

TOME 2

SCOT

Schéma de cohérence territoriale

du Pays d'Arles

**PROJET D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT
DURABLES (PADD)**

● **PREAMBULE** 3

● **UN TERRITOIRE ACTIF** 6

Objectif 1.A - Agir sur les infrastructures, le foncier, les équipements et l'aménagement numérique pour favoriser le développement économique 9

Objectif 1.B – Soutenir, structurer des secteurs économiques historiques et accompagner les différentes mutations .
..... 11

Objectif 1.C - Développer les secteurs économiques innovants et d'avenir 14

Objectif 1.D – Favoriser un meilleur équilibre dans la répartition des activités économiques sur le territoire et dans l'accès aux emplois..... 15

● **UN TERRITOIRE ATTRACTIF** 16

Objectif 2.A – Poursuivre le développement du territoire et l'organiser en lien avec son potentiel d'accueil..... 16

Objectif 2.B - Mettre en œuvre une stratégie « habitat – logements » permettant de poursuivre l'objectif équilibré de mixité et d'accompagner la création d'emplois 19

Objectif 2.C - Expérimenter des formes urbaines durables, dans une optique d'optimisation de la consommation foncière des espaces agricoles, naturels et forestiers 20

Objectif 2.D - Accompagner les évolutions démographiques par une offre d'équipements et de services adaptée au fonctionnement projeté du territoire 21

Objectif 2.E - Mettre en place une stratégie de déplacement de personnes réaliste, en cohérence avec l'organisation du territoire, en lien avec les enjeux de transition énergétique et de réduction des temps de déplacement 24

● **UN TERRITOIRE QUALITATIF** 27

Objectif 3.A - Valoriser la qualité environnementale exceptionnelle du territoire, son patrimoine et son cadre de vie, supports également de notoriété, d'attractivité et de développement économique (tourisme, agriculture, économie verte...) 28

Objectif 3.B - Valoriser et redynamiser le foncier et les équipements agricoles comme supports de toute une filière, de l'économie rurale, du cadre de vie rural et des paysages 31

Objectif 3.C – Prendre en considération la vulnérabilité du territoire et s'adapter aux risques naturels et technologiques, en particulier par l'expérimentation..... 34

Objectif 3.D – Concevoir un développement respectueux des ressources naturelles et se préparer aux effets du changement climatique 36

PREAMBULE

• LE PAYS D'ARLES S'EST FÉDÉRÉ AUTOUR D'UNE IDENTITÉ COMMUNE

Notre identité nous rassemble et constitue la ressource première de notre développement. Le Pays d'Arles est en effet un territoire vécu, qui s'est construit sur un sentiment d'appartenance. Les représentations dans l'iconographie et la littérature, notamment de Frédéric Mistral, marquent la reconnaissance d'une identité constituée de pratiques culturelles communes : la langue provençale, le port du costume arlésien, la bouvine... Notre identité s'est également forgée sur la géographie, autour de trois axes structurants : l'axe littoral méditerranéen, l'axe durancien et l'axe rhodanien. Ce socle commun a permis la constitution dès 1999 du Pays d'Arles comme territoire de projet. Ces facteurs d'unité perdurent aujourd'hui, et sont complétés par d'autres marqueurs ayant une résonance dans l'aménagement du territoire :

- un équilibre entre une tradition agricole très forte et des espaces naturels d'exception, pour beaucoup protégés,
- l'influence de l'eau, mais aussi du vent (mistral), avec des espaces agricoles structurés par les réseaux de canaux et les haies coupe-vent ;
- une notoriété des paysages et du patrimoine urbain, architectural, historique et culturel, avec notamment Arles inscrite sur la liste du Patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco.

• NOTRE TERRITOIRE COMPOSITE EST RICHE DE SES DIFFÉRENTES ENTITÉS

Le Pays d'Arles se distingue par une importante superficie de 220 000 hectares, représentant 44 % du département des Bouches-du-Rhône, et par la présence des Parcs naturels régionaux de Camargue et des Alpilles. Il offre une diversité de paysages, d'espaces naturels riches de biodiversité et de terroirs agricoles de grande qualité : la Camargue, la plaine de la Crau, les vallées du Rhône et de la Durance, les Alpilles et le Comtat. Toutes les parties du territoire ont suivi des évolutions contrastées, et sont soumises à des influences extérieures diverses, qui ont conduit à des modes de développements démographiques et économiques distincts, mais complémentaires, entre trois entités :

- Rhône Crau Camargue, organisé autour de grands espaces ouverts, d'une façade maritime mais aussi de plusieurs pôles urbains, renoue depuis 1999 avec le dynamisme démographique des années 80 grâce à une politique d'habitat ambitieuse. L'entité présente un patrimoine urbain de qualité et des paysages de grande renommée, entre la Camargue, la Crau et la Vallée du Rhône.
- les Alpilles, structurées par les reliefs calcaires, bénéficient d'un patrimoine urbain de qualité et d'un paysage de grande renommée. Elles ont porté un développement équilibré et régulier.
- le Val de Durance, caractérisé par un bocage agricole, une densité de population et de réseaux viaires, a connu grâce à des politiques de revitalisation des centres-villes, bourgs et villages, de la proximité d'Avignon et de la gare TGV, un dynamisme très fort jusqu'alors maîtrisé.

• ... et d'un équilibre fragile entre urbain et rural

Le Pays d'Arles est donc un territoire attractif : la croissance démographique est positive et continue depuis plusieurs décennies, tout en restant plus mesurée que celle des territoires voisins. Situé à proximité d'agglomérations qui tendent à s'étaler, le Pays d'Arles doit être préservé d'une urbanisation massive. C'est un territoire majoritairement rural, avec des bourgs et villages et une importante proportion d'espaces naturels et agricoles de qualité (labels). Cependant, la présence d'une ville de plus de 50 000 habitants (Arles) et de quatre villes de plus de 10 000 habitants offre des fonctionnalités et des problématiques urbaines.

Il bénéficie d'un fonctionnement de proximité...

Malgré son étendue, notre territoire est marqué par un fonctionnement et par une gouvernance de proximité, s'appuyant sur un maillage de villes, de bourgs et de villages qui permet d'apporter des commerces et services de proximité, mais aussi des emplois locaux sur l'ensemble du territoire. Une dizaine de communes avoisinent ou dépassent les 3 000 habitants. Les identités villageoises sont encore marquées, et constituent le socle d'un lien social extrêmement fort.

... de la présence d'Arles, troisième ville du département

Avec une université, une sous-préfecture et un hôpital, Arles est dotée de fonctions urbaines spécifiques, dites « supérieures ». Ces équipements structurants offrent à une partie de la population un relais indispensable par rapport aux agglomérations voisines, mais ne bénéficient pas à tous les habitants, eu regard à l'étendue du territoire. Arles doit ainsi pouvoir être renforcée comme ville centre dotée de fonctions spécifiques. L'émergence de la métropole devra constituer une opportunité de réaffirmer Arles comme troisième ville du département.

• LE PAYS D'ARLES A UNE VOCATION D'INTERFACE

Le positionnement géostratégique de notre territoire est un atout majeur : à l'embouchure du Rhône, avec de grands corridors de niveau européen qui le traversent ou le bordent, l'arc méditerranéen (A54), l'axe rhodanien (A7), ainsi que la proximité de l'A9. Le Pays d'Arles est par ailleurs situé à proximité de trois pôles démographiques dynamiques : la métropole Aix-Marseille, l'agglomération avignonnaise, et celles de Nîmes et de Montpellier. Ces atouts doivent aujourd'hui être capitalisés pour que le territoire joue un véritable rôle d'interface.

Dans un contexte de crise, de raréfaction des moyens, où les territoires s'organisent et se recomposent, le Pays d'Arles doit en effet développer des coopérations avec les agglomérations voisines et avec la métropole en cours de constitution.

Cette articulation devra s'opérer en termes de gestion des déplacements et des transports, d'accès aux grands équipements, de développement économique (filière agri-agro, logistique, coordination sur le tourisme, répartition des fonctions de recherche, politique commerciale...), en lien avec les SCOT voisins.

Pour assurer ce rôle d'interface, nous devons consolider notre projet de territoire, et le porter au travers du SCOT.

La modernisation de notre projet de territoire doit donner un nouveau contenu au Pays d'Arles, et éviter qu'il ne devienne un espace interstitiel.

Ce projet commun doit par ailleurs donner au Pays d'Arles une plus grande unité, en travaillant sur les complémentarités et sur ce qui rapproche les 3 entités. Le SCOT est ainsi l'opportunité de travailler sur la faiblesse des liaisons internes avec pour objectif d'offrir ou renforcer aux habitants du Pays d'Arles ce qu'une partie va aujourd'hui chercher à l'extérieur : de l'emploi, des logements, des établissements scolaires, des commerces et services, des équipements sportifs et culturels...

• FORT DE CES ATOUTS ET DE CE RÔLE D'INTERFACE, LE PAYS D'ARLES DOIT FAIRE PREUVE DE VOLONTARISME :

• **... en s'appuyant sur** des principes fédérateurs de développement et d'aménagement, faisant écho aux valeurs et enjeux de la Charte de Pays :

- Proximité et qualité de vieExpérimentation et recherche de qualité
- Conciliation et équilibre :
- Entre environnement et développement
- Entre urbain et rural

• **... et en répondant à** 3 ambitions, constituant un véritable défi :

- Etre un territoire « actif » qui fait preuve de volontarisme en matière économique : notre première ambition est de positionner le Pays d'Arles, qui ne doit pas être seulement un espace de villégiature (tourisme de passage, loisirs, résidences secondaires...), une « réserve naturelle » de biodiversité ou une périphérie des agglomérations voisines, mais bien un pôle original de développement économique et humain, qui préserve notre qualité environnementale, et capitalise notre position géostratégique. Dans un contexte économique fragile, le défi est aussi de développer de nouvelles activités à forte valeur ajoutée, en s'appuyant sur les savoir-faire locaux et les ressources naturelles, pour proposer des emplois à la population locale.
- Structurer le Pays d'Arles pour répondre aux besoins des habitants : notre seconde ambition est d'adapter l'offre de services, d'emplois et de logements pour répondre et anticiper les besoins des habitants existants et futurs. Cela passe par une prise en compte des tendances nationales (vieillesse, décohabitation...) mais aussi des enjeux locaux : des niveaux de qualification relativement faibles, un retard en matière de formation, ainsi qu'une faiblesse des services et commerces sur les parties du territoire qui ont connu un fort dynamisme démographique. La réponse à ces besoins constitue un véritable défi au regard de la superficie du Pays d'Arles, induisant des problématiques de gestion des déplacements. Par ailleurs, l'augmentation prévisible du coût des énergies, prend toute sa mesure sur ce territoire étendu : elle impacte le poste « transports » des ménages et constitue un risque majeur de marginalisation des espaces les plus éloignés des pôles de services et d'emplois. La nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre renforce l'importance de la répartition géographique de l'habitat, des emplois et des services, et la nécessité de repenser la mobilité locale. Cette structuration passe par la réponse à 3 enjeux :
 - Conforter Arles comme ville centre du Pays au niveau de ses fonctions
 - Répondre aux réalités et besoins spécifiques des trois entités
 - S'appuyer sur toutes les villes structurantes et le maillage des bourgs et villages

- Valoriser les atouts, les espaces d'exception et engager la transition énergétique : notre territoire présente un fort potentiel lié à ses paysages et à son patrimoine, qui ne doit pas être sanctuarisé. Notre troisième ambition est de rendre vivants et productifs les espaces naturels, agricoles et forestiers. Nos ressources locales doivent être optimisées et valorisées, en particulier par une politique de réduction de la consommation énergétique ou de développement des énergies renouvelables déclinée dans le Plan Climat Air Energie Territorial. D'autre part, l'attractivité du Pays d'Arles, notamment résidentielle, ne doit pas avoir pour conséquence une utilisation déraisonnée du foncier, au risque de casser les équilibres urbains-ruraux existants. Enfin, il est nécessaire d'anticiper les impacts du changement climatique, déjà observés ou pressentis, de favoriser l'adaptation mais aussi de maximiser les opportunités par des actions « sans regret » afin de réduire la vulnérabilité et maintenir la qualité de vie.

Le PADD est la traduction de ce projet commun qui vise à créer de la richesse et des emplois (axe 1), répondre aux besoins des habitants (axe 2), tirer parti du cadre de vie et faire du Pays d'Arles un territoire pilote au niveau environnemental (axe 3).

1 UN TERRITOIRE ACTIF

Le projet vise à créer de la richesse et de l'emploi pour les habitants, à développer et renforcer les activités économiques propres au Pays d'Arles en valorisant sa notoriété, son attractivité et son accessibilité

En période de crise et de chômage, l'enjeu prioritaire est d'apporter une réponse sociale et d'afficher un volontarisme économique. De plus, même si le Pays d'Arles a jusqu'alors été attractif pour l'accueil de nouveaux habitants venant chercher un cadre de vie de qualité, il n'est pas qu'un réceptacle démographique. Pour se poursuivre sans pour autant devenir un territoire uniquement résidentiel, la dynamique d'accueil doit s'accompagner d'une politique économique forte. Le développement économique, conjugué à une offre d'habitat qualitatif (axe 2), doit permettre de maintenir une population diversifiée en répondant aux besoins des ménages déjà installés et en qualifiant l'offre pour l'accueil de nouveaux ménages, notamment des jeunes actifs et des cadres. En parallèle, il s'agira de développer une offre de formation adaptée aux besoins locaux et aux perspectives d'évolution. L'ambition est de tendre vers un meilleur équilibre entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs. L'un des enjeux est en effet de diminuer le taux de chômage afin de se rapprocher des tendances régionales, mais aussi de ne pas devenir un territoire dortoir en visant un rééquilibrage économique par rapport aux territoires voisins. Par ailleurs, il s'agit de répondre aux besoins des nouveaux actifs, avec le principe d'un actif pour un emploi. Ainsi, le SCOT envisage la création de 20 000 emplois : 10000 nouveaux emplois pour répondre aux besoins des actifs présents actuellement sur le territoire et 10000 emplois pour répondre aux besoins de la population à accueillir. Un des atouts est l'attractivité du territoire pour les chefs d'entreprises qui pour certains recherchent un cadre de qualité en lien avec leur activité. Toutefois, cette attractivité n'est pas forcément suivie d'une création d'emplois du fait de la conjoncture économique qui a fortement impacté le marché de l'emploi, déjà fragile. Il s'agit donc de valoriser ce qui fait la spécificité actuelle de l'économie en renforçant l'offre à destination des entreprises (amélioration de l'accessibilité, offre foncière, zones d'activité de qualité, qualification des publics, Très Haut Débit...). Cette spécificité se fonde sur la présence d'un tissu de TPE-PME (artisanat notamment) sur l'ensemble du territoire ainsi que de différentes activités logistiques, d'une filière agricole et agroalimentaire reconnue et d'une économie présentielle importante (tourisme, commerces, services, bâtiment...). Le territoire est également riche d'activités plus localisées : activités portuaires et industrielles, valorisation du patrimoine, mais aussi activités ancrées dans la modernité, comme les industries culturelles et numériques. Avec l'impact de la crise sur certains pans de l'activité, l'enjeu est notamment une mutation du tissu industriel, le renforcement d'activités tertiaires et propres au territoire. Il s'agit de structurer l'économie à deux échelles, en reconnaissant et en valorisant une double logique :

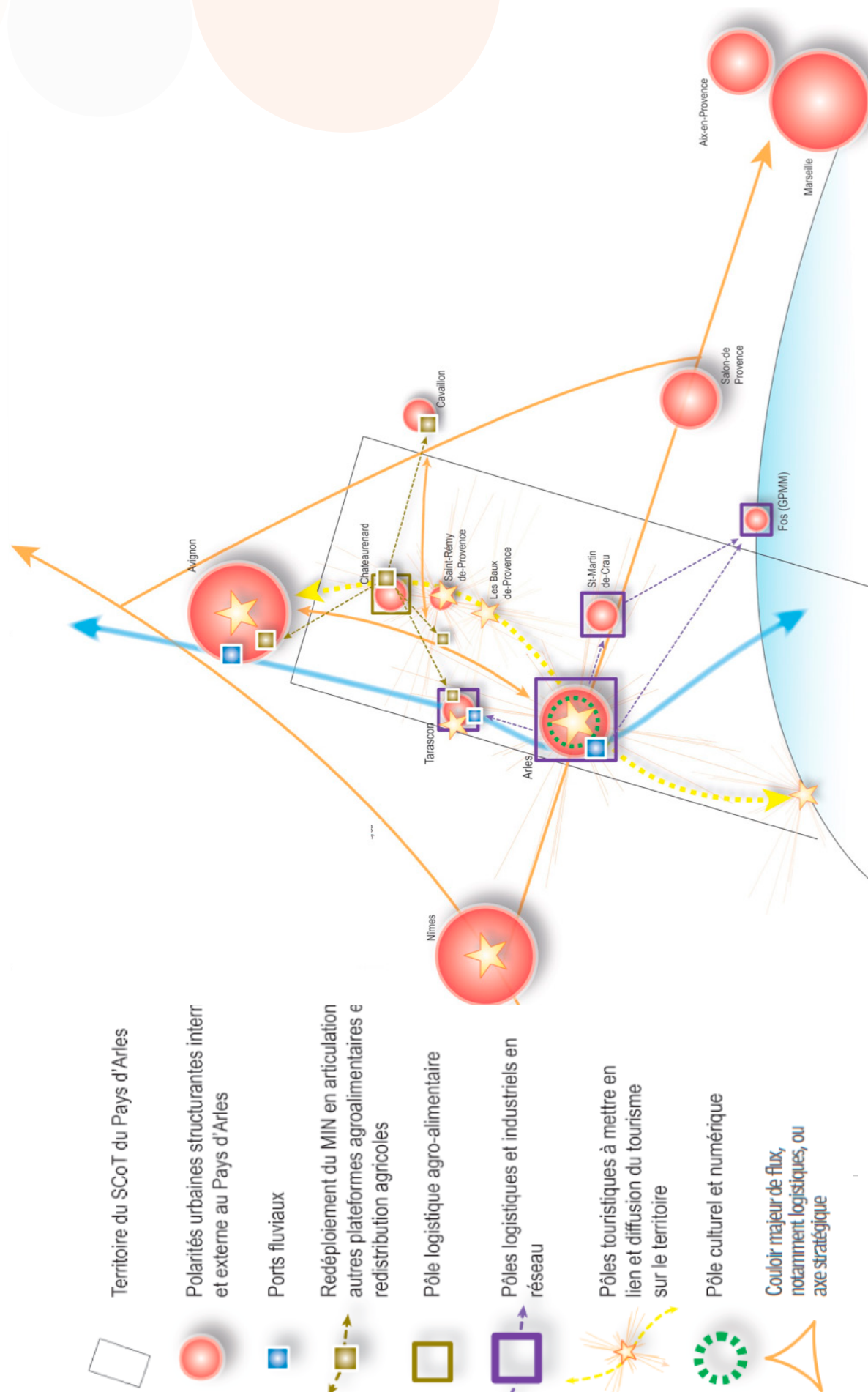
- une économie liée aux flux extérieurs, à la position géostratégique du Pays d'Arles et aux logiques d'implantation de certaines entreprises par rapport aux grands axes, nécessitant souvent des emprises plus importantes (développement portuaire, industriel, logistique y compris agricole et agroalimentaire...).
- une économie locale et ancrée au territoire, non délocalisable :

tissu de TPE-PME et artisanat, tourisme, agriculture, bâtiment, industries culturelles et patrimoniales, valorisation énergétique...

L'enjeu consiste à déterminer les activités les plus à même de favoriser un développement territorial en adéquation avec la volonté de préserver le tissu économique existant et de valoriser la qualité environnementale et paysagère. Maintenir un profil économique diversifié doit aussi permettre de favoriser les liens entre filières, de manière à révéler les spécificités locales, valoriser le territoire et apporter de nouvelles perspectives de développement d'activité. Les possibilités sont multiples, sachant que des liens existent déjà entre numérique, patrimoine, culture et tourisme (Provence Pays d'Arles, Sentiers numériques, PRIDES...) : lien entre agriculture, agroalimentaire et logistique (enjeu de traçabilité locale et élément de différenciation) ; lien entre agriculture et production d'énergie ; lien entre filière énergétique et bâtiment ; lien entre tourisme, artisanat et produits agricoles ; lien entre culture et patrimoine.

Schéma du positionnement économique du Pays d'Arles et de ses complémentarités de développement

• SCHÉMA DU POSITIONNEMENT ÉCONOMIQUE DU PAYS D'ARLES ET DE SES COMPLÉMENTARITÉS DE DÉVELOPPEMENT



• OBJECTIF 1.A - AGIR SUR LES INFRASTRUCTURES, LE FONCIER, LES ÉQUIPEMENTS ET L'AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

• **Sous-objectif 1.A.1.** Le développement économique doit pouvoir s'appuyer sur les infrastructures de communication existantes et en projet (A54, A7, projet de contournement autoroutier d'Arles et de contournement de Châteaurenard, LEO) et sur une offre de transport multimodale afin de :

- favoriser le transfert modal vers le ferroviaire et le fluvial, en s'appuyant sur le potentiel du Rhône et du port d'Arles, afin de permettre une optimisation des transports de marchandises
- développer les articulations avec l'extérieur, notamment avec le Grand Port Maritime de Marseille,
- structurer et renforcer les principaux pôles d'échanges qui sont notamment le port fluvial et le nœud tri-modal d'Arles, la plateforme logistique de Saint-Martin-de-Crau
- renforcer le réseau routier par interconnexion des infrastructures existantes (notamment la RD570n comme colonne vertébrale) avec celles en projet, en particulier le contournement autoroutier d'Arles, le contournement de Châteaurenard, pour favoriser les liaisons entre les projets phares du territoire
- assurer la desserte routière et autoroutière du projet de redéploiement du MIN de Châteaurenard par la création du contournement de Châteaurenard et sa connexion à la Liaison Est-Ouest et à l'autoroute A7 via l'échangeur de Bompas, en promouvant par ailleurs des accès facilités au Rhône (port fluvial d'Arles, plateforme de Courtine...) à la plateforme de Saint-Martin-de-Crau ainsi que des liaisons avec le Grand Port Maritime de Marseille

• **Sous-objectif 1.A.2.** Par ailleurs, il s'agit d'aménager et de développer une offre foncière et immobilière :

- pour les activités stratégiques (agroalimentaire, logistique, industriel, tertiaire à haute valeur ajoutée, numérique et pôles culturels...), pour profiter de notre positionnement territorial. Les activités stratégiques correspondent notamment à des activités nécessitant des emprises foncières importantes, situées à proximité des grands axes, fortement créatrices d'emploi ou positionnées sur une filière en devenir (cf. objectif 1.C). Concernant plus particulièrement l'offre foncière en extension de l'urbanisation : en tenant compte des contextes, il s'agit de la dimensionner en fonction d'une hiérarchisation des pôles d'activités en privilégiant ces extensions autour de pôles stratégiques et structurants, de tout autre secteur répondant à des fonctions stratégiques et en proposant dans une moindre envergure une offre de proximité. Les principaux sites sont notamment :
- le pôle culturel et numérique d'Arles
- les pôles à vocation industrielle et logistique d'Arles, de Saint-Martin-de-Crau et de Tarascon
- le redéploiement du MIN de Châteaurenard au service de la valorisation des produits agricoles et pour offrir de nouveaux espaces dédiés à l'agroalimentaire. L'objectif est de favoriser un redéploiement selon un ancrage multipolaire autour d'un « cœur » dédié à l'expédition, à la valorisation des produits agricoles et aux activités connexes (agroalimentaire...) mais aussi autour de sites périphériques de diversification agroalimentaire à développer sur d'autres communes du Val de Durance, en favorisant également les complémentarités avec d'autres pôles (marché de Saint-Etienne-du-Grès, pôle agroalimentaire du Roubian de Tarascon...) et des territoires voisins (notamment les MIN d'Avignon et Cavaillon)
- les sites à proximité de l'A7-RD7n
- les sites à proximité de la RD99, en tenant compte de son caractère d'axe de transit secondaire et de sa sensibilité paysagère, et qui pourra également être valorisé d'un point de vue touristique

pour les activités de proximité, pour consolider le tissu de PME-TPE (artisanat, services, économie verte, bâtiment, hôtellerie-restauration...). Il s'agit de créer les conditions pour favoriser l'implantation et le développement de cette économie de proximité par :

la requalification (fonctionnalités, insertion paysagère et environnementale...) des zones existantes afin de les rendre plus attractives

l'extension maîtrisée de certaines zones afin d'anticiper les besoins à venir de cette économie de proximité

le traitement des espaces urbains accueillants de l'activité économique (services, commerces, petits artisanats)

l'encadrement du tissu économique diffus en continuité de tissu urbain et/ou en bordure de routes.

Parallèlement, il conviendra de promouvoir une offre foncière et immobilière en faveur de l'innovation sur les secteurs économiques historiques mais aussi d'avenir : espaces de recherche, espaces d'accueil pour des grands groupes,

espaces dédiés à l'accueil et l'accompagnement des jeunes entreprises, start-up et créateurs innovants (couveuse, pépinières, incubateurs, espaces de travail partagés et de télétravail...), hôtels et villages d'entreprises...

• **Sous-objectif 1.A.3.** Le projet prévoit d'améliorer la fonctionnalité et la qualité environnementale et paysagère des zones d'activités pour développer leur attractivité et renforcer l'image de haute qualité environnementale du Pays d'Arles. L'enjeu est aussi de préserver le cadre de vie et les entrées de villes. Ceci passe par la définition de principes communs (compacité, mutualisation de certains équipements et parkings, économies d'eau, développement des énergies renouvelables et de récupération, signalétique...), qui pour certains peuvent contribuer à diminuer les charges des zones d'activité et à accroître la compétitivité des entreprises qui s'y installent. De plus, il s'agit de proposer un niveau d'équipement et de services correspondant aux attentes des entreprises, et pouvant favoriser l'implantation d'activités à forte valeur ajoutée.

• **Sous-objectif 1.A.4** - Enfin, il s'agit d'assurer la compétitivité économique et l'attractivité du Pays d'Arles en développant un aménagement numérique et téléphonique, en lien avec les démarches menées au niveau départemental et régional et en articulation avec les territoires voisins. Ceci passe par :

- une priorité donnée à la couverture numérique et notamment au Très Haut Débit dans les lieux dédiés à l'économie, sachant que des besoins existent en zones d'activité, mais aussi en dehors pour des entreprises stratégiques.
- la recherche de points de connexion avec les territoires voisins pour renforcer l'attractivité du territoire pour les opérateurs
- une anticipation du déploiement en Très Haut Débit dans les opérations d'aménagement
- dans l'attente du déploiement du Très Haut Débit, favoriser les opérations ponctuelles de montée en débit pour traiter les situations d'urgences
- favoriser une couverture téléphonique mobile la plus complète possible

• OBJECTIF 1.B – SOUTENIR, STRUCTURER DES SECTEURS ÉCONOMIQUES HISTORIQUES ET ACCOMPAGNER LES DIFFÉRENTES MUTATIONS

• **Sous-objectif 1.B.1** - Le SCOT doit permettre de maintenir et de conforter les activités de proximité sur l'ensemble du Pays d'Arles (tissu de PME-TPE : artisanat, services, bâtiment...), que ce soit dans les centres villes, bourgs et villages pour maintenir leur dynamisme, ou dans les zones d'activité en fonction du type d'activité, des nuisances et des besoins en foncier.

• **Sous-objectif 1.B.2** - Le projet prévoit également de poursuivre et accompagner le développement de la filière logistique en tenant compte de ses différentes réalités : Logistique de flux sur des sites stratégiques ou liée à la filière agricole et agroalimentaire (expédition, agroalimentaire...), logistique urbaine... La filière logistique, qui s'est considérablement développée ses dernières années, offre en effet des perspectives porteuses en termes d'économie et d'emploi. Le soutien à cette filière vise notamment à :

- Créer les conditions pour faire du Pays d'Arles un relais du Port Autonome de Marseille, en s'appuyant sur le port fluvial d'Arles et la plateforme logistique de Saint-Martin de Crau
- Faire émerger autour du projet de redéploiement du MIN de Châteaurenard une plateforme logistique régionale pour les flux agricoles et agroalimentaires.

• **Sous-objectif 1.B.3** – Il s'agit d'autre part de conforter et soutenir les activités industrielles (chaudronnerie, métallurgie...) et de tirer parti de la desserte fluviale pour diversifier les débouchés.

• **Sous-objectif 1.B.4** – Le SCOT doit par ailleurs accompagner la stratégie touristique du Pays d'Arles, visant à développer une activité diversifiée et répartir les flux dans l'espace et dans le temps. Il s'agit ainsi de :

- Favoriser un tourisme durable en écho avec les principes de la Charte européenne du tourisme durable
- Préserver et valoriser les espaces naturels emblématiques (Alpilles, Camargue, Montagnette, Crau...), les paysages et le littoral, le patrimoine local, les ensembles urbains (Arles, Saint-Rémy-de-Provence, Les Baux-de-Provence, Tarascon...) et le patrimoine bâti remarquable qui concourent à l'attrait du Pays d'Arles.
- S'appuyer sur les infrastructures de transport support du développement touristique, notamment en maintenant la desserte TGV existante sur Arles et en promouvant les liaisons avec les gares TGV et les aéroports voisins.
- Renforcer les équipements et infrastructures valorisant la voie fluviale et la façade maritime, en particulier à Tarascon, Arles et aux Saintes-Maries-de-la-Mer (ports de plaisance, halte fluviale...)
- Organiser le stationnement aux abords des sites touristiques et promouvoir les liens entre communes voisines pour la découverte des sites par la mise en place notamment de parkings-relais, navettes ou le cheminement en modes doux
- Promouvoir l'aménagement des itinéraires et circuits de découverte du territoire, notamment en les reliant aux portes d'entrée ferroviaires, fluviales et maritimes
- Améliorer les conditions d'accueil des visiteurs et diversifier l'offre d'hébergements (tourisme de nature, campings et camping à la ferme, petites unités touristiques, hébergements collectifs...).
- Favoriser la mise en œuvre des projets touristiques et culturels et accompagner certains sites phares, comme le parc des Ateliers à Arles, en termes d'hébergement, de gestion des flux et d'optimisation des espaces publics pour maximiser leur potentiel
- Mettre en lien les pôles touristiques et valoriser les équipements structurants
- Favoriser, organiser, structurer le tourisme d'affaires en lien avec la proximité des aéroports et des grandes agglomérations (Avignon, Nîmes, métropole Aix-Marseille)
- Développer le tourisme industriel et de découverte des métiers et savoir-faire locaux

- **Sous-objectif 1.B.5.** - Le SCOT prévoit d'accompagner le renforcement et la relance de la capacité territoriale d'une filière agricole et agroalimentaire dynamique.

En effet, l'agriculture en Pays d'Arles est riche de plusieurs géoterritoires : les Alpilles (olives, vignes, légumes, prairies), la Crau (prairies de foin AOC, coussouls, vergers et élevage), la Camargue (rizières, céréales, vignes et élevage), et le Comtat (légumes, céréales, vergers...), qui couvrent une surface importante du territoire. De nombreuses productions du Pays d'Arles ont une image d'excellence, valorisée par les signes de qualité (AOP, IGP, Marques Parcs, Agriculture Biologique, etc.), qui renforcent l'attractivité globale de la production. Le territoire jouit également de ressources naturelles d'exception de par la valeur agronomique de ses sols et sa capacité d'irrigation. Ces atouts offrent des potentialités multiples pour le renforcement de la filière agricole et agroalimentaire et constituent un précieux gisement d'emplois.

Mais le secteur est en mutation, voire se fragilise sous l'effet de différents facteurs : crises de certaines filières, évolution de la politique agricole commune, nouveaux modes de consommation, vieillissement des actifs agricoles et difficultés de transmission, problématiques d'installation des jeunes agriculteurs, gestion de l'eau, développement des friches agricoles à proximité des villes et villages, hausse du prix de l'énergie et des intrants...

L'enjeu est que le territoire renforce sa place de « grenier agricole » en s'appuyant sur une production de qualité, identitaire et diversifiée, afin de mieux répondre aux enjeux agricoles et alimentaires de demain pour le grand territoire mais aussi au plan national et international. Les acteurs agricoles doivent opérer les mutations nécessaires pour consolider leur activité et faire monter en qualité les process et les productions pour garantir la durabilité du secteur. Il s'agit en parallèle de renforcer les outils structurants permettant la mise en marché.

C'est pourquoi le SCOT entend mobiliser différents leviers en urbanisme et en aménagement, en lien d'ailleurs avec la Charte agricole du Pays d'Arles en cours d'élaboration, pour favoriser l'adaptation du secteur aux évolutions économiques et sociales et environnementales, et conquérir ainsi de nouveaux marchés. Il s'agira ainsi de :

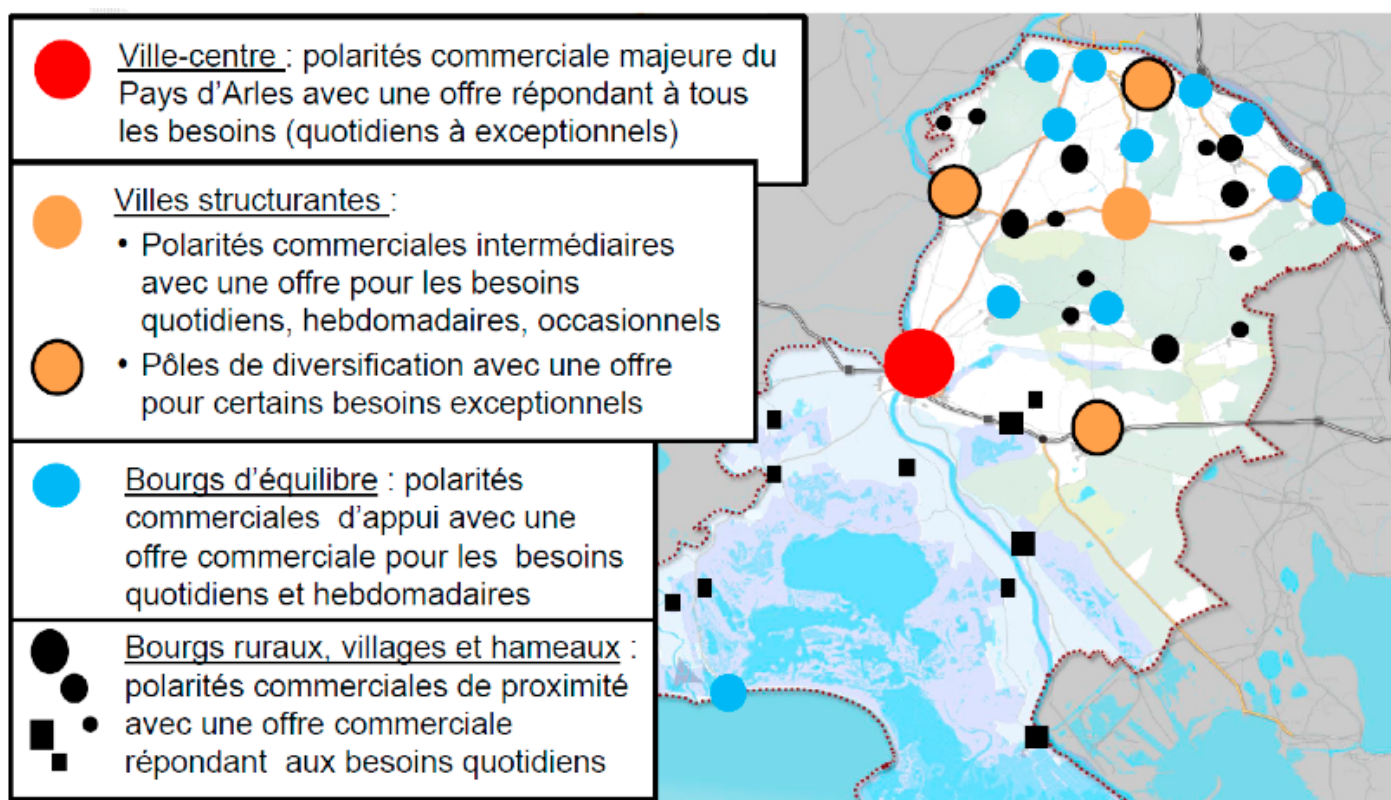
- Renforcer la production agricole et optimiser son adéquation avec les nouvelles attentes des marchés (export, industrie agroalimentaire, restauration publique et privée, circuits courts...)
- Améliorer le positionnement à la fois au niveau local, régional et à l'export, en valorisant une agriculture de qualité, diversifiée, abondante et identitaire.
- Soutenir la structuration de la filière et les démarches collectives en termes d'organisation et de commercialisation.
- Promouvoir et accompagner le rayonnement d'outils structurants tels que le MIN de Chateaufort, le marché de Saint-Etienne-du-Grès, le pôle agroalimentaire du Roubian à Tarascon, véritables support du développement de l'économie agricole du Pays d'Arles.
- Soutenir les activités économiques de première et deuxième transformation des productions agricoles, et renforcer l'approvisionnement en production locale.
- Renforcer les liens de la production agricole avec les infrastructures et espaces dédiés à l'agroalimentaire
- Relocaliser la gouvernance alimentaire de notre territoire en saisissant les opportunités liées à la proximité de grandes agglomérations, à l'évolution des modes de consommation et aux exigences sanitaires : rapprocher bassin de production et de consommation, promouvoir une alimentation saine et de qualité pour tous.
- Préserver les outils de travail (foncier, canaux...) garantissant la compétitivité future du secteur
- Accompagner la valorisation des résidus et des sous-produits de l'agriculture
- Anticiper le réchauffement climatique et accompagner l'évolution de l'agriculture.

- **Sous-objectif 1.B.6.**

Enfin, le projet prévoit de renforcer le commerce de proximité et diversifier l'offre pour répondre aux besoins des ménages. La volonté est de favoriser « une vie sur place » et de réduire les déplacements les plus fréquents vers les polarités extérieures en apportant une gamme de services commerciaux plus complète aux habitants. Limiter les distances parcourues contribuera à la maîtrise du budget « énergie » des ménages et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. D'autre part, le fait de retenir une partie des flux de consommation sur le Pays d'Arles et de limiter l'évasion commerciale permettra de conforter l'économie locale. Il s'agira ainsi de définir un volet commercial visant à :

- Maintenir le commerce de proximité et renforcer les centralités commerciales urbaines et villageoises, en lien avec la revitalisation des centres villes, bourgs et villages.
- Favoriser le maintien des équilibres entre ces centralités et les pôles périphériques au regard des signes de fragilisation, voire de déficit d'attractivité de certaines centralités par rapport aux pôles périphériques.

- Encadrer le développement des supermarchés et les extensions des moyennes surfaces, devenant progressivement des grandes surfaces.
- Diversifier l'offre pour répondre aux besoins locaux des habitants et réduire une partie de l'évasion commerciale source de déplacements longue distance :
- Favoriser le maintien de l'équipement commercial lié aux achats quotidiens et hebdomadaires afin de conserver sur le territoire la majeure partie des consommations régulières.
- Diversifier l'offre sur les achats occasionnels et sur certains achats exceptionnels autour de certains commerces « intermédiaires » compatibles avec le maintien du commerce de proximité.
- Permettre les implantations correspondant aux besoins touristiques
- **Améliorer l'attractivité des espaces marchands du Pays d'Arles par une action sur la qualité et leur fonctionnalité :** stationnements, accessibilité multimodale, qualité architecturale et paysagère, performance environnementale et énergétique...
- **Organiser l'implantation de l'offre commerciale par une hiérarchisation de l'offre commerciale tenant compte** de l'étendue du territoire et reposant sur l'armature urbaine et les futures logiques d'accueil de population, de services, d'équipement et d'emplois. Ceci se traduit par :
 - permettre le développement commercial et affirmer le rôle principal d'Arles pour les achats exceptionnels « d'envergure »
 - s'appuyer sur les polarités commerciales intermédiaires de Tarascon, Saint-Martin-de Crau, Saint Rémy-de-Provence et Châteaurenard pour assurer la desserte de leurs bassins de consommation sur des achats plus occasionnels voire exceptionnels sur les polarités de diversification de Châteaurenard, Tarascon et Saint-Martin-de-Crau lorsque ce n'est pas contradictoire avec la préservation du commerce de proximité.
 - privilégier des logiques de maillage fin du commerce de proximité et alimentaire dans les centralités



• OBJECTIF 1.C - DÉVELOPPER LES SECTEURS ÉCONOMIQUES INNOVANTS ET D'AVENIR

• **Sous-objectif 1.C.1** – Le projet prévoit de renforcer les activités économiques en lien avec la façade maritime et le Rhône, et saisir les nouvelles opportunités liées à l'essor du fluvial. Il s'agit :

- de développer les activités liées au fret, au commerce, à la logistique et à la réparation navale, en s'appuyant sur le port fluvial d'Arles et sur le site de Tarascon, et en développant des coopérations avec l'extérieur (Grand Port Maritime de Marseille, Gard, Vaucluse...)
- de tirer parti des perspectives de développement du tourisme fluvial et de la plaisance en renforçant les portes d'entrée fluviales et maritimes du Pays d'Arles et les capacités d'apportement sur le territoire (projet de port de plaisance d'Arles, halte fluviale de Tarascon, port de plaisance de Port Gardian aux Saintes-Maries-de-la-Mer ...)

• **Sous-objectif 1.C.2** – Parallèlement, il s'agit d'accompagner et renforcer le développement d'activités tertiaires à haute valeur ajoutée et d'excellence, notamment : le développement d'un pôle « culture et patrimoine », les industries « culturelles », la création et l'économie liée au numérique.

Les secteurs tertiaires à haute valeur ajoutée et l'ingénierie offrent des perspectives à développer, en lien avec les gares TGV et la proximité d'un bassin métropolitain de 4 millions d'habitants entre Avignon, Montpellier et Marseille : certaines entreprises historiques, en créant des centres de formation, montrent la nécessité de prévoir des espaces d'accueil pour des grands groupes. De plus, au regard de l'existence d'écoles de renommée internationale en lien avec le numérique et la création (MOPA Arles, l'IRA, l'ENSP) et du projet de Cluster d'Innovation Pédagogique et Numérique, il s'agit également de prévoir des espaces pour les start-up de l'économie créative.

D'autre part, le SCOT réaffirme le futur Parc des Ateliers à Arles comme un projet d'envergure territoriale, venant compléter l'offre existante en matière d'équipements culturels (par exemple, le Musée départemental de l'Arles Antique...) et d'organisation de différents festivals internationaux (Rencontres de la photographie, les Suds...). Il s'agira ainsi d'en valoriser les différentes retombées sur l'ensemble du Pays d'Arles, en lien avec des projets d'équipements et de développement culturels complémentaires dans les autres villes, bourgs et villages.

Parallèlement, le secteur patrimonial est à conforter en renforçant les liens entre culture et patrimoine dans la continuité du PRIDES « industries culturelles et patrimoine », et en constituant un véritable pôle de développement. Dans cette optique, il s'agira d'accompagner les coopérations avec les territoires voisins, dans la continuité de Marseille, capitale européenne de la culture et dans le cadre du label national French Tech entre Avignon, Nîmes et Carpentras.

• Sous-objectif 1.C.3

Enfin, le projet prévoit de valoriser le potentiel énergétique exceptionnel du Pays d'Arles pour devenir un territoire leader de la transition énergétique et écologique, générer de nouveaux revenus et créer des emplois. Il s'agit de rééquilibrer la balance énergétique du territoire, aujourd'hui déficitaire de 350 millions d'euros par an, et de s'appuyer sur cette dynamique pour créer des activités, des revenus et de l'emploi sur le territoire. En effet, alors que la croissance des dépenses énergétiques et du coût de l'énergie pèsent sur le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises énergivores (serres, irrigation agricole, industries consommatrices...), la production d'énergie ne participe aujourd'hui que très peu au développement local. Pourtant, notre territoire dispose d'un potentiel considérable d'économies d'énergie et de production d'énergie et de matériaux de source renouvelable. En complémentarité avec le Plan Climat Air Energie Territorial, il s'agit donc de :

- Valoriser les ressources naturelles à travers la production d'énergies (en lien notamment avec l'activité agricole) et de matériaux renouvelables. La biomasse (résidus agricoles, bois, déchets des IAA) est de loin le premier potentiel, suivi du solaire en toiture ou au sol, de l'éolien moyenne puissance, de la géothermie et de l'hydraulique
- Développer les énergies renouvelables et de récupération dans le respect de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.
- Mieux intégrer les énergies renouvelables dans le bâti
- Favoriser la progression des économies d'énergie
- Lutter contre la précarité énergétique

● OBJECTIF 1.D – FAVORISER UN MEILLEUR ÉQUILIBRE DANS LA RÉPARTITION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SUR LE TERRITOIRE ET DANS L'ACCÈS AUX EMPLOIS

● **Sous-objectif 1.D.1** – Le projet de développement économique vise à tenir compte des dynamiques existantes des entités :

- Sur Rhône Crau Camargue, le port industriel et de commerce d'Arles, le quai fluvial de Tarascon et la position géostratégique de la plateforme logistique de Saint-Martin-de-Crau constituent le socle d'un « arc » industriel et logistique, avec un potentiel de développement en lien avec le Grand Port Maritime de Marseille. Le pôle urbain d'Arles offre une diversification vers des activités à haute valeur ajoutée, comme la valorisation du patrimoine et les industries culturelles et numériques. Le projet de port de plaisance d'Arles et la halte touristique de Tarascon permettront de répondre à l'essor du tourisme fluvial de ces 10 dernières années, en complémentarité des activités touristiques de l'axe littoral/Camargue et s'appuyant sur la valeur « PNR ». Le territoire est bien positionné sur la filière agri-agro, avec la présence de vastes espaces agricoles en Crau, Camargue et plaine du Rhône (riz, foin, vergers, élevage...) et d'espaces économiques dédiés à l'agroalimentaire et à la transformation.
- Dans le Val de Durance, un véritable corridor économique se dessine le long de l'A7 et de la liaison Est-Ouest (arc Barbentane - Orgon). De nouvelles perspectives sont ouvertes par le projet de redéploiement du MIN et une implantation stratégique pour les activités logistiques (liées à l'activité agricole, mais aussi à d'autres marchandises dans une optique de diversification). C'est aussi un axe potentiel de modes doux et de transports collectifs, en interaction avec un bassin de population en croissance.
- Dans les Alpilles, le territoire est maillé par des zones d'activités avec des profils variés, que ce soit au niveau de l'existant ou des futurs projets. Des entreprises importantes sont déjà installées (NGE, Richel...) et un axe économique qui se dessine le long de la RD99 entre le marché du Grès et la zone d'activité d'Eygalières, en passant par celle de St Rémy-de-Provence, sera à conforter et à valoriser. La qualité des paysages, du cadre de vie et la valeur « PNR » constituent un argument pour accueillir et déployer, outre l'activité touristique et agricole, des activités de renommée ou spécialisées bien positionnées sur les marchés mondiaux, dans la continuité de la dynamique observée ces dernières années.

● **Sous-objectif 1.D.2.**

Par ailleurs, il s'agit de structurer l'offre économique en s'appuyant sur l'armature territoriale existante : au regard de l'étendue du territoire, le développement économique doit pouvoir être renforcé dans les villes, qui constituent des pôles d'emploi structurants et qui comptent des zones stratégiques ; mais aussi dans les bourgs et villages, qui pour la plupart accueillent tout un réseau de TPE-PME orientées vers des activités artisanales, de commerces ou de commerces....

2 UN TERRITOIRE ATTRACTIF

Le projet vise à structurer le territoire, programmer l'offre de logements et services pour répondre aux besoins des habitants et mettre en lien les polarités, afin de gérer son attractivité et favoriser les complémentarités

• OBJECTIF 2.A – POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE ET L'ORGANISER EN LIEN AVEC SON POTENTIEL D'ACCUEIL

• Sous-objectif 2.A.1

La volonté est de poursuivre un objectif de maintien de l'attractivité démographique tout en préservant la qualité et le cadre de vie. Le SCOT vise ainsi une croissance moyenne de 0.78 % par an, soit environ 1370 habitants par an et près de 19 000 nouveaux habitants sur la période 2017 - 2030, cela porterait la population du Pays d'Arles à près de 190 000 habitants. Cette dynamique correspond aux tendances observées depuis ces dernières décennies : globalement à l'échelle du Pays d'Arles, la croissance démographique est positive à hauteur d'environ 0,7 % par an depuis 1999, de manière constante et indépendamment des périodes considérées. Cette évolution est principalement due à un solde migratoire positif, témoignant de l'attractivité du territoire. Cette évolution future doit permettre un équilibre entre la volonté de développement du Pays, son potentiel d'accueil, sa sensibilité environnementale et son identité, principalement marquée par l'imbrication de ses paysages mythiques, mais fragiles.

• Sous-objectif 2.A.2

Le SCOT vise une modulation et un rééquilibrage de cette croissance en accord avec les potentialités et les dynamiques de chaque entité :

- sur l'entité Rhône Crau Camargue, qui concentre 49% de la population du Pays, il s'agit de poursuivre les tendances démographiques autour d'une moyenne de 0,4% par an, dans la continuité des dynamiques observées sur un temps long.
- sur l'entité des Alpilles qui rassemble à ce jour 17% de la population, il s'agit de stabiliser la croissance de population sur une base de 1 % par an au regard de l'emballement observé ces dernières années.
- sur l'entité du Val de Durance qui rassemble 34% de la population, il s'agit de modérer le rythme de croissance soutenu de la population de ces dernières années, liée notamment à l'influence d'Avignon, tout en maintenant un cap dynamique autour d'un taux moyen de 1.16% par an.

• Sous-objectif 2.A.3

Le projet envisage de répartir cet accueil de population en cohérence avec un principe de polarisation s'appuyant sur l'armature urbaine et rurale. Il s'agit en effet de structurer de manière cohérente les entités autour de centralités urbaines et rurales. La volonté est de stopper les logiques individualistes et concurrentielles pour éviter un émiettement de l'urbanisation et un étalement urbain dégradant la qualité de vie, augmentant les besoins de transports ainsi que les coûts liés aux infrastructures publiques.

- Constituent ainsi des espaces privilégiés d'accueil de la population :
- A l'échelle du Pays d'Arles : les villes voire certains bourgs bien équipés
- A l'échelle de chaque commune : les centres villes, centres-bourgs et centres-villages qui, du fait de la mixité de leurs fonctions, offrent aux habitants un cadre de vie fondé sur la proximité et permettent de limiter certains motifs de déplacement.

• Sous-objectif 2.A.4

Le SCOT entend ainsi renforcer l'armature à la fois urbaine et rurale et mettre en œuvre les moyens nécessaires (services, équipements, emplois, transports) dans chacune des villes, bourgs et villages. Eu égard à l'étendue du territoire, le projet doit permettre d'organiser et de spatialiser les diverses fonctions urbaines de façon cohérente et solidaire, dans le but d'en faire profiter l'ensemble du Pays.

La structuration actuelle met déjà en avant un système multipolaire et de nombreuses interactions entre les communes. Le SCOT propose de clarifier le rôle et la contribution de chaque typologie de commune dans le fonctionnement urbain projeté du SCOT, afin qu'une cohérence globale puisse être assurée.

L'armature urbaine et rurale est ainsi structurée et hiérarchisée au niveau fonctionnel autour de :

- Arles, troisième ville du département, ville centre du Pays d'Arles et ville principale de l'entité Rhône Crau Camargue : avec son poids économique, démographique (> 50 000 habitants), son patrimoine reconnu et son rayonnement culturel, des équipements structurants (services administratifs, université, hôpital, sous-préfecture), une offre commerciale répondant aux besoins exceptionnels et ses infrastructures de transports (gare, port...), Arles doit pouvoir être renforcée comme la ville centre du Pays. Ce rôle est aujourd'hui limité sur certaines fonctions. Or, une perte d'activité entraînerait une fermeture de services et d'équipements pouvant être utilisés par de nombreux habitants du Pays. Sa dynamique doit donc être renforcée avec l'appui des quatre villes structurantes, pour positionner le territoire sur le delta Rhône – Méditerranée et s'articuler avec les agglomérations voisines. Le renforcement d'Arles comme ville-centre passe notamment par une structuration ou un renforcement de ses fonctions portuaires, touristiques, de formation, de santé, commerciales pour limiter l'évasion, et des équipements administratifs « supérieurs ».
- Les 4 villes structurantes de plus de 10 000 habitants, supports de la structuration et du développement du territoire, qui concourent de manière solidaire et complémentaire au rayonnement du Pays et qui constituent des relais pour les bourgs et villages. La stratégie du SCOT leur donne un rôle différent, en fonction de leur position géographique :
 - Deux villes structurantes qui sont les villes principales de leur entité : Saint-Rémy-de-Provence pour l'entité Alpilles et Châteaurenard pour l'entité Val de Durance
 - Deux autres villes structurantes d'appui dont l'offre d'équipement et économique complètent l'offre urbaine et profite à l'ensemble des communes alentours : Tarascon et Saint-Martin-de-Crau.
- Les 14 bourgs d'équilibre, dont le niveau d'équipement permet de justifier d'une capacité d'accueil supérieure aux autres communes rurales. L'objectif est d'accompagner un développement régulier et maîtrisé afin qu'elles développent une urbanisation cohérente et qui n'exploite pas de manière déstructurée leur potentiel. Cela se traduit par un accueil de population modéré mais continu, et des adaptations plus ou moins importantes : la forte croissance démographique connue par la plupart de ces bourgs ces dernières années, en particulier au nord, introduit des enjeux de mise à niveau ou de diversification des équipements, services et commerces.
- Les 10 bourgs ruraux et les villages qui constituent l'un des maillons de l'identité rurale du Pays d'Arles : un cadre bâti plus ou moins ramassé, une population moins élevée, mais une présence de services et équipements de première nécessité. Ils constituent souvent des points d'ancrage pour le tourisme de nature, du fait d'un environnement préservé et d'une proximité d'espaces agricoles, naturels et paysagers de qualité. Ils connaissent une croissance démographique dynamique, mais moins importante que dans d'autres communes, du fait d'un niveau d'équipement moindre, d'un potentiel plus restreint, ou de volontés locales de maintien d'un cadre de vie villageois. Le projet cherche donc à préserver d'une part les noyaux urbains et leurs paysages caractéristiques en poursuivant une urbanisation modérée, et d'autre part à maintenir les commerces et services de proximité.

A cette armature territoriale s'ajoutent des hameaux et qui ont des caractéristiques particulières. Le projet de SCOT affirme ainsi une organisation territoriale fondée sur :

- Un maillage local à conforter entre les villes structurantes du Pays d'Arles, à structurer en réseau : entre Châteaurenard et Tarascon, entre St Rémy-de-Provence et Saint-Martin-de-Crau, entre St Rémy-de-Provence et Arles, entre Tarascon et Saint-Martin-de-Crau.
 - En particulier, les villes situées à 10-15 km pourront développer des fonctions complémentaires et constituer des supports privilégiés d'organisation des transports. Notamment, le renforcement des liaisons entre Arles, Tarascon et Saint-Martin-de-Crau et leurs fonctions complémentaires doivent permettre d'apporter des relais à la ville-centre pour développer des coopérations avec les agglomérations voisines (Beaucaire, Salon-de-Provence...). Par ailleurs, Châteaurenard et Saint Rémy de Provence jouent un rôle d'équilibre pour le Nord du territoire. Ces villes dynamiques doivent être renforcées dans leurs fonctions de manière complémentaires pour répondre aux besoins des résidents actuels et futurs de ce secteur et ainsi limiter les déplacements vers le Sud ou vers Avignon.

Enfin, ce maillage local est à renforcer vers l'Est et vers Cavaillon.

- Un axe Arles-Châteaurenard jusqu'à Avignon, articulé avec St Rémy-de-Provence et Tarascon

● OBJECTIF 2.B - METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE « HABITAT – LOGEMENTS » PERMETTANT DE POURSUIVRE L'OBJECTIF ÉQUILIBRÉ DE MIXITÉ ET D'ACCOMPAGNER LA CRÉATION D'EMPLOIS

● **Sous-objectif 2.B.1** – Le projet prévoit de produire 1250 logements par an, soit environ 17500 logements entre 2017 et 2030, dont :

- environ 15700 résidences principales entre 2017 et 2030 pour accueillir la population nouvelle et pour répondre au desserrement des ménages
- environ 1 800 logements entre 2017 et 2030 pour la fluidité du marché, le renouvellement du parc et les dynamiques de construction des résidences secondaires, en considérant une hypothèse de stabilisation à terme de la part actuelle des résidences secondaires par rapport aux résidences principales.

● **Sous-objectif 2.B.2** – Le SCOT envisage par ailleurs de favoriser la mixité sociale et d'accompagner une production de logements sociaux respectant les obligations réglementaires en lien avec les Programmes Locaux de l'Habitat.

Le taux de logement social est en effet relativement faible, même si des efforts ont été consentis par plusieurs communes ces dernières années, y compris dans des communes non soumises. La dynamique de construction restant inégale entre les différentes parties du territoire, il s'agit par ailleurs de répartir l'effort de production eu égard aux obligations, mais aussi aux besoins, contraintes des différentes entités et communes, et aux efforts fournis ces dernières années.

● **Sous-objectif 2.B.3.** – Dans un contexte de tension foncière immobilière, la volonté est de poursuivre en tenant compte des différentes politiques de l'habitat (PLH) une construction de logements diversifiés sur tout le territoire pour favoriser les parcours résidentiels. Il s'agit ainsi de :

- Proposer une typologie de logements diversifiés et accessibles à tous pour :
 - répondre aux besoins des jeunes et des retraités, recherchant souvent des petits logements.
 - permettre aux familles de s'installer ou de se maintenir sur le territoire.
 - accompagner les ménages modestes (notamment PLAI/PLUS pour les moins favorisés). Outre la production de logements sociaux, il s'agit notamment de prévoir une offre de logements en accession aidée, des logements et hébergements adaptés aux besoins spécifiques (personnes âgées, saisonniers, étudiants...) et de répondre aux besoins liés à l'accueil des gens du voyage.
- Renforcer la qualité des opérations nouvelles des produits immobiliers pour renforcer l'attractivité du territoire pour les habitants, notamment les cadres
- Poursuivre les politiques de lutte contre l'insalubrité et favoriser le maintien dans l'habitat des populations les plus fragiles.
- Poursuivre l'attractivité du territoire pour les ménages à plus fort pouvoir d'achat

● **Sous-objectif 2.B.4.**

Le SCOT prévoit, en lien avec la volonté de diversifier la typologie de logements mais aussi de proposer des formes urbaines plus compactes, de favoriser une production de logements qui préserve les équilibres entre logements individuels, intermédiaires et collectifs. Dans cette perspective, il s'agit de poursuivre et d'intensifier les efforts observés ces dernières années.

● **Sous-objectif 2.B.5**

Il convient de favoriser et de soutenir l'amélioration du parc existant dans le parc privé comme dans le parc public, notamment en mettant en œuvre ou en poursuivant les politiques engagées de réhabilitation du parc ancien, de lutte contre la vacance et de requalification des quartiers dégradés de la politique de la ville, en lien notamment avec les enjeux de lutte contre la précarité ou encore d'amélioration de la performance énergétique.

● **Sous-objectif 2.B.6.**

La volonté est également d'accompagner les quartiers reconnus prioritaires au titre de la politique de la ville, où il convient de mener une politique de cohésion urbaine et de solidarité. L'objectif est d'assurer l'égalité entre les territoires, d'améliorer les conditions de vie de leurs habitants mais aussi de réduire les écarts de développement et de favoriser les liaisons entre les quartiers défavorisés et le reste de la ville. En particulier, le nouveau programme national de rénovation urbaine, qui vise à requalifier les quartiers prioritaires de la politique de la ville présentant des

dysfonctionnements urbains ponctuels à importants et constituant un projet d'intérêt régional, pourrait permettre de déployer une action globale et ambitieuse en terme d'amélioration du cadre de vie des habitants.

● **OBJECTIF 2.C - EXPÉRIMENTER DES FORMES URBAINES DURABLES, DANS UNE OPTIQUE D'OPTIMISATION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE DES ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIERS**

● **Sous-objectif 2.C.1**

L'objectif est de favoriser des formes urbaines qualitatives et respectueuses de l'identité du Pays d'Arles, dans la continuité de la dynamique amorcée il y a quelques années par plusieurs communes : réhabilitations, constructions en cœur de villes, bourgs et village, éco quartiers... Il s'agit en effet d'éviter une surconsommation de foncier et une banalisation des paysages en diversifiant et en expérimentant de nouvelles formes. L'enjeu est notamment de rompre avec les modèles uniques d'habitat néo-provençal et les implantations pavillonnaires en milieu de terrain. Par ailleurs, plusieurs quartiers prioritaires faisant l'objet de contrats de ville, dont deux retenus au titre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain, présentent des enjeux de requalification urbaine qu'il convient d'accompagner et de prendre compte. Le projet prévoit ainsi :

- le développement de formes d'habitat intermédiaire et collectif
- une recherche d'adaptation du bâti au climat méditerranéen (confort d'été, protection contre le mistral) et une recherche de performance énergétique
- un appui sur les bonnes références héritées du passé, d'autant que de nombreux centres historiques de villes, bourgs et villages du Pays d'Arles sont caractérisés par des densités importantes.
- une intégration dans le paysage en respectant le parcellaire, la trame bâtie, les structures hydrauliques et végétales existantes.
- une attention accordée aux espaces publics

● **Sous-objectif 2.C.2.** – En lien avec la volonté de maintien de la qualité du cadre de vie, le SCOT entend favoriser ces formes urbaines en cohérence avec la typologie des communes, l'armature urbaine des villes, bourgs et villages, leur sensibilité paysagère et leur capacité d'accueil.

● **Sous-objectif 2.C.3.** – Le projet a pour ambition de limiter l'étalement urbain et de modérer la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers par rapport aux dynamiques observées ces dernières années qui ont été en moyenne de 150 hectares par an.

Cela passe par :

- La réduction du rythme de consommation des espaces agricoles et naturels observés ces dernières années. Au stade du débat, il s'agit de réduire d'environ 50% la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers à l'échelle du Pays d'Arles, avec un effort recherché pour mobiliser l'ensemble des leviers possibles.
- Le fait de promouvoir la densification et mutation des espaces déjà bâtis ainsi que la production de logements dans les enveloppes urbaines. Il s'agira ainsi de fixer un objectif de production des logements en densification, comblement de dents creuses et renouvellement urbain.
- L'encadrement de l'urbanisation des espaces agricoles, naturels et forestiers pour lutter contre l'étalement urbain, le mitage ou toute autre forme de dépréciation de ces espaces. Notamment, il convient d'encadrer les extensions de l'urbanisation en tenant compte notamment des risques et des enjeux agricoles, environnementaux et paysagers et en veillant à limiter le mitage en zones agricoles, naturelles et forestières. Il convient de ménager ponctuellement et en fonction des situations des coupures d'urbanisation pour enrayer les phénomènes de conurbation, permettant par ailleurs de préserver les vues paysagères

• OBJECTIF 2.D - ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES PAR UNE OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES ADAPTÉE AU FONCTIONNEMENT PROJETÉ DU TERRITOIRE

• **Sous-objectif 2.D.1** – Le SCOT prévoit de s'appuyer sur l'armature urbaine et rurale pour structurer une offre de services et équipements hiérarchisée et orienter l'implantation des équipements structurants. Le projet entend ainsi renforcer, en lien également avec l'armature commerciale (axe 1) :

- Les services de proximité et d'hyper-proximité (sécurité sociale, La Poste, médecine de ville...) dans les bourgs, villages ainsi que dans les quartiers à l'échelle infra-communale, avec comme objectif de soutenir le maillage existant, notamment au regard du risque de disparition de certains services dans un contexte de réformes et de diminution des moyens publics
- les services et équipements intermédiaires (collèges, lycées, soins de suite en moyen séjour ...) à consolider notamment dans les villes structurantes voire certains bourgs d'équilibre.
- les services et équipements supérieurs (services hospitaliers, sous-préfecture, université...) en particulier dans la ville centre d'Arles.

L'offre existante devra être complétée par l'implantation de structures adaptées (soins, hébergements...) pour répondre aux besoins liés aux évolutions sociétales (vieillesse...). D'autre part, le dynamisme démographique de ces dernières années et l'étendue du territoire rendent à ce jour Arles plus difficilement accessible pour certaines communes au Nord, ce qui implique d'étoffer l'offre dans certains secteurs et pour certaines catégories de services, ou d'envisager le renforcement de certaines liaisons. Par ailleurs, dans un contexte de recomposition territoriale et de fortes interactions avec les territoires voisins, le maintien des équipements et services publics d'envergure constitue un enjeu fort pour le territoire et les habitants. Le SCOT entend ainsi soutenir et renforcer les grands équipements publics d'intérêt « Pays » ou territorial :

- Certains équipements sont à conforter et à valoriser à l'échelle du Pays d'Arles pour s'affirmer comme pôle d'équilibre au niveau départemental : sous-préfecture et services administratifs et déconcentrés de l'Etat, université d'Arles et grandes écoles du secteur culturel et de la création (MOPA, ENSP...), tribunaux de Tarascon ou encore l'hôpital d'Arles pour l'offre de soin hospitalière en association notamment avec les hôpitaux universitaires de Nîmes et de Marseille et en lien avec l'hôpital de Tarascon et les autres établissements publics et privés de santé du Pays d'Arles (mutualisations, consultations avancées, relations avec la médecine de ville...)
- Au regard de l'étendue du territoire et des perspectives démographiques à l'horizon 2030, d'autres sont à défendre ou à consolider pour disposer de relais ou d'« antennes » en matière administrative (Maison des services de Châteaurenard, sécurité sociale de Tarascon...), d'offre de formation, de services aux entreprises (Maison de l'Entrepreneur) mais aussi d'offre de santé : soins de suite et de réadaptation à l'hôpital de Tarascon en lien avec les établissements d'Arles mais aussi de Beaucaire, renforcement des établissements médicaux-sociaux, structures d'accueil pour favoriser le maintien et l'installation des médecins généralistes, en particulier à Tarascon, pour compléter ou pour optimiser l'offre, notamment en Camargue, Maison régionale de la santé de Mas-Blanc-Alpilles...
- Certains équipements sont à créer ou à renforcer dans une logique de rattrapage et de rééquilibrage, notamment au niveau des équipements scolaires et des services d'accompagnement du handicap dans les Alpilles et le Val de Durance : création du lycée Nord-Alpilles à Châteaurenard, renforcement des collèges, maisons d'accueil spécialisées...

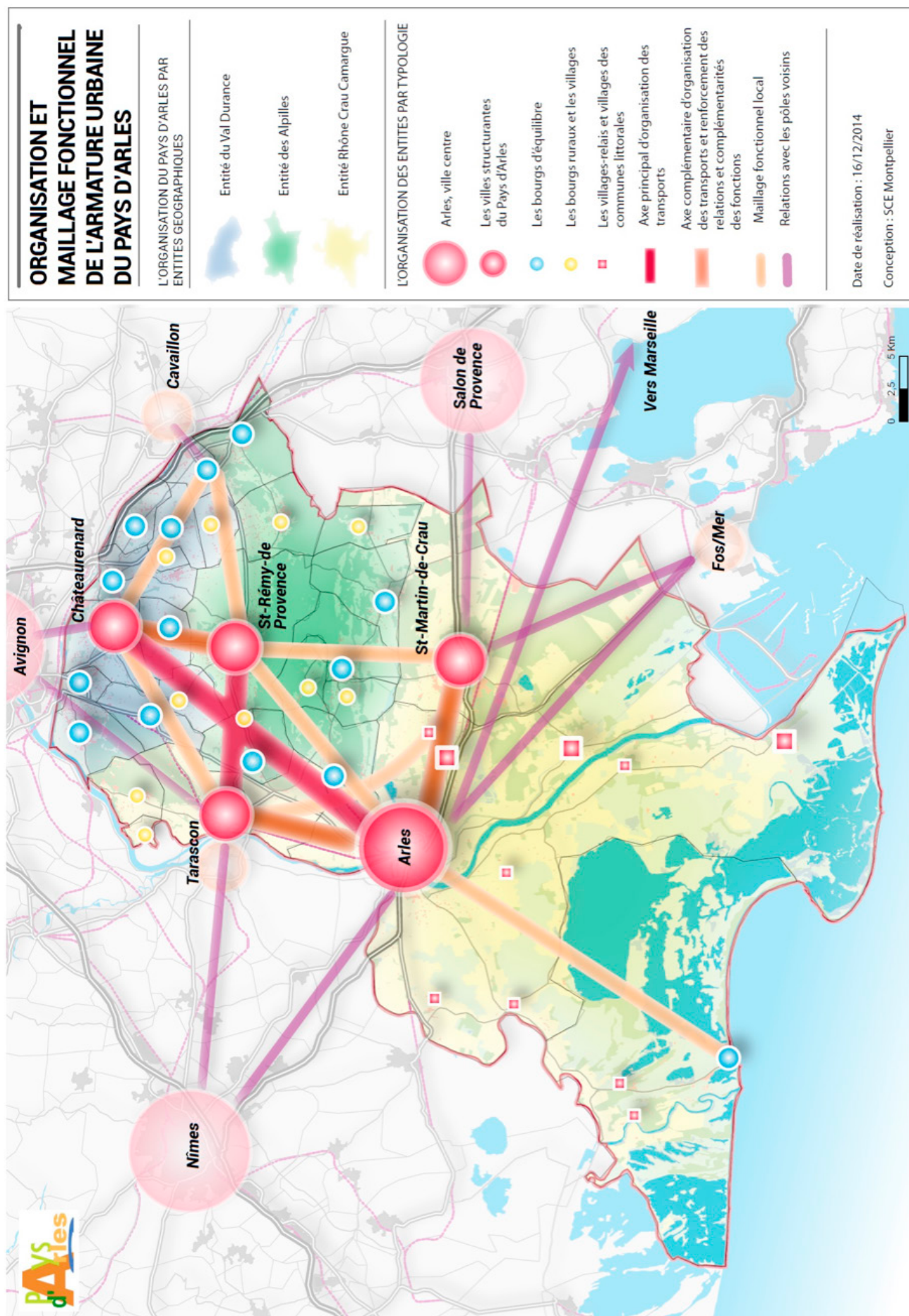
• **Sous-objectif 2.D.2** – Le projet vise une redynamisation des centres villes, centres bourgs, centres villages et une amélioration des équilibres fonctionnels des quartiers par des interventions conjointes : notamment entre logements, services et commerce et organisation du stationnement ; mais aussi en favorisant selon les situations un travail sur la qualité des espaces publics et de création de nouveaux espaces verts. Il s'agit de :

- Favoriser la mixité fonctionnelle dans les centres villes, bourgs et villages
- Privilégier une localisation préférentielle dans le centre-ville des services et commerces
- Maintenir, protéger et valoriser le patrimoine ancien
- Dynamiser l'offre de logements dans les centres villes, bourgs et villages
- Poursuivre les efforts de réhabilitation, de restructuration et d'adaptation des logements en centre ancien en lien avec les problématiques de vacance, de taille de logement et de performance énergétique...
- Poursuivre les démarches de réhabilitation dans les Quartiers Prioritaires de la Ville dans une démarche générale d'articulation avec le reste du tissu urbain

- **Sous-objectif 2.D.3**

Enfin, la volonté est de renforcer et accélérer l'équipement numérique pour les habitants, pour permettre l'accès à distance à certains services pour la population, contribuer à la réduction de certains motifs de déplacement, développer de nouveaux usages en terme de mobilité (information en temps réel, covoiturage, autopartage...) ou accompagner les dynamiques de télétravail. Il s'agit ainsi d'accompagner l'équipement en Très Haut Débit des ménages, mais aussi d'accompagner les démarches de montée en débit et de résorption des zones blanches et grises résiduelles, en articulant les démarches d'aménagement numérique avec l'urbanisme.

SCHÉMA « ORGANISATION ET MAILLAGE FONCTIONNEL DE L'ARMATURE URBAINE DU PAYS D'ARLES »



● OBJECTIF 2.E - METTRE EN PLACE UNE STRATÉGIE DE DÉPLACEMENT DE PERSONNES RÉALISTE, EN COHÉRENCE AVEC L'ORGANISATION DU TERRITOIRE, EN LIEN AVEC LES ENJEUX DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET DE RÉDUCTION DES TEMPS DE DÉPLACEMENT

● **Sous-objectif 2.E.1** - La volonté est de rechercher des modes de planification urbaine qui minimisent le réflexe voiture, favorisent les courtes distances et une amélioration des temps de déplacement compte-tenu de l'étendue du territoire.

Le projet de SCOT vise à aborder conjointement l'organisation du territoire et la politique de déplacements pour déployer des liens de proximité, limiter le « tout automobile » et les émissions de gaz à effet de serre, tout en facilitant et fluidifiant les mobilités internes et externes. En effet, en Pays d'Arles, il ne s'agit pas de limiter la mobilité, mais de l'optimiser comme source de dynamisme et vecteur d'activités. Il s'agit ainsi de :

- Limiter l'étalement urbain pour réduire les distances et les temps de déplacements du quotidien.
- Renforcer le maillage de villes, bourgs et villages et s'appuyer sur des pôles de proximité pour un accès rapproché aux services, commerces, équipements et emplois et éviter la multiplication des motifs de déplacement
- Favoriser la desserte des zones d'emplois
- Mieux planifier la mixité fonctionnelle des espaces pour agir sur les temps de déplacement. En effet, la monofonctionnalité participe à l'éloignement des ménages des espaces de vie et à l'usage massif de la voiture individuelle.
- Intensifier l'urbanisation à proximité des secteurs desservis par des transports en commun performants, en particulier les gares, et renforcer ces secteurs en termes d'accès, de fonction et d'inscription dans le tissu urbain pour une meilleure articulation entre l'urbanisation et la desserte en transports.
- Définir un développement urbain favorable à la pratique des modes actifs (vélos, marche à pied) et améliorer la place des piétons et cycles dans les villes, bourgs et villages

● **Sous-objectif 2.E.2** – Le projet prévoit d'organiser la mobilité et de renforcer les liens internes entre les communes du Pays d'Arles en maillant l'ensemble du Pays d'Arles au travers d'un réseau viaire lisible et hiérarchisé. Ceci passe par :

- la réalisation d'infrastructures structurantes, notamment le contournement autoroutier d'Arles, le contournement de Châteaurenard à connecter à la liaison Est – Ouest et à l'A7 via l'échangeur de Bompas
 - l'optimisation et la sécurisation des réseaux existants, notamment la RD570n comme voie structurante de liaison entre le nord et le sud du territoire et la RD 99 comme axe de liaison Est- Ouest, et en accompagnant la requalification d'axes majeurs tels que la RN 113 ou la liaison Barbentane - Plan d'Orgon.

● **Sous-objectif 2.E.3**

Par ailleurs, l'objectif est de promouvoir les bases d'un réseau de transports collectifs en deux temps, sachant toutefois qu'en Pays d'Arles, proposer des alternatives à l'usage de la voiture constitue un défi au vu de la superficie, des densités et de l'absence d'une AOT unique à l'échelle du Pays d'Arles. Pour autant, l'organisation multipolaire du territoire permet de mettre en place une logique hiérarchisée de déplacements à différentes échelles. Ainsi, le projet de SCOT envisage un schéma de transports à constituer progressivement en deux temps, en fonction des moyens et de la structuration des Autorités Organisatrices de Transport.

- Dans un premier temps, il s'agit :
 - d'une part, de structurer les transports et gérer la mobilité au sein des entités, notamment en organisant autour des gares, des accès d'autoroute et des pôles d'activités des systèmes de rabattement depuis les bourgs et villages.
 - d'autre part, d'optimiser les liaisons entre les villes structurantes du territoire
- Dans un second temps, il s'agira de renforcer l'axe Arles / Châteaurenard / Avignon, de développer des connexions vers et depuis les communes de Saint-Rémy-de-Provence et de Tarascon et de promouvoir les liaisons avec Nîmes.
- Parallèlement, il convient de travailler sur les liaisons intra urbaines, en particulier dans la ville centre d'Arles et les villes structurantes et sur les liaisons entre quartiers au sein des différentes communes.

● **Sous-objectif 2.E.4.** De manière complémentaire, il convient d'accompagner le développement des TC par une réflexion sur le stationnement, le déploiement des modes actifs (cycles, marche à pied) et la promotion des nouveaux

modes de transports. Il s'agit ainsi :

- de proposer une offre de stationnement en cohérence avec la politique globale de déplacement (offre de stationnement suffisante dans les centralités, aires perméables de covoiturages et d'autopartage, parkings-relais au niveau des points de connexions et des pôles d'échanges pour inciter à l'intermodalité et favoriser le rabattement...)
- de permettre le développement des modes doux dans les centres villes, bourgs et villages et entre communes proches
- de permettre le déploiement dans les espaces stratégiques d'infrastructures de distribution d'énergies alternatives pour les transports

● **Sous-objectif 2.E.5** – Parallèlement, il convient de relier le Pays d'Arles et de renforcer son accessibilité avec les territoires voisins. Ceci passe par :

- L'organisation des liaisons avec les gares et les aéroports existants : gares TGV d'Avignon et de Nîmes, aéroports de Nîmes et Marseille/Marignane... ;
- La définition des modalités d'accès depuis et vers le projet de gare TGV de Manduel, et la recherche de complémentarités avec la gare TGV d'Arles.
- Le soutien à la desserte du Pays d'Arles par les transports ferroviaires, notamment de la desserte TGV à Arles, et l'appui sur les gares existantes (Arles, Tarascon, Saint-Martin-de-Crau, Orgon)
- Un appui sur les communes permettant d'accéder au territoire par des modes alternatifs à la voiture individuelle (ferroviaire, fluvial, eurovéloroute...)
- Le désengorgement des points d'accès routiers vers et depuis le Vaucluse pour les déplacements quotidiens et la décharge de trafic sur la liaison Bompas / Rognonas, notamment en recherchant les articulations avec le tram' d'Avignon et en mettant en place un parking-relais autour de l'ancienne gare de Barbentane.

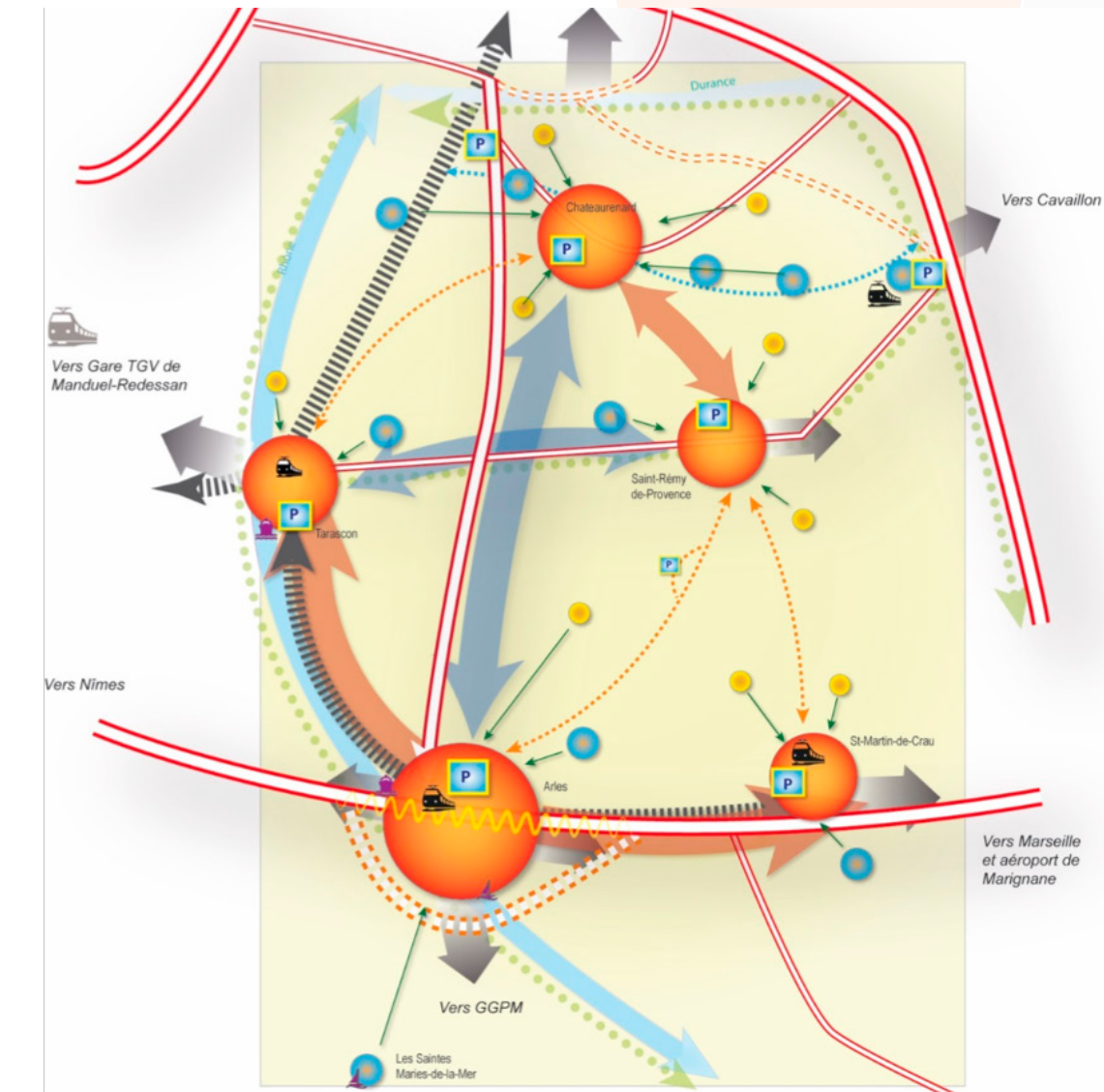
● **Sous-objectif 2.E.6**

Enfin, au regard de l'action du Pays d'Arles en matière du tourisme, le SCOT prévoit d'accompagner la réflexion sur les déplacements et les circuits touristiques. La volonté est d'améliorer les conditions de déplacement des touristes et de leur permettre d'accéder, découvrir le territoire et visiter les principaux lieux touristiques (Camargue, Alpilles, Montagnette...) sans recours systématique au véhicule individuel, en promouvant notamment les systèmes de parking relais et navettes. Ainsi, les points d'entrée ferroviaires, fluviaux et maritimes pourront être renforcés et constituer des points de départ pour des circuits touristiques. Plus généralement, le Pays d'Arles est doté de nombreux chemins et sentiers propices à la randonnée pédestre, équestre et aux itinéraires cyclables, qu'il convient de valoriser.

Parallèlement, il convient d'envisager les modalités de liaisons entre le Pays d'Arles et les pôles d'échanges extérieurs (gares TGV d'Avignon, Nîmes, Aix-Marseille et prochainement de Manduel, aéroport de Marignane...), au regard notamment de l'attractivité du territoire pour les croisiéristes en escale à Marseille et les autocaristes. Les flux générés pouvant être importants au regard de la sensibilité des sites et de la configuration, il s'agira de favoriser les démarches visant à sécuriser les accès, faciliter le report modal et gérer le stationnement.

• SCHÉMA D'ORGANISATION DE LA DESSERTE DU TERRITOIRE EN TRANSPORT EN COMMUN

Ce document graphique du PADD exprime les orientations principales et essentielles



S'appuyer sur les infrastructures existantes et les grands projets

-  Autoroutes
-  Voies structurantes à conforter et à sécuriser
-  Contournements autoroutier (Arles) et routier (Châteaurenard) à créer
-  Gare existante
-  Infrastructure ferroviaire structurante
-  Valoriser la présence des équipements industrialo-portuaires et de plaisance

Développer les nouvelles logiques de transport et formes de mobilité

-  Niveau de desserte 1 : une offre de desserte entre les villes structurantes
-  Niveau de desserte 2 : une offre complémentaire en réseau entre certaines villes structurantes
-  Niveau de desserte 3 : Un réseau à terme, maillé entre les pôles urbains du territoire
-  Accompagner le développement d'une offre en transport alternatif (TAD, co-voiturage...) et faciliter le rabattement vers la ville centre et les villes structurantes
-  Intégrer les enjeux paysagers

Déployer les liens de proximité et les pratiques, notamment douces

-  Intégrer les logiques modes doux dans l'aménagement des centres urbains
-  Structurer un réseau cyclables en lien avec les espaces naturels et les voies d'eau
-  Valoriser le Rhône comme support de déplacement de déplacements
-  Requalifier l'ancienne voie ferrée en axe de liaison de proximité

Répondre au besoin de stationnement du territoire

-  Prévoir des pôles d'échanges au niveau des interfaces la ville-centre, des villes structurantes, et des secteurs charnières
-  Gérer les logiques de stationnement au sein des espaces naturels comme au sein des espaces stratégiques urbains : entrées de ville, centres historiques, grandes infrastructures et équipements...

Anticiper les évolutions des territoires limitrophes

-  Renforcer la connexion du territoire vers l'extérieur et notamment les grandes infrastructures de transport (gare TGV, aéroport, port)

3 UN TERRITOIRE ATTRACTIF

Le projet intègre une composante environnementale majeure qui doit permettre d'une part de préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers, les paysages emblématiques, le patrimoine, d'assurer la préservation voire la remise en bon état des continuités écologiques liées à la biodiversité (la Trame Verte et Bleue) supports aussi d'attractivité, d'économie locale et du cadre de vie des habitants, et d'autre part de devenir un territoire pilote au niveau environnemental et en matière de transition énergétique. Il vise à rendre effectif le principe de conciliation entre la préservation de l'environnement et le développement urbain et économique ; dans une logique de développement durable et de réponse aux besoins de la population.

• OBJECTIF 3.A - VALORISER LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE EXCEPTIONNELLE DU TERRITOIRE, SON PATRIMOINE ET SON CADRE DE VIE, SUPPORTS ÉGALEMENT DE NOTORIÉTÉ, D'ATTRACTIVITÉ ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE (TOURISME, AGRICULTURE, ÉCONOMIE VERTE...)

• Sous-objectif 3.A.1

La volonté est de maintenir les grands équilibres entre espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains, et de valoriser les espaces agricoles, naturels et forestiers comme une partie intégrante de l'aménagement. C'est en « inversant le regard » sur ces espaces, leurs fonctionnalités et leurs valeurs économiques, sociales et environnementales que le SCOT leur donnera sens, consistance et reconnaissance. Pour partie créés ou entretenus, par les activités humaines, ils fondent à la fois un cadre de vie attractif mais également un espace de loisirs et de tourisme. Ils peuvent aussi s'avérer attractifs pour les entreprises de l'économie verte. Le SCOT affiche ainsi une volonté forte de reconnaître les espaces naturels, agricoles et forestiers comme constitutifs de son armature rurale, et supports de son développement.

Au regard de la progression de l'urbanisation, il s'agira de maintenir des coupures vertes, sans pour autant les sanctuariser, pour tenir compte de leurs multiples fonctions et pour permettre une adaptation à divers usages : maintien du cadre de vie et du caractère rural du territoire, espaces de production agricoles, supports de Trame Verte et Bleue, lutte contre les risques incendie ou inondations...

• Sous-objectif 3.A.2

Le projet prévoit par ailleurs de préserver et valoriser le Grand Paysage, moteur d'attractivité qui réaffirme sept entités paysagères, dont certaines bénéficient d'une renommée nationale voire mondiale : la chaîne des Alpilles, la Camargue et le littoral, la Montagnette, la Crau, la zone agricole entre Saint-Rémy-de-Provence et Châteaurenard, les bords de Durance et la vallée du Rhône. Le Pays d'Arles dans son ensemble présente des points de vue remarquables et panoramas emblématiques que le SCOT entend préserver. De plus, le SCOT réaffirme et reconnaît les éléments paysagers qui fondent la notoriété des Parcs naturels régionaux de Camargue et des Alpilles, tout en les reconnaissant comme des lieux d'activités économiques et de vie pour les habitants. Sur ces territoires, le SCOT s'appuiera sur la Directive Paysagère des Alpilles et sur les Chartes des Parcs.

• **Sous-objectif 3.A.3** – Parallèlement, il convient de poursuivre la valorisation du patrimoine, en reconnaissant ses différentes facettes :

Le patrimoine culturel (bâti, architectural, monumental...) support d'attractivité touristique : notamment le centre d'Arles inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco, mais aussi les centres urbains d'autres communes comme Tarascon, St Rémy-de-Provence, Les Baux-de-Provence ou Fontvieille.

Le patrimoine vernaculaire témoin du caractère rural du Pays d'Arles : lavoirs, fontaines, bornes...

Le patrimoine naturel et végétal support de paysages : haies, berges, canaux,...

• **Sous-objectif 3.A.4** – Parallèlement, la volonté est de limiter la banalisation et le mitage des paysages du quotidien et supports du cadre de vie, notamment les paysages agraires et bocagers mais aussi de revaloriser les portes d'entrées et les itinéraires de découverte du territoire. Cela passe par :

- la structuration de circuits de promenade et de loisirs visant la découverte et la valorisation des espaces agricoles et naturels
- une requalification des axes de découverte du territoire, les entrées et les traversées des villes, bourgs et villages
- une lutte contre la pollution visuelle et les points noirs paysagers

• **Sous-objectif 3.A.5.** Le SCOT vise à préserver les espaces de biodiversité ordinaire et patrimoniale, et à favoriser leur mise en réseau pour maintenir et renforcer la Trame Verte et Bleue. Le projet prévoit de :

- Protéger cette diversité de milieux naturels remarquables (zones humides, espaces boisés, steppe aride, milieux marins et dunaires ...) et cette biodiversité d'exception dans les espaces patrimoniaux et à statut existants, couvrant près de la moitié de notre territoire.
- Porter une attention particulière aux zones agricoles qui interviennent dans le cycle de vie de certaines espèces emblématiques du Pays d'Arles. C'est le cas notamment des plaines rizicoles ou des prairies irriguées de Foin de Crau qui contribuent à l'équilibre d'un écosystème d'intérêt majeur, spécifique au territoire, où les interactions entre Crau sèche, Crau humide, la nappe, les canaux et la qualité de la ressource en eau créent un environnement favorable à la biodiversité.
- Limiter les pressions sur les milieux : fragmentation liée aux infrastructures et à l'urbanisation, feux de forêts, sur-fréquentation, agriculture intensive...
- Favoriser les connexions et espaces de liaison entre les sites emblématiques du « triangle d'or de la biodiversité » (Camargue, Crau, Alpilles) et avec les espaces agricoles et naturels, supports d'une biodiversité plus « ordinaire » et assurant le fonctionnement des écosystèmes à une échelle plus large. Le projet de SCOT affirme ainsi une Trame Verte et Bleue composée :
 - de cœurs de nature à préserver et à valoriser : Camargue, Alpilles, Crau, Montagnette, Marais du Vigueirat, Marais d'Arles, de Beauchamp et de petit Clar, Marais de la vallée des Baux, Petite Crau, Bois de Santa Fé et de Chambremont...
 - des axes de déplacement à préserver notamment entre Crau et Alpilles, entre Crau et Camargue et avec les territoires voisins ; des axes de déplacement à ne pas dégrader davantage notamment au niveau des continuités dégradées entre petite Crau et Alpilles et entre Alpilles et Montagnette et des axes de déplacement à remettre en bon état.
 - de zones d'interface à proximité des zones urbaines, présentant des enjeux de maintien de la fonctionnalité
 - d'une matrice agroenvironnementale constituée d'espaces agricoles et/ou naturels et de zones tampons ne bénéficiant pour certains d'aucune protection, mais dans laquelle s'insèrent les continuités écologiques : il s'agit d'en améliorer le fonctionnement et d'envisager des connexions avec les cœurs de nature les plus proches (entre Montagnette et Alpilles, entre Montagnette et Petite Crau...).
- Favoriser la nature en ville

• Sous-objectif 3.A.6

La volonté est par ailleurs de valoriser le littoral et l'interface terre / mer, en recherchant le bon équilibre entre développement et protection des espaces littoraux et en assurant le respect des principes de la loi littoral avec notamment la préservation des espaces remarquables ou caractéristiques du littoral, le principe d'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage ou des rives des grands plans d'eau visés par la loi, le principe d'extension de l'urbanisation en continuité des agglomérations et villages existants ou sous forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement, et en intégrant aussi la détermination de capacité d'accueil appropriées, le besoin de coupures d'urbanisation, la préservation de la bande des 100 mètres en dehors des espaces urbanisés, la prise en compte des parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs, l'encadrement spécifique du camping et du caravaning. Il s'agira également, en lien avec la Charte du Parc naturel régional de Camargue de :

- Favoriser le partage de l'espace entre les différentes activités économiques et de loisirs
- Favoriser des aménagements touristiques et de loisir respectueux des milieux, des paysages et de la sensibilité littorale ainsi qu'une offre de découverte et de pratiques de loisirs des plages respectant leur caractère naturel
- Gérer les déplacements entre la plage et l'arrière-littoral,
- Pérenniser et optimiser les équipements garantissant les échanges hydrauliques et biologiques entre le fleuve, le delta et la mer,
- Gérer le recul du littoral et les fluctuations du trait de côte en fonction des enjeux humains, économiques et environnementaux et selon une approche interrégionale, en recherchant le meilleur équilibre possible entre le confortement des ouvrages sur les secteurs urbanisés du bord de mer et la présence d'espaces naturels permettant de gérer au mieux les effets des changements globaux.
- Accompagner une urbanisation raisonnée et encourager les éco-hameaux et éco-villages.
- En particulier, le projet de revitalisation du village de Salin-de-Giraud et de valorisation des plages constitue une démarche intégrée et dimension territoriale que le SCOT entend soutenir et accompagner.

● OBJECTIF 3.B - VALORISER ET REDYNAMISER LE FONCIER ET LES ÉQUIPEMENTS AGRICOLES COMME SUPPORTS DE TOUTE UNE FILIÈRE, DE L'ÉCONOMIE RURALE, DU CADRE DE VIE RURAL ET DES PAYSAGES

● **Sous-objectif 3.B.1.** Le projet vise à conserver des espaces agricoles fonctionnels (taille, accessibilité, aptitude agronomique...) pour permettre le redéveloppement de l'agriculture. L'objectif est de prendre en compte leur potentiel agronomique, écologique ou économique et d'encadrer les conditions d'extension de l'urbanisation pour limiter les impacts sur ces terrains et sur les exploitations agricoles.

Sachant que le Pays d'Arles a pour ambition de structurer une véritable filière agri-agro mais que l'urbanisation réduit progressivement le potentiel de production agricole du territoire, il s'agit avant tout de pérenniser le foncier agricole et de le protéger pour les générations à venir, celui-ci n'étant pas une ressource renouvelable. Outre le fait de limiter au maximum l'extension urbaine, cela passe par le fait de :

- reconnaître les espaces agricoles comme des supports de développement économique
- maintenir au mieux l'intégrité des différents espaces agricoles, qu'il s'agisse des espaces agricoles à forte dimension économique ou des espaces agro-environnementaux, et tenir compte de leurs différents enjeux : redynamisation et maintien de leur vocation d'outil de production, lutte contre la fragmentation, maintien des fonctions paysagères, patrimoniales et écologiques...

En particulier, la volonté est de lutter contre la fragmentation des espaces qui, dès lors, deviennent difficilement mobilisables pour l'agriculture. Il s'agit ainsi d'éviter le fractionnement des exploitations en soutenant certaines cultures (céréaliculture, riziculture...), en limitant le mitage résidentiel et en favorisant le maintien d'îlots cohérents.

Parallèlement, le maintien de terrains fonctionnels est intimement lié au soutien et au maintien de l'intégrité des réseaux de canaux d'irrigation et de drainage.

● **Sous-objectif 3.B.2.**

Le SCOT, en articulation d'ailleurs avec le projet en cours d'élaboration de la Charte agricole du Pays d'Arles, souhaite accompagner et encourager la résorption des friches agricoles qui progressent dans un contexte de mauvaise conjoncture économique et du fait de certains phénomènes spéculatifs. Le meilleur moyen de protéger les terres agricoles est en effet de les redynamiser et de leur redonner une vocation économique : l'enjeu est de montrer que, dès lors que la fonctionnalité agricole est conservée, une friche n'est pas inéluctable et peut être remise en culture. Ainsi, le SCOT devra permettre de reconquérir les terres en friches pour y développer des exploitations existantes, installer de nouveaux agriculteurs ou favoriser de nouvelles cultures sur des créneaux porteurs.

● **Sous-objectif 3.B.3.** La volonté est par ailleurs de préserver et valoriser les paysages agricoles et reconnaître la multifonctionnalité de l'agriculture.

En effet, le cadre de vie et le caractère rural du territoire ont été en grande partie forgés par l'activité agricole. Ainsi, outre le soutien à sa fonction de production, il s'agit de reconnaître les différents rôles et services rendus par l'agriculture : entretien de l'espace, des paysages et des réseaux hydrauliques, gestion de la ressource en eau, recharge des nappes souterraines, rôle dans le maintien d'écosystèmes rares et de milieux d'exception, contribution à la trame verte et bleue, à la lutte contre les incendies, image du territoire...

Par ailleurs, le projet prévoit de valoriser les paysages agricoles et de lutter contre leur dégradation par le mitage résidentiel, les constructions inadaptées à l'activité agricole et la transformation parfois inadéquate du bâti traditionnel. Il s'agit ainsi de maintenir autant que possible les éléments structurants de l'espace, de la trame agricole et les aménagements parfois très anciens ayant, au-delà de leur fonction pour l'agriculture, une dimension patrimoniale : canaux d'irrigation et de drainage agricole, haies brise-vent...

● **Sous-objectif 3.B.4.** Le projet prévoit également de redynamiser l'espace agricole et de diversifier les activités pour renforcer les liens entre la profession, les habitants et les visiteurs.

En effet, la protection de l'espace agricole n'est pas une fin en soi, mais un objectif économique et de valorisation de toutes les aménités qu'apporte l'agriculture. Dans cette perspective, la dynamisation de l'espace agricole doit s'appuyer sur divers leviers, en tenant compte notamment des enjeux de préservation des paysages, de préservation des milieux et de la biodiversité : l'agritourisme, la diversification des modes de valorisation des produits et savoir-faire... Les agriculteurs sont également des acteurs privilégiés en termes de potentiel de production d'énergies renouvelables, assurant un complément de revenu. Il s'agit ainsi notamment de :

- Structurer une offre de circuits touristiques en zone agricole
- Accompagner la profession à la diversification
- Accompagner les formes de productions d'énergies renouvelables sur les exploitations.

- **Sous-objectif 3.B.5.** Enfin, le SCOT souhaite encourager une agriculture de proximité aux abords des villes et en lien avec les grandes agglomérations du sud-est de la France.

En effet, celles-ci offrent des possibilités de débouchés (vente directe, magasins collectifs, marchés...) pour des produits frais, en structurant une logistique appropriée. Toutefois, ces zones sont également celles où l'accès au foncier est le plus difficile : coût, spéculation, concurrence sur l'espace avec d'autres usages... La (re)conquête de ces marchés passe donc par un maintien des zones à vocation agricole à proximité des villes et une valorisation des interfaces entre urbain et rural (accessibilité facilitée, équipements mutualisés), par une politique foncière adaptée facilitant la culture de terres agricoles en bordure des villes et par un accompagnement à la structuration des filières dans le cadre du projet en cours d'élaboration de la Charte agricole du Pays d'Arles.

● OBJECTIF 3.C – PRENDRE EN CONSIDÉRATION LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE ET S'ADAPTER AUX RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES, EN PARTICULIER PAR L'EXPÉRIMENTATION

● **Sous-objectif 3.C.1** – La volonté est de réduire les risques, de pérenniser les politiques actuelles de réduction de la vulnérabilité et de rester un territoire géré.

L'objectif est ainsi de limiter la vulnérabilité des habitants, des activités économiques, du bâti et des infrastructures en tenant compte des différents dispositifs existants : Plan Rhône et sécurisation des ouvrages par le Symadrem, travaux du SMAVD sur la Durance, PPRI Rhône et Durance approuvés, PIDAF sur les Alpilles, Contrats de Canaux et projet de « PAPI » entre le Comtat et la mer. En Pays d'Arles, la multiplicité des risques naturels (inondations par débordement des cours d'eau, ruissellement pluvial, submersion et érosion marine, feux de forêt, mouvements terrain dont gonflement-retrait argiles, séisme...) et technologiques impose en effet de conjuguer différents leviers pour réduire les risques à la source, limiter l'exposition au risque résiduel, développer les dispositifs de prévention, d'alerte et de gestion de crises...

En Pays d'Arles, la réduction de la vulnérabilité passe notamment par :

- La prise en compte des contraintes connues
- la poursuite du programme de sécurisation par la réalisation et le confortement des ouvrages de protection sur le Rhône, la Durance et le secteur urbanisé du bord de mer (Saintes-Maries-de-la-Mer).
- une lutte contre le ruissellement et une bonne gestion des eaux pluviales dans les communes, en favorisant la mise en œuvre de schémas directeurs
- des actions de réduction de la vulnérabilité sur le bâti existant
- l'amélioration des équipements publics permettant la défense contre l'incendie, notamment en matière d'accès routier et de desserte.

● **Sous-objectif 3.C.2**

Par ailleurs, le SCOT prévoit de veiller à ne pas aggraver l'exposition des biens et des personnes aux risques. Il convient ainsi d'organiser et d'aménager le développement urbain et économique en prenant en compte les risques, en limitant les implantations humaines en zone à risque et en favorisant les solidarités amont - aval, sans pour autant sanctuariser le territoire. L'enjeu est également à considérer au regard des perspectives liées au changement climatique. Outre une réflexion sur les zones préférentielles de développement, il s'agira de :

- prendre en compte les zones de risques naturels et technologiques,
- limiter les obstacles et préserver les espaces de liberté favorables à l'écoulement et à l'infiltration des eaux, les champs d'expansions de crues actuellement agricoles ou naturels, en concertation avec les acteurs concernés ;
- de maintenir les espaces naturels littoraux et intérieurs comme zone tampon ou zone d'expansion des crues
- gérer les interfaces entre les zones habitées et les espaces boisés et favoriser des formes urbaines adaptées pour ne pas aggraver les risques incendies
- promouvoir le maintien du pastoralisme et d'assurer des coupures agricoles pour contribuer à la défense contre les risques incendie
- s'adapter aux risques venus de la mer et anticiper le risque de submersion marine par des pratiques innovantes.
- rechercher une meilleure prise en compte des risques liés aux séismes et aux mouvements de terrain.

● **Sous-objectif 3.C.3** – La volonté commune du Pays d'Arles est de favoriser la définition de nouveaux modèles d'urbanisation adaptés au risque et l'intégrer dans l'aménagement.

Il s'agit de favoriser la conscience et la culture du risque par une prise en compte du risque dans les documents d'urbanisme locaux, mais aussi par une autre manière de concevoir l'urbanisme et les opérations urbaines. L'enjeu est d'organiser un territoire résilient face aux événements majeurs, pour lui permettre de réagir en période de crise, limiter les dommages et rétablir rapidement un fonctionnement normal ou du moins acceptable. Cet objectif est d'autant plus important que les parties du territoire concernées par le risque inondation sont aussi, pour la plupart, attractives et constituent des pôles urbains majeurs. L'objectif est de pouvoir s'inspirer du retour d'expériences d'autres territoires en avance sur ces questions pour pouvoir tester localement, de nouvelles stratégies, non pas en interdisant tout aménagement mais en organisant mieux l'usage de ces espaces et en envisageant un urbanisme de qualité malgré les contraintes.

Il s'agira ainsi :

- de favoriser des projets urbains d'ensemble privilégiant l'interaction ville - nature
- de prévoir l'évolution des secteurs stratégiques en fonction de la labellisation des digues
- d'envisager le maintien d'activités compatibles en zone inondable (tourisme, agriculture...) ou de concevoir des usages alternatifs
- de prévoir des lieux adaptés à l'accueil de population, à la gestion de crises et aux refuges

● **OBJECTIF 3.D – CONCEVOIR UN DÉVELOPPEMENT RESPECTUEUX DES RESSOURCES NATURELLES ET SE PRÉPARER AUX EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE**

● **Sous-objectif 3.D.1.**

La volonté est de reconnaître, préserver et valoriser la ressource en eau comme un socle ancestral et comme un vecteur essentiel du développement et de l'aménagement du territoire, en respectant les milieux aquatiques et les différents équilibres environnementaux. En effet, outre son rôle pour des usages domestiques (eau potable) mais aussi pour l'économie ou l'agriculture (eau brute), l'eau est à la croisée de différents enjeux et a structuré les paysages, les milieux naturels...

Il s'agit ainsi de prévoir dans les projets des modalités de préservation et de gestion pour que le développement du territoire n'ait pas d'impact sur la ressource, que ce soit de manière quantitative ou qualitative.

Par ailleurs, différentes interactions sont à considérer et à maintenir à l'échelle du SCOT, notamment entre Rhône, Camargue et littoral ; mais aussi entre Durance, canaux et aquifères (Crau, Durance...), qui sont pour certains rechargés par l'irrigation gravitaire. Les pratiques agricoles sont pour beaucoup dépendantes du système durancien (débits réservés).

De plus, le SCOT entend s'appuyer sur les démarches volontaires du Contrat de nappe de la Crau, des Contrats de canaux Crau Sud Alpilles et du Comtat à la Mer ou encore sur la Stratégie régionale de l'hydraulique agricole, allant dans le sens d'une gestion intégrée de la ressource en eau et des milieux aquatiques, en partenariat avec les collectivités locales.

Il s'agit ainsi de :

- Limiter les prélèvements dans les eaux souterraines et maintenir les conditions de recharge des nappes (lutte contre l'imperméabilisation, maintien des prairies...), pour préserver la ressource et limiter la remontée du biseau salé
- Réfléchir aux possibilités de diversification des usages de l'eau et des structures d'irrigation
- Pérenniser et continuer un bon maillage sur le Pays d'Arles de l'assainissement des eaux usées et des stations d'épuration, en vérifiant l'adéquation entre population desservie/capacités

● **Sous-objectif 3.D.2.** Le SCOT souhaite par ailleurs définir dans les projets de développement des modalités de préservation des ressources minérales et de valorisation des matériaux locaux.

Le développement du territoire doit permettre de valoriser les ressources minérales, et non de les impacter. Au regard des lourds chantiers à venir, consommateurs de ressources minérales (contournement autoroutier d'Arles, création de digues dans le cadre du Plan Rhône, constructions de logements...), il s'agit de limiter les pressions sur la ressource tout en réduisant les dépendances extérieures. La minimisation des distances de transport permettrait en effet de réduire les coûts, la dépense énergétique et les émissions polluantes. Toutefois, l'implantation d'activités extractives est limitée par la prise en compte du patrimoine naturel et paysager. Il s'agit donc :

- de valoriser les ressources locales et les matériaux locaux tout en veillant à la préservation des paysages et de la biodiversité.
- d'identifier et de préserver de toute urbanisation les sites d'extension et de création de carrières, tout en tenant compte des enjeux environnementaux
- de définir des modes d'exploitation et de réhabilitation compatibles avec la sensibilité environnementale du territoire et d'encourager les projets de réhabilitation apportant une plus-value environnementale, sociale ou économique ;
- de diversifier les sources d'approvisionnement et d'étudier les nouvelles pistes de production de matériaux de constructions et de remblai à partir des déchets inertes du BTP ;
- de favoriser le transfert modal vers des modes économes en énergie et peu émetteurs de gaz à effet de serre pour le transport des granulats.

● **Sous-objectif 3.D.3** – Par ailleurs, l'objectif est de prendre en compte la gestion des déchets dans le

développement urbain et de promouvoir leur réduction et leur réutilisation pour maintenir la qualité du cadre de vie.

La volonté est d'assurer l'équilibre, d'anticiper la gestion des déchets en lien avec le développement du territoire (réduction à la source, réutilisation, recyclage...) mais aussi de favoriser la valorisation énergétique des déchets verts ou agricoles (récupération, développement de la biomasse...)

• **Sous-objectif 3.D.4** – Le projet prévoit également de prendre en compte et de veiller à limiter au mieux les nuisances, notamment sonores et olfactives dans les opérations de développement urbain et de veiller à la qualité de l'air.

L'objectif est d'intégrer des modalités afin d'éviter l'exposition des populations, limiter l'apparition de nouvelles problématiques et promouvoir l'amélioration de l'existant. Il s'agit notamment de veiller à la situation des zones soumises à des nuisances sonores et olfactives et de ne pas en créer de nouvelles en agissant sur l'urbanisme et les déplacements.

D'autre part, il convient de contribuer à la préservation de la qualité de l'air, en lien notamment avec les objectifs de maîtrise des consommations énergétiques et de production des énergies renouvelables. En effet, les sources d'émissions des gaz à effet de serre sont souvent les mêmes. Ainsi, il s'agira :

- de favoriser les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables dans les bâtiments
- de favoriser la réduction des déplacements en voiture individuelle
- d'accompagner le développement des motorisations électriques et GNV
- de favoriser la valorisation énergétique des résidus agricoles et des déchets verts

• **Sous-objectif 3.D.5** – Enfin, le SCOT souhaite anticiper et contribuer à l'adaptation au changement climatique, en favorisant la résilience du territoire et en maximisant les opportunités.

Le processus étant déjà engagé, il est nécessaire d'en anticiper les impacts, déjà observés ou pressentis en termes d'ilots de chaleur urbain, d'aggravation des risques, de gestion de l'eau, de maintien des paysages et de la biodiversité, d'impact sur les activités économiques (agriculture et tourisme notamment). Certaines actions dites « sans regret » s'avéreront bénéfiques indépendamment de l'évolution du climat et de l'ampleur de son changement. Par exemple, l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments permet à la fois de garantir un meilleur confort, de réduire les dépenses énergétiques, tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre.

Plus qu'une contrainte, l'adaptation au changement climatique peut être un moteur et une source d'innovation pour le territoire ou bien elle peut permettre de redécouvrir et restaurer des techniques et pratiques ancestrales, souvent oubliées, et pourtant adaptées à notre environnement. Notamment, le changement climatique ne fait que renforcer la nécessité de tenir compte des spécificités climatiques locales dans les constructions et l'aménagement des quartiers.

En complémentarité d'autres outils et à la suite du Plan Climat Air Energie Territorial adopté par le Syndicat mixte du Pays d'Arles, le SCOT doit contribuer à la diminution des gaz à effet de serre et enclencher la lutte contre le changement climatique par une approche transversale pour anticiper les impacts. Cela passe par le fait de :

- Contribuer aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le bâtiment et les transports et maîtriser la consommation d'énergie, notamment en optimisant l'articulation de l'urbanisme, de la localisation de l'emploi, des équipements, des services et des commerces mais aussi en favorisant les transports collectifs, le covoiturage, les liaisons douces et les communications numériques.
- Promouvoir et encadrer la production des énergies renouvelables et de récupération
- Anticiper les effets attendus du changement climatique, favoriser l'adaptation, et décliner les objectifs de lutte contre le changement climatique au sein des documents d'urbanisme et des opérations d'aménagement.
- Compenser les émissions de gaz à effet de serre du territoire par la préservation, la valorisation et le développement des puits de carbone, notamment en préservant au maximum les espaces agricoles, naturels et forestiers
- Favoriser la résilience du territoire face aux risques

Ce document graphique du
PADD exprime les orientations
principales et essentielles

• **SCHÉMA « PROJET DE VALORISATION ET DE PRÉSERVATION DES ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET DE BIODIVERSITÉ »**

