



4. Pays Serre-Ponçon Ubaye Durance

► Point de départ

> Le territoire du Pays S.U.D.

Le Pays S.U.D. est l'union de 30 communes et de deux communautés de communes : la communauté de communes Serre-Ponçon et la communauté de communes Vallée de l'Ubaye Serre-Ponçon. Territoire à cheval sur deux départements, il s'étend sur les Alpes-de-Haute-Provence (04) et les Hautes-Alpes (05). Si le territoire du Pays S.U.D. est vaste, il présente une densité de population faible (22,2 hab./km²) en raison de ses caractéristiques montagnardes.



©Pays S.U.D.

Le Pays S.U.D est engagé depuis sa création dans une démarche de transition territoriale, vers des modes de vies plus durables, tant économiquement que sur le plan environnemental. Impliqué dans une démarche TEPOS, il a pour ambition d'être un territoire autonome énergétiquement (mobilité incluse) d'ici 2050. En 2015 le territoire a été labellisé TEPCV, ce qui a permis la concrétisation de plus de 20 projets d'investissement jusqu'en 2020 autour des thèmes du transport durable, et d'économies d'énergie.

En parallèle, le territoire doit adapter son tissu économique face à des enjeux spécifiques aux territoires ruraux de montagne (enclavement, diminution des ressources, changements climatiques, perte d'attractivité).

Au vu de ses enjeux, le Pays S.U.D. s'est engagé dans des projets pilotes d'innovation territoriale et à fort potentiel de répliquabilité au sein de programmes LEADER. Le Pays est labellisé Espace Valléen depuis 2015, permettant à des projets de bénéficier de financements européens, régionaux et de l'Etat dans le cadre de la politique de Massif, et de contribuer de manière proactive à la consolidation de l'économie touristique du territoire à l'horizon 2020.

En début de l'AMI ADEME, le territoire est par ailleurs en passe d'initier l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) autour du regroupement des deux vallées ayant les mêmes enjeux, pour mutualiser les compétences, et bénéficier des expériences de chacun. Le Pays S.U.D. se positionne sur un AMI régional pour la mise en place de fermes photovoltaïques et d'implantation de photovoltaïque sur bâti dérisqué.

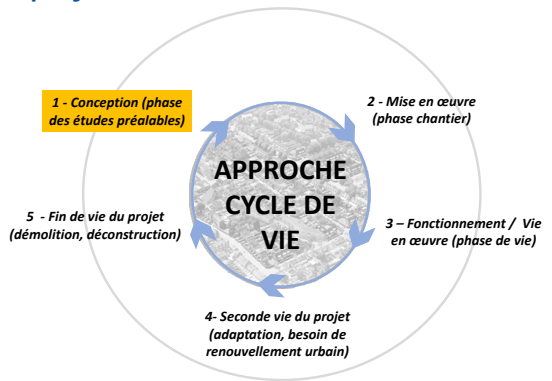
> Le positionnement des ambitions économie circulaire au démarrage de la mission AMI

Si la question de la réduction des consommations et de la production d'EnR est fédératrice et concrète, la réflexion autour du transport est fondamentale dans un territoire contraint et enclavé comme le Pays S.U.D. C'est donc autour de la question de la mobilité en lien avec l'économie circulaire, que le territoire souhaitait initialement monter en compétence et expérimenter de nouvelles approches. Les sujets liés à la mobilité sont en effet nombreux en territoire contraint: mutualiser les moyens de transport, favoriser le transport propre et multimodal, repenser les chaînes logistiques, optimiser le chargement des véhicules et favoriser les circuits courts, etc.

Le calendrier d'élaboration du SCOT à venir, tombait également bien pour intégrer les conclusions dans le futur SCOT et penser une véritable articulation de la stratégie mobilité au sein de la planification territoriale. Le territoire n'a pas réalisé d'étude approfondie sur la thématique à ce stade.

> Le positionnement dans le cycle de vie du projet

Le territoire va conduire sa première élaboration de SCOT, et entre donc en phase de conception en ce qui concerne la planification. Néanmoins, on peut également considérer que le SCOT va s'adresser à l'ensemble des étapes du cycle de vie de l'aménagement opérationnel, compte-tenu de la diversité des situations rencontrées sur le territoire.



> La gouvernance

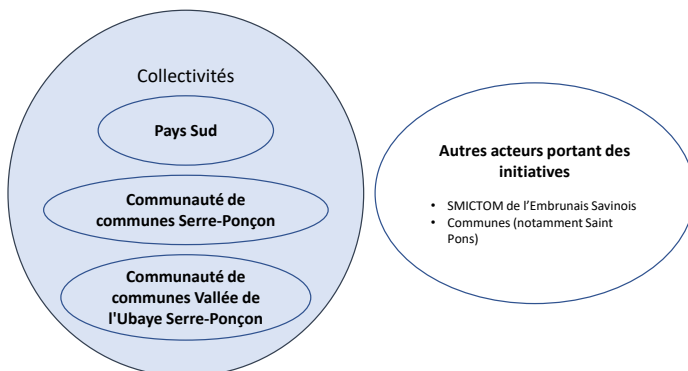
Seul le pays S.U.D est mobilisé au démarrage de la démarche.

Certains acteurs portent des démarches en lien avec l'économie circulaire, de manière assez ciblée tels que :

- Par exemple la Régie SMICTOM de l'Embrunais Savinois (05) met en place des actions zéro déchets, zéro gaspillage. Il dispose par ailleurs d'un bâtiment labellisé BDM Or pour sa conception et son fonctionnement, et s'engage dans une démarche de Plan Alimentaire Territorial.
- La commune de Saint-Pons dans la vallée de l'Ubaye a lancé un projet de construction de centrale photovoltaïque au sol (Enercoop), où est pris en compte notamment l'intégration dans le paysage, la déconstruction et le recyclage de la centrale. La participation est ouverte aux capitaux des citoyens permettant une appropriation de l'ESS.

> Principaux acteurs impliqués :

Il est à noter que le Pays S.U.D dispose d'un service développement économique (via le programme Leader) qui lui a permis de tisser des liens avec des clubs d'entreprises et les acteurs privés du territoire en général. La mission énergie du Pays S.U.D. est également en lien avec les syndicats d'énergie locaux et producteurs d'énergie locaux, ainsi que les acteurs privés en lien avec cette thématique.

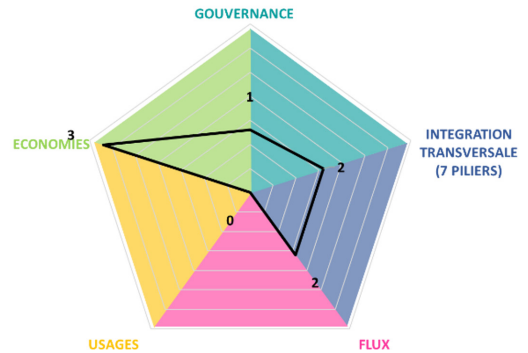


En termes de mobilité, le niveau de structuration est assez faible au démarrage : la Communauté de Communes de Serre-Ponçon s'appuie sur un chargé de mission aménagement pour organiser cette compétence mobilité.



ANALYSE METHODOLOGIQUE – TEMPS 1 : POINT DE DEPART

- Plusieurs démarches initiées : labellisation TEPOS, Plan local de Développement Economique... et un bon timing pour l'AMI, puisque l'élaboration du SCoT n'est pas encore lancée.
- En termes de mobilité, des attentes et besoins beaucoup centrés sur l'incitation à la sobriété, la mutualisation et l'optimisation des usages, mais aussi favoriser les circuits courts, réduire efficacement les émissions du territoire pour préserver la qualité de l'air.
- Les intentions étaient spécifiques sur l'économie circulaire, pour définir une stratégie de mobilité. Aucune réflexion n'avait été engagée sur la question des flux.



► Progression durant l'année de l'accompagnement

> Prise en compte des flux de mobilité mais aussi des flux économiques

La question des flux est centrale pour un territoire contraint comme celui du Pays S.U.D. : pour proposer des solutions adaptées en termes de mobilité, il est indispensable de bien connaître le volume et la distance des flux parcourus par les véhicules motorisés, selon les origines-destinations et les motifs de déplacements. Cette analyse doit prendre en compte tout type de flux, transports de personnes et de marchandises, ainsi que le phénomène de saisonnalité hivernale et estivale. Le territoire ne disposait pas de données et d'analyse suffisamment précises au démarrage, et un travail d'analyse des flux et des potentiels de report modal selon les distances parcourues, devra être réalisé dans le cadre de l'élaboration du SCOT.

De premières pistes ont été évoquées pour répondre aux besoins des flux spécifiques à un territoire de montagne disposant de peu de ressources financières tels que le Pays S.U.D. pour organiser la mobilité :

- **Pour les liaisons de grande distance** : faire connaître les liaisons de transports scolaires ouvertes au public, développer des solutions de bornes autostoppeurs, développer le covoiturage domicile/travail, expérimenter un transport mutualisé marchandises / voyageurs qui serait une première au niveau national, développer la mobilité électrique durable (dont bus, bornes électriques) ou des solutions pour les personnes âgées telles que le covoiturage solidaire, etc.

- **Pour des déplacements de proximité en secteur à relief** : développer la mobilité douce grâce à un système de bornes pour les vélos à assistance électrique, etc.

Très rapidement, le territoire a également pris conscience qu'une **gestion plus intégrée de ses flux considérés de manière élargie**, pouvait aussi offrir de réelles possibilités de développement économique. Le Pays S.U.D. souhaite développer d'autres filières que le tourisme et ne souhaite pas être seulement la « zone de loisirs » du schéma économique de la Région : développement de la filière bois « Bois des Alpes », filière autour de l'isolation du logement, changement de braquet pour une agriculture peu présente aujourd'hui (valorisation des vergers par exemple), sont autant de **pistes pour reterritorialiser l'économie**.

D'un point de vue méthodologique, faire une cartographie des bassins de filière pourra permettre d'identifier des potentiels pour une économie de niche.

> **La planification de favorisation de nouveaux modèles économiques**

Organiser la mobilité en territoire peu dense nécessite de recourir aux nouveaux modèles économiques, car les solutions de desserte en transports collectifs fonctionnant sur la base de la massification de flux ne sont pas adaptées. Les modèles de desserte basés sur le covoiturage supposent une organisation ad hoc des acteurs : il s'agit souvent de valoriser des plate-formes de covoiturage portées par les Départements ou d'autres acteurs institutionnels ou associatifs, à travers une communication et animation la plus efficace possible et au plus proche de l'utilisateur (au sein de sa zone d'activité, sur son smartphone, dans sa commune de résidence, etc.).

Pour définir les solutions les plus pertinentes pour le Pays S.U.D., une séance de travail avec La Fabrique des Mobilités devrait être réalisée dans le prolongement de l'AMI ADEME.

> **Les nouveaux usages dans les territoires isolés**

Le SCOT permettra d'agir sur la réduction des distances quotidiennes en proposant un habitat groupé et de nouveaux types de services, tant dans les petites villes du territoire que dans les zones plus reculées.

Il s'agit de « réinventer » le mode de vie et d'accompagner la mutation des usages à travers le développement des services du territoire :

- **Dans les communes pour limiter les trajets quotidiens** : espace de coworking, tiers lieu, comptoir de campagne, conciergerie...
- **Dans les zones touristiques** pour capitaliser sur la plus grande aptitude au changement comportemental d'un vacancier et tester de nouvelles offres de service : mise en place d'infrastructures spéciales au sein du parking du lac, dans les stations...
- **L'approvisionnement local** pour limiter les transports de marchandises et promouvoir l'économie locale, et notamment repenser les circuits courts pour valoriser les productions alimentaires locales.

Cette réinvention du territoire suppose de laisser un droit à l'expérimentation-évaluation, et l'accompagnement au changement pour des usagers captifs de la voiture. Un dossier Rézopouce a été initié à travers le programme LEADER.

> La planification, un pivot pour l'économie circulaire

Le Pays S.U.D. est directement concerné par l'intégration de l'économie circulaire dans les documents de planification et plus particulièrement à l'échelle de son futur schéma de cohérence territoriale (SCOT).

Encore peu prise en compte dans la planification et les démarches territoriales, l'économie circulaire est pourtant centrale dans la définition des stratégies des collectivités.

De premières pistes de réflexion ont été émises pour intégrer au cahier des charges d'élaboration du futur SCOT :

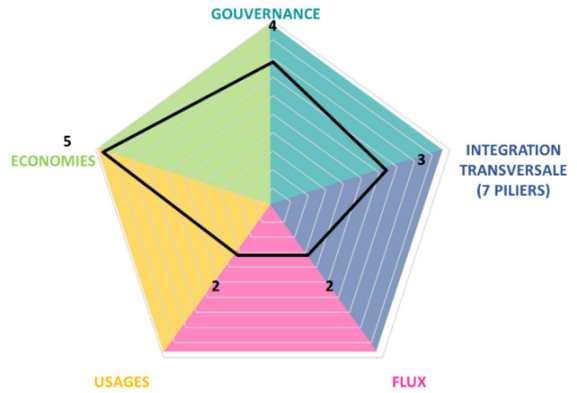
- Intégrer une approche du métabolisme territorial dans le diagnostic, en ajoutant une variable sur la saisonnalité pour ce territoire qui a besoin d'aller plus loin sur les flux des personnes et des marchandises en lien avec le tourisme.
- Faire un zoom sur les réglementations fortes du territoire : loi littoral, montagne, protection des cours d'eau... pour s'assurer qu'il n'y ait pas de blocage à la mise en œuvre de certaines démarches d'économie circulaire.
- Faire en sorte que le SCOT puisse permettre de faciliter le dialogue avec la Direction Départementale des Territoires (DDT).
- Prévoir les réserves foncières en fonction des activités qui souhaitent être développées
- Commencer à structurer les bases de données utiles pour l'élaboration du SCOT mais aussi pour son suivi, en mobilisant les partenaires et l'open data
- Etc.

Enfin, le territoire a bien intégré que le SCOT ne peut pas tout régler : il y aura des prescriptions mais également des recommandations à capitaliser dans d'autres démarches et actions, à mener en parallèle.



ANALYSE METHODOLOGIQUE TEMPS 2 : PROGRESSION

- Intégration de la notion d'économie circulaire dans le cahier des charges d'élaboration du SCoT et dans le rapport final du Plan Local de Développement Economique.
- Première sensibilisation des élus et des agents des Communautés de communes et du Pays.
- Des avancées en matière d'articulation entre les documents de planification supra (SRADDET) et le futur SCOT, dotant le Pays S.U.D. de clés d'entrée pour maximiser les interactions.
- Emergence de la question des flux, à la fois sous l'angle des flux de mobilité, mais aussi d'une gestion plus intégrée des flux & des pistes de développement économique pour le territoire.
- De nombreuses pistes de réflexion identifiées autour de la mobilité.



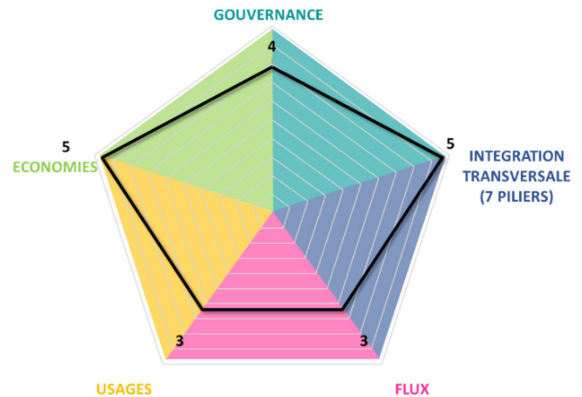
► Perspectives

Le Pays Sud a mis à profit la phase d'élaboration de son cahier des charges de SCOT pour réfléchir à sa stratégie en matière d'économie circulaire. Les acteurs sont maintenant dotés d'outils et de pistes de réflexions pour poursuivre leurs actions à toutes les échelles et sur plusieurs thématiques (mobilité, énergie, aménagement).



ANALYSE METHODOLOGIQUE TEMPS 3 : PERSPECTIVES

- Des personnes ressources sensibilisées dans les communautés de communes et les communes du territoire. Le Pays n'aura pas de « Référent » en tant que tel mais une organisation qui flèche clairement les interlocuteurs EC sur les 3 entrées : aménagement / énergie / recyclage.
- Une étude de flux en réflexion afin d'initier la réalisation du SCoT, avec un ciblage des flux prioritaires à étudier.
- Dans l'opérationnel, volonté d'aller plus loin dans les achats durables : faire un guide de prise en compte auprès des collectivités, faire émerger de vrais sujets autour des matériaux, de l'agriculture, du devenir des stations de ski, du logement, etc.
- Une place pour le droit à l'expérimentation, et l'accompagnement au changement pour des usagers captifs de la voiture.



« Les collectivités territoriales sont les premiers acteurs de la mise en œuvre de la stratégie nationale de transition vers l'économie circulaire. Economie circulaire et planification territoriale : des synergies aux bénéfices économiques, sociaux et environnementaux indéniables. »

Coralie Seweryn, Responsable du Syndicat Mixte du SCOT du Pays S.U.D.