

Le trafic automobile : un impensé du Plan Climat

Le Pays d'Arles est un territoire profondément autocentré. La voiture individuelle y est, pour l'immense majorité des habitant-es, non pas un choix mais une nécessité imposée par l'absence d'alternatives crédibles. Ce n'est pas une fatalité géographique : c'est le résultat de décennies de planification qui a systématiquement favorisé l'étalement urbain, les zones d'activité en périphérie et l'infrastructure routière au détriment des liaisons douces.

Le premier PCAET n'a pas inversé cette tendance. La consommation d'énergie par habitant a augmenté et le secteur des transports en est le premier responsable. Continuer à traiter la mobilité carbonée comme un angle mort du plan climat, c'est condamner d'avance les objectifs de réduction des émissions de GES.

Je demande que le PCAET 2027-2033 :

1. Pose un diagnostic honnête de la dépendance automobile sur le territoire : distances domicile-travail, parts modales réelles, localisation des équipements et services publics par rapport aux centres-bourgs. Ce diagnostic doit être rendu public et servir de base aux engagements du plan.
2. Intègre la question de la localisation des équipements dans sa stratégie mobilité. Un supermarché, une maison de retraite, une école ou tout équipement public construit en zone périphérique sans accès piéton ni cyclable sécurisé, c'est une décision climatique et elle devrait être traitée comme telle dans le PCAET.
3. Fixe un objectif de réduction du trafic automobile à l'échelle du Pays d'Arles, avec une trajectoire annuelle mesurable, en cohérence avec les objectifs nationaux de décarbonation des transports.

Les connexions intercommunales en mode actif :

Aujourd'hui, il est pratiquement impossible de se déplacer à vélo en sécurité entre les communes du Pays d'Arles pour des raisons autres que loisir. Les routes sont rapides, les accotements souvent inexistantes ou dangereux, et les cheminements alternatifs ni balisés ni entretenus.

Ce morcellement n'est pas une spécificité locale, c'est la condition ordinaire des territoires ruraux français qui n'ont pas encore engagé de politique cyclable intercommunale sérieuse. Mais il constitue un frein absolu à tout report modal significatif. On ne convaincra personne de laisser sa voiture au garage pour aller travailler dans la commune voisine si le trajet à vélo est une épreuve de survie.

Je demande que le PCAET 2027-2033 :

1. Commande ou consolide un schéma directeur cyclable à l'échelle du Pays d'Arles, identifiant les liaisons intercommunales prioritaires, les points noirs de sécurité et les discontinuités à résorber en urgence. Ce schéma doit être partagé entre les trois intercommunalités et les communes.
2. Planifie des liaisons douces structurantes sur les axes de déplacement domicile-travail les plus fréquentés du territoire, pas seulement des pistes de loisir en site propre, mais des itinéraires utilitaires, directs, sécurisés et entretenus toute l'année.
3. Mobilise les financements disponibles : le Fonds Mobilités Actives de l'État finance jusqu'à 60 % des aménagements cyclables. Le Pays d'Arles doit se positionner en bénéficiaire actif de ces dispositifs avant qu'ils ne soient redirigés vers des territoires plus proactifs.
4. Associe les communes dans une gouvernance partagée : les liaisons intercommunales ne se feront pas commune par commune. Le PETR doit jouer son rôle de coordinateur et fixer un cadre commun d'engagements.

Ce que j'attends de ce PCAET

Un Plan Climat qui évite le sujet de l'automobile et celui des connexions cyclables entre communes n'est pas un plan climat, c'est un catalogue de bonnes intentions énergétiques. La mobilité du quotidien représente la première source d'émissions de GES pour les ménages de ce territoire. C'est là que se joue l'essentiel.

Je souhaite que le PCAET 2027-2033 soit le document qui engage enfin le Pays d'Arles dans une

trajectoire de désenclavement cyclable réel, commune à commune, intercommunalité à intercommunalité.
Ce territoire en a la géographie, le potentiel et, j'espère, désormais la volonté politique.

Dans l'espoir que ces observations contribuent utilement à l'élaboration du PCAET, je vous adresse,
Monsieur le Président, mes salutations citoyennes et respectueuses.

Christian Beaufort

Annexe 7 – Contribution de Mme Corinne Lehmann

À l'attention de Monsieur le Président,

Je vous partage mes observations et contributions concernant la révision du PCAET.

Bien que le PCAET du Pays d'Arles propose des actions indispensables de transition, il reste ancré dans une logique « d'efficacité verte » (optimiser la ressource en eau, moderniser les moteurs, massifier technologiquement les énergies renouvelables), et donc dans une logique de performance plutôt que de robustesse.

Voici quelques idées pour s'orienter vers un territoire plus robuste face aux enjeux climatiques.

1. Agriculture :

- ☑ La réhabilitation de variétés paysannes tolérantes : introduire des semences anciennes (de céréales, de vigne ou de maraîchage) qui produisent moins en temps normal, mais qui résistent sans eau aux canicules extrêmes. C'est accepter une baisse de productivité globale pour garantir une sécurité face au pire.
- ☑ Ré-apprendre à utiliser des zones d'inondation temporaires contrôlées et des systèmes de stockage d'eau gravitaires hyper-locaux à l'échelle de chaque exploitation, quitte à ce que ce soit jugé "redondant" ou "archaïque". *Au lieu de dépendre uniquement de canaux ultra-gérés et de pompes électriques (qui s'arrêteront en cas de panne de réseau ou de pénurie énergétique)*

2. Énergie :

- ☑ Des coopératives de déconnexion et de contingence : Créer des micro-réseaux de quartier ou de village capables de fonctionner en mode dégradé autonome. Si le réseau national flanche, le village dispose d'une infrastructure "rustique" minimale pour alimenter uniquement les usages vitaux (frigos médicaux, eau potable, boulangerie commune).
- ☑ Organiser la « fluctuation synchrone » : Au lieu de stocker massivement l'énergie dans des batteries polluantes pour maintenir notre rythme de vie linéaire, concevoir une organisation sociale qui s'adapte à la météo. Par exemple, inciter les artisans, petites industries locales ou services municipaux à concentrer leurs activités gourmandes les jours de grand soleil ou de fort mistral, et à ralentir le reste du temps. C'est la société qui s'adapte au flux, et non l'inverse.

3. Mobilité : Sortir du fétichisme de la voiture électrique

- ☑ Le déploiement des "Véhicules Intermédiaires" et Low-Tech : Encourager la construction locale ou le reconditionnement de véhicules ultra-légers (vélomobiles carrossés, micro-voitures électriques de moins de 300 kg, vélos-cargos à assistance rustique). Ces véhicules demandent 10 fois moins de métaux, sont réparables par des garagistes locaux sans valise électronique, et maintiennent la mobilité même en cas de forte crise d'approvisionnement.
- ☑ La création de « Communaux de la Mobilité » : Plutôt que la propriété individuelle de voitures électriques chères, instaurer une flotte publique de véhicules robustes (de type utilitaires simples ou petites citadennes rustiques) gérée par les communes du Pays d'Arles, accessibles uniquement pour les besoins prioritaires et partagés.

4. Urbanisme et Santé :

- ☑ Les « Zones de Non-Événement » ou de jachère réglementaire :** Sanctuariser des espaces dans les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) où l'on interdit toute modification, non pas pour protéger une espèce précise, mais pour laisser le sol "vivre sa vie". Ces zones de friches urbaines ou périurbaines fluctuantes deviennent des amortisseurs polyvalents : elles épongent les crues imprévisibles, créent de la fraîcheur sans entretien municipal et permettent la régénération naturelle.
- ☑ La polyvalence absolue des bâtiments publics : Ne plus construire un bâtiment pour un seul usage (une école, un gymnase, un centre administratif). Concevoir chaque espace public de manière "floue" et modulable pour qu'un gymnase puisse instantanément devenir un centre de soins de secours, un lieu de fraîcheur partagé pour les aînés en été, ou un espace de stockage alimentaire en cas de rupture des voies de communication.

5. Gouvernance : Instituer des « cellules de ralentissement »

- ☑ Des conseils de citoyens tirés au sort pour "freiner" : Mettre en place, à l'échelle du PÉTR du Pays d'Arles, une instance citoyenne dont le seul rôle réglementaire serait d'évaluer si les projets des collectivités ne créent pas de nouvelles dépendances technologiques ou économiques à long terme. Cette cellule aurait un droit de veto si un projet (ex: numérisation complète d'un service public ou déploiement d'une infrastructure connectée) nuit à l'autonomie et à la simplicité de réparation locale par les habitants.

Bien à vous
Corinne Lehmann