

**TOME 1**

**SCOT**

**Schéma de cohérence territoriale**

**du Pays d'Arles**

**SCOT du Pays d'Arles :  
Approuvé le 13 avril 2018**

**Modifié le 26 avril 2019**

**RAPPORT DE  
PRÉSENTATION**

**LIVRE 1 : Diagnostic socio économique**

## **A LES HABITANTS ET LEURS MODES DE VIE .....7**

1. L'attractivité démographique et les évolutions sociétales.....8
2. La situation socio- économique des habitants très dépendante de facteurs exogènes.....15
3. Une offre de logement qui ne favorise pas les parcours résidentiels.....19
4. Une offre commerciale de proximité pour les habitants, mais des équilibres fragiles.....33
5. Une offre d'équipements et de services aux habitants qui maille le territoire.....37

## **B LA VITALITE ECONOMIQUE ET LA CREATION DE RICHESSES .45**

1. Un tissu économique en mutation, structuré autour de grandes filières.....46
2. L'industrie, la logistique et l'artisanat, socles de l'économie productive.....56
3. Une agriculture structurante, à la fois locale et exportatrice, mais en mutation.....60
4. Le tourisme, vecteur de notoriété et de développement économique.....72

## **C LES RESSOURCES ET LEURS CONTRIBUTIONS AU DEVELOPPEMENT .....79**

1. L'eau, une ressource historique qui a façonné le territoire.....80
2. Energie, minéraux et déchets... des ressources locales valorisables.....85
3. Une bonne qualité environnementale, malgré des pressions ponctuelles.....88
4. La qualité et le cadre de vie : un vecteur d'attractivité.....93
5. Une conciliation entre risques et développement.....96

## **D L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE : 1/2 : LES GRANDS EQUILIBRES, LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LES POLARITES ..... 101**

1. Les grands équilibres et l'occupation du sol.....102
2. Les dynamiques foncières et la consommation d'espace entre 1999 et 2009.....105
3. Les caractéristiques de la tâche urbaine aujourd'hui.....113
4. Un foncier sous pression, et des équilibres urbain-rural fragilisés.....123
5. Une organisation territoriale avec un équilibre entre urbain et rural.....127

## **2/2 : LES DEPLACEMENTS ET LES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION ..... 142**

6. Les mobilités internes et externes au Pays d'Arles.....	144
7. Le transport de voyageurs.....	156
8. Les modes actifs.....	178
9. L'intermodalité et l'accès aux pôles de transports.....	180
10. Les déplacements de tourisme et de loisirs.....	184
11. Le transport de marchandises.....	188
12. Les infrastructures et l'aménagement numérique	

## **E SYNTHESE ..... 206**

1. Rappel des enjeux et problématiques.....	207
2. Les besoins à l'horizon 2030.....	209
3. Les potentialités et les perspectives de développement.....	213

## **F MISE A JOUR DES DONNEES ..... 217**

1. L'attractivité démographique et les évolutions sociétales. ....	218
2. La situation socio-économique des habitants. ....	225
3. L'offre de logements .....	229
4. L'offre commerciale .....	232
5. L'offre de services et d'équipements .....	234
6. Le tissu économique .....	235
7. La consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers.....	236
8. Les évolutions démographiques de 1999 à 2009..... ;	237

## FICHE D'IDENTITE DU TERRITOIRE

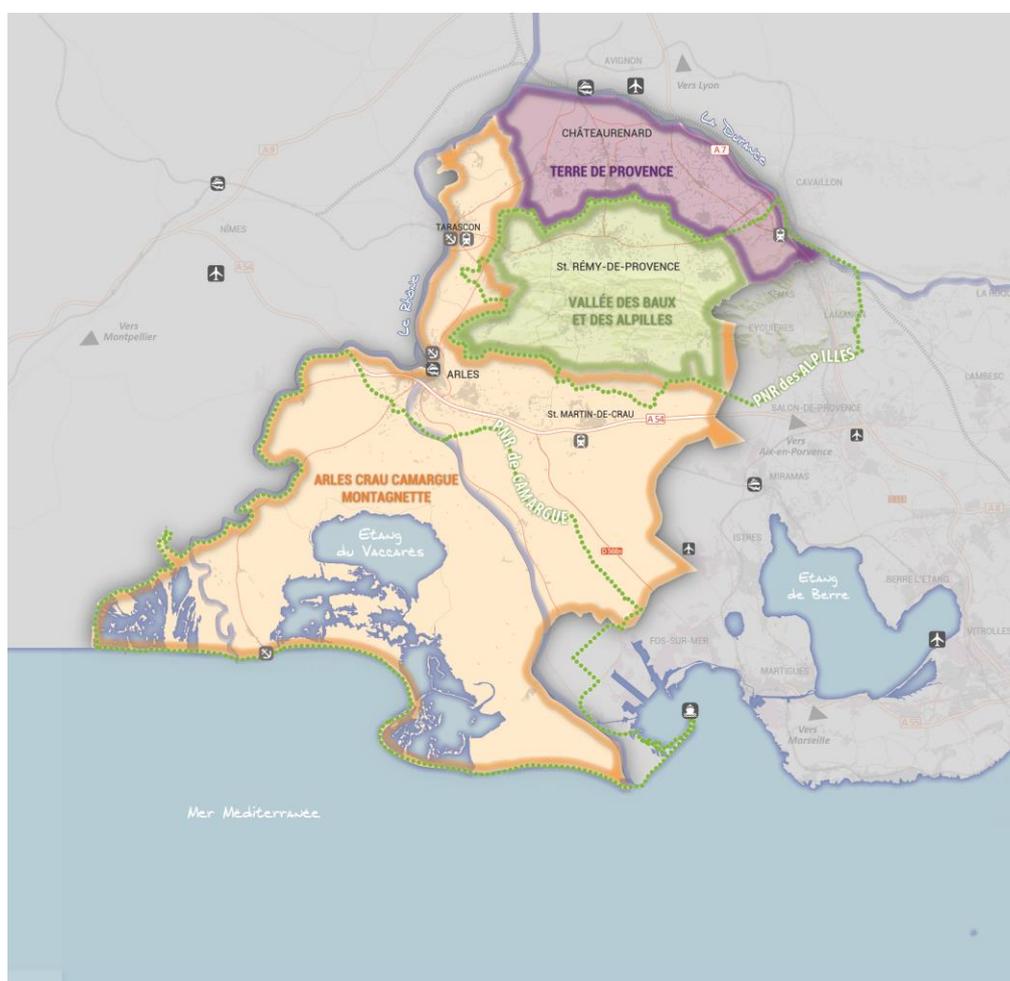
EPCI	Communes
<b>Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette</b>	Arles, Boulbon, Saint-Martin-de-Crau, Saint-Pierre-de-Mézoargues, Tarascon, les Saintes-Maries-de-la-Mer
<b>Communauté d'agglomération Terre de Provence</b>	Barbentane, Cabannes, Châteaurenard, Eyragues, Graveson, Maillane, Noves, Orgon, Plan d'Orgon, Rognonas, Saint-Andiol, Verquières, Mollégès
<b>Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles</b>	Aureille, Eygalières, Fontvieille, Les Baux de Provence, Mas-Blanc-des-Alpilles, Maussane-les-Alpilles, Mouriès, Paradou, Saint-Etienne-du-Grès, Saint-Rémy-de-Provence

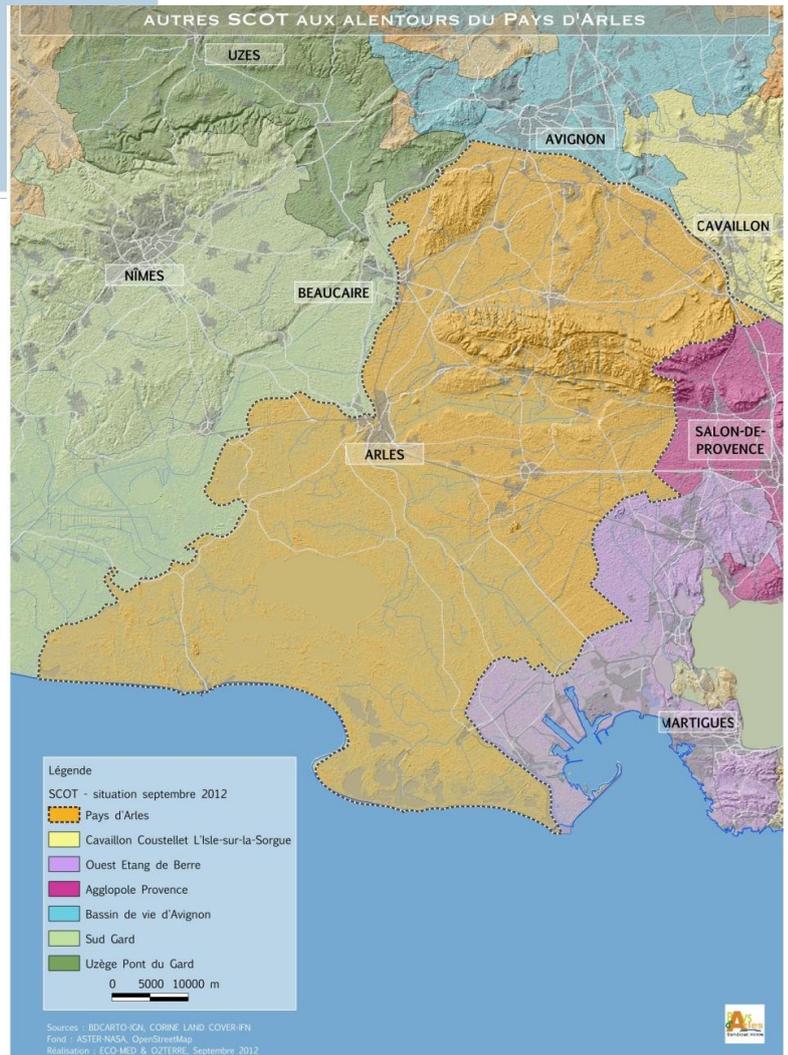
Le Pays d'Arles est situé dans le département des Bouches-du-Rhône, en région **Provence Alpes Côte d'Azur**.

Il est voisin avec 8 autres territoires couverts par un SCOT.

Le Pays d'Arles est composé de **29 communes**, réparties en **3 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale**, disposant de moyens de mise en œuvre sur différentes politiques publiques (habitat, économie, transport...).

Il est par ailleurs couvert par les **Parcs naturels régionaux de Camargue et des Alpilles**, dotés de mission sur les problématiques environnementales, paysagères ou encore liée à la préservation de la biodiversité.





## LECTURE ET POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE

**Le Pays d'Arles représente 44% du département des Bouches-du-Rhône, et se situe à l'interface de trois départements et de deux régions.** Sa superficie importante de 220 000 hectares pose des problématiques spécifiques en termes d'aménagement du territoire. Le territoire comprend en effet 3 des 10 communes les plus étendues de France métropolitaine : Arles, les Saintes-Maries-de-la-Mer et Saint-Martin-de-Crau. 1h15 sont nécessaires pour le traverser en voiture du nord au sud, et 40 mn d'est en ouest.

### Il bénéficie d'atouts, d'un cadre de vie de qualité et de potentialités naturelles exceptionnelles...

- la notoriété du patrimoine urbain, architectural, historique et culturel, avec notamment Arles inscrite sur la liste du Patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco.
- une diversité d'espaces naturels riches de biodiversité, de terroirs agricoles de qualité (labels) mais aussi de paysages emblématiques : la Camargue, la Crau, les vallées du Rhône et de la Durance, les Alpilles et le Comtat.
- la présence des deux Parcs naturels régionaux de Camargue et des Alpilles
- la proximité de corridors de niveau européen : l'arc méditerranéen (A54), l'axe rhodanien (A7), ainsi que la proximité de l'A9.
- la proximité de trois pôles démographiques dynamiques : la métropole Aix-Marseillaise, l'agglomération avignonnaise, et celle de Nîmes-Montpellier.
- la présence d'Arles, troisième ville du département et sous-préfecture dotée d'une université et d'un hôpital, mais aussi un maillage de villes de plus de 10 000 habitants (Châteaurenard, St Rémy-de-Provence, Tarascon, St Martin-de-Crau), de bourgs et de villages qui permettent d'apporter des commerces et services de proximité,

### Qui constituent un des moteurs de son attractivité, mais qui ne contribuent pas forcément au développement territorial

En effet, le Pays d'Arles est un territoire attractif : la croissance démographique est positive et continue depuis plusieurs décennies, tout en restant plus mesurée que celle des territoires voisins, et avec des

dynamiques très variables entre les trois entités du territoire :

- Rhône Crau Camargue,
- les Alpilles
- le Val de Durance

Toutefois, le tissu économique est en mutation, notamment en ce qui concerne les filières historiques (agriculture, industrie...), et le taux de chômage reste élevé. Par ailleurs, si l'intégration du Pays d'Arles au sein d'un espace interrégional est un atout, il introduit plusieurs problématiques : dépendance des habitants à la voiture individuelle, risque de devenir un lieu de résidence et de villégiature plutôt qu'un territoire d'emplois et de services, accentuation de l'évasion commerciale...

### Et qui nécessitent une nécessaire anticipation des évolutions futures

Le SCOT doit permettre d'anticiper sur certaines évolutions, comme la gestion de l'accueil de population et de l'attractivité touristique, les mutations du secteur agricole, ou encore le changement climatique. Notamment, l'amélioration des conditions de vie des habitants dépend de l'adaptation de l'offre de logements, d'emplois et de services et commerces. Par ailleurs, le foncier est sous pression dans certains secteurs avec l'étalement urbain et l'explosion démographique de certaines communes. Ces dynamiques fragilisent les équilibres urbains / rural et le cadre de vie, qui constitue un des atouts du territoire. Enfin, le développement du territoire est à considérer au regard des ressources locales, vecteurs de vulnérabilités mais aussi d'opportunités.



## **LES HABITANTS ET LEURSMODES DE VIE**

- 1. L'attractivité démographique et les évolutions sociétales**
- 2. La situation socio- économique des habitants très dépendante de facteurs exogènes**
- 3. Une offre de logement qui ne favorise pas les parcours résidentiels**
- 4. Une offre commerciale de proximité pour les habitants, mais des équilibres fragiles**
- 5. Une offre d'équipements et de services aux habitants qui maille le territoire**

# A1

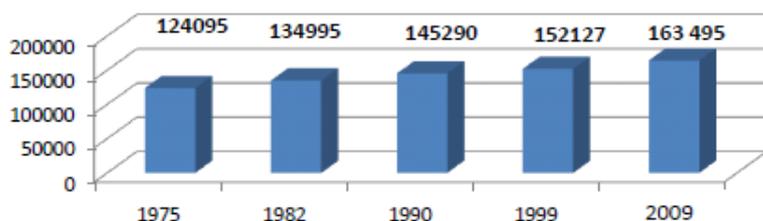
## L'attractivité démographique et les évolutions sociétales

### ■ UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE REGULIERE, MODEREE PAR RAPPORT AUX TERRITOIRES VOISINS

L'année 2009 est choisie comme année de référence pour le diagnostic, en particulier pour les données relatives à la population, afin de faire le lien avec les données de consommation d'espaces.

Toutefois, certains éléments plus récents (INSEE 2011) sont portés à titre indicatif ainsi que pour vérifier que les tendances restent les mêmes depuis 2009, et pour faire le lien avec le PADD

Le Pays d'Arles est marqué par une **dynamique de croissance démographique, observée depuis plusieurs années**. Depuis 1975, le territoire a gagné 39 400 habitants.



Evolution démographique entre 1975 et 2009

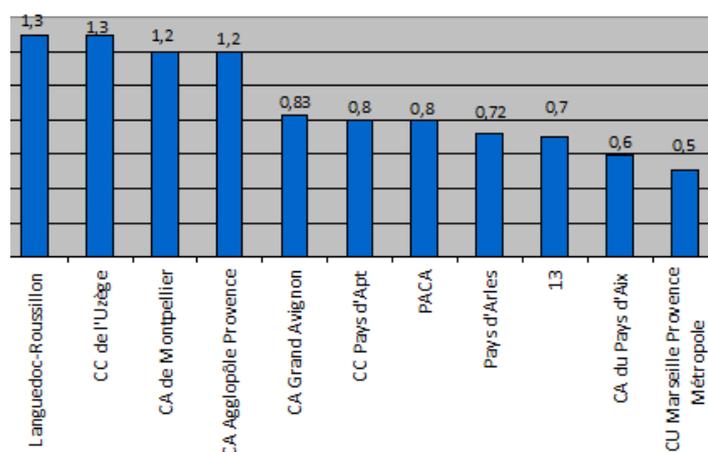
Le taux de croissance annuel de la population sur la période 1999-2009 s'établit à 0,72%. Dans les faits, cela se traduit par un accroissement de plus de 11.000 habitants durant la dernière décennie portant la population en 2009 à 163 495 habitants.

**Cette croissance est en grande partie portée par le solde migratoire**, et dans une plus faible mesure par le solde naturel. **La croissance du territoire est fortement liée à son attractivité.**

Même si elle est à la hausse, la croissance démographique du Pays d'Arles se situe globalement dans une « fourchette basse » par rapport aux territoires voisins de l'arc méditerranéen. Toutefois, elle reste **dans la moyenne départementale**, et

s'inscrit **dans la dynamique d'attractivité des régions PACA et Occitanie.**

Cette croissance démographique devrait au moins se maintenir si le cadre et la qualité de vie sont



Comparaison territoriale entre 1999 et 2009

préservés, conjointement à une offre de logement, d'emplois et de services adaptée.

### ■ UNE POPULATION REPARTIE DE MANIERE EQUILIBREE ENTRE LES DIFFERENTS NIVEAUX DE COMMUNES, MAIS UN RISQUE D'EXPLOSION DE CERTAINS BOUGS ET VILLAGES

La ville d'Arles représente 33% de la population. La répartition des habitants est relativement équilibrée sur le reste du Pays d'Arles avec 4 communes de 10 000 à 15 000 habitants (Châteaurenard, Tarascon, Saint Martin de Crau, Saint Rémy-de-Provence), 20 communes de 1 000 à 5 000 habitants, et seulement 4 communes de moins de 1 000 habitants.

Territoire	Taux d'évolution annuel 2006-2011	Population municipale 2011	Population municipale 2009	Population sans double compte 1999	Taux d'évolution annuel 1999-2009	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densité en 2009 (habitants / km <sup>2</sup> )
Rhône Crau Camargue	1.29 %	81 139	81 227	78 367	0.36 %	1446	62.99
Val de Durance	0.09 %	56 420	55 108	48 517	1.28 %	261	209.83
Alpilles	1.40%	28 329	27 160	25 243	0.73 %	324	60.8
Pays d'Arles	0.71 %	165 888	163 495	152 127	0.72 %	2 033	81.97
13	0.45 %	1 975 896	1 995 094	1 835 407	0.65 %	5 087,49	392.15

*Evolution démographique entre 1999, 2009, 2006 et 2011 et densité de population*

Entre 1999 et 2009, les bourgs et les villages ont été caractérisés par un dynamisme démographique, avec des taux dépassant les 1% pour 3 bourgs, 9 villages. Dans le même temps, 4 villes sur 5 connaissaient des taux inférieurs à la moyenne du territoire. Certains bourgs et villages ont connu une véritable explosion démographique : 3 bourgs et 7 villages ont eu un taux de croissance moyen annuel dépassant celui de Châteaurenard, dont le taux était de 1.42%. Pour autant, en termes de poids, les villes représentent 63 % de la population du territoire, contre 20% pour les bourgs et 17% pour les villages.

Certaines communes ont connu entre 1962 et 2011 un accroissement global important, avec des variations de population excédant pour certaines les 100 %. C'est le cas notamment de Verquières, Aureille, Mas Blanc ou Paradou, Rognonas, Mollégès ou Mouriès. Saint Martin de Crau, qui a accueilli plus de 8 200 habitants, a vu sa population varier de près de 270 % depuis 1962.

### ■ ... ET DES EVOLUTIONS DIFFERENCIEES ENTRE LES ENTITES

**Au nord, dans l'entité du Val du Durance** qui rassemble 34% de la population, les communes sont fortement attractives, dynamisées par la proximité d'Avignon. Le taux de croissance moyen annuel entre 1999 et 2009 a été de 1.28 %. Plus récemment et sur une période plus courte, le taux de croissance moyen annuel a été de 1.29 % entre 2006 et 2011 et de 2.27% sur Châteaurenard, ce qui témoigne d'une poursuite de l'attractivité.

**Au centre, dans l'entité des Alpilles qui rassemble** à ce jour 17% de la population, la dynamique démographique est affirmée, proche de la moyenne du Pays d'Arles. La croissance moyenne annuelle entre 1999 et 2009 s'établissait à 0.66 % pour St-Rémy de Provence et 0,73% pour le reste de l'entité. Sur les cinq dernières années entre 2006 et 2011, le massif a connu un emballement de la

croissance, avec un taux annuel moyen de 1.40% et de 1.19% sur la ville principale de St Rémy-de-Provence.

**Au sud, dans l'entité Rhône Crau Camargue** qui concentre 49% de la population du Pays, la croissance démographique a été plus modérée, inférieure à la moyenne du Pays, tout en restant positive avec des taux moyen annuel de l'ordre de 0.36 % entre 1999 et 2009. Plus particulièrement, la croissance a été de 0.43 % par an entre 1999 et 2006, et de 0.09 % entre 2006 et 2011 sur l'entité, et de 0.21 % sur la ville-centre d'Arles.

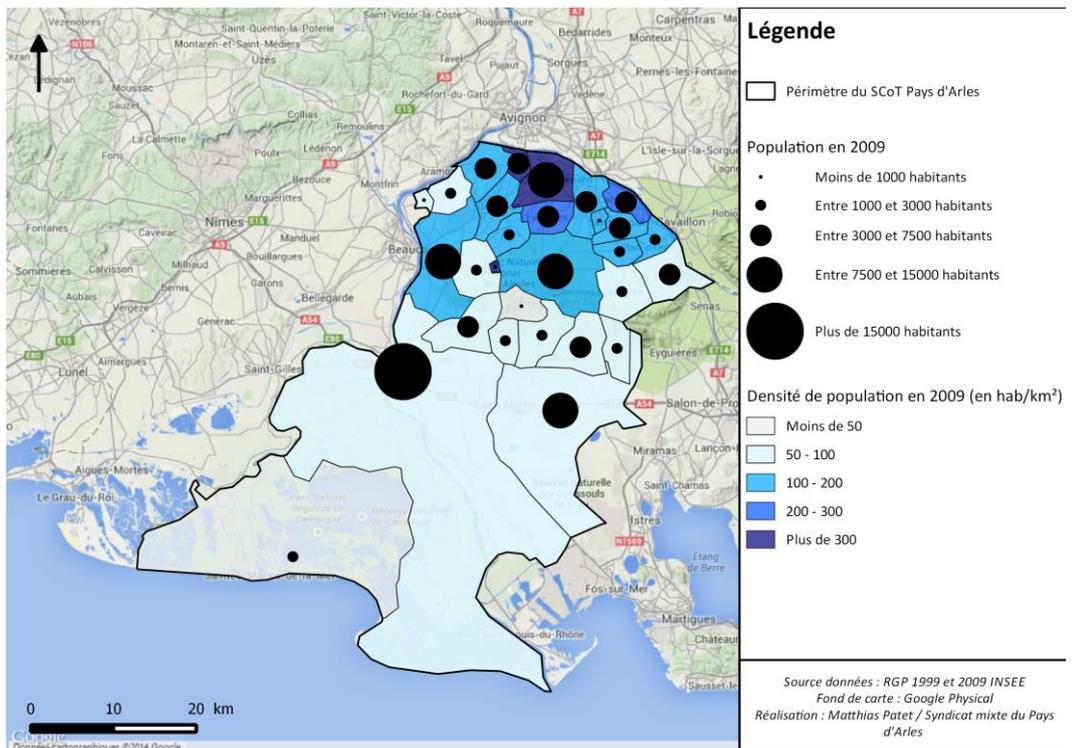
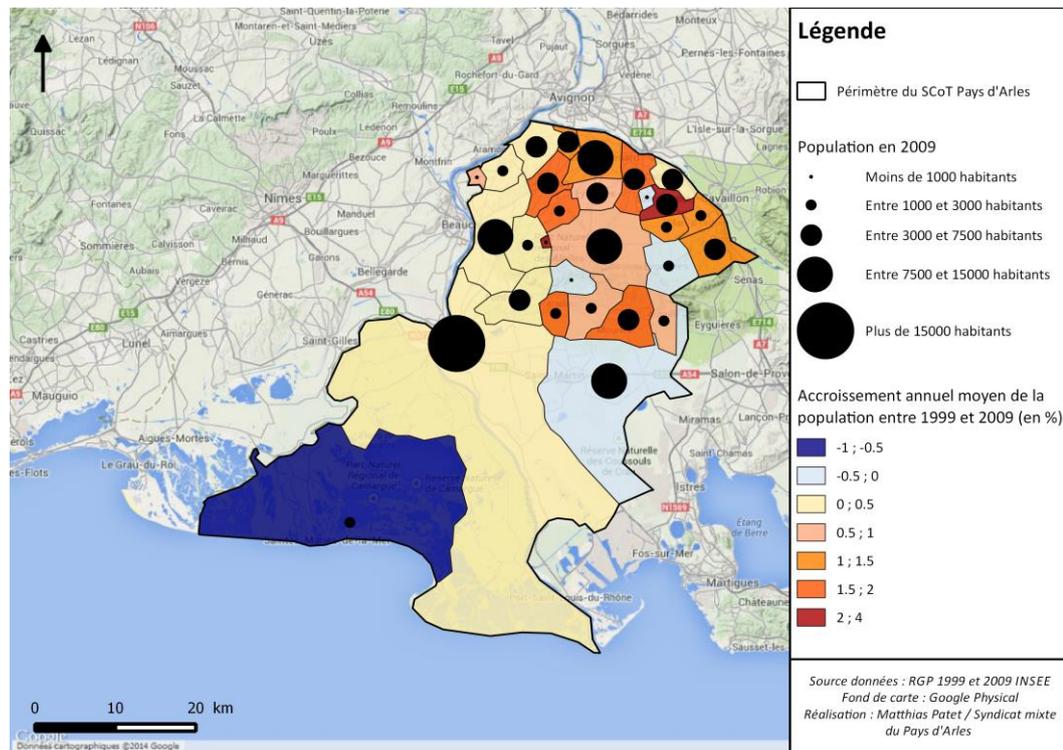
Cette évolution s'explique par des contraintes liées au risque inondation, renforcée par la définition récente des PPRI ou PPRI. De plus, ces tendances récentes ne prennent pas en compte les dernières opérations de logements et les programmes réalisés dans le cadre du PLH, livrés pour partie après 2011.

D'autre part, la commune des Saintes-Maries-de-la-Mer perd des habitants entre 1999 et 2006 au sens du recensement de population de l'INSEE, mais ce recensement est réalisé en début d'année soit à une période non représentative de la population d'une commune touristique qu'est la Commune des Saintes Maries de la Mer. En termes de dynamiques réelles, la commune est animée par une fréquentation touristique notable en été et non négligeable de mai à novembre, et accueille en conséquence des saisonniers qui habitent sur la commune<sup>1</sup>. Depuis 2006 (2006-2011), la commune connaît une reprise de sa croissance démographique avec un taux de croissance de 0.5% par an. Dépassant désormais celui des autres communes de l'intercommunalité et du département.

<sup>1</sup> L'assainissement est ainsi dimensionné pour 20 000 habitants et l'eau potable pour 25 000 habitants

Les raisons de ces différences sont plurielles :

- La forte attractivité du bassin d'emploi de l'agglomération avignonnaise amène de nombreux actifs du Pays d'Arles à aller travailler dans le Vaucluse. Installés dans le périurbain, ces actifs sont fortement dépendants de leur voiture pour se rendre sur leur zone d'emploi.
- La dynamique plus contrastée au centre du territoire peut s'expliquer par la cohabitation de polarités attractives avec de petits bassins d'emploi locaux (Saint-Rémy de Provence par exemple) et des communes moins dynamiques. Dans celles-ci, l'inexistence de bassins d'emplois importants à proximité immédiate et un prix du foncier élevé, contribuent à décourager certaines installations
- La croissance plus ténue dans la partie sud du territoire peut s'expliquer quant à elle par une conjonction de facteurs : les difficultés économiques du bassin d'emploi arlésien, la constructibilité limitée dans certains secteurs (PPRI), des produits immobiliers non adaptés à la demande...



Au-delà de dynamiques démographiques variées, **les densités de population sont assez différentes d'une commune à une autre**. La densité est plus élevée dans la moitié nord du territoire, et particulièrement autour de la commune de

Châteaurenard (cf. carte ci-après). Les communes de la moitié sud du territoire sont marquées par des densités de population plus faibles, s'expliquant par l'étendue du périmètre de ces communes (Arles, Saint-Martin-de-Crau et Saintes-Maries-de-la-Mer).

**■ UN TERRITOIRE ATTRACTIF MAIS AVEC CERTAINES FRANGES DE LA POPULATION QUI QUITTENT LE TERRITOIRE**

**Globalement, le Pays d'Arles est attractif.**

Plusieurs phénomènes contribuent à cette dynamique : un climat recherché, la qualité et le cadre de vie, une localisation stratégique, des atouts touristiques....

Si le territoire est globalement attractif, certains types de ménages le quittent parfois pour s'installer ailleurs, notamment pour des raisons d'emploi ou encore de coût du logement sur le territoire.

Les profils de ceux qui s'installent sur le territoire et de ceux qui en partent sont différents (cf. tableau).

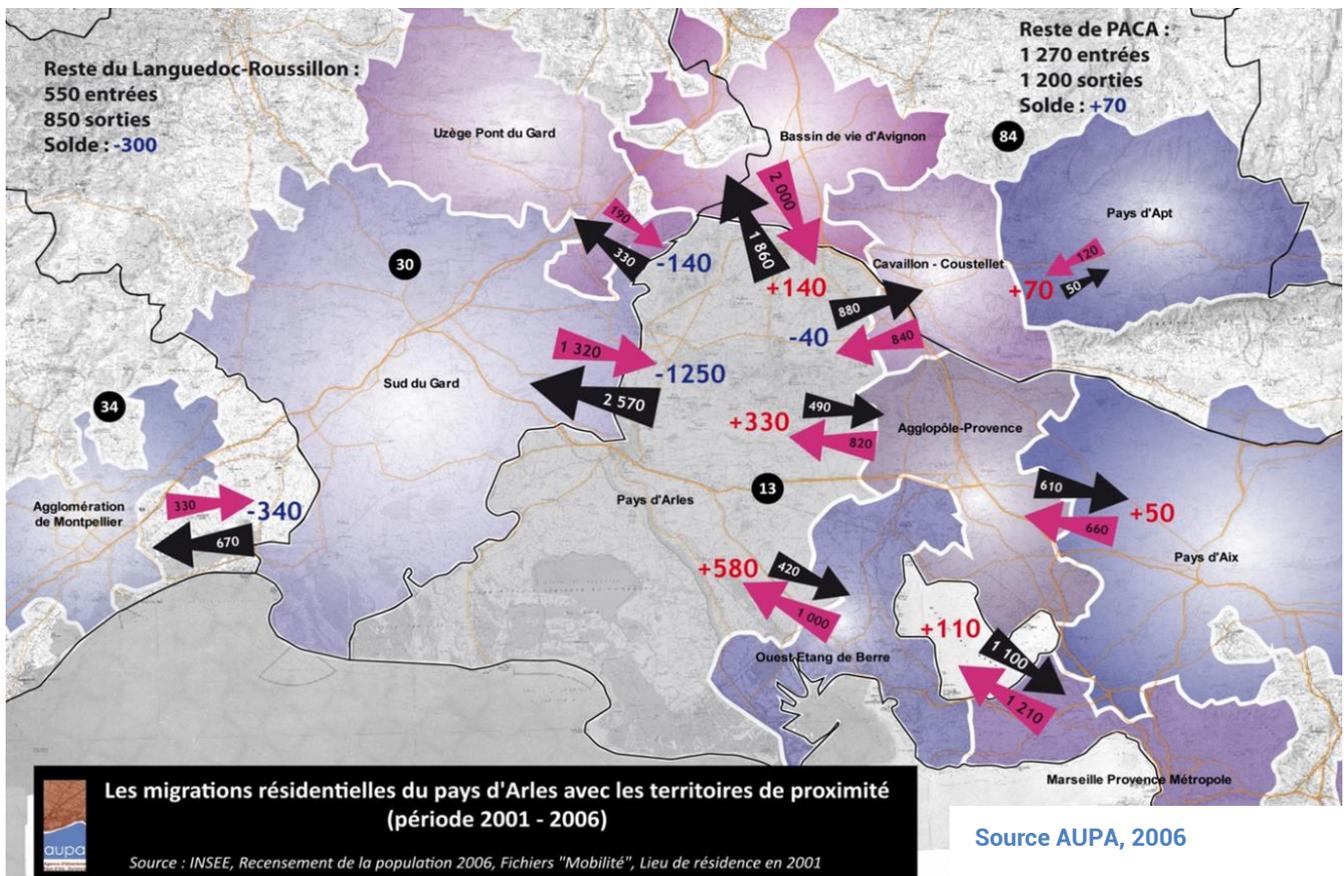
**Le territoire gagne des habitants venant de territoires situés plus à l'Est, notamment dans les Bouches du Rhône, et perd des habitants qui s'installent préférentiellement à l'Ouest, en particulier dans le Gard.**

De nombreux ménages de l'agglomération avignonnaise s'installent dans le secteur du Val de Durance, tout en conservant leur emploi à Avignon ou sa périphérie. La dynamique est inversée avec la Région Occitanie. On comptabilise 850 départs du périmètre du Pays d'Arles pour les secteurs de Nîmes, Montpellier, Uzès, et seulement 550 entrées venant de cette région pour venir habiter en Pays d'Arles (cf. carte).

**Les plus concernés par un départ du Pays d'Arles sont les jeunes actifs et les couples avec enfants.** Les raisons qui motivent ces individus à quitter le territoire sont plurielles : souhait de se rapprocher d'un bassin d'emploi plus dynamique (Nîmes par exemple avec un volume de près de 75.000 emplois à comparer avec les 20.000 d'Arles et les 5.300 de Tarascon), souhait d'accéder à la propriété dans des secteurs où le foncier est moins onéreux.

	Qui vient habiter en Pays d'Arles ?	Qui part ?
<b>Taille du ménage</b>	-les couples sans enfant -les familles monoparentales -les personnes seules	-les couples avec enfant(s)
<b>Age des ménages</b>	-les plus de 45 ans	-les jeunes actifs
<b>CSP des ménages</b>	-les cadres et professions intellectuelles supérieures -les retraités	-les ouvriers -les agriculteurs

*Le profil des entrants et des sortants*



## Analyse historique des dynamiques démographiques

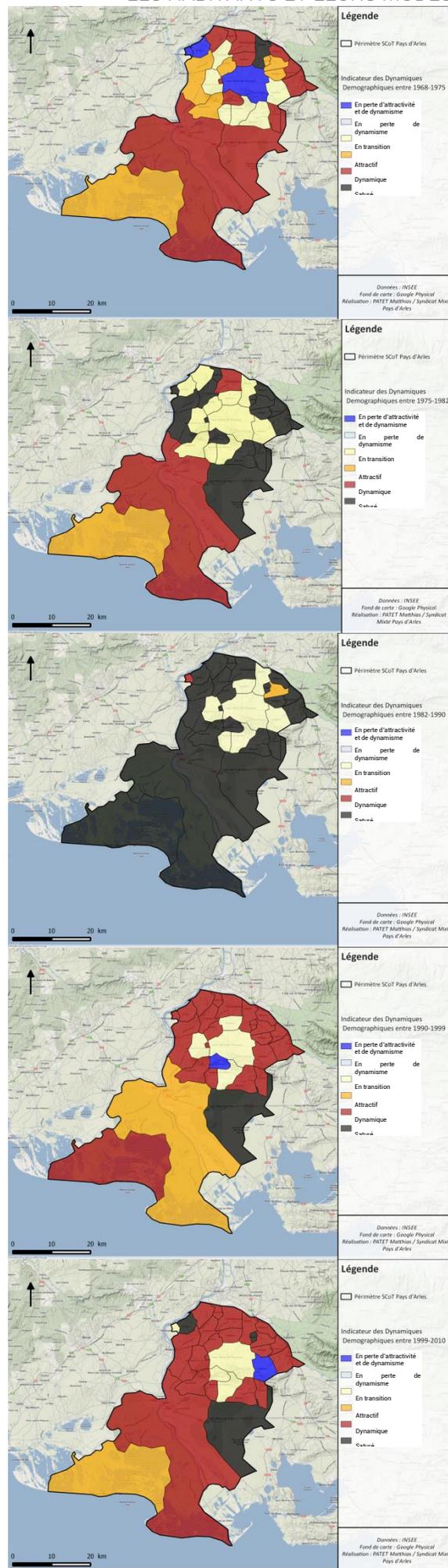
Entre 1968 et 1975, la plupart des communes du Pays d'Arles présente une situation commune : elles sont attractives et dynamiques d'un point de vue démographique.

Durant la période 1975-1982, les communes d'Arles et de Châteaurenard restent en pleine croissance démographique, mêlant croissance démographique migratoire et croissance démographique naturelle. Le reste du territoire est dans une situation plus contrastée : certaines communes, « en transition », ont une variation de la population et un solde naturel négatif mais conservent une attractivité liée à un solde migratoire positif. Les communes dites « saturées » sont quant à elles dans une situation inverse, avec une variation de la population et un solde naturel positifs, mais un solde migratoire négatif.

Cette tendance de « saturation » démographique des communes se généralise à la quasi-totalité des communes du territoire entre 1982 et 1990, à l'exception de la partie centrale, qui reste dans une phase de transition démographique.

Entre 1990 et 1999, les dynamiques démographiques du territoire s'inversent, avec de fortes dynamiques démographiques liées à un taux de variation de la population, un solde migratoire et un solde naturel positifs. La commune de Saint-Martin-de-Crau continue à avoir un solde migratoire négatif, comme la commune des Baux-de-Provence soumise à une variation de la population et un solde naturel négatif.

Depuis 1999, les communes du Pays d'Arles continuent à être attractives, à l'exception de quelques communes qui ont un solde migratoire négatif.



## ■ DES PROBLÉMATIQUES COMMUNES INDUITES PAR LES ÉVOLUTIONS SOCIÉTALES

	Pop de - de 20 ans (0 à 19 ans)	
	Nombre en 2009	% de la population totale en 2009
Rhône Crau Camargue	182 44	23,12%
Val de Durance	11 518	24,64%
Alpilles	5 721	21,06%
Pays d'Arles	35 483	23,22%
<b>13</b>	<b>477 815</b>	<b>24,29%</b>

Indice de jeunesse (INSEE RP2009)

	Pop de + de 75 ans	
	Nombre en 2009	% de la population totale en 2009
Rhône Crau Camargue	8 060	10,21%
Val de Durance	4 358	9,32%
Alpilles	3 524	12,97%
Pays d'Arles	15 942	10,43%
<b>13</b>	<b>176 073</b>	<b>8,95%</b>

Indice de vieillesse (INSEE RP2009)

### Un vieillissement de la population

Les équilibres démographiques évoluent, et conduisent à un vieillissement de la population important. On note en effet :

- des taux de natalité qui stagnent depuis 20 ans
- des taux de mortalité qui continuent de décroître très légèrement

Ces évolutions coïncident avec les tendances observées au niveau national, mais sont aussi renforcées par le départ du territoire des jeunes actifs et des couples avec deux enfants.

Sur la décennie 1999-2009, toutes les classes d'âges de moins de 45 ans (0 à 14 ans ; 15 à 29 ans ; 30 à 44 ans) diminuent en proportion tandis que toutes celles de plus de 45 ans (45 à 59 ans ; 60 à 74 ans ; 75 ans et plus) augmentent.

**2 habitants sur 10 ont moins de vingt ans.** La répartition est différenciée au sein du territoire.

Les 75 ans et plus sont passés de 7% en 1999 à 10% de la population en 2009. Ils sont par ailleurs plus nombreux qu'à l'échelle départementale.

**La tendance au vieillissement de la population est généralisée, mais elle s'observe de manière**

**contrastée sur le territoire** : la part des 75 ans et plus dans la population totale varie de trois points entre deux intercommunalités.

**Cette tendance au vieillissement pose plusieurs questions** en matière d'adaptation des logements à leurs occupants, d'équipements et d'offre de soins. Elle **interpelle quant à la réponse à apporter en termes de services publics**. Parmi les principaux besoins en matière de services pressentis à l'horizon 2030, on peut noter différents équipements en lien avec le vieillissement. En effet, des maisons médicales (rassemblant plusieurs professionnels médicaux et pouvant assurer des urgences) et des structures d'accueil pour personnes âgées (EHPAD) vont devoir se développer. Par ailleurs, il sera nécessaire de développer des équipements sanitaires « court séjour », spécifiquement pour répondre à certains besoins induits par le vieillissement : lieux de soins palliatifs, centres d'accueil pour traiter la maladie d'Alzheimer...

### Des structures familiales qui évoluent : de plus en plus de familles monoparentales, de couples sans enfants et de personnes seules

Comme sur d'autres territoires, la structure traditionnelle de la « famille nucléaire<sup>2</sup> » évolue progressivement en Pays d'Arles. Plusieurs phénomènes sont observés :

**La hausse de la divortialité et le développement de la monoparentalité.** Sur les 47 348 familles que comptait le Pays d'Arles en 2009, 14,7% étaient des familles monoparentales, contre 12,3% une décennie auparavant. Cela représente 1 680 familles monoparentales en plus entre 1999 et 2009, avec en grande majorité des femmes seules avec enfants plutôt que des hommes seuls avec enfants. La progression de la monoparentalité induit des problématiques particulières : vulnérabilité plus grande à la précarité, besoins en logement spécifique, difficulté d'allier monoparentalité et emploi...

**Le nombre d'enfants par famille diminue et le nombre de couples n'ayant pas d'enfants augmente.** En effet, les familles très nombreuses (4 enfants ou plus) diminuent (- 373 familles) alors que le nombre de familles de 2 enfants augmente légèrement (+790 familles entre 1999 et 2009), et que le nombre de familles de 3 enfants est quasi-stable (+180 familles). La proportion de couples n'ayant pas d'enfants a augmenté plus fortement, (+ 3 000 familles) et est plus importante qu'au niveau départemental.

**Enfin, le nombre de personnes vivant seules a augmenté** de 5 000 entre 1999 et 2009.

<sup>2</sup> Famille entendue au sens restreint, comprenant père, mère et enfant(s)

### Une augmentation du nombre de ménages, et une baisse de leur taille

**La population des ménages a augmenté** : elle était de 160 734 en 2009, alors qu'elle était de 148 746 en 1999, et de 162 920 en 2011.

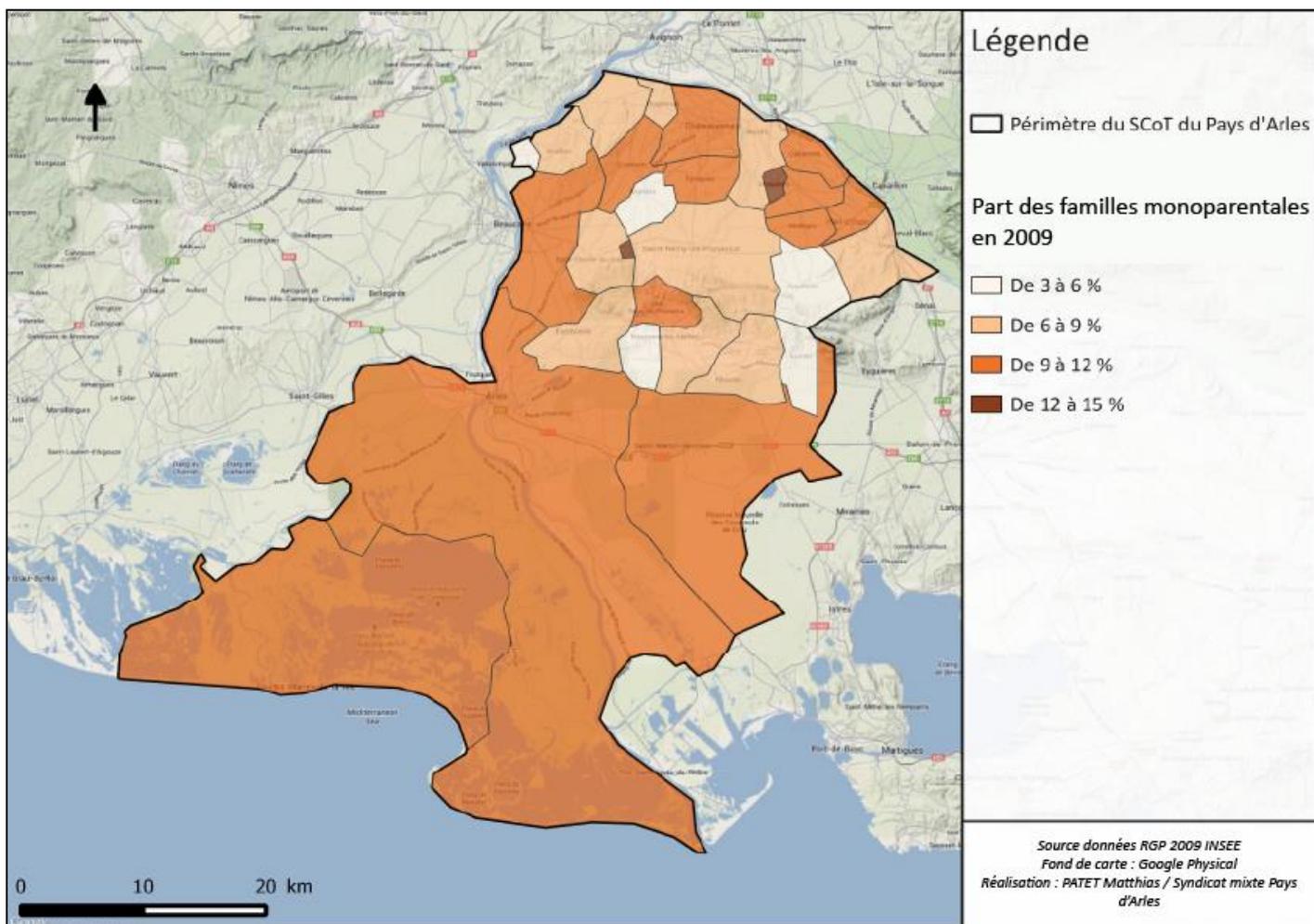
**Parallèlement, le nombre de ménages a augmenté** : il était de 70 095 en 2009, contre 60 621 en 1999. Cette hausse du nombre de ménages s'explique par la hausse de la population mais aussi par la baisse de la taille des ménages, elle-même due à la modification des structures et des pratiques familiales (décohabitation). En effet, **le nombre moyen de personnes par ménage était de 2.29 en 2009**, contre 2.45 en 1999.

**Supérieur à 3 personnes en 1968, le nombre de personnes par résidence principale n'a cessé de décroître depuis 40 ans**, sous l'effet des évolutions de structures familiales et du phénomène de décohabitation, pour atteindre 2.29 personnes par logement en 2009.

En 2011, les ménages d'une ou de deux personnes représentaient plus de 60 % des ménages en général,

et les ménages de 3 ou 4 personnes ne représentaient que 25 à 30 % des ménages (source : DDTM)

**Ces changements démographiques (vieillessement) et sociologiques (décohabitation) nécessitent des équipements, services et une offre de logements adaptés.**



# A2

## Une situation socio-économique des habitants très dépendante de facteurs exogènes

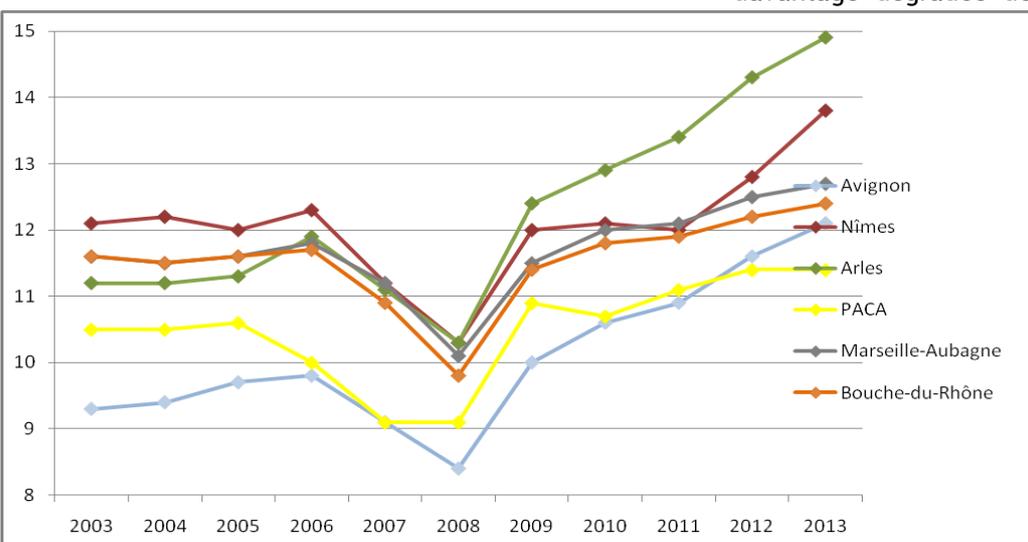
La situation socioéconomique est moins favorable que sur d'autres territoires au regard du taux de chômage ou du revenu net déclaré.

### ■ UN RATIO ENTRE ACTIFS ET EMPLOIS QUI SE MAINTIENT...

**Le Pays d'Arles est un territoire où l'on compte plus d'actifs que d'emplois.** En 1999, le Pays d'Arles comptait près de 55 800 actifs occupés pour 50 800 emplois, soit un ratio de 0,91%. Ce ratio était de 90,7 % en 2009 (63 000 actifs et 57 200 emplois), ce qui signifie que le Pays d'Arles offre 0,9 emploi potentiel par actif y résidant. Toutefois, ceci ne préjuge pas de l'adéquation entre les emplois proposés, et le profil de ces actifs. Il existe en effet une **inadéquation entre le profil des actifs et la nature des emplois.**

### ■ ... MAIS UN MARCHÉ DE L'EMPLOI IMPACTÉ PAR LA CRISE DE 2008

**La dynamique du marché de l'emploi est variable, fortement liée à la conjoncture économique :** il a été fortement impacté par la crise de 2008, avec un taux de chômage en hausse continue depuis.



Comparaison territoriale du taux de chômage de 2003 à 2013  
Source : INSEE, taux de chômage trimestriel (données CVS), avril 2014

**Le taux de chômage est plus élevé qu'au niveau national.** Après avoir baissé sur la période 2005-2008, le taux de chômage sur la zone d'emploi d'Arles<sup>3</sup> a connu une augmentation nette suite à la crise économique de 2008. En 2013, ce taux s'élevait à près de 15%, bien au-dessus des zones d'emploi voisines, et des niveaux régionaux et nationaux (source : INSEE). Par ailleurs, avant même la crise, certaines **parties du territoire étaient plus vulnérables et connaissaient une stagnation ou une évolution négative de l'emploi.**

Notamment, le chômage reste élevé sur la moitié sud du territoire. Les disparités sociales entre certaines communes ou même entre différents quartiers d'une même ville se renforcent.

**Le taux de chômage augmente singulièrement en proportion chez les 50 ans et plus et chez les chômeurs de longue durée** (Maison de l'Emploi 2012). Or, ces publics ont des difficultés plus importantes à retrouver du travail.

### ■ UN BASSIN D'EMPLOI POREUX, FORTEMENT TOURNE VERS LES TERRITOIRES VOISINS

Si la situation économique en Pays d'Arles est davantage dégradée depuis la crise, le territoire est aussi marqué depuis plusieurs décennies par une certaine porosité vis-à-vis des territoires voisins (Avignon, Nîmes, Fos-sur-Mer...), notamment de bassins d'emplois plus dynamiques, qui apporte des débouchés pour certains habitants : **les échanges avec les pôles voisins, et particulièrement Avignon et l'Etang de Berre, sont nombreux** (cf. partie « déplacements »). Cette situation n'est pas nouvelle et a tendance à s'accroître.

<sup>3</sup> Il n'existe pas de données à l'échelle du Pays d'Arles sur le taux de chômage, et le nord Alpilles étant rattaché par l'INSEE à la zone d'emploi d'Avignon, il n'est pas pertinent d'agréger les données (risque de biais statistique).

## ■ UNE STRUCTURE SOCIOPROFESSIONNELLE EN MUTATION

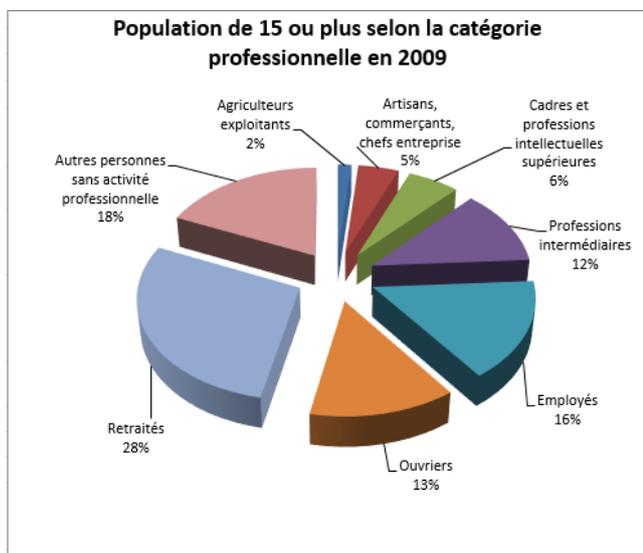
Sur la décennie 1999-2009, la structure socioprofessionnelle du Pays d'Arles des plus de 15 ans a connu d'importantes évolutions :

- Un déclin important du nombre d'agriculteurs exploitants (- 700 personnes), en liaison avec la diminution de l'activité agricole. En proportion, le nombre d'artisans, de commerçants et de chefs d'entreprise et d'employés est stable ;
- Une diminution de la proportion d'ouvriers (-900 personnes) et de personnes sans activité professionnelle (-6200 personnes) ;
- Enfin, une augmentation des cadres et professions intellectuelles supérieures ; professions intermédiaires mais aussi des retraités (+ 10 000 retraités).

La structure socioprofessionnelle actuelle du Pays est marquée par les caractéristiques suivantes :

- Le poids encore important des agriculteurs en dépit de la baisse enregistrée et une surreprésentation d'artisans, de commerçants et de chefs d'entreprise comparativement au niveau départemental.
- A contrario, les cadres, professions intellectuelles supérieures sont sous-représentés par rapport au niveau départemental.
- Les professions intermédiaires sont légèrement sous le chiffre de référence départemental.
- La proportion d'employés est identique à la moyenne départementale. Par contre, les ouvriers sont surreprésentés.

Catégorie socio-professionnelle des 15 ans et plus

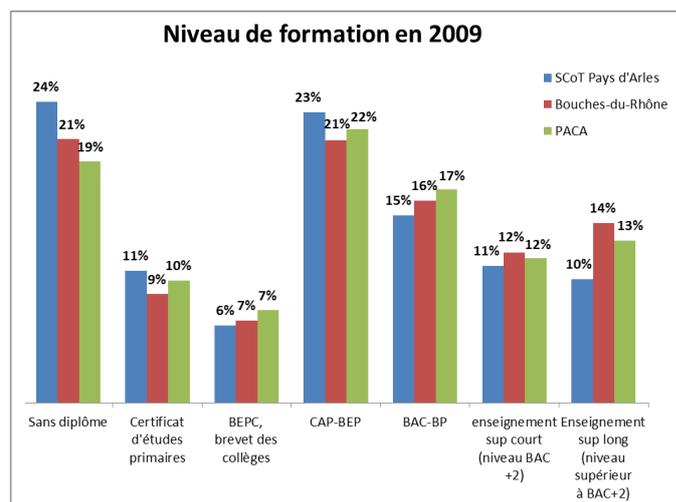


- Les retraités représentent désormais un poids important en Pays d'Arles, avec une représentation légèrement supérieure à la moyenne départementale
- Les personnes sans activité professionnelle moins importantes qu'au niveau départemental, excepté pour l'entité Rhône Crau Camargue qui est à un niveau équivalent.

**Cette structure socio-professionnelle n'est pas toujours en adéquation avec le marché de l'emploi.**

## ■ UN NIVEAU DE DIPLOME ASSEZ FAIBLE

En 2009, le niveau de formation est assez faible en Pays d'Arles, et est marqué par un taux élevé de personnes peu ou pas diplômées. Les personnes n'ayant aucun diplôme, les titulaires d'un CEP, d'un CAP ou d'un BEP sont surreprésentées par rapport aux niveaux départementaux et régionaux.



Le niveau de formation en 2009

Les personnes ayant obtenu le baccalauréat ou titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur, sont bien moins nombreuses en proportion que dans le département ou la région : seulement 10 % de diplôme supérieur à bac + 2, contre 14 % pour les Bouches-du-Rhône. Cette faible qualification ne contribue pas à l'amélioration du niveau d'emploi, d'autant que certains secteurs en devenir tels que la culture et le patrimoine nécessitent des qualifications.

Le poids du tourisme, de l'agroalimentaire et de l'agroalimentaire, qui constituent des secteurs à forte saisonnalité, explique la moindre qualification des emplois du territoire

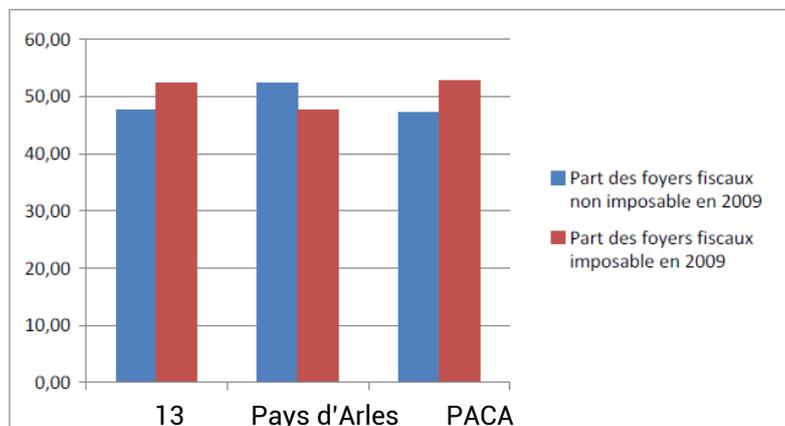
Toutefois, cette situation connaît d'importantes évolutions. En effet, **la décennie 1999-2009 a été marquée par une tendance générale à l'augmentation du niveau de diplôme**. Alors que les moins diplômés régressent en proportion (le nombre de titulaires d'un CEP notamment) les plus diplômés augmentent largement. C'est le cas du nombre des titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur.

## ■ UNE PRECARITE QUI SE RENFORCE

### Un niveau de vie des ménages globalement peu élevé, avec des disparités

Le revenu net moyen par foyer fiscal en 2009 était de 20 543 €, significativement inférieur à la moyenne nationale de 22 700 €. **Il existe de fortes disparités :**

- **entre les différentes parties du territoire**, avec des revenus net moyens relativement faibles (inférieurs à 20 000 €) sur Arles, Tarascon, Châteaurenard et le secteur d'Orgon, Cabannes, St Andiol ; et des revenus relativement élevés (supérieurs à 25 000 €) dans le secteur des Alpilles, et notamment dans la vallée des Baux où les autres indicateurs socio-économiques (taux d'activité et taux de chômage) sont globalement favorables. *Les*



foyers fiscaux imposables et non imposables en 2009

- **entre les communes d'un même secteur**, y compris dans les Alpilles.

Ces écarts se confirment au niveau du nombre de foyers fiscaux imposables. De manière générale sur le territoire, il existe d'importantes différences par rapport aux niveaux départementaux et régionaux, avec en 2009, 52,3 % de foyers non imposables, contre 47,7 % dans les Bouches-du-Rhône et 47,2 en Région PACA.

De plus, **le nombre de foyers non imposables a augmenté** sur la période 2006-2009 (+ 2 700 foyers). Etant donnée l'inflexion du nombre de chômeurs sur le territoire suite à la crise économique de 2008, il est probable que l'écart entre les foyers fiscaux non imposables et imposables va encore se creuser.

### Une partie de la population réside dans des quartiers en difficulté, relevant de la politique de la ville

Depuis 2007, un Contrat urbain de cohésion sociale (Cucs) était porté localement par la communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette. Ce cadre de la politique de la ville s'est articulé géographiquement autour des quartiers d'habitat locatif social classé en zone urbaine sensible (ZUS) du territoire : Barriol, Trébon, Griffeuille à Arles, centre-ville / Ferrages à Tarascon. Des interventions plus ponctuelles ont également été menées à Mas-Thibert, Salin-de-Giraud et Saint-Martin-de-Crau. Les thématiques prioritaires du CUCS ont été définies autour de l'emploi, de la réussite éducative et de la prévention, avec des actions portant aussi sur l'habitat, les transports, l'accès aux services.

Dans le cadre de la nouvelle géographie prioritaire d'intervention de la politique de la Ville, 6 quartiers prioritaires ont été retenus, dont 2 à Arles (Griffeuille, Barriol et Le Trébon) et un à Tarascon (Centre Historique - Ferrages). Saint Martin de Crau est sortie du dispositif, alors que les communes d'Orgon et de Châteaurenard y sont rentrées. La faiblesse du revenu des habitants constitue le critère unique de définition des territoires prioritaires. Les territoires concernés par

la politique de la ville se situent tant en centre-ville qu'en périphérie, et s'étendent aux communes plus rurales. **Ainsi, cette évolution de la géographie prioritaire en Pays d'Arles atteste de l'existence de problématiques urbaines dans les villes du territoire, mais aussi en milieu rural.**

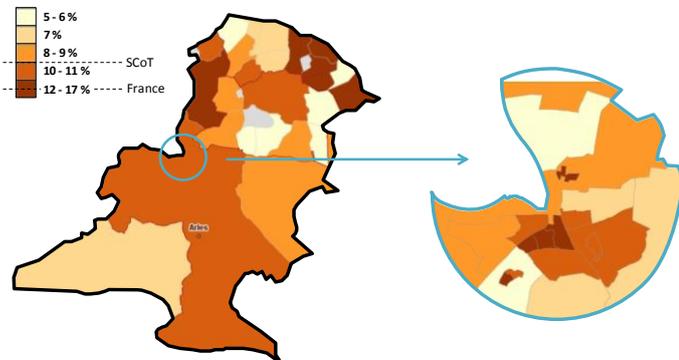
Par ailleurs, deux quartiers ont été retenus au titre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain pour faire l'objet d'opérations de requalification : Barriol à Arles et centre-ville-Ferrages à Tarascon

## Le contexte de hausse du coût de l'énergie touche les ménages les plus défavorisés

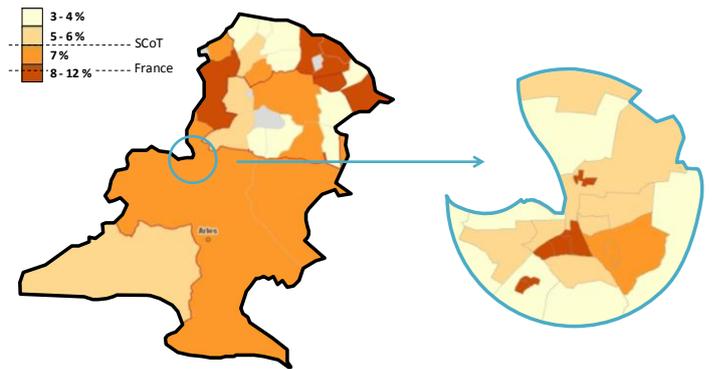
A l'échelle du Pays d'Arles, environ **10% des ménages ont un Taux d'Effort Energétique (TEE) global<sup>4</sup> supérieur à 15%**, et sont considérés comme vulnérables face à la précarité énergétique (la moyenne nationale se situe à 16% et la moyenne de province à 18%).

Le Pays d'Arles bénéficie essentiellement d'un climat plus favorable qui limite les dépenses de chauffage. Néanmoins, **20% des ménages sont considérés comme très sensibles à la hausse du prix de l'énergie.**

*Part des ménages dont le Taux d'Effort Energétique global est supérieur à 15% sur le Pays d'Arles à la maille communale, avec zoom sur le centre-ville d'Arles.*



En croisant cet indicateur avec le « reste à vivre<sup>5</sup> » inférieur à 0€/mois, on obtient la frange des ménages les plus touchés par la précarité énergétique et les plus vulnérables face à la hausse du coût de l'énergie. En



*Part des ménages dont le Taux d'Effort Energétique global est supérieur à 15% sur le Pays d'Arles et le reste à vivre est inférieur à 0 €/mois à la maille communale, avec zoom sur le centre-ville d'Arles.*

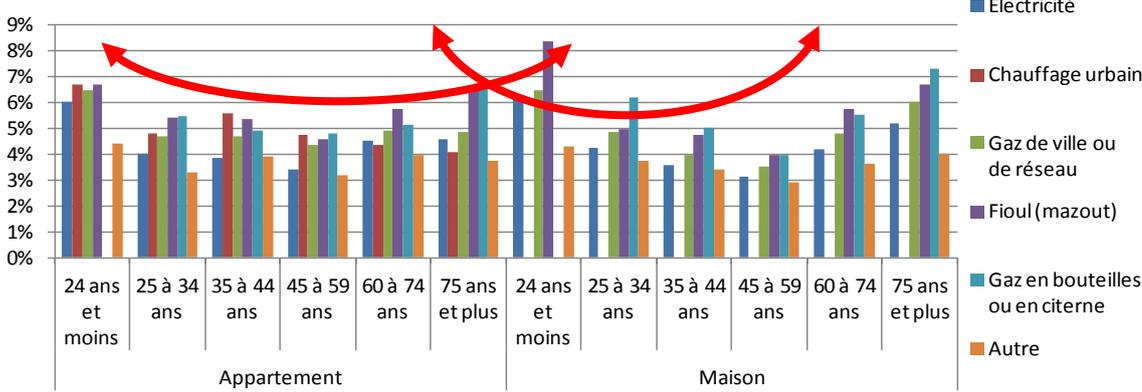
moyenne sur le Pays d'Arles, 6% des ménages se trouvent dans cette situation, contre 8% pour la France. Les communes les plus touchées par la précarité énergétique sont Tarascon et globalement la moitié est du Val de Durance. Les quartiers de Barriol et Trébon ainsi que le centre ancien d'Arles font également partie des zones les plus touchées par la précarité énergétique.

**Les jeunes de moins de 25 ans**, très majoritairement locataires, sont proportionnellement trois fois plus touchés par la précarité énergétique liée au logement que les tranches d'âges supérieures. **Les personnes de plus de 60 ans**, majoritairement propriétaires de maisons individuelles peu performantes, sont également deux fois plus touchés.

Enfin, on constate que **le chauffage au bois permet de limiter la précarité énergétique, alors qu'elle est fortement accentuée par le chauffage au fioul.**

Concrètement, les ménages en situation de précarité énergétique sont obligés de choisir parmi les dépenses répondant aux besoins essentiels. Bien souvent on constate les ménages touchés réduisent ou coupent le chauffage... Avec des conséquences négatives sur l'état des logements, la santé, l'accès aux services et à l'emploi.

Taux d'effort énergétique moyen selon le type de logement, l'âge du référent et l'énergie de chauffage



<sup>4</sup> Le Taux d'Effort Energétique (TEE) représente la part des factures énergétiques dans le revenu disponible (revenus d'activités, du patrimoine, transferts en provenance d'autres ménages, prestations sociales y compris retraites et chômage, nets des impôts directs). Le TEE s'intéresse à la fois aux dépenses liées à l'énergie dans le logement et à celles liées à la mobilité.

<sup>5</sup> Revenu disponible après déduction des factures énergétiques et des autres dépenses « contraintes » telles que le logement, l'alimentation, ...

# A3

## Une offre de logements qui ne favorise pas les parcours résidentiels

### ■ UNE SITUATION DU LOGEMENT CONTRASTÉE, QUI NE COÏNCIDE PAS AVEC LE PROFIL DE LA POPULATION

#### Des propriétaires plus nombreux que les locataires

Les occupants des résidences principales ont les profils suivants, avec une répartition qui diffère légèrement de celle observée au niveau départemental : 59% de propriétaires (53% dans les Bouches-du-Rhône), 37 % de locataires (44 % dans les Bouches-du-Rhône), et 4% de logés gratuitement.

La part des propriétaires pour le Val de Durance (63%) et les Alpilles (64 %) est plus élevée sur Rhône Crau Camargue (55%)

A contrario, la part des locataires est plus faible pour le Val de Durance (34%) et les Alpilles (29 %) contre 42 % pour Rhône Crau Camargue.

#### Une prépondérance de l'habitat individuel, mais des évolutions récentes

En 2009, 70% des logements étaient encore des maisons individuelles (source : INSEE).

Entre 2002 et 2011, 7161 logements individuels « purs » et groupés ont été autorisés en Pays d'Arles, dont 4 599 individuels « purs » (source : Sitadel 2), soit plus d'un logement sur deux (53% du total).

*L'évolution du logement individuel*

	Logement individuel					
	1999	2009	Evolution annuelle 1999-2009	2006	2011	Evolution annuelle 2006-2011
Rhône Crau Camargue	22 796	24 720	0,84 %	23575	25088	1,25%
Val de Durance	17 244	19 807	1,48 %	18513	20020	1,58%
Alpilles	10 869	12 433	1,25 %	11770	12765	1,64%
Pays d'Arles	50 909	56 960	1.18 %	53857	57873	1,45%

La production est ainsi encore tournée en majorité vers la maison individuelle.

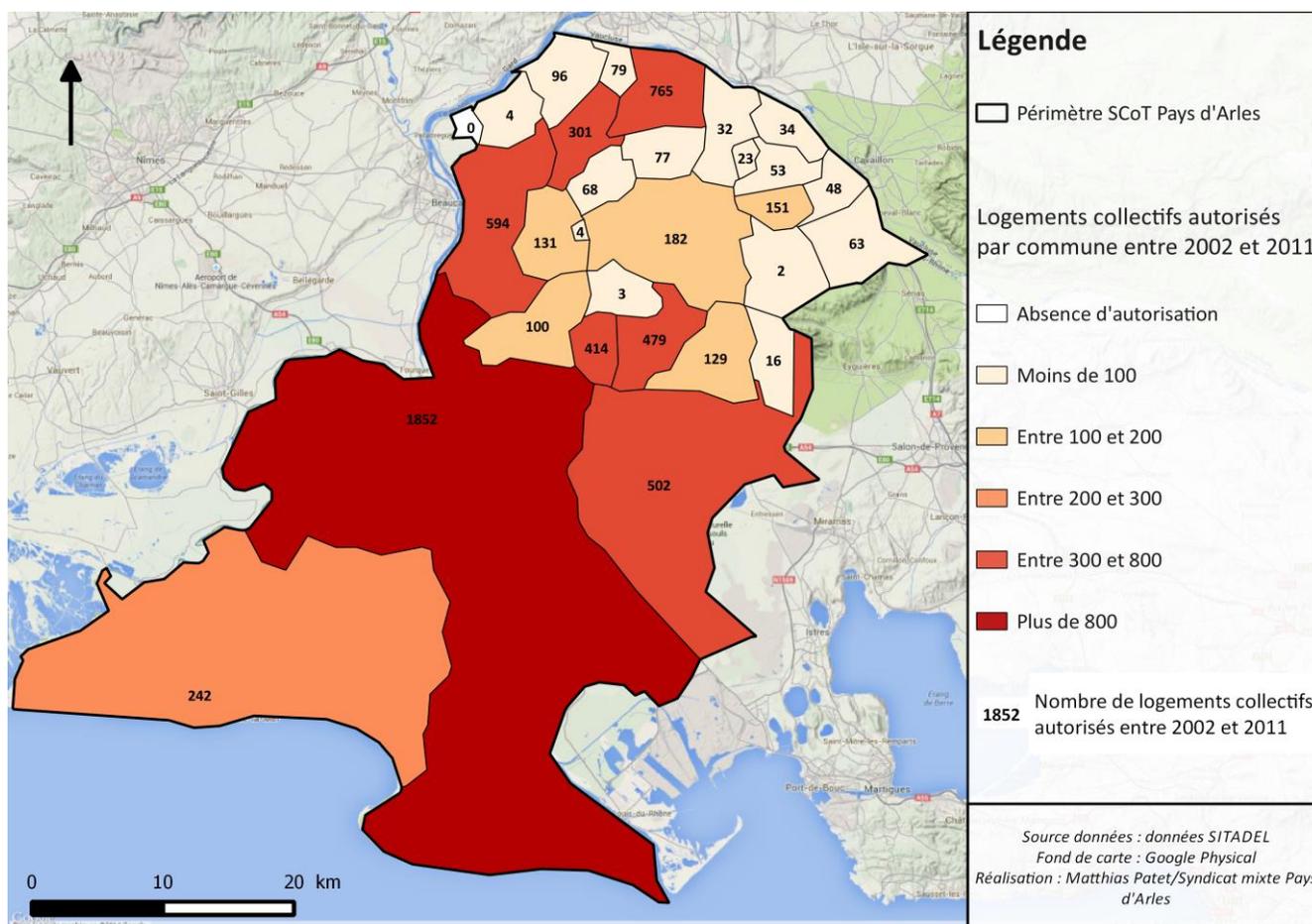
**Toutefois, le nombre d'appartements tend à croître plus rapidement que celui des maisons individuelles.** En effet, les opérations plus denses se multiplient. A Arles, Châteaurenard, Tarascon et Saint Martin de Crau, plus de 500 logements collectifs ont été autorisés entre 2002 et 2011. Ils ont été plus nombreux que les logements individuels. D'autres communes plus petites participent à cette dynamique de diversification du parc de l'habitat. Avec plus de 300 logements collectifs autorisés, c'est le cas notamment de Graveson, Maussane-les-Alpilles ou Paradou. **On assiste par ailleurs à un essor des logements individuels groupés** dans les grandes villes et dans plusieurs petites communes (Mouriès, Graveson...). Cependant, ce type de logements reste encore peu développé par rapport aux logements individuels purs, en particulier dans les petites communes.

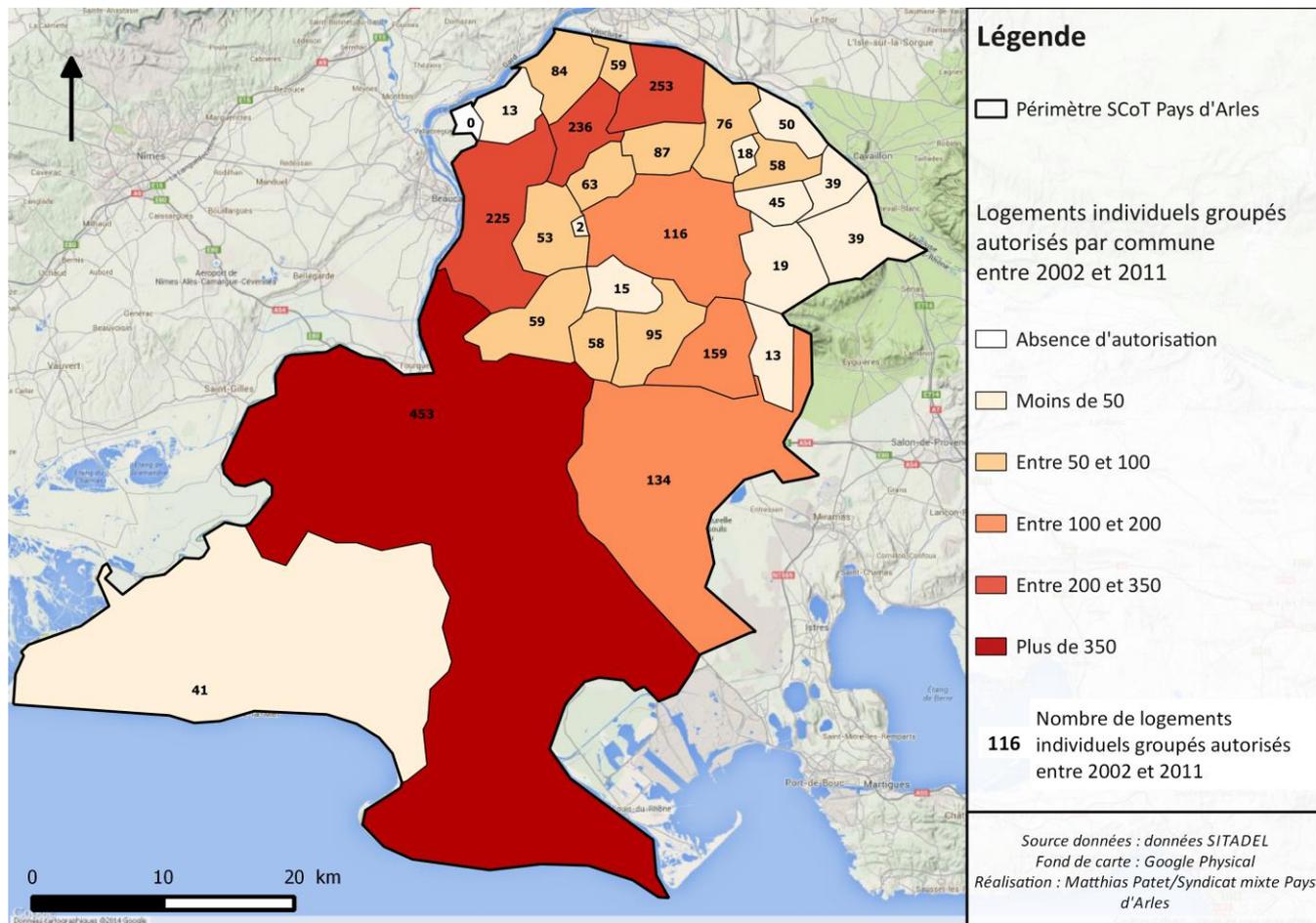
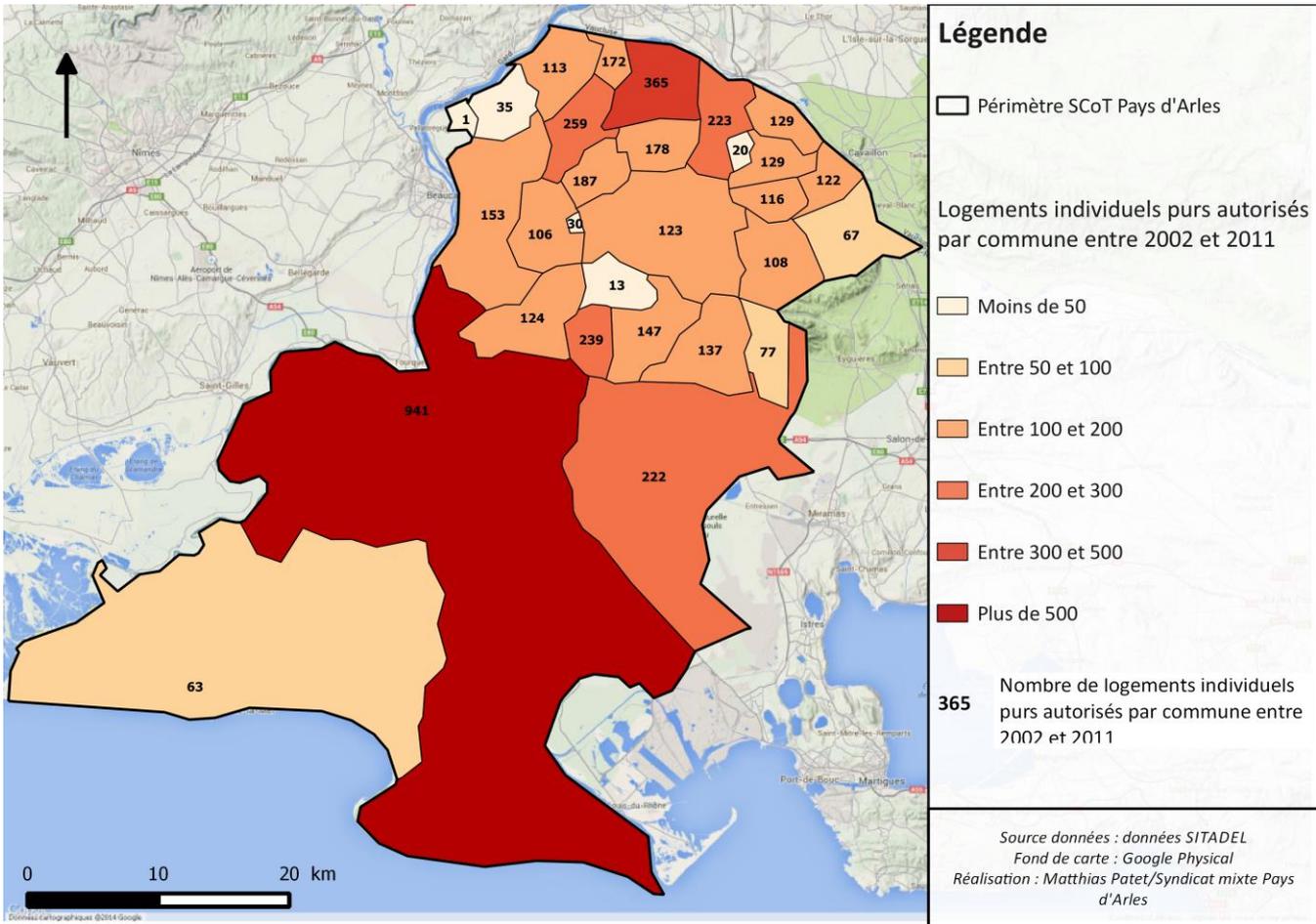
**La répartition des types de logements est inégale :** à Arles, Tarascon, Châteaurenard et aux Saintes-Maries-de-la-Mer, les logements collectifs représentent plus du tiers du parc de logements alors que certaines ne recensent pas ou peu d'habitat collectif :

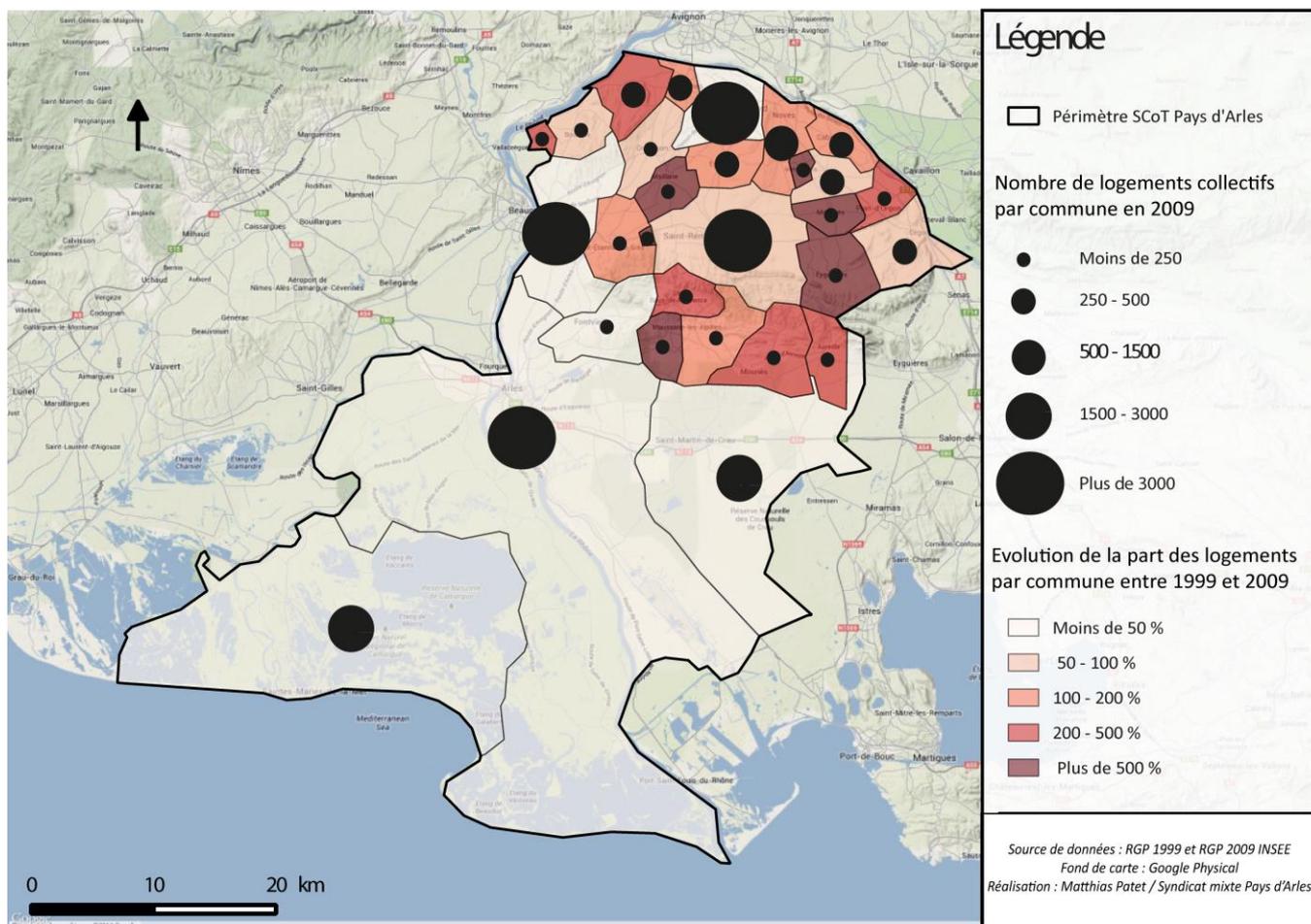
- 5 communes recensent moins de 10 % d'habitat collectif
- 14 communes recensent entre 10 % et 20 % d'habitat collectif
- 6 communes recensent entre 20 % et 30 % d'habitat collectif

L'évolution du logement collectif

	Logement collectif					
	1999	2009	Evolution annuelle 1999-2009	2006	2011	Evolution annuelle 2006-2011
<b>Rhône Crau Camargue</b>	13 178	16 563	2,56 %	16027	16809	0,96%
<b>Val de Durance</b>	2 495	5 309	11,2 %	4707	5797	4,25%
<b>Alpilles</b>	1 154	2 516	11.8 %	2207	3011	6,41%
<b>Pays d'Arles</b>	16 827	24 388	4.49 %	22941	25617	2,23%







	Résidences principales					
	1999	2009	Evolution annuelle 1999-2009	2006	2011	Evolution annuelle 2006-2011
<b>Rhône Crau Camargue</b>	31 328	35 496	1,26 %	34592	35690	0.63%
<b>Val de Durance</b>	18 779	22 921	2,01 %	21495	23471	1.77%
<b>Alpilles</b>	10 485	11 858	1,24 %	11407	12596	2.00%
<b>Pays d'Arles</b>	60 592	70084	1,47 %	67494	71757	1.23%
<b>13</b>	750 987	842 855	1.16 %	820719	853 654	0.79%

L'évolution des résidences principales

### Un manque de logements, notamment de petite taille au regard des évolutions sociétales

**Bien que le nombre de nouveaux logements évolue de manière positive, l'offre est encore insuffisante au regard de la forte progression de la population.**

La hausse du nombre de résidences principales est en effet largement supérieure à l'augmentation de la population sur la même période de référence, introduisant l'enjeu d'une réflexion sur les causes sociologiques comme des dynamiques grandissantes

de décohabitation : alors que la population a augmenté de 48 000 habitants en près de 40 ans (entre 1968 et 2009), le nombre de nouvelles résidences principales sur la même période a été de 33 000. La même tendance à la hausse du nombre de résidences principales est observée au niveau départemental.

**La hausse du nombre de résidences principales est inégale entre les trois entités.** Entre 2006-2011, le nombre de résidences principales a augmenté de 10,43 % dans l'entité Alpilles, de 9,19 % dans le Val de Durance alors qu'il est de 4 % au niveau départemental et de 3,17 % sur l'entité Rhône Crau Camargue.

Parallèlement, la construction de logements entre 2006 et 2011 a été de 8 % au sein du Pays d'Arles alors qu'elle est de 5 % au sein du département. Le Val de Durance et les Alpilles ont connu une progression de 10 % et Rhône Crau Camargue de 5 %.

**Par ailleurs, la typologie des logements ne coïncide pas avec le profil des ménages**, ce qui complexifie les parcours résidentiels et retarde l'accès à la propriété pour de nombreux ménages :

- **les logements sont de grande taille** : 86 % des résidences principales comportent plus de 3 pièces (79% à l'échelle départementale), ce qui est à rapprocher du nombre élevé de maisons individuelles. A contrario, il n'y a que 14% de résidences principales d'une ou deux pièces (21 % pour le département).

Ces petits logements sont le plus souvent situés en centre ancien mais ils sont chers, dégradés ou peu accessibles.

- Or, 60% de la population est composée de ménages d'une ou deux personnes (familles monoparentales, couples sans enfants, personnes seules) qui auraient besoin de petits logements du fait de l'évolution des modes de vie, de la cellule familiale (décohabitation...) et du vieillissement.

## Une part importante de résidences secondaires

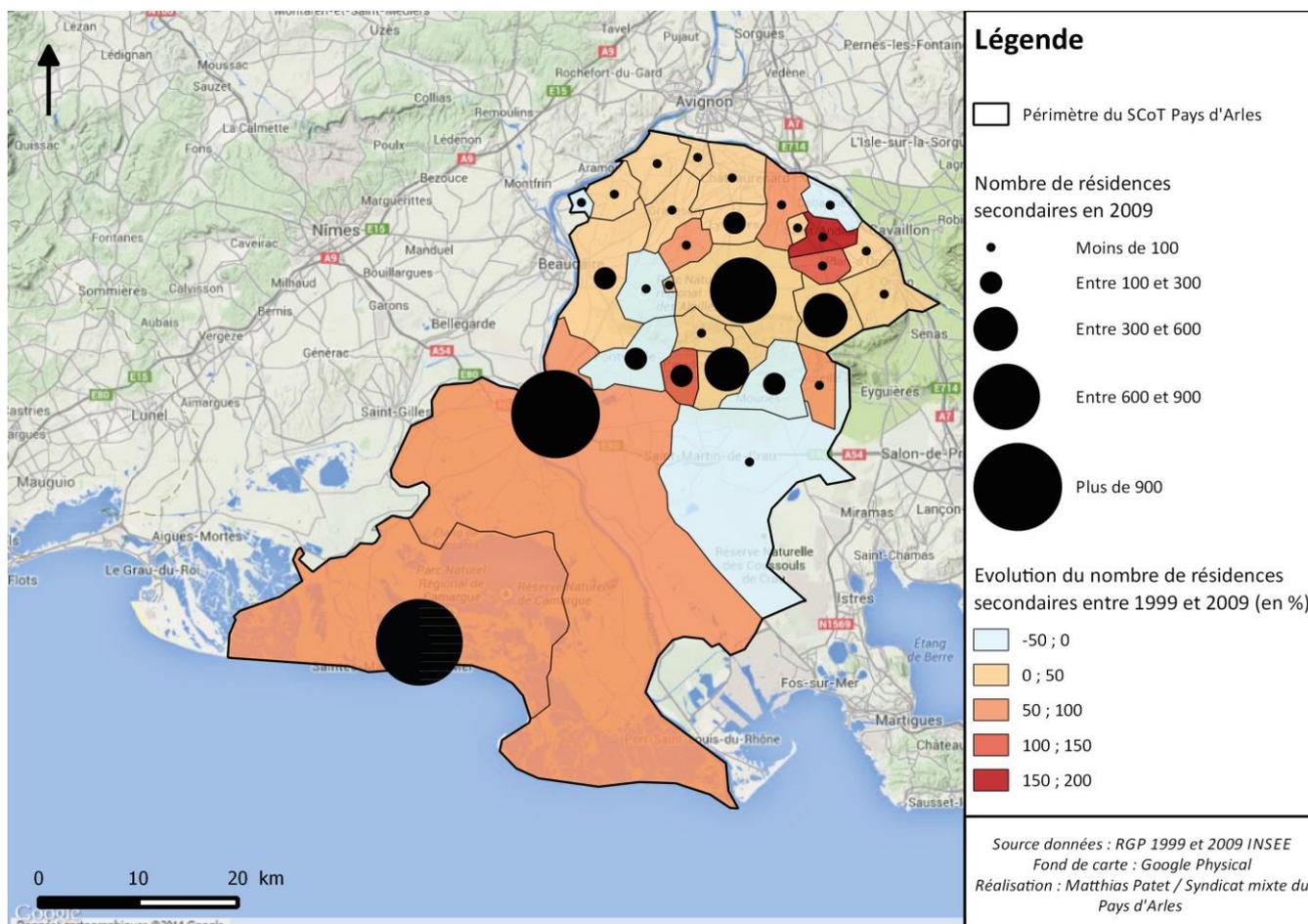
**Le taux de résidences secondaires est assez élevé** (7 % en 2009) et supérieur au niveau départemental de 4%.

**Il connaît une légère croissance** : en 10 ans, plus de 1.600 résidences secondaires ont été créées.

**La répartition des résidences secondaires entre les communes est très différenciée** :

- elles sont les plus nombreuses à Arles et les Saintes-Maries-de-la-Mer (plus de 900 résidences secondaires), mais aussi à St Rémy-de-Provence et Eygalières (plus de 300).
- sur certaines communes, elles représentent plus de 20% du parc de logement (Saintes Maries de la Mer, de Paradou, Maussane-les-Alpilles et Eygalières).
- de manière générale dans les Alpilles, 15 % des logements sont des résidences secondaires.

Les dynamiques récentes montrent une progression importante des résidences secondaires dans les parties les plus touristiques du territoire (Camargue, Alpilles), mais aussi dans les communes plus au nord.



	Résidences secondaires					
	1999	2009	Evolution annuelle 1999-2009	2006	2011	Evolution annuelle 2006-2011
Rhône Crau Camargue	1973	2940	4,07%	2914	2621	-2.10 %
Val de Durance	595	830	3,38 %	799	816	0.42%
Alpilles	1 750	2 201	2.32 %	1990	2338	3.28%
Pays d'Arles	4 318	5 954	3.26 %	5704	5774	0.24%
13	29 927	33 351	1.09 %	30930	35 081	2.55%

L'évolution des résidences secondaires

### Des niveaux de vacance proches des niveaux départementaux

Le taux de vacance représentait sur le Pays d'Arles plus de 5 700 logements en 2009, soit 7 % du parc de logements (6,5 % à l'échelle départementale) (source : INSEE)

Les logements vacants constituent un potentiel pour un changement d'usage plus en adéquation avec les besoins.

Toutefois, la notion de vacance peut renvoyer à des réalités différentes : vacance de rotation entre deux locations (un taux de 6% étant considéré comme «normal»), vacance temporaire liée à une utilisation ponctuelle du logement ou encore vacance réelle.

Dans ce cas, elle peut être liée à plusieurs facteurs : à l'état du bâti et au coût induit par la réhabilitation du logement, à une situation juridique complexe (indivision, copropriété, bail commercial...), ou à des craintes d'impayés ou de dégradation ou encore à de la spéculation.

A l'exception de logements trop dégradés, la vacance peut donc être conjoncturelle.

L'évolution de logements vacants

	Logements vacants					
	1999	2009	Evolution annuelle 1999-2009	2006	2011	Evolution annuelle 2006-2011
Rhône Crau Camargue	3 815	3 182	-1,80 %	2597	3871	8.31%
Val de Durance	1 246	1 681	3,04 %	1432	1849	5.24%
Alpilles	668	908	3.12 %	827	1044	4.77%
Pays d'Arles	5 729	5 761	0.06 %	4857	6765	6.85%
13	59 764	60 219	0.08 %	53936	64 608	3.68%

### Le poids et les dynamiques sont variables entre les entités :

- sur Rhône Crau Camargue, elle représente 7.6% du parc de logements, mais elle est en diminution de - 1.65 % entre 1999 et 2009
- sur le Val de Durance, elle représente 6,6% du parc de logements, et en augmentation de 3.35 % entre 1999 et 2009
- sur les Alpilles, elle représente 6% du parc de logements et en augmentation de +3.7 % entre 1999 et 2009

### Le confort et la performance énergétique des logements

Les logements n'ayant pas de salle de bain (baignoire ou douche) perdurent. Ils représentent près de 2.000 logements, soit près de 3% de l'ensemble des logements.

Le bilan énergétique du secteur de l'habitat en Pays d'Arles équivaut à 1100 GWh/an d'énergie finale en 2010 et est responsable de 18% des émissions de gaz à effet de serre du territoire. La facture énergétique pour l'habitat s'élève à 110 M€, soit près de 1 600€/ménage pour l'année 2010. La facture s'élève à 2000 € par ménage en moyenne pour la moitié des ménages ayant les plus faibles revenus.

A l'échelle du Pays d'Arles, on estime la part de logements «énergivores » (en classe DPE E, F ou G) à 1/3 du parc, soit un peu plus de 22 000 résidences principales, ce qui est de l'ordre des constats faits en

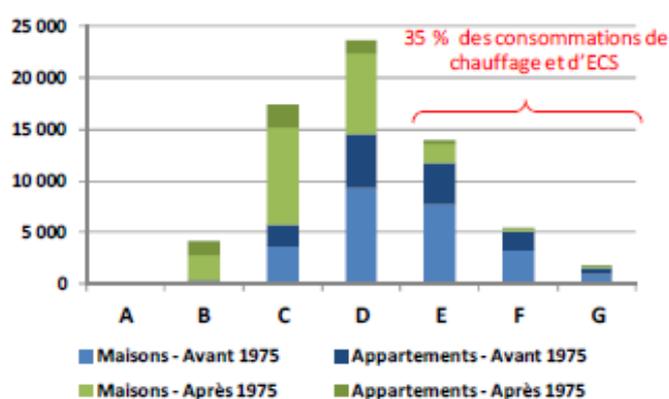
région PACA (35%). Ce chiffre reste toutefois nettement inférieur à la moyenne française (50%), notamment en raison du climat plus favorable.

Par ces logements en classe DPE E, F ou G :

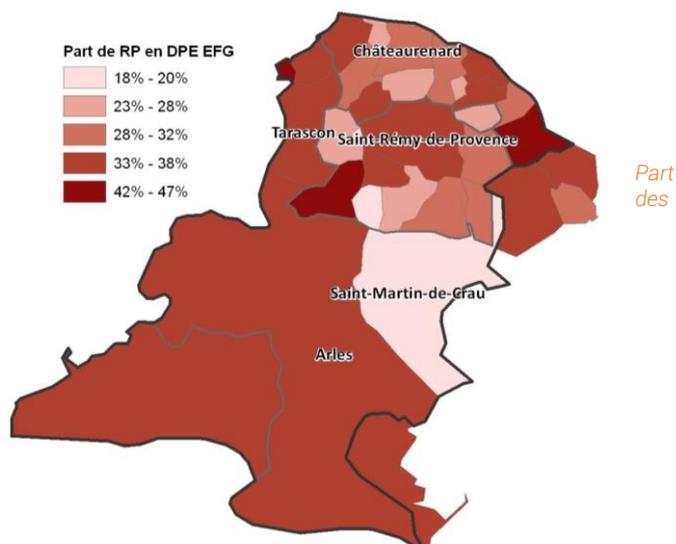
- 2/3 sont des maisons individuelles
- 56 % ont été construits avant 1949
- 60 % sont chauffés à l'électricité
- Près de 60 % des résidents sont des locataires

A l'échelle des infra-territoires, la part des logements énergivores reste relativement homogène ; on notera une proportion plus élevée sur la commune d'Arles et le PNRC.

Enfin, 36 % des consommations de chauffage totales du territoire leur sont imputables.



La performance énergétique des maisons et appartements (avant et après 1975)



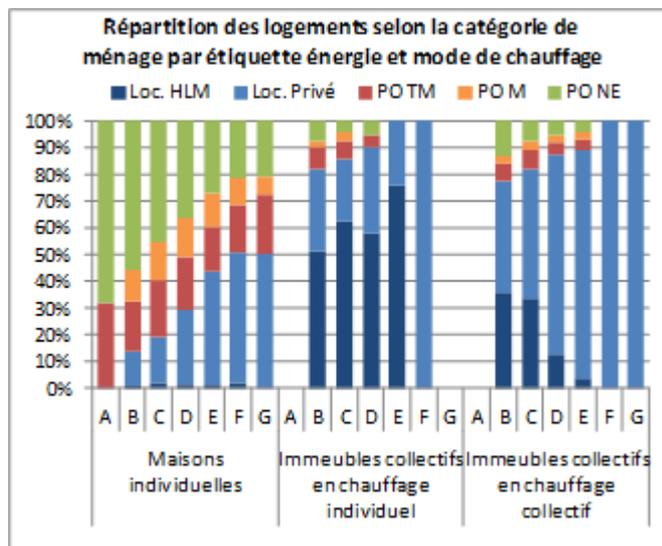
résidences par classe de DPE et type de logement à l'échelle du SCOT. Source : CERC PACA, année de réf 2006, traitement Energie Demain

Or, cette performance est souvent liée à l'âge du bâti : **sur le Pays d'Arles, 59% des résidences principales du territoire ont été construites avant 1975, date de la première réglementation thermique des bâtiments.**

On constate par ailleurs que les logements à la location sont beaucoup moins performants que les logements

occupés par leur propriétaire, en particulier dans les maisons individuelles.

Répartition des logements selon la catégorie de ménage



**Le chauffage représente 66 % des consommations d'énergies de l'habitat :**

- 40 % des logements sont chauffés à l'électricité, qui est l'énergie la plus chère (avec le propane). Le climat relativement clément favorise le chauffage électrique, d'installation facile et à moindre coût comparé à un chauffage central, nécessitant un investissement de départ plus important.
- 20% des logements sont encore chauffés aux produits pétroliers (fioul et GPL), qui connaissent les plus fortes hausses de prix (respectivement +60% et +70% ces dix dernières années)

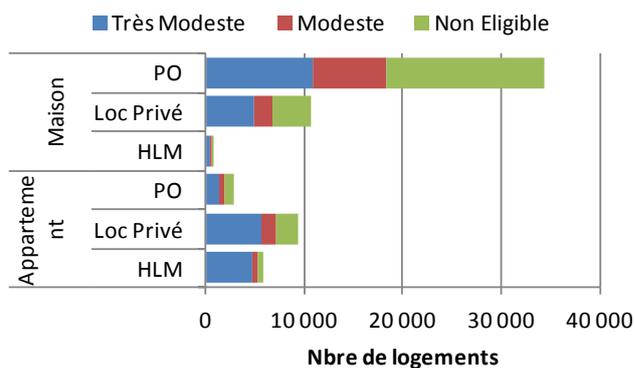
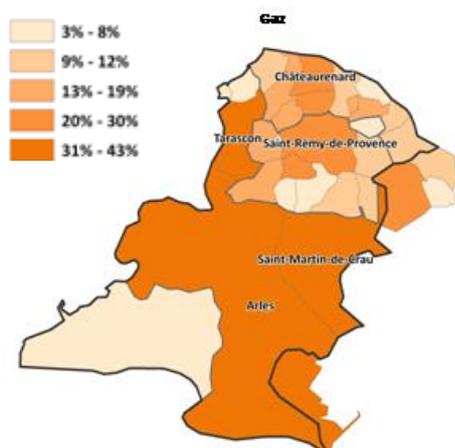
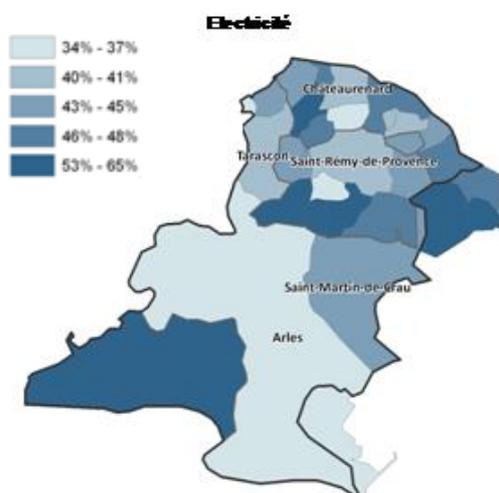
La qualité thermique du bâti et la performance des systèmes de chauffage constituent les principaux déterminants des consommations de chauffage dans les logements. On retrouve ainsi, dans le parc énergivore :

- Des logements à forte déperditions thermiques : peu d'isolation thermique, bâtiments non mitoyens (maisons individuelles)
- Des logements chauffés par des appareils peu performants (chaudières en fin de vie, poêles à mauvais rendement...)

La performance énergétique du bâti est l'un des facteurs pouvant favoriser les situations de vulnérabilité énergétique.

En ce qui concerne le potentiel d'amélioration du parc de logement, on constate une forte majorité de propriétaires occupants en maisons individuelles, ce qui est la situation la plus favorable à la réalisation de travaux d'économie d'énergie. En revanche, on constate aussi que les propriétaires de ces logements sont majoritairement des ménages avec de revenus modestes, ce qui pose la question du financement de l'investissement pour ces travaux.

Part des résidences principales chauffées principalement à l'électricité et au Gaz :



Performance et ancienneté du parc

Sur les questions d'indignité et de précarité énergétique, **plusieurs Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) sont prévues ou ont été mises en œuvre** pour requalifier le bâti et améliorer la qualité du logement d'un quartier :

- La Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette a mis en œuvre une OPAH qui couvre l'intégralité de son territoire.
- le PLH de la Communauté d'agglomération Terre de Provence prévoit de mobiliser cet outil pour la remise sur le marché de logements vacants et pour l'amélioration de la qualité du parc de logements existant, et une réflexion est en cours pour son déploiement sur le centre ancien de Châteaurenard.

### ■ UNE PART IMPORTANTE DE LOGEMENTS ANCIENS DANS LES CENTRES

Sur l'ensemble du Pays d'Arles, il existe une part importante de logements anciens et touchés par des problèmes de faible performance thermique. Ceci génère des situations de précarité énergétique et interroge sur la possibilité de maintien des ménages dans l'habitat.

Une part importante de ces logements anciens se situe en centre-ville, où les logements sont souvent inadaptés, générant des dynamiques accrues de vacance.

Les points d'amélioration portent sur la taille des logements, mais aussi sur leur accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduites, ou encore leur performance énergétique.

Par ailleurs, plusieurs centres villes font l'objet de dispositifs de protection patrimoniale induisant des prescriptions particulières, et donc des freins à lever dans le cadre des diverses opérations de réhabilitation des logements.

D'autre part, en lien avec la problématique du vieillissement de la population, des logements « anciens » nécessitent de fait des travaux pour pouvoir s'adapter au mieux au vieillissement de ses occupants.

## ■ UN BESOIN EN LOGEMENT POUR TOUS ET EN SOLUTIONS D'HEBERGEMENT

### Une offre en logement social qui se renforce, avec des situations contrastées

Selon l'INSEE, en 2009, parmi les 37.01% de locataires sur le territoire, 11,58% étaient locataires sociaux de 7 749 logements en résidence principale, représentant au total près de 18.603 personnes (17 % au niveau départemental).

La part des résidences principales en location HLM est très basse sur les entités du Val de Durance et des Alpilles, avec respectivement 7.03 % et 2.73, contre 16.43 % pour Rhône Crau Camargue.

Si l'on considère les données des services de l'Etat, le territoire comptait au 1<sup>er</sup> janvier 2013 un nombre de logements sociaux plus important que ce qui est recensé dans les données INSEE : sur les deux entités dotées d'un PLH, le nombre de logements locatifs sociaux était de 2 093 sur le Val de Durance et de 7 145 pour Rhône Crau Camargue, soit un total de 9 238 logements (données non disponibles pour les communes des Alpilles).

### Les communes connaissent des situations contrastées en matière de logement social :

- Certaines communes soumises répondent à l'obligation réglementaire.
- Certaines communes soumises présentent encore un retard, mais font l'objet d'un contexte moins tendu au regard des dynamiques démographiques, et ont fait l'objet d'efforts importants ces dernières années.
- Certaines communes soumises aux obligations de production de logement social présentent à ce jour un retard important, dans un contexte en tension.
- D'autres communes ne sont pas soumises, mais leurs habitants ont également des besoins en logement social.

10 communes du Pays d'Arles sont concernées par les dispositions de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2013 et de la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier en faveur du logement et au renforcement de production de logement social (dite Loi « Duflot ») :

- Pour les 3 communes de Rhône Crau Camargue soumises aux obligations de production de logements sociaux, l'objectif a été relevé à 25% de logements locatifs sociaux par rapport au parc de résidences principales. Ces communes ont déjà fait des efforts importants ces dernières années, et les taux de logements locatifs sociaux ont nettement progressé depuis 2007 :
  - Arles est passé de 19 % à près de 22%
  - St. Martin de Crau et Tarascon sont passés de 11% à près de 16 %
 Toutefois, après une production soutenue jusqu'en

2011, un ralentissement est observé depuis, s'expliquant notamment par une offre foncière réduite depuis 2012 (PPRI anticipés) puis 2015 (PPRI d'Arles).

- Pour les 7 communes du Val de Durance déjà concernées par les obligations au titre de la loi SRU, l'objectif est de 20 %, sachant qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2013, toutes les communes étaient en dessous des obligations : Barbentane (4,6 %), Cabannes (4,77 %), Châteaurenard (13,68 %), Eyragues (5,47 %), Graveson (7,16 %), Noves (7,66 %), Rognonas (9,71 %). Certaines ont fait l'objet d'un constat de carence (Rognonas, Barbentane, Eyragues) suite au bilan triennal 2008-2010. Ce constat a toutefois donné lieu à l'amorçage de partenariat avec l'EPF, témoignant d'une perspective d'évolution positive.
- A ce jour, les communes des Alpilles n'ont pas d'obligation réglementaire de production de logement social. Malgré l'absence d'obligations, certaines communes développent une offre en logements pour tous, et enregistrent une évolution positive, sachant que le besoin est réel pour répondre aux besoins d'une part de la population et au regard du prix du foncier, de l'immobilier et des loyers rendant difficile le maintien des jeunes dans cette partie du territoire.

## Le logement social et les communes soumises à la loi SRU

Source : DDTM	Communes concernées par les obligations de création de logement social	Taux de logement social en 2013	Nombre de logements sociaux en 2013
Rhône Crau Camargue	Arles	21,77%	5482
	St. Martin de Crau	13,24	829
	Tarascon	14,4	794
Val de Durance	Barbentane	4,6	83
	Cabannes	4,77	87
	Châteaurenard	13,68	969
	Eyragues	5,47	101
	Graveson	7,16	137
	Noves	7,66	175
	Rognonas	9,71	180
Autre logement social sur le Pays d'Arles			401
TOTAL			9238

**L'offre locative privée est en inadéquation avec une partie de la demande**, avec des niveaux de loyers ne permettant pas à de nombreux habitants de se loger.

**La part de logements sociaux dans les résidences principales du Pays d'Arles était de 11,06% en 2009**, contre 14,45% à l'échelle départementale (INSEE 2009).

Ces logements sociaux sont généralement de grande taille (en général des T3 et T4) alors que les familles avec enfants ne sont pas les seules éligibles au logement aidé.

En effet, l'impératif de construction de logement social est lié à deux enjeux :

- D'une part, le besoin de logements exprimé par certaines tranches de population : personnes seules, jeunes actifs et familles avec enfants, sachant qu'une part importante de ces ménages est éligible au logement social. La difficulté à se loger contribue au départ de certains habitants du Pays d'Arles, notamment les jeunes.

Deux Programmes Locaux de l'Habitat sont en vigueur, et sont amenés à évoluer :

- Le PLH de la Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette (2008-2015), qui prévoyait la production de 179 logements sociaux supplémentaires par an, à un taux de réalisation de 91%. Il est actuellement en cours de révision
- Le PLH de la Communauté d'agglomération Terre de Provence (2011-2016), prévoyait la production de 80 logements sociaux supplémentaires par an, et fait l'objet de réflexions préalables à sa mise en révision.

Ces révisions sont justifiées par un nouveau contexte et par des évolutions législatives :

- Le PPRI d'Arles mais aussi les projets de PPRI sur la Durance et les communes du limitrophe du Rhône introduisent une modification de la géographie foncière des communes.
- Depuis la modification de la délimitation des aires urbaines de l'INSEE, certaines communes du nord du territoire comprises dans l'aire urbaine d'Avignon basculent dans le champ d'application de la loi SRU.
- Le périmètre de la Communauté d'agglomération Terre de Provence a évolué avec l'intégration de Mollégès, Orgon et Plan d'Orgon

**La répartition spatiale est inégale** : la grande majorité des logements se concentre sur Rhône Crau Camargue. Selon l'INSEE, la commune d'Arles comptait en 2009 environ 4 900 logements, soit plus de 60 % des logements sociaux du Pays d'Arles. Sur les entités du Val de Durance et des Alpilles, le nombre de logements sociaux est plus faible, alors que les besoins sont importants au regard de l'évolution démographique observée ces dernières années, des tensions immobilières et de l'enjeu de retenir et d'accueillir les jeunes mais aussi les salariés.

### L'offre d'hébergement pour les habitants spécifiques et les plus précaires est limitée en nombre

Le Pays d'Arles propose d'autres types d'hébergement pour des publics spécifiques, mais avec une offre reste limitée par rapport aux besoins.

**L'offre d'accueil des gens du voyage** : la commune d'Arles propose une aire de 46 places. Le Schéma départemental des gens du voyage de 2011 impose la réalisation d'aires également à Saint Martin de Crau (20-25 places), Tarascon (15 places), Saint Rémy de Provence (20 places) et Châteaurenard /Noves (20 places à répartir). Une aire de grand passage intercommunale de 81-86 places devra enfin être réalisée par la Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette.

**L'offre d'hébergement « d'urgence »** : le territoire compte 430 logements dans les foyers pour personnes âgées. Arles est la seule commune à compter un Centre d'hébergement et de réinsertion sociale (CHRS), avec 26 logements et 80 places au total. La commune de St Martin de Crau dispose d'un foyer de jeunes de jeunes travailleurs et la commune de Noves compte 5 chambres d'hébergement d'urgence sur la commune de Noves. Toutefois, cette offre reste limitée et mal répartie.

L'article 69 de la loi Molle du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion impose aux communes qui répondent à certaines conditions de taille et de population de disposer d'une capacité d'hébergement, définie dans le

Plan départemental d'accueil, d'hébergement et d'insertion (PDAHI). Rhône Crau Camargue n'est pas concernée par les dispositions du PDAHI des Bouches-du-Rhône car elle possède suffisamment de places d'hébergement au regard des critères réglementaires. Sur le Val de Durance, une carence de 24 places d'hébergement a relevée dans le PDAHI, et un objectif minimum de création de 17 places a été accepté par les services de l'Etat dans le cadre du PLH 2011-2016.

Par ailleurs, le Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD) 2010-2014 comporte des mesures en faveur des ménages sans logements ou en logement temporaire, menacés d'expulsion, logés dans un logement inconfortable, occupant un logement inadapté, présentant des difficultés financières pour l'accès et le maintien dans un logement...

- développement du parc locatif très social : 25-30 % de logement PLAI à l'échelle départementale, avec notamment des grands logements.
- production de logements accessibles aux ménages à faibles ressources : logements PLAI, logements conventionnés très sociaux dans le parc privé en favorisant la mobilité résidentielle des familles dans des logements décents
- réponse aux besoins en logement émanant de personnes âgées et/ou handicapées

Par ailleurs, les évolutions des prix de l'immobilier sont déconnectées de l'évolution de l'inflation, les indices de prix pouvant atteindre des augmentations très importantes certaines années.

## ■ DES PRIX DU FONCIER ET DE L'IMMOBILIER QUI PESENT SUR LE TAUX D'EFFORT DES MENAGES

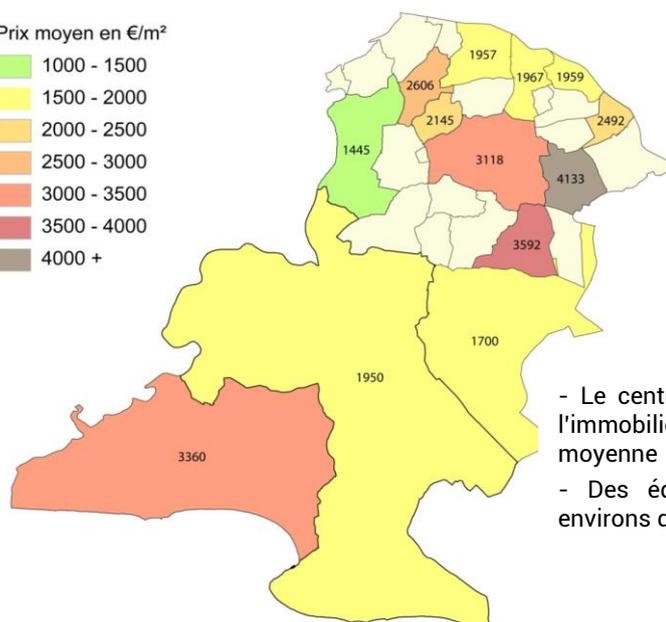
La tension immobilière et foncière qui marque le territoire pèse sur les taux d'effort des ménages et complique l'accession à la propriété et les parcours résidentiels.

Les habitants sont confrontés à des taux d'effort<sup>6</sup> importants et en hausse, lié à une conjonction de deux facteurs :

- d'une part, l'attractivité du territoire qui alimente la hausse des prix du foncier et de l'immobilier ;
- et d'autre part la situation économique des ménages qui se dégrade : hausse du taux de chômage et du nombre de demandeurs d'emploi longue durée, hausse de la proportion des foyers non imposables...

Ce sont principalement les locataires du parc privé qui sont concernés par cette augmentation récente du taux d'effort.

Prix moyen en €/m<sup>2</sup>



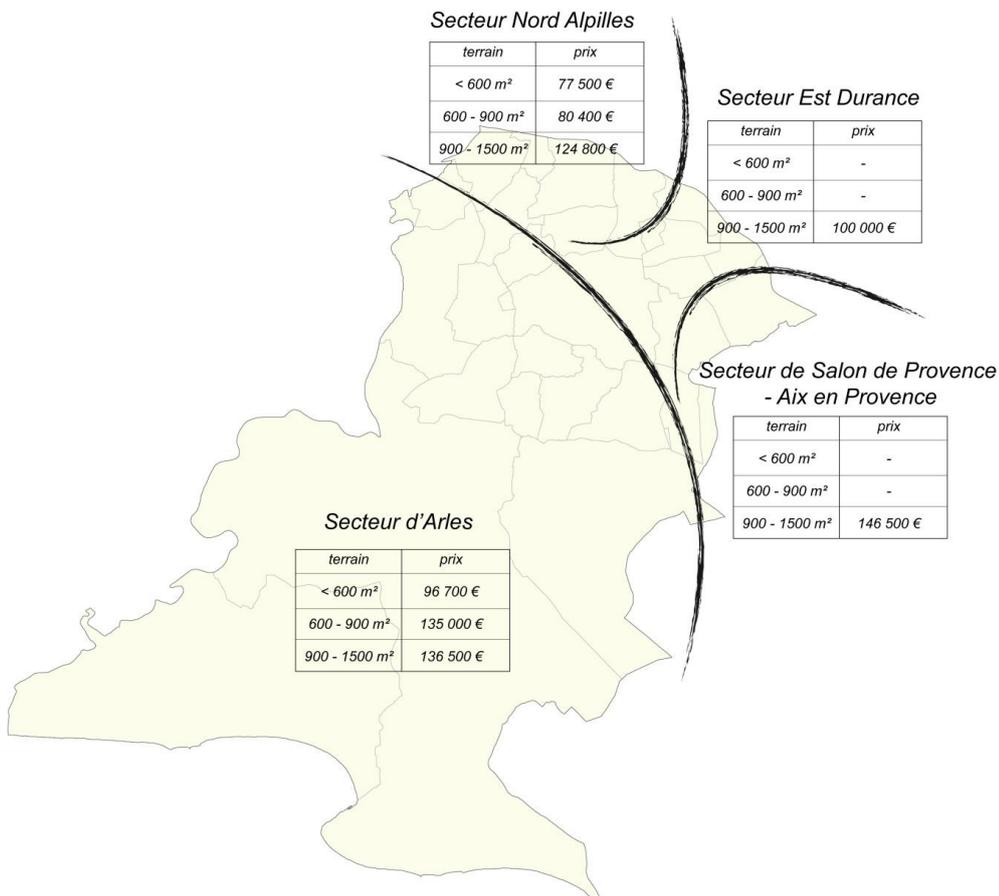
- Le centre Pays d'Arles : un territoire à l'immobilier deux fois plus cher que la moyenne
- Des équivalences de prix entre les environs d'Arles et ceux de Châteaurenard

*L'immobilier résidentiel dans l'ancien collectif-novembre 2013*

Sources : Notaires de France, classement de l'Express, PaP

Les variations des prix de l'immobilier et du foncier à bâtir sont importantes entre les différents secteurs du Pays (cf. cartes ci-après).

<sup>6</sup> Taux d'effort : rapport entre la dépense en logement d'un ménage et son niveau de revenu.

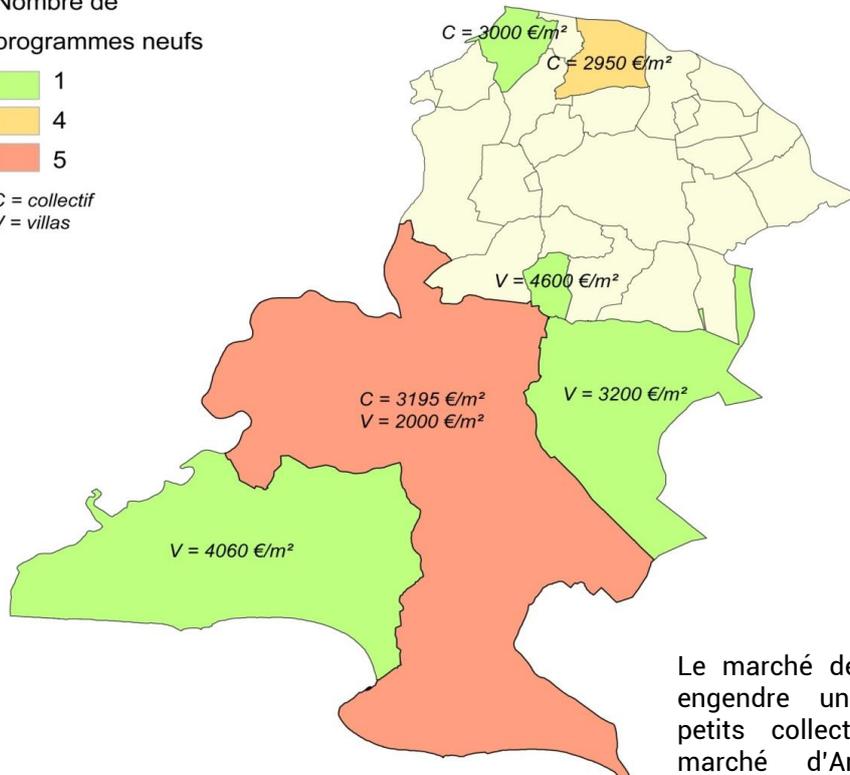


Sources : données issues de la base des Notaires de France

Nombre de programmes neufs

- 1
- 4
- 5

C = collectif  
V = villas

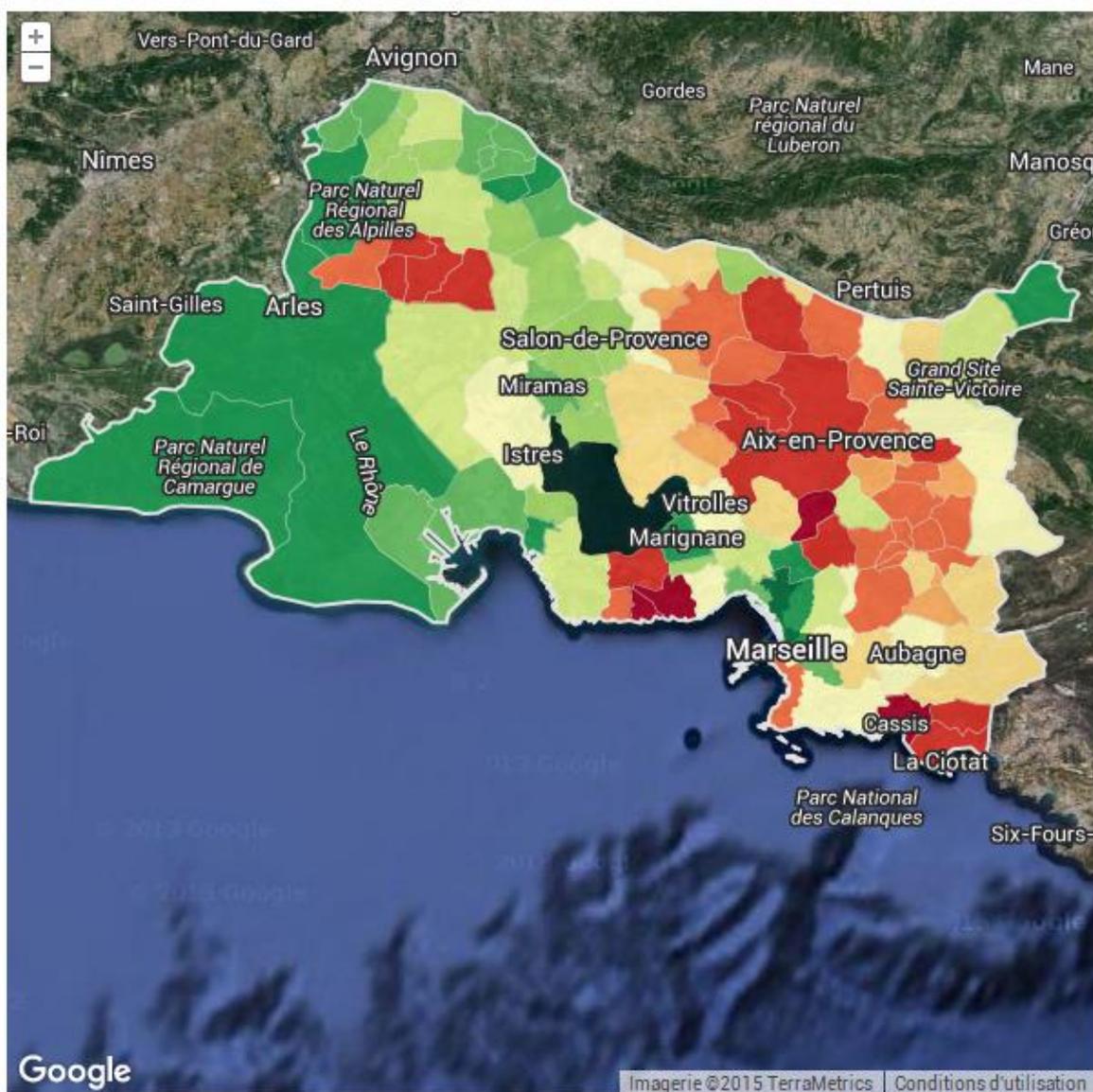


Le marché de report d'Avignon engendre une production de petits collectifs alors que le marché d'Arles produit du collectif vers le centre-ville et de la villa en périphérie

Sources : sites annonceurs et promoteurs

Le prix moyen des terrains à bâtir – novembre 2013

L'immobilier résidentiel dans le neuf



Prix au m<sup>2</sup>



Source: Efficity (et DGFIP 2008)

**Moyenne départementale : 2740 € / m<sup>2</sup>**

Consultation du site le 14/12/15

*Le marché foncier dans le département des Bouches-du-Rhône*

# A4

## Une offre commerciale de proximité pour les habitants, mais des équilibres fragiles

Les éléments qui suivent synthétisent le diagnostic commercial réalisé dans le cadre du SCOT et les analyses issus de l'Enquête sur les comportements d'achat de 2011.

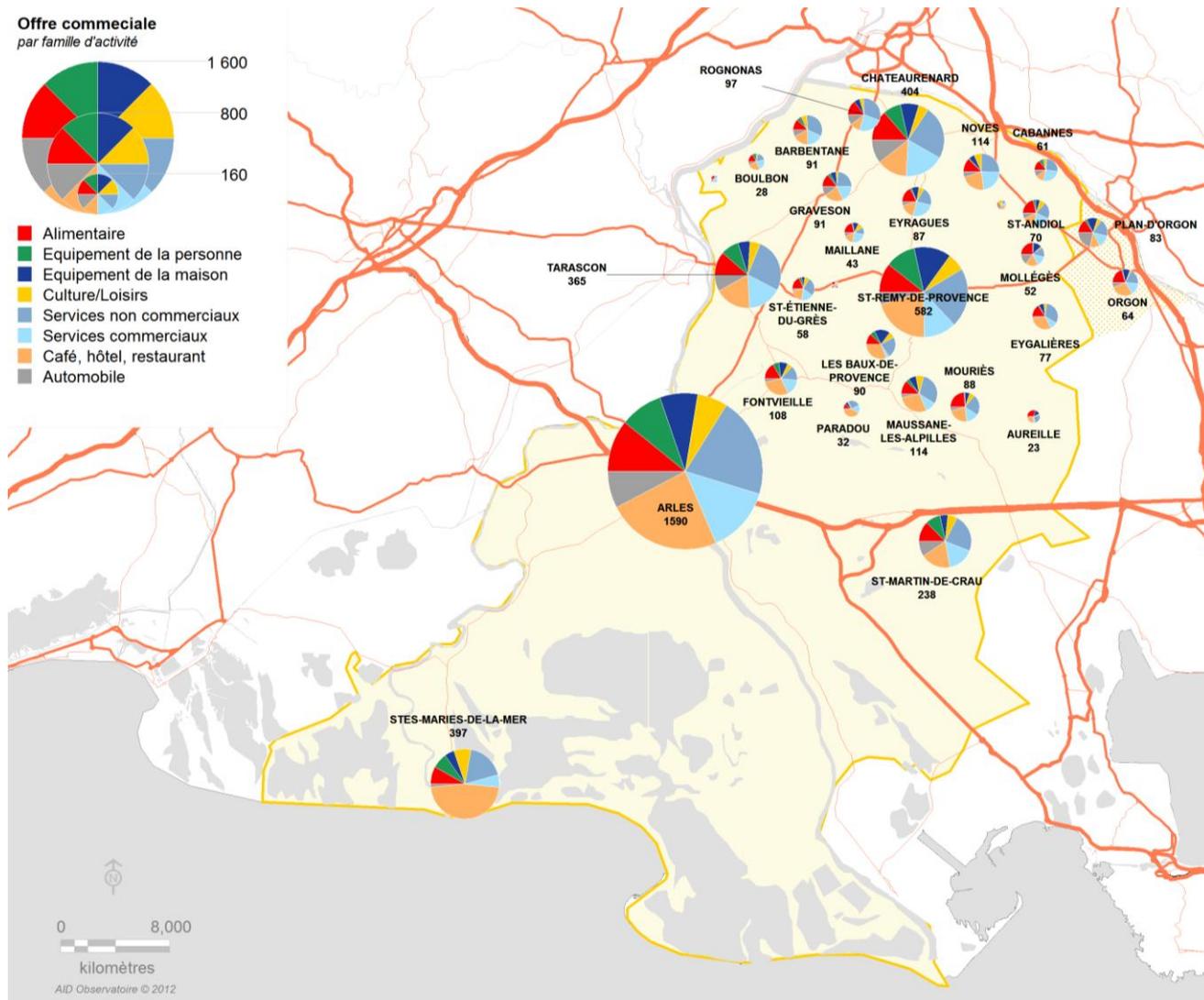
L'analyse de l'offre commerciale et de la satisfaction des besoins a été réalisée selon la logique des fréquences d'achats. Elle permet de dissocier les typologies de commerces et de besoins, au regard notamment des enjeux qu'ils présentent en termes de rapprochement des consommations (plus la fréquence est élevée, plus l'enjeu est fort).

**Éléments de définition :** selon le Code du commerce, le commerçant est défini comme « celui qui exerce des actes de commerce et en fait sa profession habituelle ». Il peut s'agir de biens ou de services. -

Sont considérés comme des activités de proximité, les commerces (alimentaires, d'équipement de la maison, d'équipement de la personne, de culture – loisirs), services, Cafés Hotels Restaurants (CHR) et activités liées à l'automobile, de moins de 300 m<sup>2</sup> de surface de vente.

5 076 établissements ont été recensés sur le Pays d'Arles, dont 1702 commerces (alimentaire, équipement de la personne et de la maison, culture-loisirs)

Répartition des commerces de proximité par commune



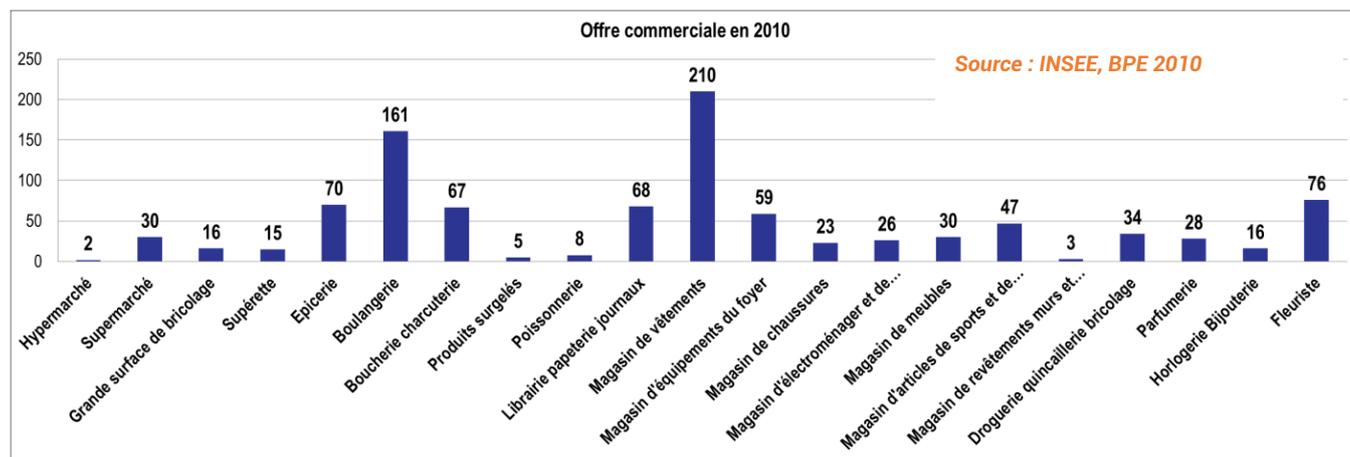
## ■ UN MAILLAGE FIN DE L'OFFRE COMMERCIALE DE PROXIMITE

Le Pays d'Arles offre une desserte très fine des populations en concerne les achats « quotidiens », correspondant aux commerces et services de proximité (boulangerie, presse, boucherie, coiffeurs, distributeur de billets, fleuristes ...) : toutes les communes du Pays d'Arles (sauf une) accueillent au moins une activité marchande de proximité. Ce constat s'explique notamment par les caractéristiques démographiques du territoire :

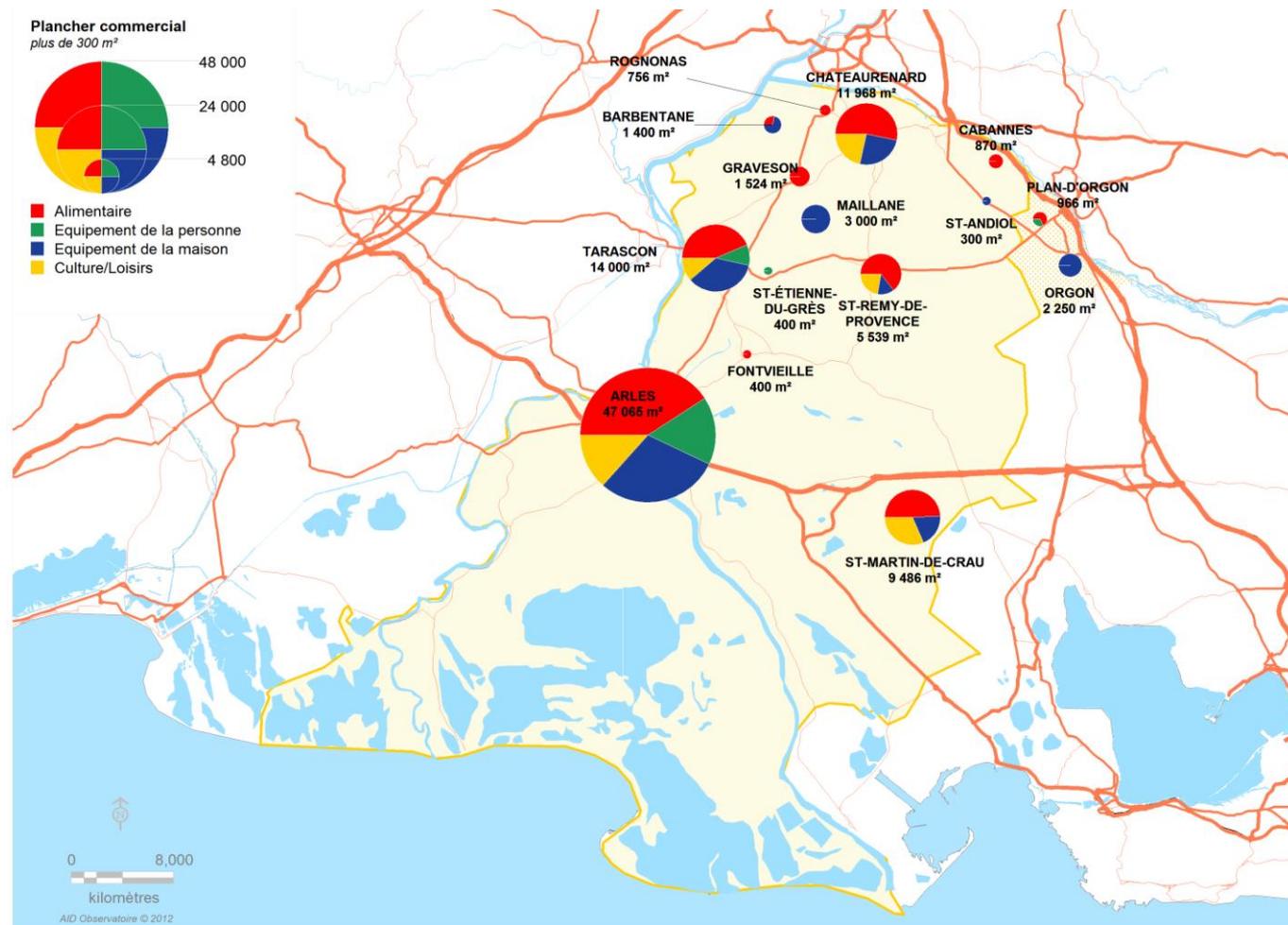
peu de communes sont de taille insuffisante pour structurer une offre commerciale (au moins 1000 habitants).

De plus, avec près de 13 commerces pour 1 000 habitants, la densité en commerces est largement supérieure à la moyenne nationale (7 commerces / 1000 habitants).

Ainsi, pour la grande majorité des communes, **l'offre commerciale permet de répondre de manière plus ou moins complète à des besoins de première nécessité.**



Répartition du plancher commercial (surface de vente) par commune et par famille de produits

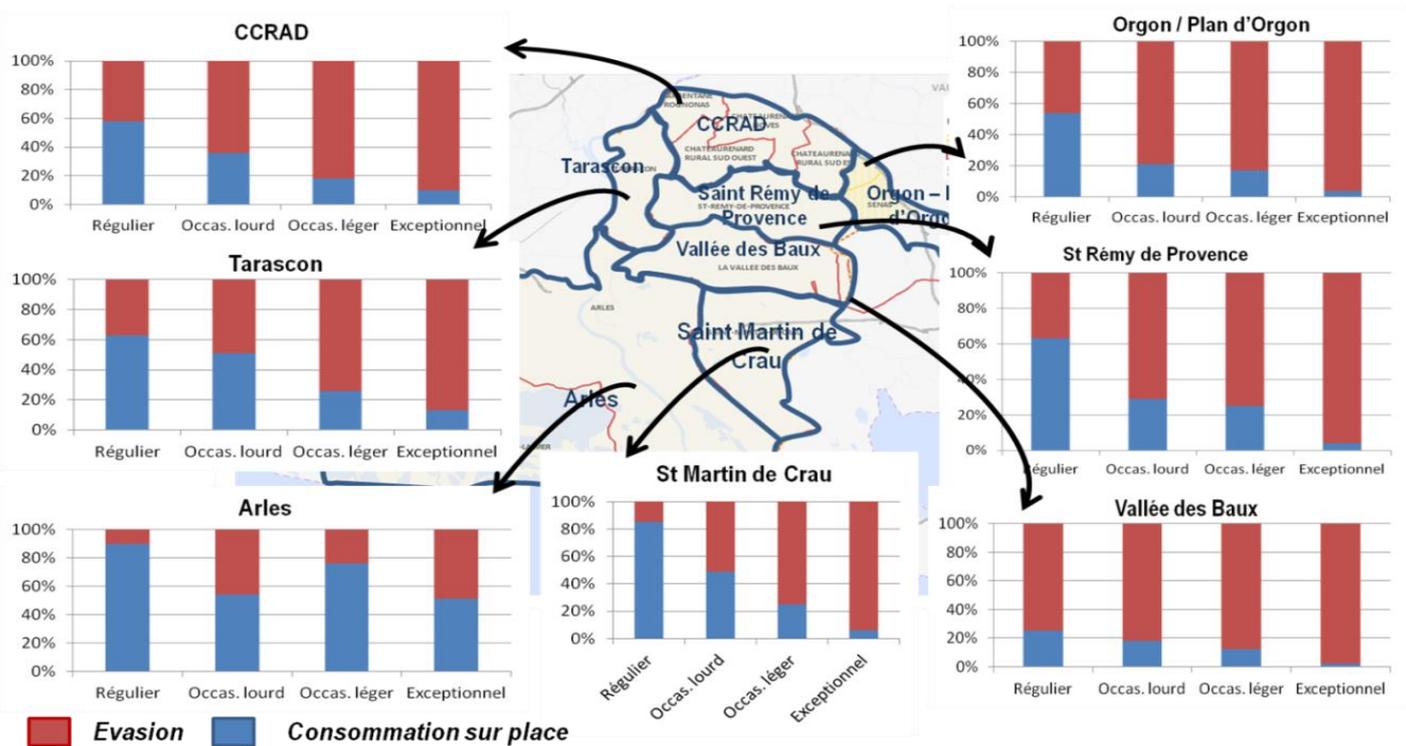


■ **UNE OFFRE COMMERCIALE STRUCTUREE AUTOUR DES VILLES, BOURGS ET VILLAGES**

L'offre commerciale est structurée en lien avec le maillage de villes, bourgs et villages :

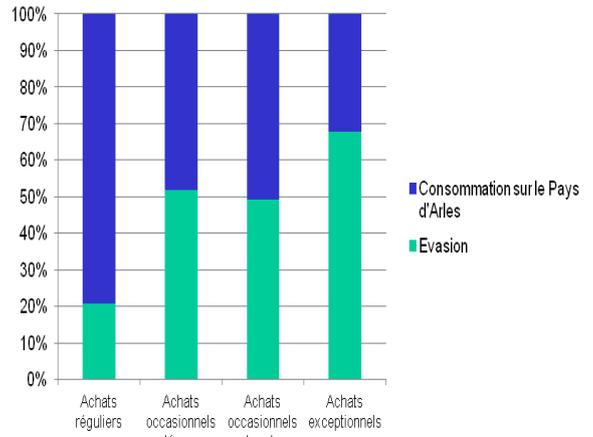
- une polarité commerciale principale (Arles), dont l'équipement commercial permet la satisfaction de la majeure partie des besoins de consommation, du quotidien à l'achat exceptionnel. Toutefois, son influence est plus limitée sur les secteurs Nord et Est du Pays d'Arles, davantage tournés vers les territoires voisins, pour répondre à certains besoins de consommation.
- une armature « secondaire » structurée autour des villes d'appui (Chateaubert, Tarascon, Saint Rémy de Provence, Saint Martin de Crau), apportant une réponse plus ou moins complète sur des achats hebdomadaires (grandes et moyennes surfaces alimentaires notamment) et occasionnels à l'échelle de chaque bassin de consommation
- un maillage de moyennes surfaces alimentaires dans des bourgs jouant le rôle de relais sur des achats hebdomadaires ;
- une desserte fine sur les besoins de première nécessité (commerces de proximité alimentaires, restauration, presse...) dans les bourgs, villages et hameaux

Niveau de satisfaction des besoins par secteur :



■ **UNE EVASION COMMERCIALE FORTE ET EN AUGMENTATION POUR LES ACHATS MOINS FREQUENTS**

Evasion par fréquence d'achats



Consommation et évasion commerciale selon la fréquence d'achat.

Près de 80% des consommations des ménages du Pays d'Arles sur des achats réguliers<sup>7</sup> s'effectuent sur le Pays d'Arles. Cela s'explique par un bon niveau de desserte du territoire sur ces achats fréquents, pour lesquels les enjeux de rapprochement des consommations sont particulièrement forts (cadre de vie et attractivité du territoire, réduction des déplacements et des émissions de gaz à effet de serre associées, etc.).

<sup>7</sup> Achats réguliers : achats quotidiens et consommations effectuées dans les grandes et moyennes surfaces alimentaires de plus de 300 m<sup>2</sup> de surface de vente

**La moitié des consommations s'effectue sur le Pays d'Arles pour les achats occasionnels (équipement de la personne, jouets, bricolage, sport...)**

Enfin, **les deux tiers des consommations s'effectuent à l'extérieur du Pays pour les achats exceptionnels** (mobilier, électroménager, matériaux...).

Une légère augmentation de l'évasion totale est à noter entre 2004 et 2011 (35% des dépenses en 2011 et 34% en 2004). Il existe de fortes variations selon les familles de produits prises en compte, avec une **augmentation significative de l'évasion sur les biens d'équipement de la maison** (48% en 2004 contre 56% en 2011), et une relative stabilité sur les produits alimentaires (achats réguliers).

Les niveaux d'évasion relativement élevés s'expliquent par la situation géographique du Pays d'Arles, à proximité de polarités accueillant une offre commerciale très dense et diversifiée (notamment Avignon), limitant les possibilités de structuration d'une offre pour le Pays d'Arles sur certaines familles de produits (la densité en grandes et moyennes surfaces est largement inférieure aux moyennes nationales, notamment en non alimentaire). Les niveaux d'évasion s'expliquent aussi par l'organisation territoriale, certaines parties du territoire (Nord Alpilles notamment) étant plus proches de polarités externes que d'Arles, et étant donc, naturellement, tournés davantage vers ces polarités en termes de consommation.

### ■ UNE SATISFACTION DES BESOINS INEGALE SUR LE TERRITOIRE POUR LES ACHATS OCCASIONNELS ET EXCEPTIONNELS

**L'analyse de la satisfaction des besoins dans chaque sous-bassin de consommation fait apparaître une bonne desserte des sous-bassins sur des achats réguliers** (plus de 50% des consommations effectuées dans chaque sous-secteur, sauf la vallée des Baux). Le niveau de desserte sur des achats occasionnels et exceptionnels varie ensuite selon les sous-bassins.

### ■ DES EQUILIBRES FRAGILES ENTRE CENTRALITES URBAINES ET POLES PERIPHERIQUES

Le commerce constitue une composante essentielle des centralités urbaines, et contribue à l'animation de la vie urbaine et rurale. Certaines centralités du Pays d'Arles font apparaître des signes de fragilisation au regard de certains indicateurs (taux de vacance, part des services élevée, disparition de commerces), sur les villes structurantes mais aussi sur certains bourgs et villages.

L'offre commerciale du Pays d'Arles est organisée autour de deux types de localisations :

- **Des localisations périphériques**, accueillant notamment des équipements de grande taille, mais pas seulement.
- **Les centralités urbaines**, dans lesquelles on retrouve notamment une densité et une diversité de commerces de proximité (boutiques < 300 m<sup>2</sup> de surface de vente), mais aussi pour certaines des moyennes surfaces alimentaires. Il s'agit du centre-ville d'Arles, des centres villes des pôles d'appui, mais aussi des quartiers, hameaux, et centres-bourgs des communes de petite taille. Les centralités urbaines sont situées au cœur des densités urbaines. Le maintien et le développement d'une fonction commerciale attractive dans ces localisations constitue un enjeu au regard :

de la recherche de proximité entre lieux d'habitation et lieu d'achats, et la mise à disposition de services de bases au plus près des populations, accessibles par des modes de déplacement doux, de l'animation générée par les commerces dans ces lieux de vie.

L'analyse spatiale de l'offre commerciale met en évidence des risques de fragilisation de cette offre de centralité quelle que soit le niveau de pôle :

- Le centre ancien d'Arles ne représente que 14% du chiffre d'affaires de la ville, ce qui témoigne d'une attractivité limitée par rapport aux zones majeures de périphérie (Fourchon 54% du chiffre d'affaires).
- Les centres-villes des pôles d'appui, présentent pour certains des difficultés de maintien, dont témoignent certains indicateurs : taux de vacance des locaux d'activités de 13% sur Tarascon et Chateaufort (au-delà de 10% le taux de vacance témoigne d'une fragilisation du centre-ville).
- Les bourgs centres ou les bourgs de proximité font également apparaître des phénomènes de délocalisation de l'offre de proximité au bord des axes routiers notamment, et d'implantation diffuse entraînant des risques de fragilisation de l'offre de centre-bourg et une augmentation de la dépendance des habitants à la voiture individuelle (avec des conséquences en termes de consommation énergétique, de budget et d'émissions de gaz à effet de serre).

# A5

## Une offre d'équipements et de services aux habitants qui maille le territoire

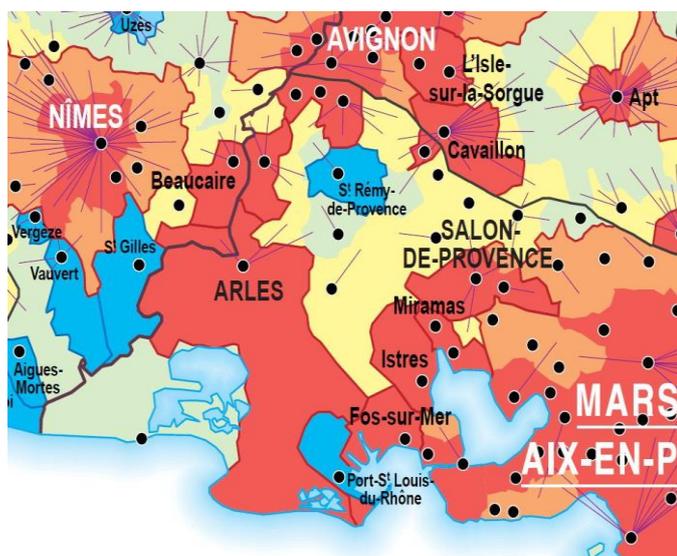
La question des services renvoie directement à celle des équipements, à savoir l'ensemble des bâtiments à usage collectifs, qui peuvent être administratifs, éducatifs, sanitaires, commerciaux, culturels, sportifs...

Un « pôle de services » est un lieu de concentration de l'offre de services, en quantité en diversité (présence d'un large bouquet de services). C'est aussi un lieu accessible depuis un bassin de services, dont l'aire d'attraction dépend de son niveau de services, de sa situation par rapport aux autres pôles, de son accessibilité en voiture ou en transports en commun ».

**Les questions des services et des équipements sont en lien étroit avec l'armature urbaine.** En effet, les différentes communes du Pays d'Arles ont des aires d'influence différentes, notamment en raison d'une offre en services et en équipements beaucoup plus importante, mais aussi d'effets de distance (étendue du Pays d'Arles), d'éléments naturels (topographie) ou encore des différentes pratiques et habitudes.

### ■ UNE OFFRE DE SERVICES INTERESSANTE, MAIS AVEC UNE AIRE D'INFLUENCE LOCALE

**Un niveau de services lié au positionnement du Pays d'Arles, à l'interface de grandes agglomérations...**



Source : INSEE, 2002, Territoires vécus

Le Pays d'Arles est situé dans un département fortement urbain, marqué par un niveau de services importants. En effet, dans les Bouches-du-Rhône, huit habitants sur dix bénéficient de la palette de commerces et services la plus large (INSEE). Le nombre moyen d'équipements par commune s'élève à 24, soit le taux le plus élevé de la région PACA

Cette bonne couverture s'explique par une forte densité de population et par une relativement bonne desserte en transports du territoire départemental. Ainsi, l'éloignement moyen aux équipements est un des plus faibles de France.

Toutefois, la situation du Pays d'Arles à l'interface de plusieurs grandes agglomérations influe sur le niveau de desserte de services : **les aires d'influence des pôles de services sont limitées**, à la différence de villes comme Nîmes, Avignon ou encore Cavaillon, comme le montre la carte des territoires vécus de l'INSEE (2002).<sup>8</sup>

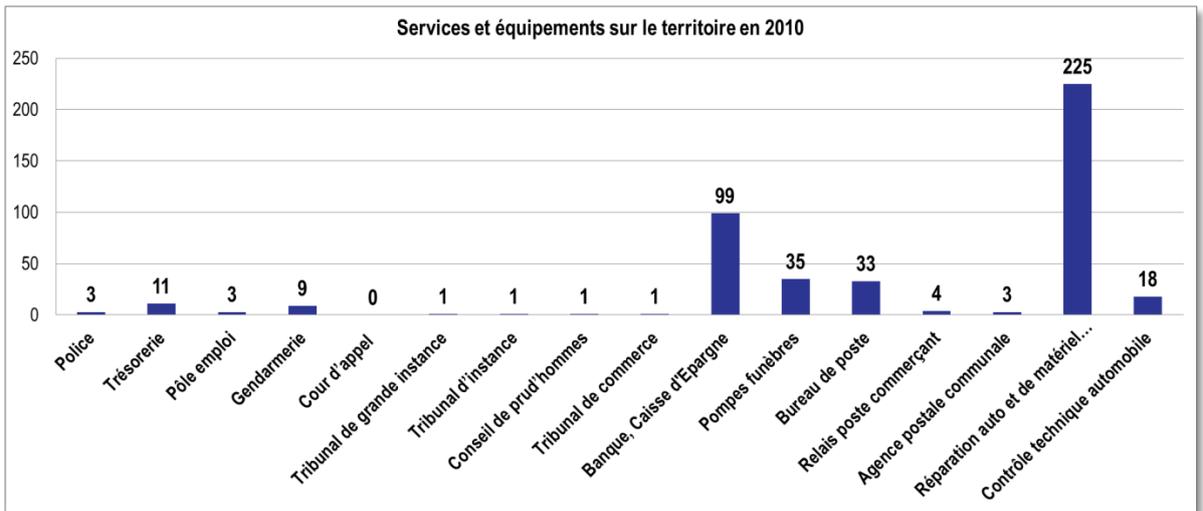
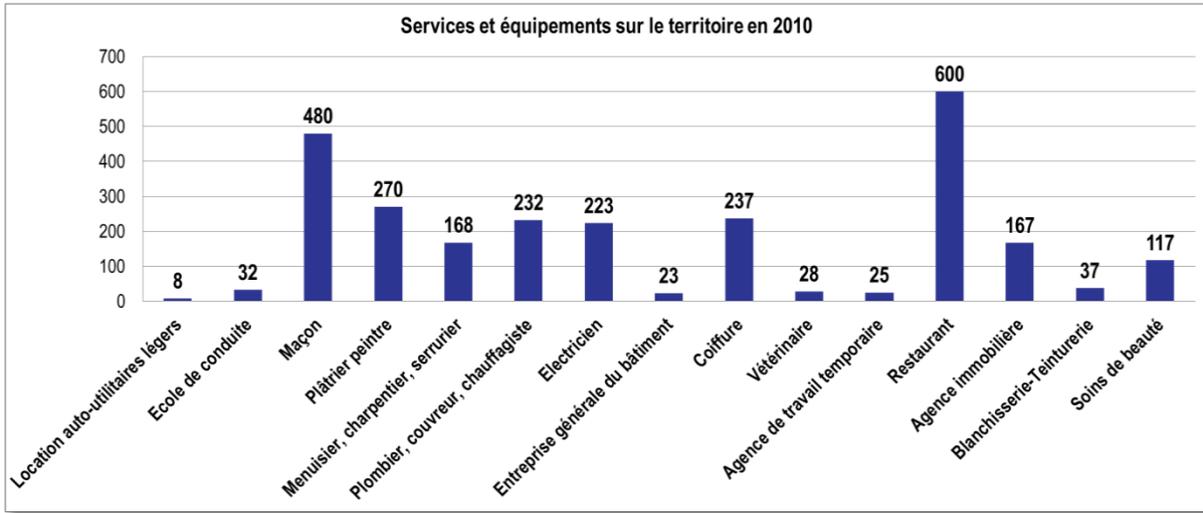
### Globalement un bon niveau de services et d'équipements

**Le niveau de services et d'équipements à l'échelle du Pays est satisfaisant** : en Pays d'Arles, on trouve l'ensemble des services de proximité et des équipements structurants (au sens de l'INSEE), à l'exception d'une cour d'appel.

Le Pays d'Arles compte notamment une sous-préfecture, une université, un centre hospitalier et deux hôpitaux locaux (Hôpitaux des Portes de Camargue) : un à Tarascon et un autre, hors du territoire du SCOT, à Beaucaire dans le Gard, assurant un relais essentiel par rapport à l'offre des territoires voisins

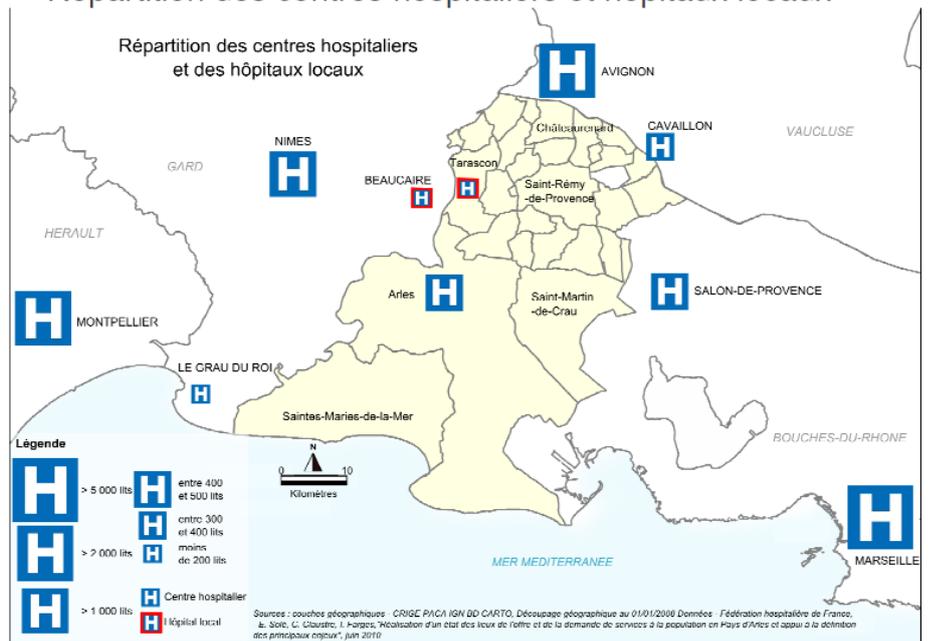
N.B. L'offre commerciale, développée dans la partie « offre commerciale », est indissociable de la question des services et des équipements

<sup>8</sup> Les principaux pôles de services du territoire sont illustrés par des points noirs et correspondent aux communes exerçant, par la présence d'équipements de gamme intermédiaire, une attraction sur les habitants d'au moins une autre commune. L'aire d'influence des pôles de ces services intermédiaires est illustrée par les traits reliant les communes aux pôles de services intermédiaires

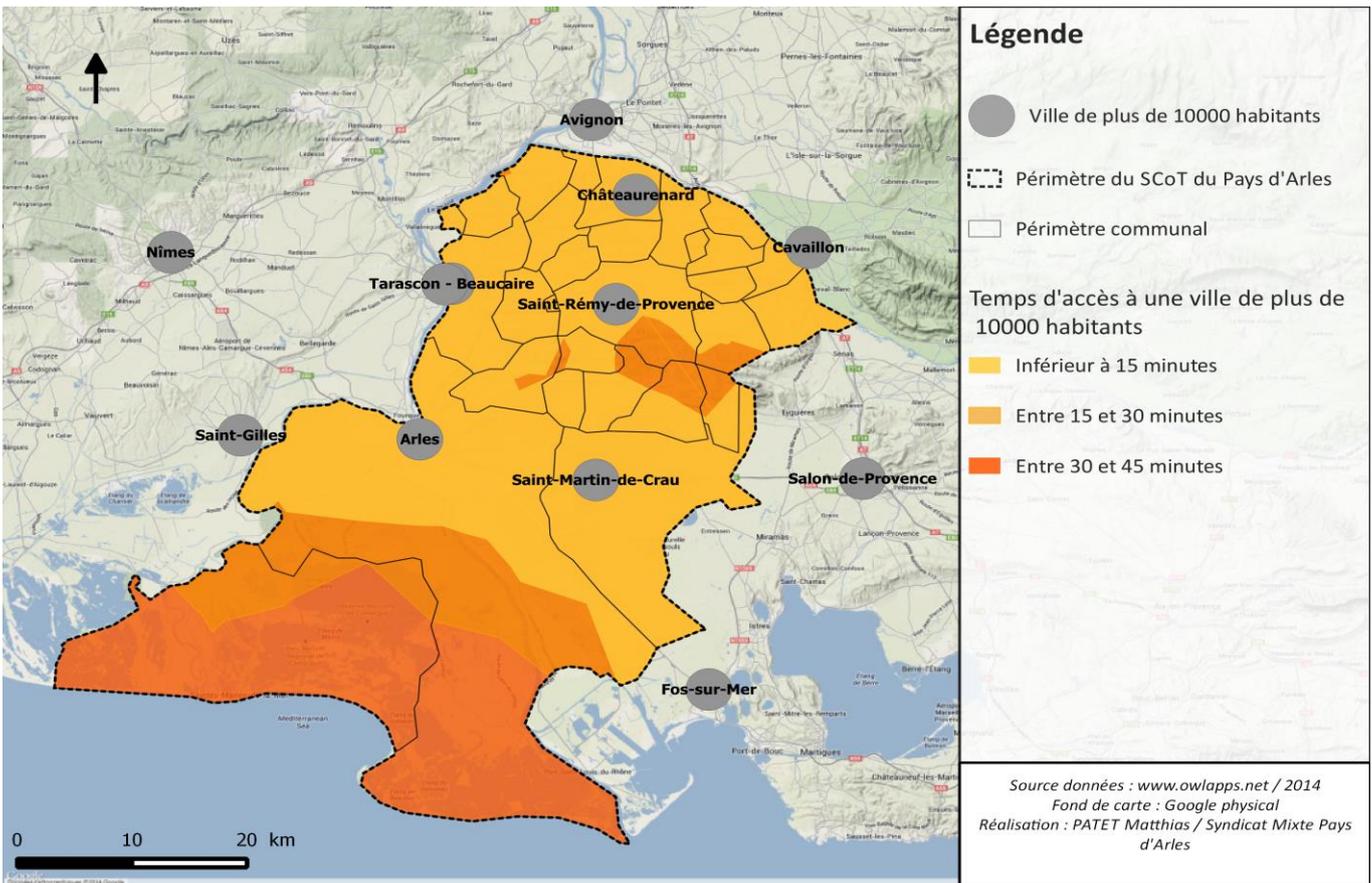


Les services et les équipements sur le territoire du Pays d'Arles en 2010

## Répartition des centres hospitaliers et hôpitaux locaux



Répartition des centres hospitaliers et hôpitaux locaux



Le temps d'accès à une ville de plus de 10 000 habitants Source : Diagnostic du Schéma de services du Pays d'Arles, 2011

**En Pays d'Arles, la grande majorité des habitants se situe à moins d'un quart d'heure d'une ville de 10.000 habitants**, dans laquelle on pourra généralement trouver une grande partie de services et équipements intermédiaires. Les temps d'accès sont ainsi relativement réduits pour les services intermédiaires. Par contre, des difficultés d'accès existent pour certains services et équipements plus spécifiques entre Arles et le nord du territoire (formation, administratif...)

■ **UN MAILLAGE FIN FAVORISANT LA PROXIMITÉ, AVEC LA PRESENCE D'EQUIPEMENTS STRATEGIQUES**

L'offre de services est maillée sur le territoire par différentes polarités de services<sup>9</sup> :

- Le pôle de services de niveau métropolitain d'Arles regroupe des services d'envergure régionale : Université, CHU, sous-préfecture, chambres consulaires. On trouve aussi des services administratifs « métropolitains », à l'image du siège de la CAF de district, la maison de la solidarité du Conseil Général ou encore une offre d'enseignement supérieur. Ce pôle regroupe près de 1970 services, soit plus du tiers des services du Pays en nombre.

<sup>9</sup> La polarité de service est un lieu de concentration de l'offre de services, en quantité et en diversité.

Les pôles de services de centralité de Tarascon, St-Rémy-de-Provence, Chateaurenard, St-Martin de-Crau ont une offre de services conséquente en nombre (entre 300 et 600 services). Ils regroupent des services d'utilisation moins fréquente ou nécessitant un actif immobilisé plus important : cinéma, théâtre, grande salle de spectacle, hôpitaux-clinique, lycée, hypermarché, pôle emploi, gare, tribunal.

- Les pôles de services intermédiaires (Eyragues, Rognonas, Fontvieille, Noves, Barbentane, Stes-Maries-de-la-Mer, Maussane-les-Alpilles, Graveson) regroupent des services que l'on souhaite trouver dans le bourg centre le plus proche : maison de retraite, foyer, EHPAD, vétérinaire, supermarché, kinésithérapeute, dentiste, laboratoire d'analyses, garage station-service, magasin de vêtements et de chaussures, équipement de la personne. La plupart de ces pôles intermédiaires ont un bon niveau de services, qui est complémentaire avec les communes avoisinantes. Le cas des Saintes-Maries-de-la-Mer est singulier puisqu'on compte un très fort coefficient de services pour 1000 habitants (135,2 contre 36,1 en moyenne pour le Pays d'Arles). Cela est dû à la fois à l'éloignement d'Arles et à la forte vocation touristique de la commune.

Les pôles de services de proximité (St-Andiol, Plan d'Orgon, Cabannes, Mouriès, Maillane, St-Etienne du Grès, Eygalières, Orgon) regroupent

des services que les usagers souhaitent voir dans leur environnement immédiat : boulangerie, boucherie, crèche / halte-garderie, école, alimentation, poste, bar-café tabac, banque point argent, pharmacie, médecin généraliste. La différence entre cette catégorie et la précédente réside dans le nombre de services plutôt que dans le niveau de ceux-ci. En effet, certains de ces bourgs disposent également de collèges, de la présence du trésor public.

Notamment, les communes de Saint-Andiol, Cabannes, Orgon, Plan-d'Orgon ont un niveau d'équipement moindre en nombre, mais sont complémentaires et chacune possède une offre partielle de niveau intermédiaire (ex. Saint Andiol a un collège, Cabannes et Plan d'Orgon ont un supermarché)

Les pôles villageois, caractéristiques du Pays, offrent également des services de proximité, en particulier sur les communes d'Arles et de Noves. Certains regroupent près de 3.000 habitants et offrent plus de 50 services (Salins de Giraud, Raphèle les Arles); d'autres moins (Moulès, Mas Thibert, Le Sambuc, Albaron...).

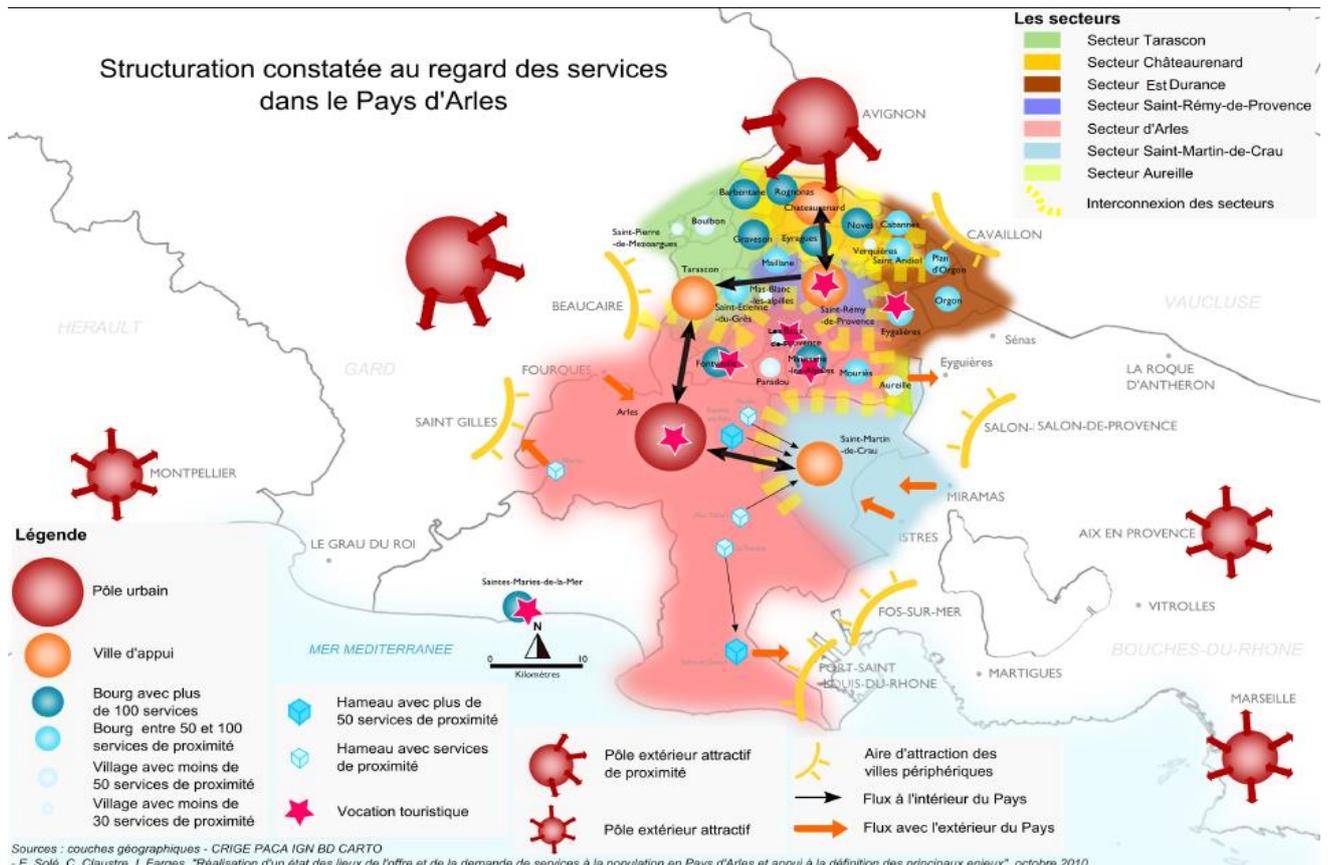
- Quelques communes présentent une offre de services moins étoffée, d'hyper-proximité, ce qui les rend plus dépendantes de l'offre des pôles de services alentours : en effet, elles rassemblent

Verquières, Mas Blanc des Alpilles, St-Pierre-de-Mézoargues.

La commune des Baux de Provence présente un profil très particulier avec le plus fort coefficient de services du Pays (242,1). Mais leur typologie renvoie à une réalité particulière d'une petite commune à très forte vocation touristique. Ainsi les services notamment commerciaux ne sont pas prioritairement à destination de la population permanente et l'on peut noter par exemple, l'absence d'une boulangerie ouverte à l'année sur la commune.

Ces pôles de services ont des zones d'influence plus ou moins étendues, et fonctionnement pour certains en complémentarité. Le Pays d'Arles compte ainsi plusieurs **secteurs d'accès aux services perméables**, définis dans le Schéma de services du Pays d'Arles, ce qui constitue une opportunité pour mutualiser certains équipements et services.

- Un secteur autour du **pôle urbain d'Arles** : c'est le secteur le plus important en taille et en nombre de communes, il concentre plus du tiers de l'offre de service existante en Pays d'Arles.
- Un secteur autour de la **ville d'appui de Châteaurenard** : celui-ci dispose d'un bon niveau d'équipement, mais voit toutefois son attractivité restreinte du fait de la présence de



moins de sept des dix services de proximité cités préalablement : Boulbon, Aureille, Paradou,

pôles extérieurs (Avignon et Le Pontet notamment) mais également puisque les communes situées dans son secteur d'attractivité possèdent de bons niveaux

## ■ DES EVOLUTIONS ATTENDUES

### Un contexte de recomposition territoriale

La diminution des moyens des collectivités ainsi que les différentes réformes modifiant les principes de répartition des services publics (RGPP, réforme territoriale, constitution de la métropole marseillaise) peuvent introduire un risque de disparition de certains services de proximité, mais aussi une fragilisation de certains équipements structurants : services hospitaliers, tribunaux, sous-préfecture, université

Toutefois, les recompositions territoriales et la mise en place de la métropole Aix-Marseille peut amener en Pays d'Arles la relocalisation de certains services existant.

### Un retard en matière d'équipements de formation, suite aux dynamiques démographiques récentes

Le dynamisme démographique qu'a connu le territoire ces dernières années, conjugué à l'absence de structures adaptées, a généré un retard dans certains secteurs pour le renforcement d'une offre intermédiaire de formation.

A ce jour, il n'existe pas de lycée général sur le nord du territoire malgré la présence de 6 collèges. Ceci accroît les déplacements des lycéens. Aussi, l'implantation d'un lycée général de 800 places à Châteaurenard, devant permettre aux lycéens de parcourir deux fois moins de kilomètres, constitue un équipement clé à considérer dans le SCOT.

De plus, l'offre en équipements de formation en Pays d'Arles pourrait être renforcée par l'implantation de nouveaux collèges sur les Alpilles et le Val de Durance.

### Des évolutions sociétales introduisant de nouveaux besoins

**Concernant l'offre de soins hospitalière**, un changement de son organisation sur le territoire est en cours, dans le cadre de la mise en œuvre du **Projet Médical de Territoire Partagé** élaboré entre les Hôpitaux des Portes de Camargue et le Centre hospitalier d'Arles. Il s'agit de conforter en médecine, gériatrie et soins de suite et de rééducation l'offre de soins publique présente sur le Pays d'Arles, pour ainsi apporter une réponse sanitaire et médico-sociale au regard des réalités économiques et démographiques du territoire, une réponse à des besoins spécifiques.

**Une maison médicale de garde (MMG)** est également installée à proximité des urgences du CH d'Arles et un projet de maison de santé pluri-professionnelle (MSP) multi-sites est en cours d'élaboration, ce qui complètera l'offre de soins de proximité. Elle englobera la vallée des Baux avec également le Paradou, Mouriès et Maussane-les-Alpilles.

L'offre de santé à l'égard des personnes âgées sur le territoire ne va pas augmenter dans les prochaines

d'équipement de proximité. Il présente un retard en matière d'offre de formation, eu égard à l'explosion démographique de ces dernières années, et de besoins en terme de services administratifs.

- Un secteur autour de la **ville d'appui de Tarascon** : celui-ci subit également la présence de pôles extérieurs fortement attractifs (Avignon et Le Pontet également), limitant le développement de certains services dans la zone, d'où un coefficient de services pour 1.000 habitants inférieur à la moyenne du Pays.
- Un secteur autour de la ville d'appui de **Saint-Rémy de Provence** : c'est la seule ville d'appui du Pays d'Arles, qui dispose d'un coefficient de services pour 1.000 habitants supérieur à la moyenne du Pays. Cela est dû à la vocation touristique de la commune. La clinique dispose notamment d'une clinique de rééducation fonctionnelle, complétant l'offre de santé du territoire (hôpitaux d'Arles et de Tarascon), et attirant un certain nombre de personnes extérieures
- Un **secteur autour des communes à l'est de la Durance** qui est composé de communes avec des niveaux d'équipements proches, sans pôle ou bourg exerçant une attractivité nette sur les autres communes. Sur ce secteur, on constate une multi-polarisation, avec une répartition des équipements sur les différentes communes (Orgon, Cabannes, Plan d'Orgon, Eygalières...). D'une certaine manière, ces communes sont attirées par le pôle extérieur constitué par Cavaillon, et dans une moindre mesure par Châteaurenard.
- **Saint-Martin de Crau**, à la différence des autres territoires cités précédemment, ne dispose pas d'un réseau de communes qui soit sous sa zone d'influence, même s'il existe des interactions et des flux avec différents hameaux.
- Le cas **d'Aureille** est spécifique dans la mesure où la commune est la seule (en dehors de la partie camarguaise du Pays) à se situer à plus de 15 minutes de transport d'un pôle urbain ou d'une ville d'appui. Ainsi, la commune est partagée entre les influences d'Arles, de Salon de Provence, et dans une moindre mesure d'Eyguières.

**La richesse du maillage de services est donc notable. Elle favorise une offre de services de proximité, favorisant un territoire des courtes distances et permet de limiter les déplacements des habitants.**

années. Son taux d'équipement est supérieur au taux régional PACA et une extension de capacité est en cours d'installation sur la ville de Chateaurenard. Ces EHPAD représentent 1 510 lits d'hébergement permanent et 15 lits d'hébergement temporaire, dont 10 gérés par des établissements publics autonomes ou par les établissements hospitaliers, 6 par des associations et 5 par des partenaires privés lucratifs.

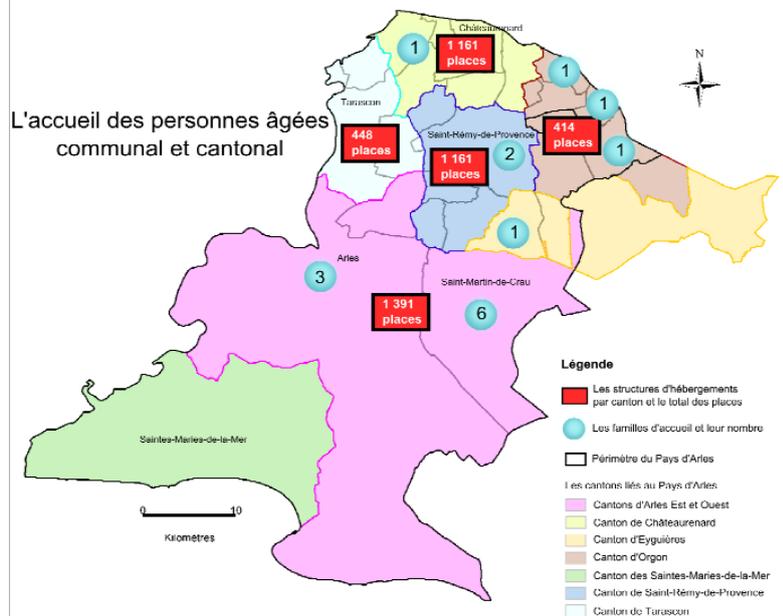
**L'offre de santé à l'égard des personnes handicapées :** Deux maisons d'accueil spécialisées (MAS) sont actuellement implantées pour un total de 68 places installées et deux foyers d'accueil médicalisé représentant 61 places.

**Une répartition inégale de certaines catégories de services, et des difficultés d'accès, renforcées par l'étendue du territoire**

Malgré une offre plutôt développée, certains publics spécifiques rencontrent des difficultés d'accès du fait de l'étendue du territoire et de difficultés d'avoir un moyen de locomotion (personnes âgées, jeunes...).

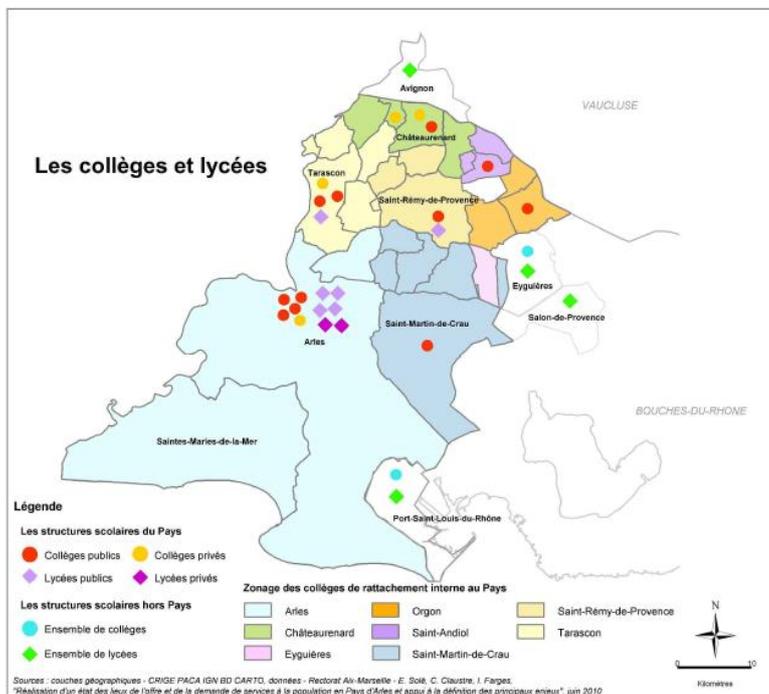
L'offre de services et d'équipements est globalement satisfaisante, mais sa répartition territoriale est inégale.

Le renforcement des fonctions administratives et des commerces devient indispensable sur le nord du territoire compte tenu notamment de l'étendue du territoire, rendant Arles difficilement accessible pour certaines communes les plus éloignées.



Sources : couches géographiques - CHIGZ PACA IGN BD CARTO, données - Drees Paca, Insee (1/11/2009) - OMS Paca - SIRSA Site CG au 30/06/2010 - E. Solé, J. Farjas, C. Claustra, "Réévaluation d'un état des lieux de l'offre et de la demande de services à la population en Pays d'Arles et appui à la définition des principaux enjeux", juin 2010

**Implantation des collèges et lycées**



**L'accueil des personnes âgées communal et cantonal**

## LES HABITANTS ET LEURS MODES DE VIE

### SYNTHESE DES ENJEUX

#### Le maintien de l'attractivité du territoire, et la réponse aux besoins liés aux dynamiques démographiques et aux évolutions sociétales

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le maintien d'une dynamique démographique modérée</li> <li>• La possibilité pour les actifs, les familles mais aussi les ménages plus modestes de s'installer et travailler sur le territoire</li> <li>• Une réponse aux besoins de la jeunesse et des jeunes actifs</li> <li>• Le renouvellement de la population d'une génération à l'autre pour conserver un équilibre</li> <li>• L'accompagnement du vieillissement (structures d'accueil adaptées, offre de santé...)</li> <li>• L'anticipation des évolutions démographiques et sociologiques (baisse de la taille des ménages et besoins de petits logements)</li> <li>• Le maintien d'un cadre de vie de qualité malgré l'essor démographique du territoire</li> </ul>
--------------------	---

#### L'amélioration du niveau de vie et la recherche d'une meilleure articulation entre actifs et emplois

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le rééquilibrage du ratio emplois - actifs</li> <li>• La création d'emplois diversifiés, en lien avec l'évolution de la structure socioprofessionnelle</li> <li>• L'accompagnement des salariés grâce à la formation vers les nouveaux secteurs porteurs</li> <li>• La diminution des inégalités sur le territoire</li> </ul>
--------------------	--

#### Un parc de logements diversifié, accessible à tous et énergétiquement performant

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La diversification de l'offre de logements et l'amélioration des parcours résidentiels : augmentation de l'offre de logements à la location, construction de logements adaptés à la composition des ménages, prise en compte des évolutions sociologiques (baisse de la taille des ménages, familles monoparentales, personnes âgées, personnes à mobilité réduite), prise en compte des besoins en logement locatif social et en logements à loyers modérés, au-delà des obligations réglementaires, en quantité (rattrapage et la réduction de la carence) et en typologie (notamment PLAI/PLS pour les moins favorisés)</li> <li>• La recherche d'un meilleur équilibre dans la répartition territoriale de l'offre de logements, et d'opérations favorisant la mixité sociale</li> <li>• La définition d'une stratégie pour limiter les tensions immobilières et foncières et proposer des logements à des prix accessibles</li> <li>• La transition écologique des logements : efficacité énergétique et confort thermique (isolation, système de chauffage plus performant)</li> <li>• La prise en compte de la rénovation urbaine des centres anciens (Arles, Châteaurenard, Orgon...) ayant des problématiques spécifiques, et des solutions adaptées à chacun d'entre eux</li> <li>• L'accompagnement des ZUS du Pays d'Arles dans une politique de rénovation urbaine</li> <li>• L'accueil de populations spécifiques : ouvriers agricoles, travailleurs saisonniers, gens du voyage</li> <li>• L'articulation de la production de logements avec les autres politiques sectorielles (risques, transports, équipements publics, consommation d'espaces...)</li> </ul>
--------------------	--

#### Le maillage en commerces et services en réponse aux différentes catégories de besoins

<b>Sous-enjeux en matière de commerce :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le maintien du bon niveau de réponse aux besoins du quotidien (consommations alimentaires notamment) à travers la préservation d'un maillage fin des commerces de proximité et l'adaptation de l'offre à la croissance démographique</li> <li>• Le confortement de l'armature commerciale pour apporter une réponse adaptée aux besoins hebdomadaires (grandes et moyennes surfaces alimentaires) et occasionnels, et limiter l'évasion commerciale.</li> <li>• Le maintien d'une offre au cœur des centres-villes, bourgs, villages et de quartiers, à plusieurs</li> </ul>
---	---

	<p>titres (animation urbaine, accessibilité multimodale, proximité avec les lieux d'habitation)...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le maintien des équilibres entre centralités urbaines et pôles périphérique</li> </ul>
<b>Sous-enjeux en matière de services</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le maintien et le renforcement de la présence des services publics et administratifs, de l'offre de formation supérieure, et de l'offre de santé</li> <li>• Le maintien et l'accès aux services de base avec une palette plus ou moins large. Il s'agit de compléter l'offre (accueil petite enfance, jeunesse...)</li> <li>• Un accès facilité de tous aux services, et particulièrement de certaines catégories de population (personnes âgées isolées, en situation de handicaps, à faibles revenus, jeunes)</li> <li>• L'anticipation des besoins futurs (vieillesse) en matière d'équipements et de services (maisons de retraite, commerces de proximité, aide à domicile...).</li> <li>• La mutualisation de certains services en tenant compte des temps d'accès</li> <li>• La valorisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication</li> <li>• L'adaptation des services existants aux évolutions sociales et sociétales (augmentation du nombre de familles monoparentales, vieillissement accentué de la population...)</li> <li>• La prise en compte au nord du territoire de la forte dynamique démographique et du besoin de rattrapage en matière d'équipements publics, et notamment de formation.</li> </ul>



## **LA VITALITE ECONOMIQUE ET LA CREATION DE RICHESSES**

- 1. Un tissu économique en mutation, structuré autour de grandes filières**
- 2. L'industrie, la logistique et l'artisanat, socles de l'économie productive**
- 3. Une agriculture structurante, à la fois locale et exportatrice, mais en mutation**
- 4. Le tourisme, vecteur de notoriété et de développement économique**

# B1

## Un tissu économique en mutation, structure autour de grandes filières

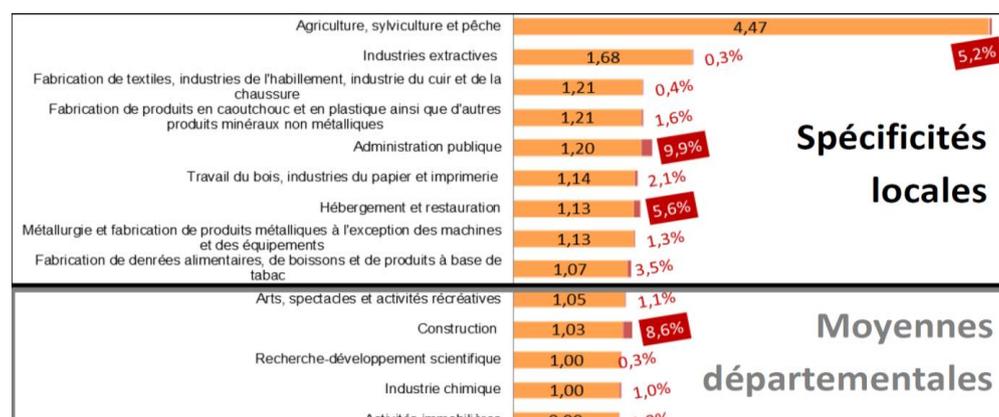
Les activités économiques répondent aux besoins des habitants en développant l'emploi et en participant à la création de richesses. Elles renvoient par ailleurs aux questions d'attractivité du territoire et présentent des enjeux en matière d'aménagement du territoire. En effet, développer une activité économique (ou une zone d'activité économique) peuvent nécessiter la mobiliser de leviers en urbanisme et en planification : travailler sur la desserte de transports, prospecter le foncier disponible, etc. Par ailleurs, cet aménagement économique ne peut se concevoir sans un ensemble de mesures d'accompagnement pour concilier au mieux développement économique et développement territorial : intégration paysagère d'une zone d'activité par exemple, valorisation énergétique...

Enfin, elles participent à la structuration du territoire : armature des zones d'activité économique, lien avec l'occupation du sol, maintien de certains équilibres (ex. de l'agriculture)

**Certains secteurs d'activité sont spécifiques au Pays d'Arles** (cf. l'indice de spécificité<sup>10</sup> ci-après)

*Le tissu économique du Pays d'Arles*

*Source : Diagnostic 2011 Maison de l'emploi du Pays d'Arles*



<sup>10</sup> Indice de spécificité : part d'un secteur en Pays d'Arles rapportée à la part d'un secteur dans les Bouches du Rhône. Les secteurs sous-représentés ont été masqués. En orange, l'indice du Pays d'Arles (en comparaison du département, considéré comme base 1) et en rouge, le poids de l'emploi salarié en Pays d'Arles.

### ■ LES GRANDS ÉQUILIBRES ÉCONOMIQUES

#### Les grandes filières historiques et les spécificités locales

Le tissu économique dans le Pays d'Arles est structuré autour de plusieurs grandes filières<sup>11</sup>

- **L'industrie** : le territoire possède une histoire industrielle forte et représente encore 10% des effectifs salariés.
- **Les logistiques « de grands flux »** en lien avec les grandes infrastructures, ou liées à l'export des produits agricoles
- **L'artisanat** : ce secteur représente près du quart des entreprises.
- **L'agriculture** : le Pays d'Arles est le premier producteur agricole du département. Les établissements agricoles représentent près de 20% des établissements.
- **Le tourisme** : le territoire abrite des pôles touristiques de renom (Arles, Camargue, Alpilles). L'hôtellerie restauration représente près d'un emploi privé sur dix.
- **Le commerce** : ce secteur pourvoie de nombreux emplois, après près d'un quart des salariés du Pays d'Arles.

<sup>11</sup> Typologie issue du diagnostic 2011 de la Maison de l'emploi du Pays d'Arles

## Les secteurs en devenir

D'autres secteurs présentent un potentiel, et sont non délocalisables : l'économie de la navigation fluviale, le secteur culturel, la transition énergétique et les activités en lien avec l'essor du numérique (travaux de desserte haut et très haut débit, activités en lien avec les nouveaux usages...)-

**Le territoire présente une économie autour du fleuve et de la façade maritime à conforter et développer.** Le fleuve constitue une voie de circulation économique majeure (industrie, tourisme).

Bénéficiant de conditions nautiques exceptionnelles entre la mer et Arles, accueillant les navires fluviomaritimes de 3.000 tonnes, le port d'Arles est un port quadrimodal (eau, route, fer et mer).

Il constitue, avec l'emprise foncière CNR correspondante (54 hectares) le premier port fluviomaritime sur l'axe Saône-Rhône (9200 m<sup>2</sup> de surface de bord de quai notamment).

Plateforme multimodale polyvalente traitant des frets variés (vracons solides, colis et marchandises diverses), son activité devrait croître en lien avec le développement du Grand Port Maritime de Marseille et la concrétisation des projets Fos 3 XL et 4XL.

A noter, à Arles, la présence d'un pôle de maintenance et à plus long terme, de déchirage naval (cale et de halage et chantiers navals de Barriol) répondant aux armateurs fréquentant le fleuve.

La présence du site CNR de Tarascon et du quai public utilisé notamment par Fibre Excellence, conforte le poids et les perspectives de développement du fret fluvial sur le territoire au même titre que le projet de réalisation de la plateforme de transport trimodale d'Avignon-Courtine au nord du Pays d'Arles.

**La fréquentation touristique** contribue également au développement du transport fluvial grâce à l'exploitation de la halte fluviale de Tarascon, au projet de nouvel appontement pour paquebots fluviaux d'Arles, voire, à plus long terme du futur port de plaisance d'Arles sur le canal d'Arles à Bouc.

La commune des Saintes-Maries-de-la-Mer est également dotée d'une façade maritime avec le port de plaisance de Port Gardian et d'une façade fluviale avec Port l'Amarée. Ces deux ports, dans un contexte d'afflux touristique toujours plus important, pourront permettre de répondre aux problèmes de saturation par l'extension de Port Gardian et le réaménagement, à plus long terme, de Port l'Amarée.

**Par ailleurs, le secteur culturel et patrimonial est particulièrement développé et devrait être renforcé** : une part importante du Pays d'Arles a ainsi été acteur dans la programmation de Marseille Provence 2013.

La présence à Arles d'un « Pôle Industries culturelles et patrimoines » qui a bénéficié du label PRIDES, de musées particulièrement fréquentés (Fondation Van Gogh, Musée de l'Arles Antique, Musée Réattu...) et deux maisons d'édition (Actes Sud et Harmonia Mundi)

constituent un véritable levier pour l'économie locale : la part de l'emploi dans l'édition, l'audiovisuel, la diffusion, l'art et les spectacles est 2 à 4 fois plus élevée qu'au niveau national. Le territoire est également riche de l'existence d'écoles de renommée internationale en lien avec le numérique et la création (MOPA Arles, l'IRA, l'ENSP) et de plusieurs festival reconnus : les Suds, ou encore les Rencontres de la Photo d'Arles, ces dernières attirant plus de 100 000 visiteurs et créant 300-350 emplois sur environ 6 mois.

Cette dynamique sera confortée en 2019 par l'ouverture du parc des Ateliers, campus culturel rassemblant le centre dédié à la création contemporaine de la fondation Luma avec une architecture imaginée par Franck Gehry mais aussi un théâtre, des résidences d'artistes et les nouveaux locaux de l'Ecole Nationale de la Photographie.

L'obtention du label « French tech culture tech », à l'échelle du grand Delta (Avignon, Nîmes et Arles) **devrait contribuer à la structuration et au dynamisme du secteur « culture et patrimoine ».**

**Le territoire présente également un potentiel de création de nouvelles activités en lien avec l'essor du numérique** : travaux de desserte ~~ouverture~~ haut débit et très haut débit, activités en lien avec les nouveaux usages. Le projet de Cluster d'Innovation Pédagogique et Numérique devrait apporter de nouvelles perspectives d'activité.

**D'autre part, la rénovation énergétique du bâti et le développement des énergies et matériaux renouvelables et de récupération** sont également des secteurs créateurs d'emplois et non délocalisables. Le secteur du bâtiment est potentiellement le plus gros pourvoyeur d'emplois dans le cadre de la transition énergétique (cf. partie sur l'artisanat).

**En lien avec la présence d'infrastructures et d'équipements stratégiques** (port quadrimodal, espaces CNR, plateforme logistique de Saint Martin de Crau avec embranchement ferré, MIN, A7...), **deux filières du Pays d'Arles sont en plein développement**<sup>12</sup> ;

- **la logistique** : le Pays d'Arles est un territoire attractif de la couronne logistique industrialo-portuaire du Grand Port Maritime de Marseille, amené à se développer avec Fos 3 et 4XL. Par ailleurs, les activités logistiques se développent au nord-est, dans le secteur A7-N7,
- **l'agro-alimentaire** (expédition/transport de fruits et légumes), sachant que le projet de redéploiement multipolaire du MIN de Châteaurenard devrait conduire à une augmentation des flux dédiés à la commercialisation et la valorisation des produits agricoles.

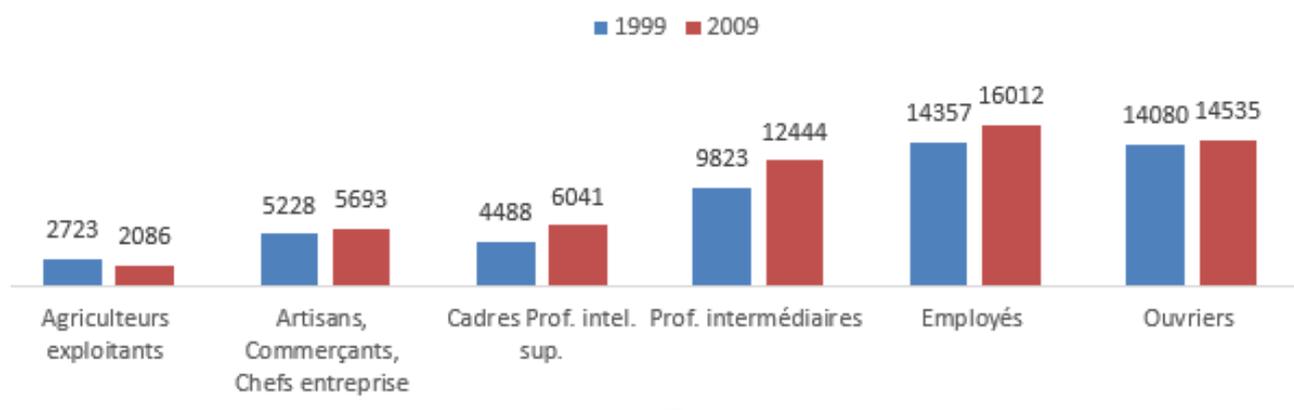
**Une création d'emplois variable entre les secteurs d'activité**

<sup>12</sup> Diagnostic 2012, Maison de l'Emploi

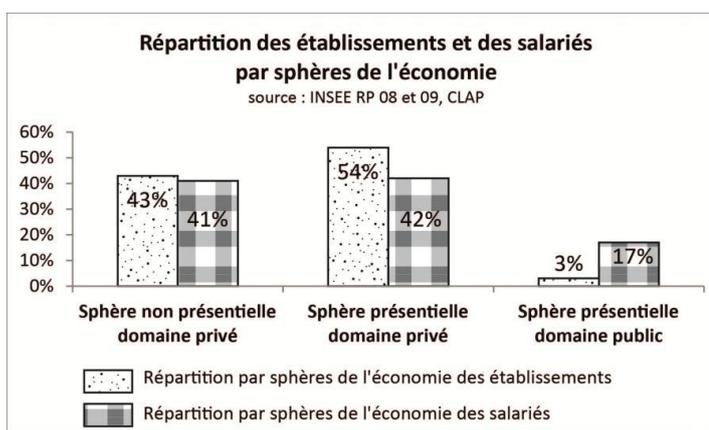
Les dynamiques économiques dans le Pays d'Arles sont différentes d'un secteur d'activité à l'autre en ce qui concerne la création d'emplois : en l'espace d'une décennie, le secteur agricole a perdu plus de mille emplois, le secteur industriel a légèrement décliné et les trois autres secteurs ont connu une croissance importante.

Le développement économique porté depuis ces dix dernières années par les services et le commerce, a contribué à la modification de la répartition des emplois par catégorie socio-professionnels

### Evolution du nombre d'emplois selon le secteur d'activité



### ■ UNE ÉCONOMIE PRÉSENTIELLE<sup>13</sup> PRÉGNANTE, AVEC UN COMMERCE DE PROXIMITÉ DÉVELOPPÉ



#### Répartition des établissements et des salariés par sphères de l'économie

Les revenus des habitants et visiteurs du Pays d'Arles, qu'ils soient salariés, fonctionnaires, retraités, stimulent l'économie « présenteielle », ou « résidentielle ».

<sup>13</sup>Economie présenteielle : « [ce sont] les activités privées majoritairement tournées vers la satisfaction des ménages présents dans la zone, qu'ils soient résidents ou touristes ». On distingue donc ces activités de la sphère non-présenteielle qui sont : « les activités à destination d'autres entreprises, ou ne satisfaisant pas directement les ménages présents sur place ».

**Cette économie représente 40 % de l'emploi et plus de la moitié des établissements en Pays d'Arles, et 57% des établissements (54% du privé et 3% du public) dans le Pays d'Arles.**

Plusieurs motifs expliquent son importance et son développement en Pays d'Arles : l'attractivité résidentielle du territoire ; la régularité de la fréquentation touristique ; l'attractivité en terme d'emploi ; le niveau de vie ou encore le maintien d'une économie productive.

L'économie présenteielle regroupe le champ des services à la population. Outre des débouchés en termes d'emplois, leur présence permet d'attirer de nouveaux habitants car ils garantissent une certaine proximité aux habitants. Le développement de l'économie présenteielle est un facteur de stabilité dans la mesure où les emplois ne peuvent être délocalisés. De plus, puisqu'elle se déploie dans plusieurs secteurs d'activités, les risques sont mieux répartis en cas de crise sectorielle.

Toutefois, cette économie regroupe un grand nombre d'emplois peu ou pas qualifiés. Certains peuvent avoir un impact négatif sur volumes de revenus extérieurs captés (hausse des prix de l'immobilier et du foncier, mauvaise saison climatique...) peut affaiblir l'économie locale. Dans le tourisme notamment, le fonctionnement est plus souvent saisonnier et est donc marqué par une certaine forme de précarité.

## Le commerce, entre création de richesses et fragilités

Le commerce, constituant un des secteurs de l'économie présente, est particulièrement développé en Pays d'Arles sous la forme d'un tissu de proximité, en lien avec le maillage des villes, bourgs et villages.

Les commerces du Pays d'Arles réalisaient en 2011 un chiffre d'affaires de 586 M€. **Ce chiffre d'affaires est en augmentation depuis 2004**, corrélativement à l'augmentation de la population (le niveau d'attractivité reste globalement le même).

La zone de chalandise des commerces du Pays d'Arles<sup>14</sup> ne dépasse pas les limites du Pays. La proximité de pôles commerciaux de forte envergure explique ce rayonnement limité, en particulier sur le nord du Pays (plus d'évasion sur les secteurs de St Rémy, Tarascon, Châteaurenard...).

La configuration du territoire, avec une polarité principale, mais pas « centrale » explique également les difficultés à structurer une offre de fort rayonnement.

La zone de chalandise fait par ailleurs apparaître que l'offre du Pays est plus ou moins attractive pour les habitants selon les secteurs de résidence (attractivité forte pour les secteurs à proximité d'Arles, moins forte pour les secteurs situés au nord des Alpilles).

**70% du chiffre d'affaires du territoire est réalisé par la grande distribution** (commerce de plus de 300 m<sup>2</sup>). Ce chiffre reste toutefois en dessous des moyennes constatées au niveau national (supérieures à 75%) et s'explique par la **faible densité en grandes et moyennes surfaces sur le Pays d'Arles**.

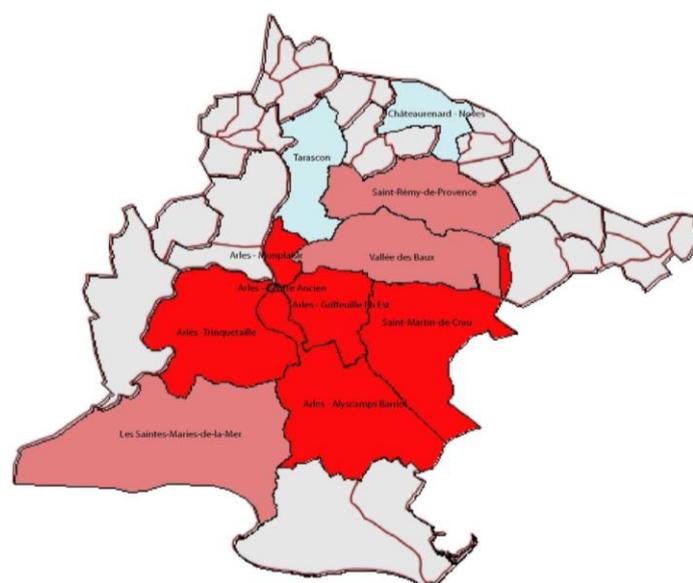
Le commerce de proximité réalise une part relativement importante du chiffre d'affaires alimentaire (19%) par rapport à des territoires comparables, ce qui témoigne d'une certaine attractivité de cette forme de vente (forte densité et maillage fin en commerces de proximité, spécificités touristiques de certaines communes...). Les formes de commerces de type non sédentaire (tournées, marchés...), vente directe, circuits courts représentent une part plus faible de l'activité commerciale (environ 5% du chiffre d'affaires) mais sont en croissance.

L'évolution de la répartition des formes de vente entre 2004 et 2011 démontre cependant une forte perte d'attractivité du commerce de proximité sur les dernières années, et une augmentation forte de la part de la grande distribution dans le chiffre d'affaires du Pays d'Arles.

Répartition du chiffre d'affaire des commerces par forme de vente entre 2004 et 2011

	Alimentaire		Non Alimentaire	
	Moyenne France *	Pays d'Arles**	Moyenne France *	Pays d'Arles **
Commerce de moins 300m <sup>2</sup>	14%	19%	33%	32%
GMS : commerce de plus de 300 m <sup>2</sup>	77%	73%	76%	63%
Commerce non sédentaire	6%	6%	1%	4%
Autres	3%	2%	1%	1%
	100%	100%	100%	100%

Zone de chalandise non alimentaire des commerces du Pays d'Arles



Légende (taux d'emprise)

Zone 1 (89-98)
Zone 2 (80-89)
Zone 3 (65-80)

<sup>14</sup> Zone de chalandise : zone dans laquelle est réalisé 80% à 90% du chiffre d'affaires des commerces



## ■ LES DYNAMIQUES ET LA GÉOGRAPHIE DU TISSU ÉCONOMIQUE

### De très petites entreprises

Une des spécificités du Pays d'Arles est l'importance du nombre de très petites entreprises, avec un nombre d'entreprises n'ayant aucun salarié plus élevé (66%) qu'au niveau départemental (59%).

### Des créations d'entreprises qui se maintiennent, en lien avec le statut d'autoentrepreneur

La création d'entreprises s'inscrit dans une dynamique de croissance depuis 2006, avec une forte hausse durant l'année 2009 (+72%) et un fort ralentissement de cette croissance en 2010 (+3,5%)<sup>15</sup>. On peut y voir ici les effets successifs de la mise en œuvre du statut d'auto-entrepreneur et de la crise économique. Les plus forts taux de création d'entreprise sont concentrés dans le nord du territoire, autour de Châteaurenard et dans une moindre mesure à l'est et au sud de Saint-Rémy de Provence.

Ces nouvelles créations concernent principalement les très petites entreprises, visées par le statut d'autoentrepreneur.

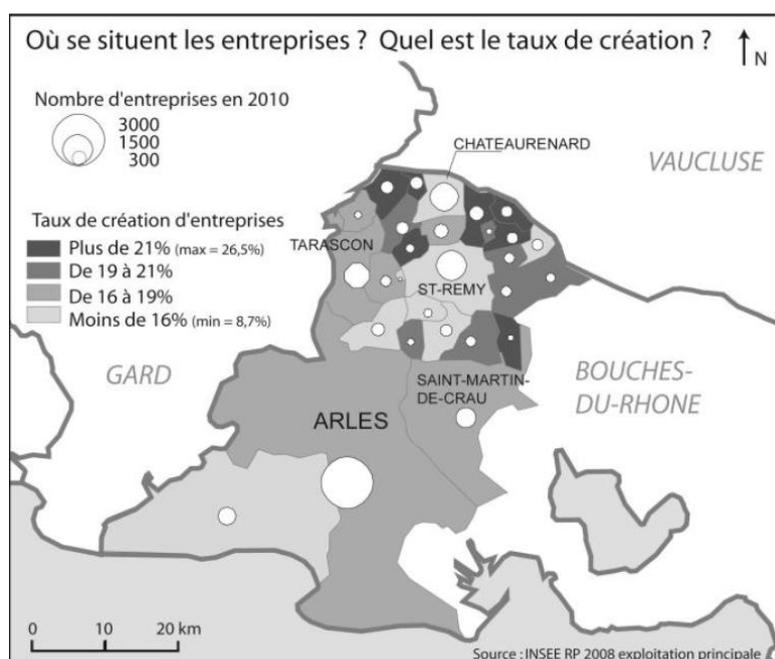
### Une majorité des entreprises et des emplois implantée dans les villes

Plus de 6 entreprises sur 10 se situent dans les cinq villes du Pays d'Arles : Arles, Saint-Rémy, Châteaurenard, Tarascon et Saint-Martin-de-Crau.

Arles regroupe le plus grand nombre d'entre elles. Elles sont moins nombreuses en termes de nombre à Tarascon, Saint-Martin de Crau et Saintes Maries de la Mer, mais le taux de création d'entreprises est plus élevé.

Les pôles les plus pourvoyeurs d'emplois sont Arles, Tarascon, Châteaurenard, Saint-Rémy-de-Provence et Saint-Martin-de-Crau, qui concentrent plus de 39 500 emplois, soit 70% du total des emplois du Pays d'Arles. La commune des Baux-de-Provence, avec son activité touristique et commerciale, concentre également un nombre important d'emplois (par rapport au nombre d'actifs résidents).

5 communes comptent plus d'emplois que d'actifs : Arles, Tarascon, Saint-Rémy-de-Provence, Saintes Maries de la Mer et Plan d'Orgon.



Diagnostic de l'emploi 2011, Maison de l'emploi du Pays d'Arles

<sup>15</sup> Source : Maison de l'emploi du Pays d'Arles, diagnostic 2011

## Les zones d'activité économique : une offre diversifiée et répartie sur le territoire

	Superficie (en ha)	Nb d'entreprises	Nb d'emplois
Rhône Crau Camargue	950,4	960 (en 2014)	6 039 (en 2014)
Val de Durance	438,4	424 (en 2012)	3 947 (en 2012)
Alpilles	173,8	257 (en 2012)	1 297 (en 2012)

**Les activités industrielles, logistiques, artisanales (construction notamment) et pour certaines commerciales sont le plus souvent localisées en zone d'activité (ZAE).** Les services n'occupent qu'une petite partie du foncier économique.

**Toutefois, tous les emplois salariés privés ne sont pas localisés dans les ZAE** (à titre indicatif dans les Alpilles, les ZAE concentrent seulement 16% des emplois salariés privés) : certaines TPE-PME du secteur artisanal sont par ailleurs implantées hors ZAE, notamment dans le tissu diffus, ou en centre-ville.

**5 pôles majeurs d'activité sur les 25 identifiés à l'échelle départementale :** Arles, Tarascon, Saint-Martin de Crau, Châteaurenard, et Orgon, dépassant les 400 emplois. Ceux-ci sont implantés à proximité des nœuds d'infrastructures. Par ailleurs, la zone d'implantation industrielle et portuaire gérée par la CNR et liée à la présence du port fluvial, constitue le seul site du territoire à offrir une plateforme multimodale combinant tous les types de transport : eau, fer, route.

**Outre ces pôles « stratégiques », presque toutes les communes disposent d'une zone d'activité « de proximité »** assurant le maintien des artisans et entreprises locales : 21 zones d'activité sont réparties sur le Val de Durance, 8 dans les Alpilles et 20 sur Rhône Crau Camargue

Les caractéristiques sont variables (emplois, entreprises, superficie, vocation...). Le tableau ci-après reprend le nombre d'emplois et d'entreprises par entité. Les zones d'activités les plus importantes en terme de surface ne sont pas toujours celles qui comptent le plus d'emplois (cf. tableau ci-dessous), ce qui interroge sur le type d'activités à privilégier, au regard de l'enjeu de création d'emplois.

**Les ZAE présentent des caractéristiques et spécificités qui se sont dessinées en fonction de l'accessibilité et de l'histoire économique des entités géographiques :**

- **Rhône Crau Camargue** : ZAE à vocation majoritairement industrielle, agroalimentaire et/ou logistique, en lien notamment avec la desserte fluviale et une position géostratégique (liaison A7-54, débouché vers le Grand Port Maritime de Marseille)
- **Val de Durance** : ZAE à vocation majoritairement agroalimentaire, logistique 'agricole' et artisanale, avec le MIN comme point d'ancrage du bassin de production
- **Alpilles** : ZAE à vocation mixte, notamment pour de l'artisanat ancré sur le territoire, et accueil d'activités spécialisées et de niche

Les zones d'activités existantes ou programmées sont souvent positionnées le long d'axes structurants. Elles bénéficient d'une bonne accessibilité et/ou d'un environnement paysager de qualité, ce qui constitue un atout pour le maintien des entreprises actuelles ou l'accueil de nouvelles.

Les zones d'activité ont par le passé été développées sans stratégie d'ensemble, aboutissant à une consommation d'espaces importante.

En 2009, les espaces dédiés aux zones industrielles et commerciales représentaient 12% des surfaces artificialisées (AUPA 2014).

**La réalité du foncier économique existant et disponible diffère selon les communes :**

- Dans certaines, les zones d'activité sont complètement occupées, chaque parcelle étant bâtie. Toutefois, certaines d'entre elles présentent un « potentiel mobilisable » pouvant s'inscrire dans des démarches de requalification sur du long terme (cf. tableau)

Typologie du foncier des ZAE par entité :

Typologie du foncier des ZAE par EPCI	Val de Durance	Alpilles	Rhône Crau Camargue
<b>Commercialisable<sup>16</sup> ou constructible, sans forte contrainte</b>	48%	63%	0%
<b>Mobilisable<sup>17</sup> sans forte contrainte</b>	42%	17%	19%
<b>Contraintes fortes ou intangibles</b>	9%	17%	81%
<b>En cours de construction</b>	1%	3%	0%

**Source : Etude interne SMPA, M.Patet, septembre 2014**

- Certaines communes ne disposent pas de foncier économique inscrit dans leurs documents d'urbanisme (Paradou, les Baux-de-Provence, Mas-Blanc-des-Alpilles, St-Pierre-de-Mézoargues...).

- Dans d'autres communes, il existe plus de foncier économique inscrit que ce qui est effectivement occupé.

- Parfois, **les activités économiques occupent réellement moins de 50% des superficies des ZA** du fait de la voirie et des espaces publics, mais aussi de la présence de parcelles ou de bâtiments non occupés ou d'équipements publics qui ne sont pas considérés comme des activités économiques à proprement parler).

En moyenne, les industries occupent des parcelles 3 fois plus grandes que les activités de services. Les activités de commerce et de construction occupent en moyenne des surfaces comparables (source : SCOZA).

La question du foncier économique est ainsi essentielle, les territoires étant souvent tiraillés entre les besoins des activités économiques, les demandes concernant l'habitat, les enjeux de prévention contre les inondations et de protection du foncier agricole.

**Les problématiques relèvent autant d'une sous-occupation de certaines ZAE (foncier à optimiser), que d'enjeux d'extension de certaines ZAE du (foncier à mobiliser).** La question d'une mise en cohérence des ZAE sur le Pays d'Arles est fréquemment posée, sachant que de nombreuses communes ont d'ores et déjà des projets d'extension, de création ou de requalification. Les communes comptent en effet souvent sur les ZAE pour éviter la délocalisation des entreprises de leur village. Il s'agit en effet souvent de répondre aux demandes des artisans locaux.

<sup>16</sup> Foncier commercialisable ou constructible : foncier pouvant être défini comme un foncier disponible pouvant être vendu à une entreprise.

<sup>17</sup> Foncier mobilisable : foncier qui est plus moins contraint (espace vert d'une entreprise, pente, pas d'accès direct, etc) pouvant faire l'objet d'une mobilisation, soit en étant vendu à une entreprise pour qu'elle implante ses locaux soit pour une extension des bâtiments d'une entreprise déjà implantée

**Un potentiel de renouvellement urbain** est par ailleurs à souligner, notamment sur Arles avec la présence de grands sites en friche ou dégradés, et où les possibilités d'extension sont minimales du fait du PPRI.

Une autre problématique est celle des relations entre les ZAE et les activités de centre-ville, des ZAE avec les marchés, et entre les ZAE elles-mêmes.

**Des limites ayant trait au traitement environnemental et paysager de ces zones** sont observées dans certaines zones :

- pas ou peu de prise en compte des enjeux environnementaux,
- des trottoirs inexistantes ou mal aménagés, pas ou peu de plantation sur l'espace public,
- une signalétique très hétérogène lorsqu'elle existe,
- des façades le long des voies principales rarement soignées
- une prégnance des zones de dépôts et des friches
- des clôtures disparates
- des volumétries et formes bâties hétérogènes et en concurrence de visibilité

**Le traitement de l'habitat en zone d'activité et de la mixité fonctionnelle** est également un enjeu, avec plusieurs zones d'activité laissant apparaître une absence de visibilité dans l'organisation interne des différentes fonctions.

Les ZAE en Pays d'Arles : superficie et emplois

ZAE les plus importantes en superficie (en ha)		ZAE les plus importantes en nombre d'emplois	
<b>Rhône Crau Camargue (source emplois : FICUS ACCM)</b>			
ZAE du Bois de Leuze - Saint-Martin-de-Crau	289,8	ZAE Fourchon – Arles	1 710
ZAE de l'Ecopôle - Saint-Martin-de-Crau	139,9	ZAE de l'Ecopôle – Saint-Martin-de-Crau	1 524
ZAE du Roubian - Tarascon	94,4	ZI Nord - Arles	757
<b>Val de Durance (source emplois : Pôle d'activité 13)</b>			
ZAE du Pont – Plan d'Orgon	74,8	ZAE du Pont - Plan d'Orgon	1069
ZAE du Barret - Châteaurenard	74,1	ZAE des Iscles – Châteaurenard	743
ZAE des Iscles - Châteaurenard	48,8	ZAE de la Horsière – Rognonas	381
<b>Alpilles (source emplois : SCOZA)</b>			
ZAE de la Massane - Saint-Rémy-de-Provence	81,6	ZAE de la Laurade – Saint-Étienne-du-Grès	425
ZAE Roquerousse/Capelette - Maussane-les-Alpilles	20,8	ZAE de la Gare - Saint-Rémy-de-Provence	351
ZAE des Grandes Terres - Eygalières	16,3	ZAE de la Massane - Saint-Rémy-de-Provence	265

Les 3 EPCI du territoire disposent de la compétence « économie », ce qui constitue une opportunité pour l'amélioration de la cohérence entre zones d'activités. Un des enjeux réside par ailleurs dans la recherche de complémentarités à l'échelle du Pays d'Arles, la définition de vocations pour limiter les concurrences, fonder un projet économique commun et optimiser la gestion du foncier.

Outre les politiques menées en centre-ville (maintien du commerce de proximité, culture), les communes et intercommunalités mènent des actions en faveur du développement économique et pour élargir l'offre en foncier économique :

- ZAE de Montmajour (perspective de 300 emplois)
- ZA du fer à Cheval (perspective de 150 emplois),
- reconversion de l'ancien site Lustucru (perspective de 200 emplois)
- zones portuaires (au Nord pour la logistique et au Sud pour la plaisance).
- redéploiement multipolaire du MIN de Châteaurenard
- Pôle d'activité Crau Durance
- Pôle d'activité du Sagnon
- Zone d'activité des Grandes Terres
- (...)

#### **Zoom sur : les pôles commerciaux et espaces marchands**

**Les principales zones commerciales du Pays d'Arles sont situées sur les cinq villes du territoire :**

Sur Arles, la zone de Fourchon constitue le principal pôle commercial (150 M€ de chiffre d'affaires soit 54% du chiffre d'affaires de la ville).

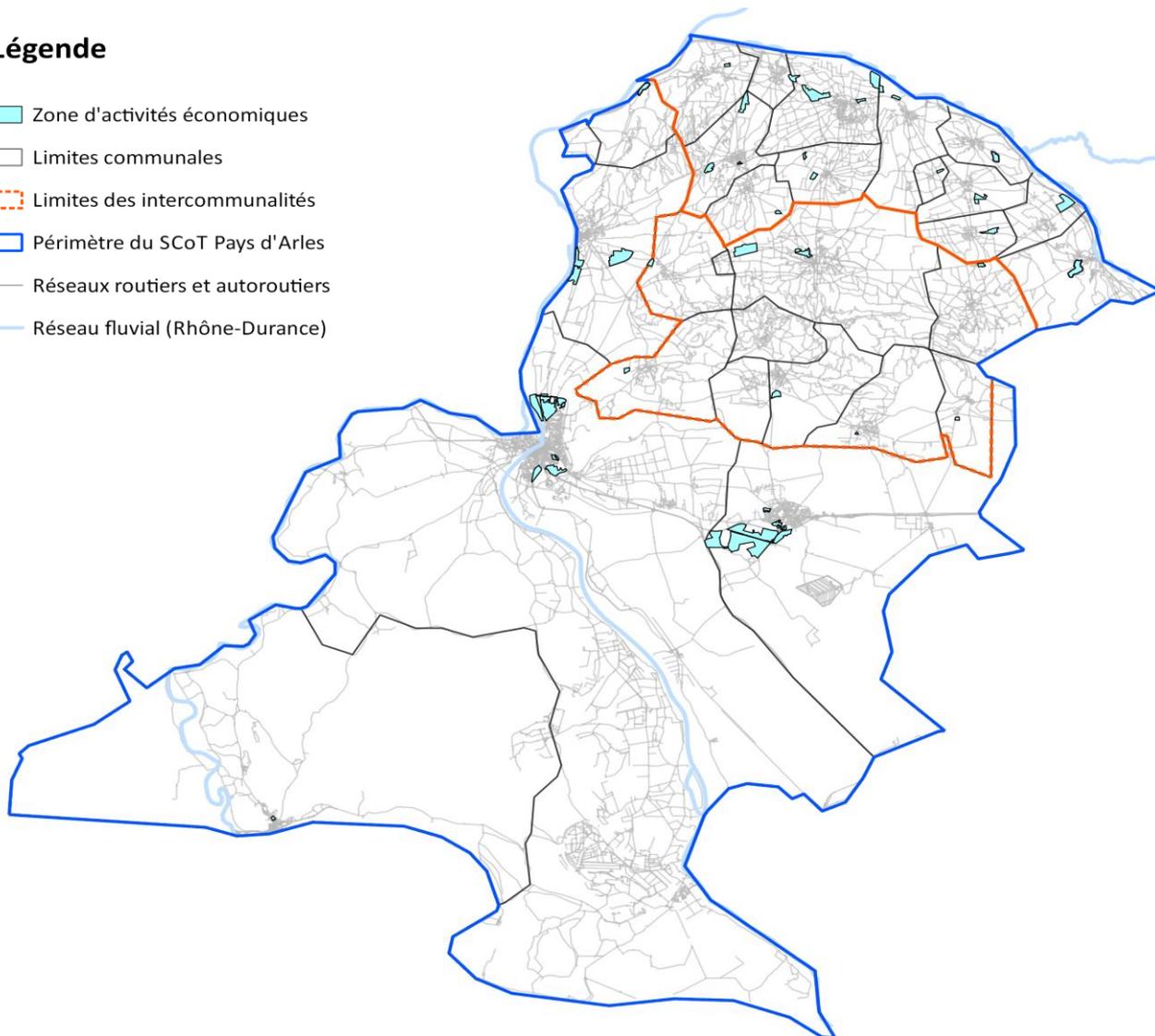
Les quatre autres villes structurantes accueillent également, en dehors de leurs centres, des zones commerciales dont le niveau d'activité est plus ou moins important. Ces zones sont identifiées sur la carte ci-dessous en tant que pôles de périphérie.

**L'analyse qualitative des pôles commerciaux met en évidence des enjeux d'amélioration qualitative des espaces marchands**, notamment en termes d'accessibilité multimodale, d'insertion paysagère, mais aussi de fonctionnalité d'organisation spatiale (manque de continuité, forte linéarité, absence de logiques d'aménagement d'ensemble). Au-delà de la quantité d'offre présente, et de l'attractivité des enseignes présentes, l'attractivité des commerces repose également sur la capacité à aménager des espaces marchands qualitatifs et fonctionnels.

Les zones d'activité du Pays d'Arles :

### Légende

- Zone d'activités économiques
- Limites communales
- Limites des intercommunalités
- Périmètre du SCoT Pays d'Arles
- Réseaux routiers et autoroutiers
- Réseau fluvial (Rhône-Durance)



# B2

## L'industrie, la logistique et l'artisanat, Socles de l'économie productive

Dans cette partie seront présentées plusieurs filières relevant de l'économie productive non présente (production et vente de biens et services au-delà du territoire) : l'industrie, l'industrie agro-alimentaire, la logistique.

L'industrie est entendue au sens de l'INSEE, c'est-à-dire l'ensemble des activités relevant de ce champ, au regard de la nomenclature agrégée NA 2008. Sur le périmètre du Pays d'Arles on peut citer par exemple les activités industrielles suivantes : industrie extractive ou manufacturière (exemple : industrie du textile, du cuir et de la chaussure ; industrie du papier ; industrie agroalimentaire, etc.).

L'artisanat sera également présenté dans cette partie, bien que pouvant être lié aux besoins des habitants (chantiers de construction...)

### ■ UN SECTEUR INDUSTRIEL EN MUTATION

#### Un secteur marqué par une forte sensibilité aux variations cycliques de l'économie

Avec une implantation marquée dans le Pays d'Arles, le **secteur industriel est une activité importante de l'économie du territoire.**

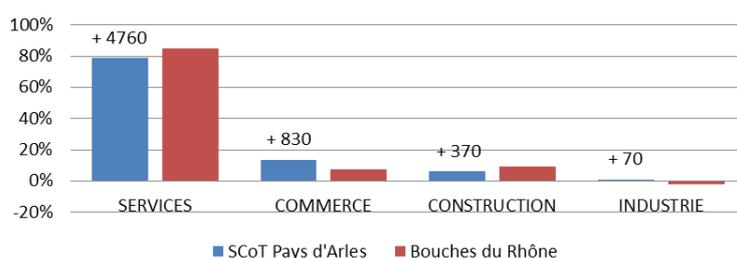
C'est avant tout un secteur soumis assez fortement aux variations de l'économie. Après une importante crise dans les années 1980, l'industrie connaît des fluctuations régulières. Cette crise a particulièrement marqué la zone d'emploi d'Arles avec la fermeture de nombreux établissements, parmi lesquels la CMP, les ateliers de la SNCF et les papeteries Etienne. Au total, ce sont près de 2.000 emplois industriels qui ont été supprimés à cette occasion. Peu après, de 1999 à 2008, près de 1.000 emplois ouvriers ont été supprimés dans le Pays d'Arles. Passant ainsi de 11.900 à 10.834 en une décennie, les ouvriers représentaient encore en 2008 dans le Pays d'Arles près de 23% des actifs ayant un emploi. Le secteur industriel est ensuite marqué par la crise économique de 2008, qui affecte fortement l'économie locale, et qui fait croître le taux de chômage jusqu'à 15% à la fin de l'année 2011.

Les conséquences de ces évolutions de l'activité industrielle sont palpables sur la vitalité socio-économique du territoire. En effet, une frange importante de la population a été formée à des emplois qui ont disparus et pour lesquels les qualifications sont obsolètes. De fait, parmi les ouvriers et les employés ayant perdu leur emploi dans le domaine de l'industrie, il est particulièrement difficile de retrouver du travail, étant donné leur faible qualification.

Ce sont particulièrement les peu ou pas diplômés qui sont impactés par des taux de chômage élevés : les sans diplômes et les CAP/BEP représentent près de 55% des demandeurs d'emplois dans le Pays d'Arles<sup>18</sup>. Enfin, l'industrie est l'un des secteurs créant le plus de valeur sur un territoire. En effet, un « *emploi industriel crée 83.000€ de valeur ajoutée contre 62.000€ pour un emploi non industriel.* » (CCI Pays d'Arles). Dès lors, le départ d'entreprises industrielles et les emplois associés affectent sensiblement la vitalité économique d'un territoire.

Toutefois, malgré les évolutions, **le poids de l'industrie reste prégnant.** Si les entreprises industrielles représentent près de 5% des établissements du Pays d'Arles, elles pourvoient près de 12,5% des postes salariés, soit 5.530 emplois. Un tiers des établissements industriels relève du secteur agroalimentaire et celui-ci représente un cinquième de l'ensemble des emplois industriels du Pays d'Arles. On notera notamment la présence de Conserve France, principal employeur industriel du territoire.

En comparaison d'autres secteurs, **la dynamique actuelle du secteur est faible**, comme le montre l'histogramme ci-dessous. En effet, le secteur industriel contribue très peu à la croissance de l'emploi salarié privé, en offrant seulement 70 postes en plus en l'espace d'une décennie.



Contribution des différents secteurs d'activité à la croissance de l'emploi salarié privé en 2000 et 2010  
Source : AUPA, 2010

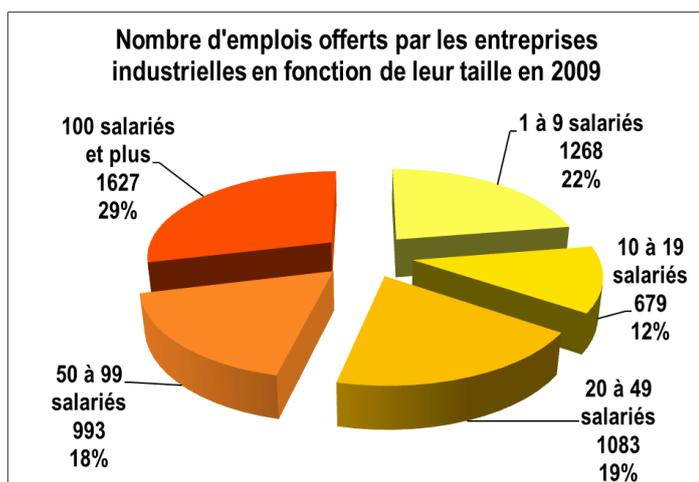
**Ce constat cache différentes dynamiques au sein même du secteur industriel (cf. détail ci-après) :** alors que des entreprises et des emplois ont été créés, d'importantes suppressions ont eu lieu comme cela a été souligné précédemment. Preuve de cette vitalité, près de 115 entreprises ont été créées en 2010 dans le domaine de l'industrie

<sup>18</sup> Source : Maison de l'emploi du Pays d'Arles, 2012

Par ailleurs, il est intéressant de mettre en valeur l'« indice de spécificité sectorielle »<sup>19</sup> de certains pans de l'économie et, notamment, de l'industrie. Outre l'agriculture, l'administration publique et l'hébergement et la restauration comme spécificités locales, on trouve de nombreux secteurs industriels : industries extractives (1,6 fois plus représenté que dans les Bouches du Rhône) ; industries de l'habillement, du cuir et de la chaussure (1,2) ; industries du papier et de l'imprimerie (1,14) ; industries agro-alimentaires (1,07). L'industrie chimique, se trouve au même niveau que dans le département des Bouches du Rhône.

Plus que dans d'autres secteurs, l'emploi industriel est le fait d'entreprises de tailles importantes. A ce titre, le graphique ci-dessous montre la répartition du nombre d'emplois industriels selon la taille de l'entreprise. Les entreprises de plus de 100 salariés concentrent près d'un tiers des emplois, ce qui est bien plus élevé que dans les autres secteurs de l'économie (agriculture, construction, commerce, transports et services divers, administration publique).

Nombre d'emplois offerts par les entreprises industrielles en fonction de leur taille en 2009



Source : INSEE, 2009

### Une concentration des entreprises industrielles sur quatre communes

Sur le Pays d'Arles, l'emploi industriel est majoritairement implanté sur quatre infra-territoires : Arles, Chateaurenard, Tarascon et Orgon-Plan d'Orgon. Cela peut notamment s'observer à travers le nombre d'ouvriers sur ces territoires. En 2008, on en comptait 5702 à Arles, 1996 à Chateaurenard, 1741 à Tarascon 870 à Orgon et Plan d'Orgon<sup>20</sup>. Si l'activité industrielle ne peut être réduite au nombre d'ouvriers (en raison, cet indicateur donne une indication de la dispersion de l'activité sur le territoire du SCOT. De manière générale, Arles reste un important pôle industriel marqué par une

<sup>19</sup> Cet indice mesure la différence entre la structure économique du Pays d'Arles et celle des Bouches du Rhône, témoigne de l'importance ou de la sous-représentation de certains secteurs au regard des moyennes départementales

<sup>20</sup> Source : INSEE

présence historique d'industries de chaudronnerie et de métallurgie locale. La commune d'Orgon est par exemple marquée par des carrières (Omya notamment).

### Des dynamiques variables selon les secteurs industriels

Le secteur industriel ne peut être appréhendé seulement dans sa globalité. Il est notable de voir des dynamiques de croissance et d'évolution très variables d'un sous-secteur à un autre. C'est ce que montre le diagramme ci-dessous. On voit assez nettement que certains secteurs industriels connaissent un développement important, à l'image de l'industrie agro-alimentaire (+471 emplois créés en 10 ans) ou encore les industries culturelles ou logistiques, tandis que d'autres font état d'une perte nette, à l'image de la fabrication de produits industriels divers (-256). On peut aussi remarquer d'autres secteurs qui ont perdu du dynamisme, à l'image des industries liées à la chimie, au caoutchouc, au plastique ou encore les industries liées au papier.

### ■ DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES DE DIFFÉRENTE NATURE<sup>21</sup>

**Les premières activités logistiques qui se sont déployées sur le territoire furent celles liées à l'expédition et au transport des produits agricoles.**

Jusqu'à récemment, le transport constituait quantitativement la plus grosse activité logistique du territoire, avec notamment au Nord, gros producteur de fruits et légumes, et avec les zones de Châteaurenard, de Noves et de Cabannes, dédiées principalement à l'agro-alimentaire. L'expédition des fruits et légumes et des produits au sol concerne en majorité de TPE. L'offre de services s'est étoffée au fil du temps avec la rationalisation des métiers agricoles et agroalimentaires (calibrage, contrôle qualité, stockage, traçabilité...). Outre l'expédition et le transport, les activités comprennent le tri, le conditionnement... Il existe ainsi sur le territoire une filière logistique agroalimentaire.

Le redéploiement multipolaire du MIN de Châteaurenard devrait ouvrir de nouvelles perspectives pour la logistique lié à l'export des produits agricoles.

**Ces dernières années ont vu l'essor d'une « logistique de grands flux »** en lien avec les grandes infrastructures (A7, A54, port fluvial, Grand Port Maritime de Marseille) et plus particulièrement la création de la plate-forme de Saint-Martin de Crau. Plus de 250 000 m<sup>2</sup> d'usines logistiques ont été implantées, et de nouveaux projets sont en cours, ouvrant la possibilité de création de nouveaux emplois. Ce développement complète les sites préexistants en Pays d'Arles et notamment la plate-forme quadrimodale d'Arles sur le Rhône, organisée autour du port fluvial.

<sup>21</sup> Source : CCI PA

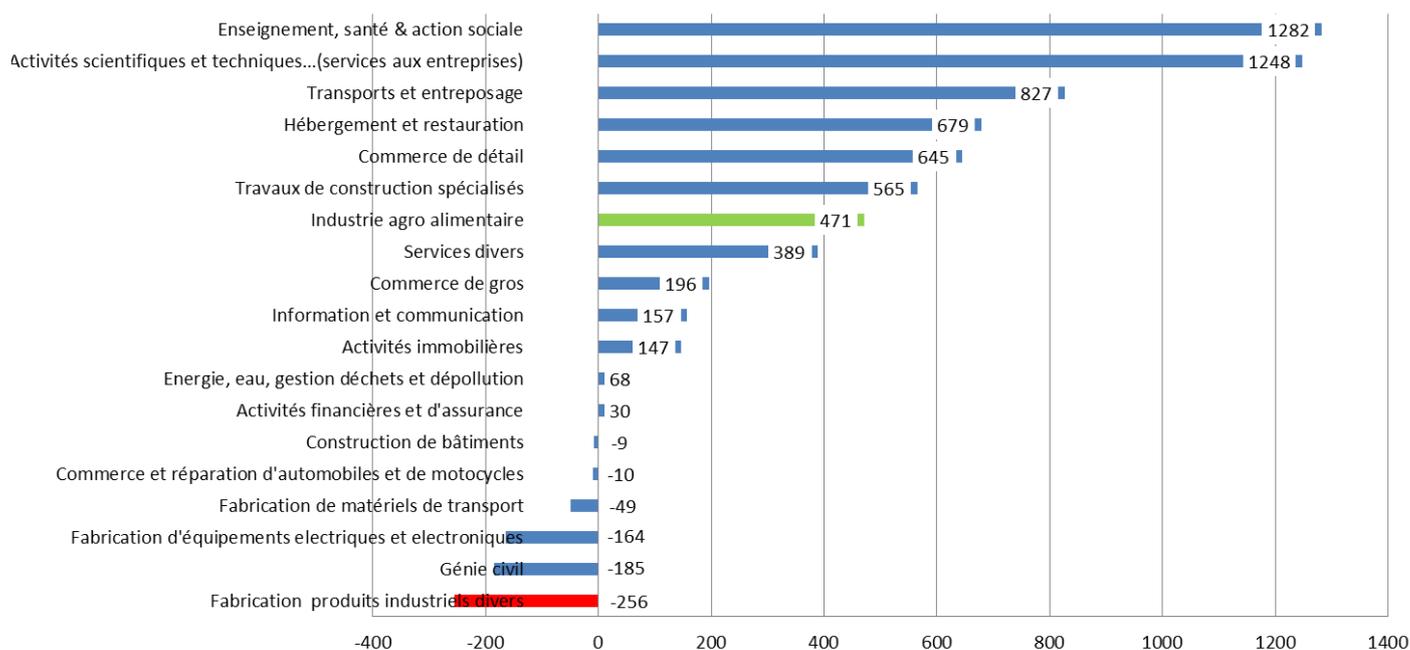
Plusieurs entreprises internationales de logistique se sont implantées, témoignant de l'essor sur le territoire d'une forme de logistique liée à la proximité du Grand Port Maritime de Marseille (plate-forme Distriport, Fos 2&3XL), et s'inscrivant dans la continuité des développements de l'ouest du département des Bouches-du-Rhône, qui possède une densité importante d'infrastructures dédiées à la logistique (Salon-de-Provence, Port Saint Louis du Rhône, Grans Miramas).

*Ces plateformes logistiques sont présentées dans la partie « transport de marchandises »*

**Enfin, il existe une logistique urbaine**, en lien avec l'approvisionnement des centralités (circuits courts, livraison des commerces de proximité...). Des perspectives sont attendues en lien avec le projet de redéploiement multipolaire du MIN et le projet de Charte agricole du Pays d'Arles.

*Evolution de l'emploi salarié privé par activités en 2000 et 2010*  
Source : AUPA, 2010

### Evolution de l'emploi salarié privé par activités (2000 - 2010)



## ■ L'ARTISANAT

L'artisanat regroupe différents sous-secteurs : l'alimentation, le travail des métaux, le bois et l'ameublement, les autres fabrications, le bâtiment, les réparations, les transports et autres services.

### Des entreprises artisanales de très petite taille, avec des enjeux forts de transmission

99,3% des entreprises artisanales comptent moins de 20 salariés.

3.444 chefs d'entreprises artisanales sont implantés en Pays d'Arles, mais **35% d'entre eux sont âgés de 50 ans et plus** (diagnostic 2011 de la Maison de l'emploi du Pays d'Arles). Ce sont, d'après l'URSSAF, près de 2.300 emplois qui seraient menacés si la transmission n'est pas anticipée et assurée entre les générations. Cela représente près d'un salarié sur deux exerçant dans le domaine de l'artisanat en Pays d'Arles. Il existe donc un **important enjeu lié à la transmission des entreprises artisanales**.

### Le bâtiment, un secteur clé de l'artisanat

Les entreprises du bâtiment représentent plus de la moitié des entreprises artisanales, soit près de 4 000 salariés et 8.6% des emplois du territoire.

Le bâtiment connaît une croissance continue (cf. graphiques ci-dessous), mais qui a été impacté par la crise économique de 2008. On voit bien la décroissance et la stagnation du nombre de salariés et du nombre d'établissements dans ce secteur de 2009 à 2011. **Le chantier de la rénovation énergétique des bâtiments pourrait amener un surcroît d'activité pour ce secteur et permettre la création d'emplois durables**.

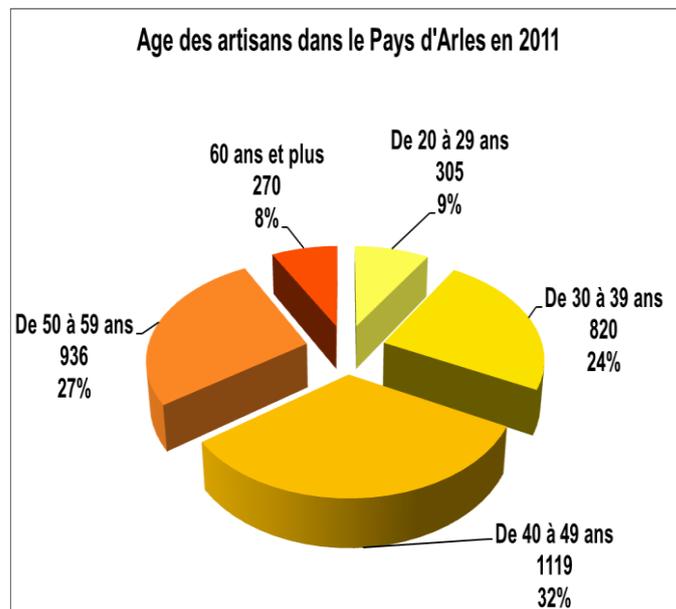
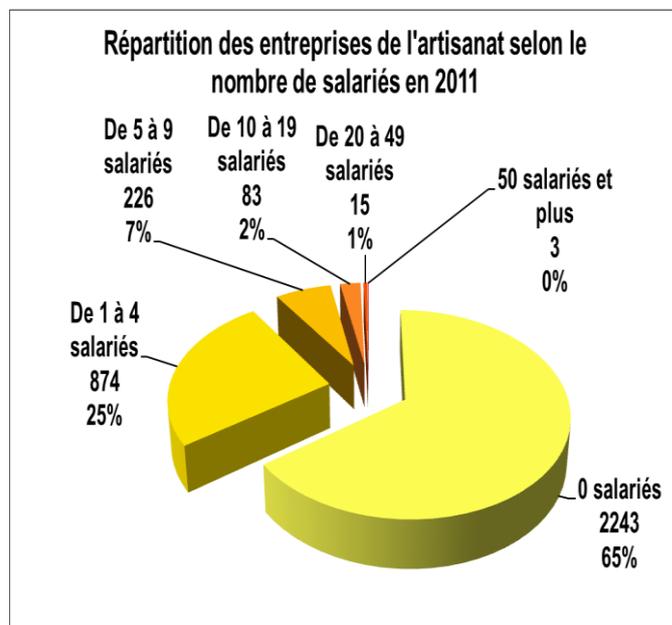
Pour atteindre les objectifs du PCET, il faudrait multiplier le rythme de la rénovation énergétique par 4 ou 5 d'ici à 2020 pour atteindre un rythme de rénovation de 1600 à 2000 logements par an, chaque rénovation devant amener 60% d'énergie. Le marché de la rénovation énergétique des logements pourrait donc représenter 60 à 90 millions d'euros par an et permettre la création de 800 à 1000 emplois.

En ce qui concerne les bâtiments tertiaires, la déclinaison des objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie sur le territoire donnent un objectif de rénovation d'environ 50 à 75 000 m<sup>2</sup> de bâtiments par an, représentant un chiffre d'affaire potentiel de 14 à 33 millions d'euros par an, permettant de créer 250 à 400 emplois supplémentaires.

Malgré les aides publiques mises en place depuis plusieurs années, le rythme de la rénovation énergétique du bâtiment reste très inférieur aux chiffres évoqués ici. Pour autant, l'évolution actuelle du

contexte réglementaire (émergence de l'obligation de travaux dans l'existant) et le développement d'opérateurs et d'outils financiers adaptés (contrats de performance énergétique) permettent d'espérer une montée en puissance progressive.

Répartition des entreprises de l'artisanat selon le nombre de salariés en 2011- Source : Diagnostic 2011, Maison de l'emploi du Pays d'Arles



Age des artisans dans le Pays d'Arles en 2011  
Source : Diagnostic 2011, Maison de l'emploi du Pays d'Arles

# B3

## Une agriculture structurante, à la fois locale et exportatrice, mais en mutation

Les analyses qui suivent s'appuient sur :

- le diagnostic agricole du Pays d'Arles
- les travaux de la Charte agricole du Pays d'Arles
- le diagnostic du Plan Climat Energie Territorial

L'agriculture constitue l'une des spécificités du Pays d'Arles au sein des Bouches-du-Rhône. Outre la création de valeur ajoutée et d'emplois, l'agriculture apporte un nombre important d'externalités : mise en valeur des paysages, participation à l'identité du territoire, stockage du CO<sub>2</sub>, biodiversité, coupures incendie, contribution au maintien de la trame rurale, notamment au regard de son emprise spatiale et du maillage de canaux sur l'ensemble du territoire.

### ■ UN SECTEUR ÉCONOMIQUE MAJEUR POUR LE PAYS D'ARLES, « GRENIER AGRICOLE » DES BOUCHES-DU-RHÔNE

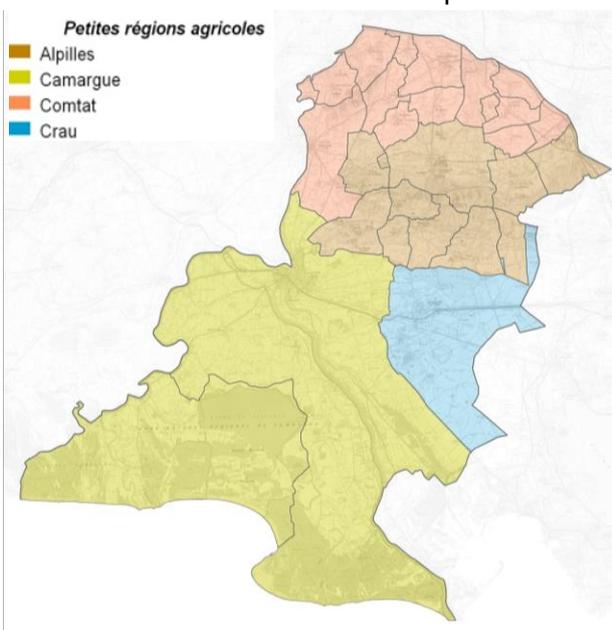
#### Une agriculture performante avec des atouts (infrastructures, outils...)

La production brute standard est de 264 millions d'euros, soit 60% de la PBS du département. 25% de la PBS du département est réalisée dans le Comtat. La PBS moyenne par exploitation est supérieure de 10% à celle du département.

Le Pays d'Arles compte 2 488 exploitations agricoles, rassemblant 51% des exploitations du département (RGA 2010).

Le Pays d'Arles correspond 60% de la SAU du département 13 (pour 40% du territoire), 14% de la SAU régionale (pour 6% du territoire).

La production agricole du Pays



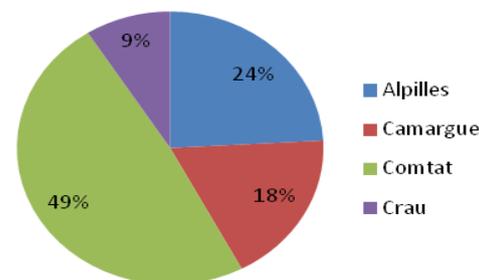
**d'Arles permet de couvrir les besoins alimentaires d'une population environ deux fois supérieure à son nombre d'habitants** (source : Diagnostic Clim'agri pour le PCET du Pays d'Arles, Solagro, 2014)

**L'agriculture est une activité pourvoyeuse d'emplois.** L'agriculture représente 5 730 UTA agricoles (RGA 2010), 17,8 - 20% des établissements et 7.7% des emplois du territoire, soit presque autant que la construction (8,14%) ou l'industrie (10.35%) (INSEE 2009). Le Pays d'Arles représente ainsi la moitié des emplois agricoles du département (et 57.5 % du volume de travail agricole du département). La part des emplois du Pays d'Arles par rapport au niveau départemental est à relativiser au regard du poids de la SAU du Pays d'Arles par rapport au reste du département (50% des emplois agricoles du 13, pour 60% de la SAU du 13). Cela s'explique par l'importance des surfaces en céréales et en herbe (83%), qui sont à des productions à faible intensité de main d'œuvre, dans un département plutôt orienté fruits et légumes (productions à forte intensité de main d'œuvre). Si l'agriculture ne représente qu'1,1% des emplois en Bouches-du-Rhône, 1,9% en PACA, et 2,9% en France, en Pays d'Arles, cela correspond à près de 4 406 emplois en 2009. 54% des emplois sont salariés.

Les secteurs d'activité agricoles qui embauchent le plus de main d'œuvre sont ceux liés au maraîchage et à l'horticulture, ainsi que ceux liés aux cultures permanentes.

Les emplois agricoles sont principalement centrés sur le Comtat, pour les productions de fruits et

#### Emplois par région agricole (en nombre d'UTA, RGA 2010)



Source : diagnostic agricole du Pays d'Arles

Légumes (50% des emplois), avec de nombreux emplois saisonniers (29% des emplois en unité de travail annuel).

Les Alpilles représentent un emploi sur quatre, mais ce poids doit être relativisé au regard de la SAU (12 846 ha sur 88 292 ha en 2010)

**De plus, l'industrie agro-alimentaire est plutôt dynamique** (près de 500 emplois créés en 10 ans)

**Par ailleurs, le Pays d'Arles bénéficie d'un positionnement géostratégique**, à exploiter pour la commercialisation et la valorisation des productions agricoles. En effet, il présente une connexion exceptionnelle avec les infrastructures de transport (arc méditerranéen, axe Paris-Lyon-Marseille, axe Barcelone-Montpellier-Lyon), de la proximité de gares TGV, aéroports ; accessibilité qui sera renforcée avec la réalisation de la LEO au nord du territoire, et du contournement autoroutier d'Arles.

**Les filières agricoles s'appuient sur des outils structurants :**

- des équipements de mise en marché : le MIN de Châteaurenard, le marché de St Etienne du Grès...
- des outils de transformation et stockage : abattoirs de Tarascon, silo en Camargue

Le Pays d'Arles est situé dans un bassin de production important en volumes pour les fruits, les légumes, céréales, l'huile d'olives, la viande, le vin,... L'essentiel est commercialisé en circuits longs, et pour partie vers des marchés à l'export. Toutefois, les circuits courts se développent

- Les filières fruits, légumes et céréales sont tournées vers une expédition à l'échelle nationale voire internationale.
- La commercialisation du riz est assurée auprès de la grande et moyenne distribution, de la restauration collective ou privée. Un groupe de producteurs, appuyé par le Syndicat des riziculteurs, a créé la marque « Terre de riz » et rachète du riz, qu'ils font conditionner en petites quantités pour le vendre en circuits courts.
- Une grande partie de la production de blé est exportée. La commercialisation passe par des organismes collecteurs.
- La commercialisation du vin se fait en circuits courts (en direct sur l'exploitation, en magasins spécialisés, lors de salons viticoles, auprès de la restauration ou de cavistes) ou vers le négoce. Plusieurs domaines viticoles développent la vente à l'export par l'intermédiaire d'expéditeurs ou en traitant directement avec les structures commerciales des pays ciblés.
- Les produits de l'olive sont commercialisés par l'exploitant, par les moulins (qui assurent une part importante de la commercialisation), les confiseurs et par des négociants. Plusieurs débouchés sont visés : vente en direct, détaillants, épiceries fines, grandes et moyennes surfaces, export.

- L'essentiel des ventes de viande des élevages bovins est assuré par un prestataire, notamment par l'abattoir du Pays d'Arles à Tarascon. Cependant, les circuits courts se développent
- La vente des produits caprins se fait en circuits courts.
- Pour la filière ovine, les éleveurs peuvent vendre leurs agneaux à des maquignons, par l'intermédiaire de la Coopérative Prov'Alp ou par l'intermédiaire de l'abattoir de Tarascon. Une petite partie de la production est vendue en direct
- La vente de foin est réalisée par les producteurs, en direct (20 % de la production) ou par l'intermédiaire de négociants (80 % de la production)

**Zoom sur le Marché d'Intérêt National de Châteaurenard-Provence**

Positionné entre les agglomérations marseillaises et avignonaises, qui sont deux aires urbaines majeures de la région et qui représentent d'importants bassins de consommation, il constitue un outil de mise en marché structurant pour l'agriculture du Pays d'Arles.

Le projet de redéploiement multipolaire du MIN doit permettre de renforcer et de structurer une filière agricole, agroalimentaire, et logistique en PACA.

Ce redéploiement assurera une fonction de hub logistique au carrefour de deux grands territoires ; la vallée du Rhône, et le littoral méditerranéen. Il permettra une concentration et une distribution des denrées alimentaires vers les agglomérations voisines, et bien au-delà. Il mettra à disposition des acteurs économiques des services de logistique du « dernier Kilomètre », de multimodalité rail-route, de mutualisation des transports de marchandises ; ceci en respectant des objectifs de développement durable avec la production d'énergie renouvelable sur site.

## Une agriculture très diversifiée

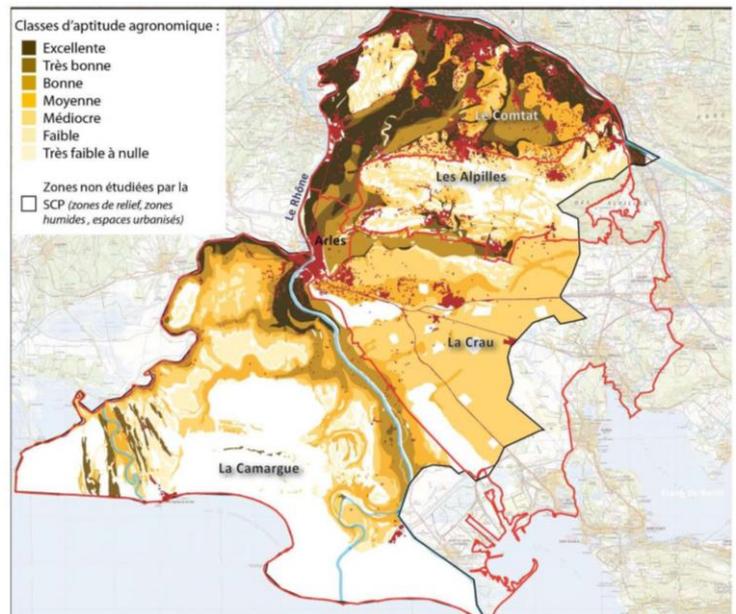
Au moins 40%<sup>22</sup> du Pays d'Arles est couvert par des espaces agricoles en 2006 (source : OCSOL 2006, CRIGE)

La valeur agronomique des sols est très intéressante : 46% des espaces agricoles en 2009 sont des terres « d'excellente à bonne » qualité agronomique.

Des différences sont à relever entre les secteurs de plaine et de piémont :

- Les secteurs de plaine, qui bénéficient de l'apport d'alluvions plus au moins anciens de la Durance ou du Rhône, et d'un accès à l'eau, permettent des cultures exigeantes et diversifiées : cultures de légumes, maraîchage, arboriculture. La mise en place d'un réseau de haies de peupliers et cyprès a également été favorable à l'implantation de ce type de cultures puisqu'elle a permis de protéger les cultures du mistral.
- les zones de relief (la Montagnette, le Rougadou entre Noves et Châteaurenard et le plateau de la Petite Crau entre Saint Rémy de Provence et Châteaurenard) se prêtent mieux à des cultures rustiques : vignes, oliviers, ou céréales et foin sur des parcelles plus grande comme sur la Petite Crau, parcours pour des troupeaux ovins ou caprins. Il s'agit de sols moins profonds, où l'accès à l'eau n'est pas garanti et la pente parfois prononcée.

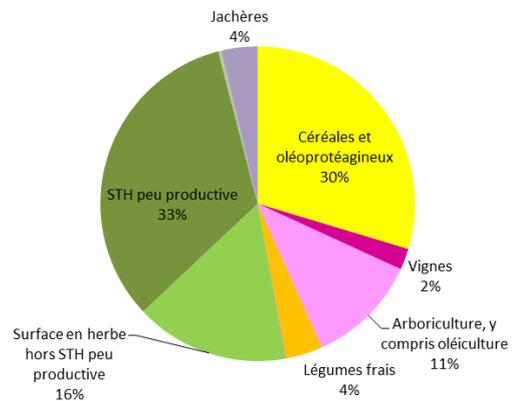
80% des terres « d'excellente qualité » se situent dans le Comtat. Cependant, c'est dans ce secteur que l'agriculture est la plus concurrencée par l'urbanisation. **L'agriculture du Pays d'Arles est très diversifiée**, en raison d'une géographie plurielle, mais aussi d'une diversité de sols, avec des particularités fortes : sols avec salinité en Camargue, sol très pierreux en Crau, terrains plus polyvalents dans le Comtat. Irrigation et drainage permettent de valoriser de façon très performante tous ces types de sols.



Aptitude agronomique des sols  
Source : Ocsol 2009, AUPA 2012

Répartition de la SAU du Pays d'Arles en 2010  
Source : Agreste 2010

### Répartition de la SAU du Pays d'Arles en 2010 (Agreste)



<sup>22</sup> Ceci constitue un minimum : la base de données Ocsol ne permet pas de distinguer de manière les espaces agricoles des espaces naturels, en particulier en Crau et en Camargue où les prairies ont parfois été classées en espaces agricoles dans la nomenclature du CRIGE.

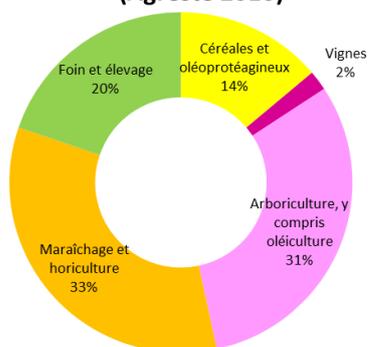
**Même si l'agriculture du territoire est assez diversifiée, deux dynamiques principales se dégagent**, les deux ayant un historique territorial fort, et un rôle dans la structuration des paysages particuliers :

- Les productions de fruits et légumes, à forte intensité de main d'œuvre, générant une dynamique agricole importante, une filière aval très présente (commercialisation, transformation, expédition), mais des surfaces exploitées plus faibles à l'échelle du territoire (bien qu'omniprésentes dans le Comtat, et la Crau) : 15% de la SAU pour 64% de la production brute standard, et 67% des emplois agricoles.
- Les productions de céréales, riz, foin de Crau et élevage, à valeur ajoutée à l'hectare beaucoup plus faible, mais mettant en valeur des superficies bien supérieures : 80% de la SAU, mais 34% de la production brute standard, et 25 à 30% des emplois agricoles.

**De nombreux espaces agricoles présentent une « qualité naturelle ».** En effet, les surfaces en zonage Natura 2000 ou Znieff sont très importantes sur le territoire, et souvent situées en zone agricole des documents d'urbanisme : Camargue, Crau, Alpilles... Par ailleurs, les grandes cultures et les zones en herbe ont une fonction spatiale.

La ressource en eau a permis une grande diversité de production. **54% de la SAU est irrigable, et trois-quarts de l'irrigation serait gravitaire (RGA)** : ceci nécessite de faibles besoins en énergie, recharge les nappes, même si cela nécessite de forts besoins en main d'œuvre. Des forages sont cependant présents dans le Comtat et la Crau (goutte-à-goutte, micro-aspersion sont des pratiques en augmentation). Une augmentation de la demande en eau est attendue avec des épisodes de sécheresse plus fréquents (y compris en vigne). L'entretien et la fonctionnalité du réseau dans un contexte économique agricole difficile deviennent ainsi de véritables enjeux.

**Production brute standard par grande filière (Agreste 2010)**



Source : Agreste 2010

## Une agriculture avec des particularités

L'agriculture du Pays d'Arles présente des spécificités :

- l'importance des filières fruits et légumes à l'échelle nationale. La majorité des surfaces de vergers des Bouches-du-Rhône est dans le Pays d'Arles (Comtat et Crau), et le département est premier pour la pêche et la nectarine, pour la poire, troisième pour l'abricot et quatrième pour la cerise en volume de production. Par ailleurs, le département est une des principales zones de production françaises pour plusieurs légumes, sachant que 68% des surfaces de légumes des Bouches-du-Rhône se trouvent en Pays d'Arles
- la spécificité de certaines productions : riz (seule zone de production française), taureaux de Camargue (1<sup>ère</sup> et pendant longtemps seule AOC française en viande)
- la production de foin AOC, avec des pratiques agricoles sophistiquées (plusieurs coupes de foin avec des qualités diverses : chevaux / bétail, puis valorisation des repousses par des troupeaux de brebis sans terre...),
- les pratiques d'irrigation par submersion en Crau,
- la gestion hydraulique pointue en Camargue,
- les productions créatrices de paysage et d'identité dans les Alpilles (olives, vignes avec AOC),
- l'existence de produits emblématiques et de signes de qualité sur une part importante du territoire (1/3 des exploitations) : des Appellations d'Origine Contrôlée ou Protégée (vin, huile d'olives, viande de taureau, foin), des Indications Géographiques Protégées (riz, vin, viande d'agneau, miel) et un Label rouge (viande d'agneau)
- les haies et le parcellaire très morcelé du Comtat, formant un « bocage » caractéristique
- l'existence de productions aidées

### Zoom sur les signes de qualité :

**Le vin AOC/AOP "Les Baux-de-Provence** : Les Baux-de-Provence, Eygalières, Fontvieille, Le Paradou, Maussane-les-Alpilles, Mouriès, Saint-Étienne-du-Grès et Saint-Rémy-de-Provence

**L'huile d'olive AOC/AOP "Huile d'olive de la Vallée des Baux-de-Provence", AOC/AOP "Olives cassées de la Vallée des Baux-de-Provence" et AOC "Olives noires de la Vallée des Baux-de-Provence** : Arles, Aureille, Les-Baux-de-Provence, Eygalières, Fontvieille, Maussane-les-Alpilles, Mouriès, Orgon, Paradou, Saint-Étienne-du-Grès, Saint-Martin-de-Crau, Saint-Rémy-de-Provence, Tarascon.

**La viande AOC/AOP "Taureau de Camargue** : Toutes les communes du Pays d'Arles sont concernées par cette appellation mais la grande majorité des manades est située dans les zones humides de Camargue

**Le fourrage AOC/AOP "Foin de Crau** : Arles, Aureille, Mouriès, Saint-Martin-de-Crau.

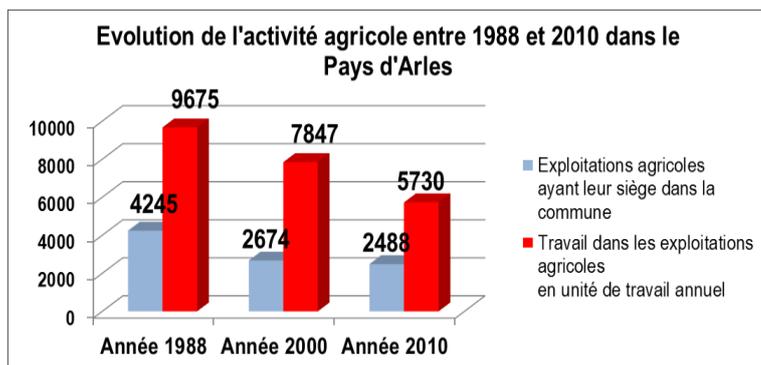
**Le riz IGP "Riz de Camargue** : Arles, Saintes-Maries-de-la-Mer, Tarascon, Fontvieille.

IGP et Label Rouge "Miel de Provence" : toutes les communes

L'agneau IGP et Label Rouge "Agneau de Sisteron" : toutes sauf les Saintes-Maries-de-la-Mer

## ■ LES EXTERNALITÉS APPORTÉES PAR L'ACTIVITÉ AGRICOLE

Evolution de l'activité agricole entre 1988 et 2010 dans le Pays d'Arles  
Source : AGRESTE, 2010



**L'agriculture est aussi fondamentale dans le maintien des équilibres en termes d'aménagement du territoire. Elle contribue fortement à la protection des espaces et à la préservation du cadre de vie, des paysages et des réseaux hydriques du Pays.**

En effet, elle contribue à « façonner le paysage », et la présence d'activités agricoles dans certains secteurs participe à la qualité et au cadre de vie, lui apportant une valeur-ajoutée et une spécificité par rapport aux territoires voisins. Dans certains secteurs, l'agriculture participe au caractère emblématique de paysages mondialement connus et attractifs pour les visiteurs, et bénéficiant souvent de signes de qualité : la viticulture ou l'oléiculture dans les Alpilles, le riz et l'élevage de taureaux en Camargue...

Par ailleurs, l'agriculture contribue au maintien de certains équilibres floristiques et faunistiques. On peut citer par exemple l'élevage « extensif » des moutons dans la Plaine de la Crau qui permet de dégager d'importantes zones de pâtures favorables à l'alimentation, la reproduction et la nidification de certaines espèces d'oiseaux, à l'image de l'Outarde canepetière ou le Ganga Cata.

L'entretien de l'espace par l'agriculture limite les risques de propagation des incendies, alors que l'apparition de friches a tendance à les multiplier (broussailles...).

Enfin, en matière d'équilibre hydrique, l'irrigation gravitaire mise en œuvre contribue à la fois à irriguer les parcelles mais également à alimenter les nappes phréatiques, comme celle de la Crau. Cela permet de mieux satisfaire les besoins des habitants toute l'année, et des touristes durant l'été.

## ■ DES ÉVOLUTIONS RÉCENTES QUI DÉSTABILISENT L'ÉCONOMIE AGRICOLE

Malgré ses fonctions structurantes et son potentiel de développement dans le Pays d'Arles, le secteur agricole est menacé par plusieurs évolutions.

Depuis 1988, l'activité agricole diminue en volume de travail annuel. De plus, le nombre d'exploitations diminue, signe d'une baisse d'activité ou de mutations nécessitant des adaptations.

### La situation économique est fragile, marquée par une récurrence des crises

La crise agricole est multiforme

- **La filière fruits et légumes subit une forte concurrence de pays tiers**, notamment du bassin méditerranéen (Espagne, Maghreb), une non compétitivité liée principalement au coût de la main d'œuvre en France, ainsi que la pression de centrales d'achat qui tirent les prix vers le bas. Il s'agit d'une crise structurelle, avec une fragilisation des exploitations petites à moyennes positionnées sur des circuits peu qualitatifs. Cette baisse de dynamique économique dans les filières fruits et légumes, les plus pourvoyeuses d'emploi, risque d'avoir un impact très fort sur l'emploi agricole et les paysages. L'enjeu est donc de renforcer la compétitivité des filières longues, et de créer des débouchés locaux mieux valorisés.
- **La filière riz est menacée avec la forte baisse des aides de la PAC** alors que les surfaces cultivées en Agriculture Biologique étaient jusqu'alors en progression : il y a déjà 35% de surface de riz en moins en 2014. Des négociations portent actuellement sur la mise en place de mesures agri-environnementales pour remplacer, mais partiellement, la disparition des aides couplées du 1<sup>er</sup> pilier
- **La situation est plus stable pour les autres céréales** hors riz, même si les camarguais sont pénalisés par les coûts de gestion du réseau hydraulique. De plus, l'augmentation de la teneur en sel des eaux d'irrigation complique le maintien de terres cultivables. La culture bénéficie d'aides de la PAC, notamment de Mesures Agro Environnementales
- **La production ovine est fragile** du fait de la concurrence de pays tiers (Nouvelle Zélande, Royaume Uni). Toutefois, elle bénéficie d'un soutien européen renforcé dans la nouvelle réforme de la Politique Agricole Commune.
- **La production bovine classique est quant à elle fragile**. Concernant les taureaux de Camargue et les élevages sauvages, l'appui d'amateurs, bien qu'en diminution, est important sur les exploitations. La filière subit

par ailleurs une baisse de la fréquentation des courses camarguaises et corridas, et donc une baisse des prix proposés aux éleveurs, mais aussi une augmentation de la concurrence d'élevages espagnols en corridas.

- **Les filières oléicoles et viticoles fonctionnent plutôt bien**, et bénéficient d'un important potentiel de valorisation par le tourisme (produits faciles à emporter). La filière oléicole put toutefois être fragilisée à terme par l'importante augmentation de plantations d'oliviers en France

**La fragilisation de l'activité agricole impacte tous les emplois liés à cette filière** : transformation de produits, industrie agro-alimentaire...

Parallèlement, les orientations données à la politique agricole commune, mais aussi les besoins exprimés par les consommateurs en faveur de nouveaux types de production (circuits courts, productions de qualité...) introduisent des perspectives d'évolution et des adaptations nécessaires qu'il s'agit d'anticiper.

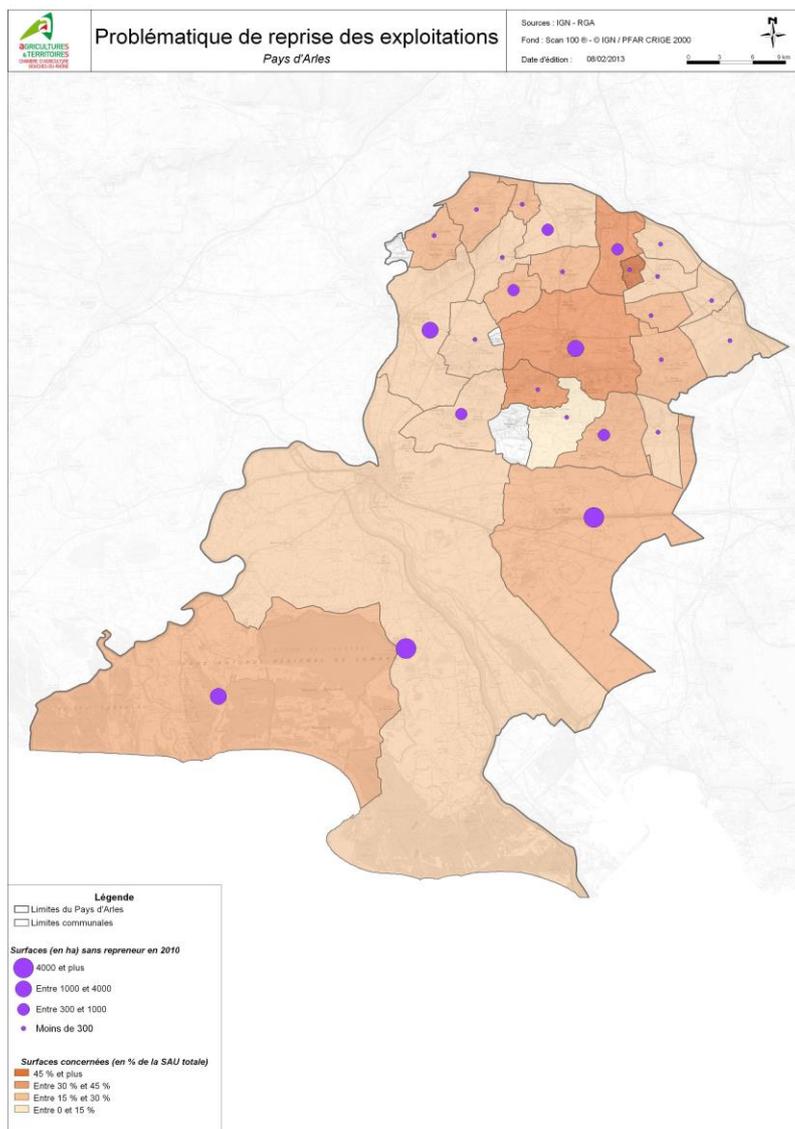
## Des exploitations qui diminuent et qui s'agrandissent

Evolution des exploitations agricoles entre 2000 et 2010

	Pays d'Arles	France	13	PACA
<b>Nombre total d'exploitations, 2010</b>	2471	514694	4888	22103
<b>Nombre total d'exploitations, 2000</b>	2654	698444	5797	29093
<b>Evolution 2000-2010 (%)</b>	-6,8%	-26,3%	-15,7%	-24%

Le nombre d'exploitations se resserre et celles-ci s'agrandissent. Alors qu'il existait plus de 4.068 exploitations en 1988, ce nombre a réduit de près de moitié en 2000, avec 2 584 exploitations, et a diminué encore légèrement sur la décennie 2000-2010 (2 488 exploitations en 2010). Si les exploitations sont moins nombreuses, elles sont aussi plus grandes. En effet, la surface agricole utile moyenne par exploitation est passée de 23 hectares en 1988 à 38 hectares en 2000.

La reprise des exploitations et surfaces concernées :



Malgré tout, l'évolution du nombre d'exploitations dans les 10 dernières années fait plutôt état d'une activité

agricole dynamique, avec un meilleur maintien des entreprises qu'aux autres échelles de comparaison.

Toutefois, le rythme de disparition des exploitations devrait fortement s'accélérer, sachant que la situation

économique actuelle n'est pas porteuse d'une dynamique d'installation forte pour les grandes filières du territoire (fruits et légumes en 1<sup>ère</sup> ligne).

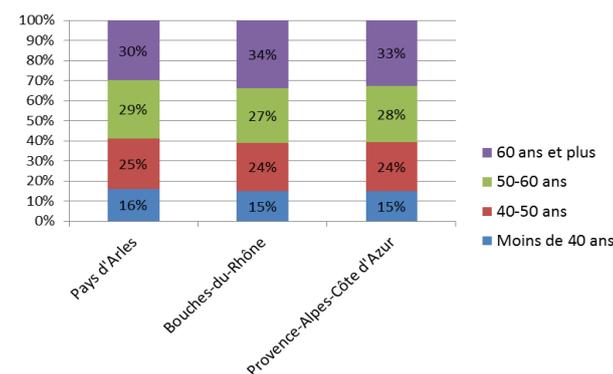
## Une population agricole qui vieillit, avec une problématiques d'installation / transmission

La pyramide des âges et la dynamique d'installation agricole sur le Pays d'Arles sont inquiétantes, comme à l'échelle départementale et régionale. En effet, le vieillissement des chefs d'exploitation se confirme. En 2000, plus d'un chef d'exploitation sur trois était âgé de plus de 55 ans, posant la question de la transmission (ou de l'arrêt) de très nombreuses exploitations. Par extension, les jeunes agriculteurs (moins de 40 ans) représentent seulement un chef d'exploitation sur cinq.

Une importante restructuration est ainsi à prévoir dans les 10-15 ans, sachant que 1 000 exploitants de plus de 50 ans sans succession connue exploitent 27 300 ha de SAU. La dynamique actuelle permettrait de renouveler au mieux 40% des exploitations (probablement moins).

De plus, alors qu'elle représente 59% de la SAU du département, le Pays d'Arles comptabilise seulement 36% des installations.

### Structure par âge des chefs d'exploitations



Source : Agreste, 2000

## Le maintien d'une forme de précarisation de certains salariés agricoles

Les emplois sont souvent peu qualifiés, et les salariés agricoles viennent travailler chaque année dans les exploitations fruitières et maraîchères pour des durées déterminées (huit mois). De plus, l'évolution du coût de la main d'œuvre et l'augmentation ces dernières années d'une main d'œuvre non locale, provenant souvent de pays tiers (Maroc, Tunisie), pose la question du logement agricole.

## De plus, le Pays d'Arles voit son foncier agricole se rétracter

Le Pays d'Arles est marqué par une diminution de la SAU (hors parcours) due a priori à :

- l'urbanisation et l'étalement urbain (environ 1 500 hectares d'espaces agricoles et naturels ont été artificialisés entre 2000 et 2010) : 11% de la SAU (en-dehors des surfaces toujours en herbe peu productive) de 2000 a disparu en 10 ans.

Le foncier agricole morcelé et les parcelles de petite taille dans le Comtat et les Alpilles est particulièrement fragilisé.

En Crau et dans la vallée du Rhône, il existe également une consommation d'espaces agricoles et naturels sur l'axe Arles - Salon et Arles - Avignon, à proximité des infrastructures.

- un fort phénomène de déprise agricole et de constitution de friches (spéculation des propriétaires et déprise technique) : la surface en friche est estimée à 10% environ du territoire potentiellement agricole. Or, la friche n'est pas inéluctable, et fait parfois partie d'un processus de rotation.

Cette réduction de la SAU réduit le potentiel de production agricole du territoire. Elle est aussi problématique sur le plan environnemental, étant accompagnée d'une imperméabilisation croissante des sols, d'une moindre résilience au risque inondation et d'une diminution de la capacité de stockage du CO2 par les sols.

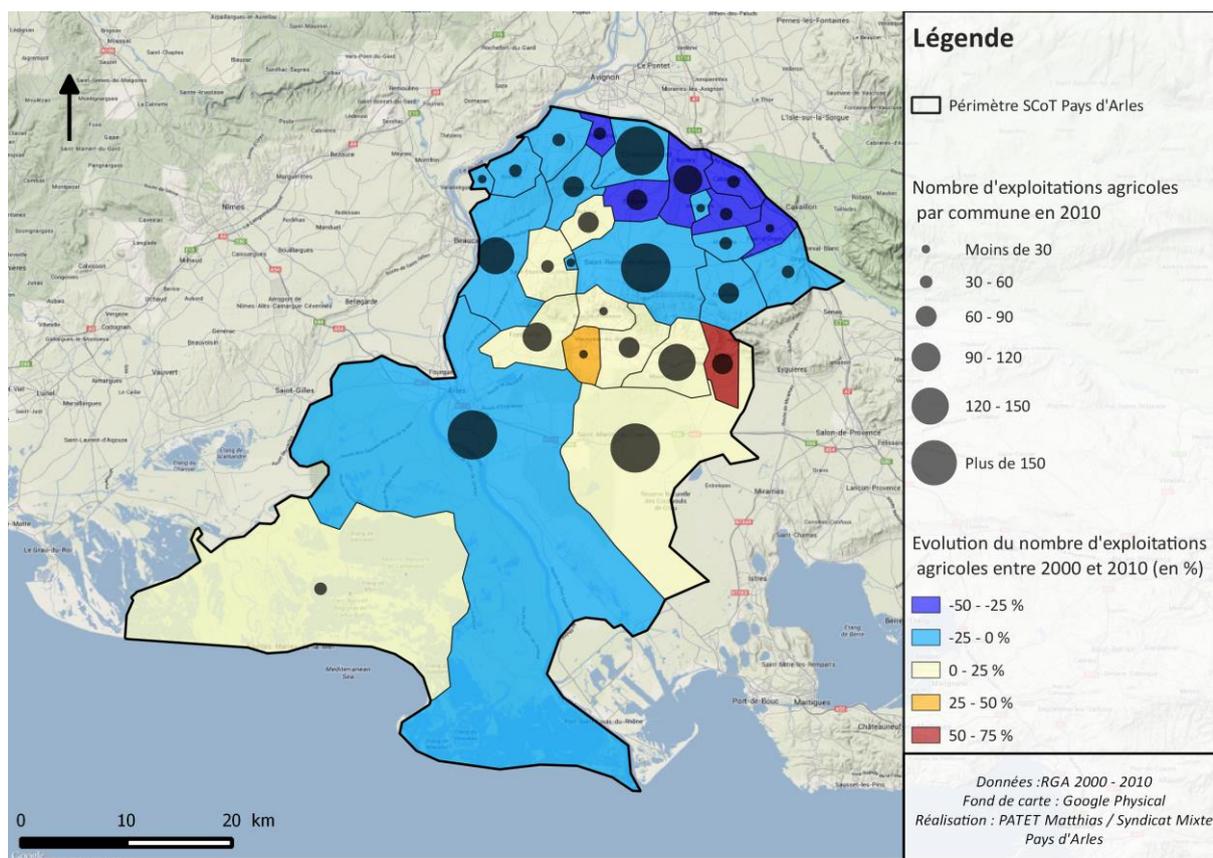
**Les lois Grenelle 2 et de modernisation agricole imposent des objectifs de maîtrise de la consommation des terres agricoles que le SCOT devra considérer, afin de maintenir le potentiel de production agricole du territoire**

## Le prix de l'énergie et le changement climatiques constituent une nouvelle source de fragilité

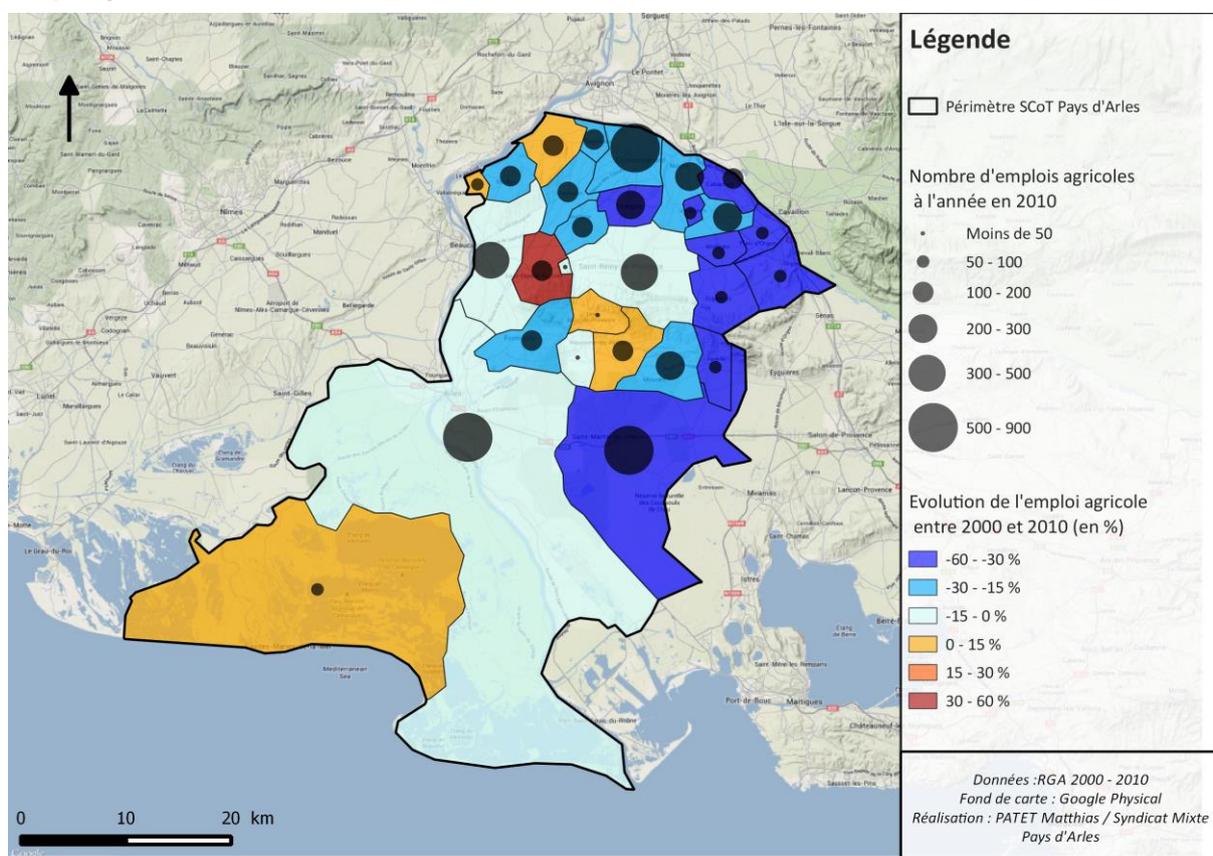
La hausse des prix de l'énergie impacte également les coûts de production de l'ensemble des exploitations. Les filières les plus consommatrices sont évidemment plus sensibles à ce phénomène, en particulier les serres chauffées et les grandes cultures nécessitant beaucoup de pompage comme la riziculture.

Par ailleurs, l'agriculture est probablement le secteur économique le plus exposé aux effets du changement climatique. La gestion de l'eau sur le territoire et de la remontée du sel dans le Rhône constituent les deux enjeux majeurs (voir Etat Initial de l'environnement et rapport détaillé de l'étude de vulnérabilité du territoire au changement climatique)

Les exploitations agricoles entre 2000 et 2010 :

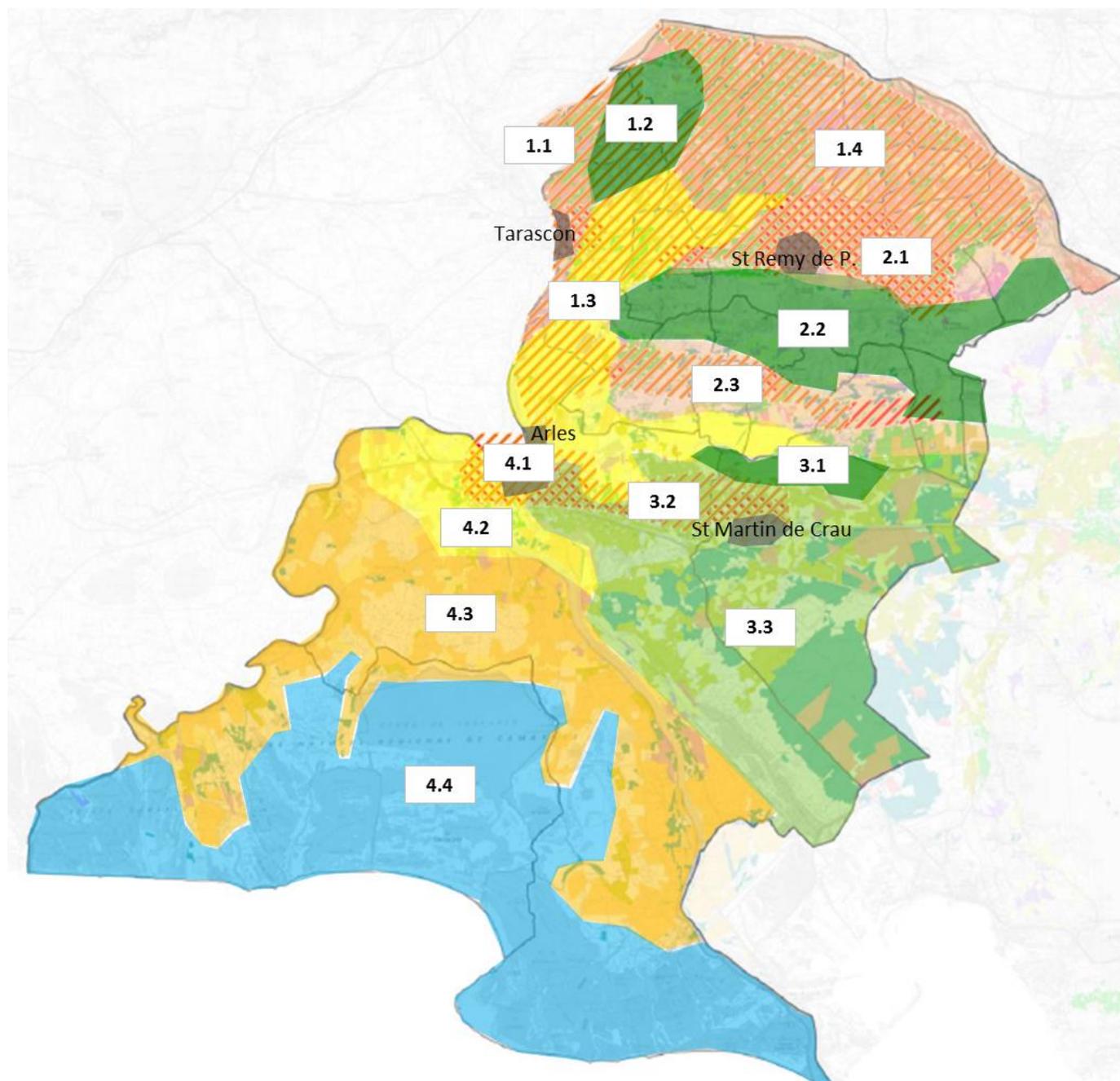


L'emploi agricole entre 2000 et 2010 :



## ■ SYNTHÈSE DES ENJEUX AGRICOLES :

*Espaces agricoles et enjeux du Pays d'Arles :*



- Cultures permanentes majoritaires (vergers et quelques vignobles)
- Cultures annuelles majoritaires
- Alternance de riziculture et de prairies
- Prairies majoritaires
- Espaces naturels majoritaires : landes et garrigues
- Espaces naturels majoritaires : étangs
- Pression foncière diffuse
- Pression foncière localisée

## 1. Le Comtat

- Des petites parcelles, et une augmentation du morcellement
- Dans les plaines alluviales irriguées : des légumes, vergers et des serres (secteur Châteaurenard, Eyrargues, Rognonas)
- Sur les piémonts (Montagnette Rougadou, Petite Crau) : des sols moins profonds, avec moins d'eau et de la pente : vigne, oliviers, céréales, foins, ovins/caprins
- Une omniprésence des haies brise-vent et des canaux
- Une forte pression d'urbanisation (extensions urbaines, mitage et bâti diffus prononcé...)
- Une diminution des surfaces en vergers → prairies, céréales, légumes
- Une part importante de friches agricoles

1.1 Entre Rhône et Montagnette : une alternance de cultures pérennes et de prairies, avec une problématique de transmission.

1.2 La Montagnette : garrigue et oliviers. Un enjeu biodiversité prononcé. La vente directe est plutôt développée.

1.3 Entre Rhône et Alpilles : une prédominance de cultures annuelles avec quelques vergers et prairies. Une baisse importante de la main d'œuvre agricole à signaler. La vente directe est plutôt développée en particulier pour la viticulture.

1.4 Entre Durance et Alpilles : cultures pérennes (vergers et quelques vignes), en bocage

## 2. Les Alpilles

- Un parcellaire morcelé
- Dans les piémonts secs nord et dans les secteurs de Fontvieille et Mouriès : des oliviers (en hausse) et des vignes ainsi que, plus haut, des parcours ovins, caprins, bovins
- Dans les Marais des Baux drainés et irrigués : du maraîchage, des prés, des rizières et des oliviers
- Une tendance à l'augmentation du morcellement de l'espace (petites parcelles, mitage)
- Une tendance à l'abandon des parcelles peu productives, non irrigables)
- Un linéaire important de canaux d'irrigation et de drainage

2.1 Au nord des Alpilles : le mitage urbain sur les cultures diversifiées, en limite de zone naturelle non constructible. Une problématique de transmission et une forte baisse de la main d'œuvre agricole.

2.2 Le massif des Alpilles : des espaces naturels très protégés, avec quelques oliveraies et vignobles sous forme d'enclaves, et des landes (rappel : AOC olive, huile d'olive et vin des Baux de Provence)

2.3 Au sud des Alpilles : le mitage urbain sur les prairies et les cultures pérennes (rappel : AOC olive, huile d'olive et vin des Baux de Provence), en limite de zone naturelle non constructible. Une problématique de transmission et une forte baisse de la main d'œuvre agricole.

## 3. La Crau

- Des zones agricoles homogènes et vastes
- Dans la Crau sèche : peu de sol, avec un caractère sec et caillouteux → pâturage ovin
- Dans la Crau irriguée de manière gravitaire) : du foin/pâturage, des vergers et des légumes
- L'importance des prairies et des coussouls, mais aussi des serres et des vergers
- Une diminution des vergers : abandon, reconversion
- La présence de canaux d'irrigation
- 

3.1 Les bois de santa Fé et Chambremont : un secteur de zones naturelles

3.2 L'axe Arles / Salon-de-Provence, vecteur d'extension urbaine

3.3 La plaine de Crau : des prairies et quelques vergers. Un fort enjeu biodiversité. Une problématique de transmission et une forte baisse de la main d'œuvre agricole.

## 4. La Camargue

- Des zones agricoles homogènes et vastes, très peu artificialisées
- La moitié de la SAU dont une part importante de rizière, mais aussi des céréales, quelques vignes
- Une diminution des cultures permanentes (vignes, vergers) et une forte baisse des surfaces de riziculture
- Une augmentation des cultures annuelles
- L'abandon du maïs, l'augmentation du blé dur
- Des zones humides (dont certaines sont pâturées)
- En Haute-Camargue : des sols riches, alluvionnaires, avec une salinité maintenue par l'irrigation gravitaire → riz, céréales, prairies, légumes, vergers, vignes
- En Moyenne Camargue : des alluvions drainés irrigués → riz, céréales, prairies, vignes, fruitiers. Taureaux et chevaux de Camargue, moutons Mérinos
- En Basse-Camargue : des alluvions (riz, céréales), sables (asperges, carottes, pommes de terre) ; salins. Climat permettant des récoltes très précoces
- De nombreux canaux de drainage mais aussi des canaux d'irrigation
- Une disparition progressive des haies agricoles

4.1 Arles : en dynamique d'extension localisée (zones d'activité au nord, Pont de Crau à l'est, Barriol à l'ouest)

4.2 Le pourtour d'Arles : des cultures annuelles avec quelques rizières et prairies

4.3 La Camargue « agricole » : rizières, pâtures (présence privilégiée du Taureau Camargue AOP) / enjeu de biodiversité

4.4 Les étangs, au sud : enjeu de biodiversité. Pour les quelques espaces agricoles, une problématique de transmission à signaler.

# B4

## Le tourisme, vecteur de notoriété Et de développement économique

### ■ DES ATOUTS ET UN POTENTIEL POUR LE TOURISME PATRIMONIAL, CULTUREL ET DE NATURE

Le Pays d'Arles bénéficie d'importants atouts en matière touristique. C'est d'abord la diversité du patrimoine qui fait la force du territoire. En effet, on trouve sur le Pays un patrimoine urbain, bâti et culturel important, des sites naturels et paysagers remarquables ainsi qu'une portion de littoral méditerranéen encore préservée. Deux sites majeurs du Pays d'Arles font partie des trois sites naturels les plus visités du département<sup>23</sup>. Ainsi, quatre touristes sur dix venant dans le département se sont rendus en Camargue et un tiers des touristes dans les Alpilles. Au niveau des lieux de séjours, les Alpilles, Arles, la Camargue sont respectivement les 5<sup>èmes</sup>, 7<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> lieux de séjours les plus fréquentés du département en 2011. Ces lieux touristiques du Pays d'Arles sont de renommée internationale puisque le Pays d'Arles est la deuxième destination des croisiéristes faisant escale à Marseille, après la zone d'Aix-en-Provence et la Sainte-Victoire.

Outre les sites touristiques, la force de l'offre touristique est aussi dans l'existence de produits du terroir typés et de qualité et d'évènements organisés sur le territoire, qui concourent autant à l'attractivité touristique du territoire qu'à son attractivité globale : expositions, concerts, festivals ou encore fêtes de village...

Le territoire a été impliqué dans la dynamique de « Marseille-Provence 2013 », qui a rassemblé un ensemble de réalisations et d'évènements. Cette année culturelle a vu le développement de nouvelles infrastructures à l'image de la création du centre international de la photographie à Arles et de l'image ou l'extension du Musée départemental de l'Arles Antique.

Le territoire bénéficie donc d'une offre plurielle en matière de tourisme : tourisme urbain, tourisme culturel, tourisme de nature.

De plus, le territoire a la chance de bénéficier d'un important potentiel notamment pour les nouvelles formes de tourisme.

Le tourisme au sein du Pays d'Arles est à la fois polarisé (Arles, qui concentre de nombreux musées et autres lieux historiques, mais aussi certaines communes touristiques comme les Baux-de-Provence, St Rémy-de-Provence, les Saintes-Maries-de-la-Mer) et diffus en raison de larges périmètres de tourisme de nature (Alpilles et Camargue par exemple).

### ■ UN POTENTIEL ÉCONOMIQUE MAJEUR

Représentant 6% du PIB départemental, le Pays d'Arles accueille près de 1.5 millions de touristes chaque année, qui génèrent 7,5 millions de nuitées, soit 16.7 % des séjours et 17.4 % des nuitées départementales.

En moyenne, ces touristes séjournent 5.3 jours et dépensent 59 euros par jour et par personne (55 € pour la clientèle française et 86 € pour la clientèle étrangère).

La consommation touristique dans le Pays d'Arles est ainsi estimée à près de 770 millions d'euros.<sup>24</sup>

Par ailleurs, le nombre d'emplois salariés est en hausse dans l'hébergement et la restauration.

#### Zoom sur le pôle touristique d'Arles :

En termes de retombées économiques du secteur touristique, le patrimoine d'Arles rapporte près de 101 millions d'euros et contribue à l'existence de 4 000 emplois (étude sur les retombées économiques et sociales du patrimoine arlésien en 2008). Ainsi, ce sont près de 20% des actifs arlésiens qui sont liés à l'économie générée par ces activités. Par ailleurs, l'hôtellerie et la restauration représentent près de 13% des établissements dans le Pays, et au total près de 9% de l'emploi privé (chiffres Maison de l'emploi du Pays d'Arles, 2011)

### ■ LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE

85.6 % de la clientèle est française, venant essentiellement de PACA, Rhône-Alpes et d'Ile-de-France<sup>32</sup>. La clientèle étrangère est surtout originaire

<sup>23</sup> Source : Comité départemental de Tourisme des Bouches du Rhône

<sup>24</sup> Les chiffres sont extraits de l'étude de Bouches-du-Rhône Tourisme « La clientèle touristique du Pays d'Arles », publiée au cours du premier semestre 2014 sur

d'Europe (Belgique/Luxembourg, Pays-Bas, Allemagne, Royaume-Uni, Italie) et des Etats-Unis. La part de touristes régionaux et étrangers est plus importante en Pays d'Arles que dans les Bouches-du-Rhône.

Le Pays d'Arles est la deuxième destination des croisiéristes en escale à Marseille après Aix et Sainte-Victoire.

Le transport routier est le premier mode utilisé pour se rendre en Pays d'Arles (cf. partie « transports / déplacements »)

56 % des touristes logent en hébergement marchand au sein du Pays d'Arles, contre 41 % à l'échelle départementale. Cette tendance se retrouve également au niveau des nuitées, avec 51% des nuitées réalisées en hébergement marchand, contre 35% à l'échelle départementale.

Plus d'un quart des séjours se font à l'hôtel, devant les campings ou les locations saisonnières. La part des campings et des locations saisonnières est toutefois plus importante en termes de nuitées.

#### Part des différentes activités touristiques pratiquées en Pays d'Arles et Bouches-du-Rhône

	 Pays d'Arles	 BDR
Découverte de villages et cités de caractères	61,0 %	36,1 %
Découverte de villes	46,7 %	44,3 %
Visite de sites naturels, espaces protégés	30,0 %	20,1 %
Visite d'un monument, d'un musée	24,2 %	14,1 %
Se reposer, ne rien faire	24,2 %	37,5 %
Marchés, brocantes, visites d'artisans, de producteurs du terroir	22,1 %	20,5 %
Pratique de la randonnée, de la promenade	20,8 %	18,7 %
Découverte de routes touristiques	19,6 %	12,7 %
Plage, baignade (activité de bord de mer ou de lacs)	17,7 %	25,6 %
Evènement ou manifestation culturelle	15,6 %	9,4 %
Shopping	10,9 %	18,4 %
Visite de jardins et parcs	9,8 %	12,7 %
Gastronomie, dégustation, « Grandes tables »	9,7 %	9,3 %
Pratique d'une activité sportive de loisirs (hors randonnée)	9,4 %	8,1 %
Visite de vignoble, de caves	5,6 %	4,5 %
Pratique de la plaisance, nautisme	5,2 %	4,1 %
Visite d'un parc à thème, de loisirs, un zoo	4,8 %	4,6 %
Thalassothérapie, remise en forme, balnéothérapie, soin, bien-être	4,7 %	2,4 %
Pratique du golf	1,8 %	3,3 %
Jouer au casino / courses hippiques	0,4 %	1,1 %
Evènement sportif	0,1 %	3,9 %
Autres	3,5 %	9,3 %

Les résidences, principales ou secondaires des parents et amis accueillent 85% des touristes qui logent en hébergement non marchand, avec des séjours d'une durée moyenne d'une semaine.

Internet est un média incontournable dans la préparation des séjours des touristes optant pour un hébergement marchand.

68 % des touristes ont un motif de loisirs ou de vacances, contre 42% à l'échelle départementale. Les séjours se font essentiellement en famille ou entre amis (2 touristes sur 3), avec une forte proportion de couples par rapport à l'échelle départementale. La

part de personnes seules est faible, en lien avec le poids peu important du tourisme d'affaire.

Les activités des touristes sont particulièrement liées à la découverte du patrimoine naturel et culturel.

### ■ UNE FORTE SAISONNALITÉ, ET UNE SENSIBILITE A LA CONJONCTURE

La fréquentation touristique : une saisonnalité marquée

				
<b>Hiver</b> (janvier à mars)	Pays d'Arles	13,5 %	13,2 %	5,2 jours
	BDR	16,0 %	14,0 %	4,9 jours
<b>Printemps</b> (avril à juin)	Pays d'Arles	31,2 %	27,0 %	4,6 jours
	BDR	29,0 %	23,0 %	4,1 jours
<b>Été</b> (juillet à septembre)	Pays d'Arles	41,3 %	45,7 %	5,8 jours
	BDR	38,0 %	48,0 %	6,6 jours
<b>Automne</b> (octobre à décembre)	Pays d'Arles	14,1 %	14,1 %	5,3 jours
	BDR	17,0 %	15,0 %	4,8 jours
<b>Année</b>	Pays d'Arles	100 %	100 %	5,3 jours
	BDR	100 %	100 %	5,3 jours

Le territoire est marqué par une prédominance de l'activité estivale et printanière par rapport au reste du département (72 % des séjours en été et au printemps contre 67 % à l'échelle des Bouches-du-Rhône)

Ceci se conjugue, sur Arles, à une augmentation constante de la fréquentation des grands événements culturels et de la fréquentation des lieux patrimoniaux et culturels (progression observée sur les saisons 2013 et 2014).

Toutefois, le déficit d'offre d'activités et d'évènements hors saison estivale a pour effet de renforcer une « sous-fréquentation » en dehors des périodes de « pic touristique ».

**De plus, le tourisme est un secteur économique soumis aux variations de conjoncture.** Ces dernières années, le tourisme a changé, les touristes changent, et leurs manières de faire également. Ainsi, les durées de séjours évoluent ; les retraités sont plus nombreux que dans le reste des Bouches-du-Rhône, Internet est de plus en plus sollicité lors de la préparation du séjour, et enfin les consommateurs aspirent à de nouvelles formes de tourisme (éco-tourisme, tourisme pleine nature, échanges et locations entre particuliers...).

La crise économique touche le tourisme de différentes manières : le panier moyen stagne ou est en diminution, et les taux d'occupation des hôtels sont confrontés à une stagnation de leur taux d'occupation. A ce titre, l'évolution de l'offre d'hébergement touristique (et particulièrement le nombre d'hôtels) dans le Pays d'Arles traduit bien les difficultés récurrentes et la mutation du secteur hôtelier.

## ■ UNE OFFRE INSUFFISAMMENT DÉVELOPPÉE OU PEU STRUCTURÉE POUR CERTAINES ACTIVITÉS

Au-delà des points forts constatés en matière de tourisme (patrimoine existant, sites naturels), on remarque une **insuffisance de l'offre pour certaines activités en direction des touristes**.

De nombreuses filières restent ainsi sous-développées malgré des potentialités importantes : loisirs de pleine nature (marqués par une faiblesse du réseau d'itinéraires de randonnée et des prestataires), activités naturalistes (difficulté à pratiquer de manière autonome dans certains secteurs, comme en Camargue notamment), agritourisme (initiatives encore confidentielles) ou encore activités liées à la mer et au fleuve (marquées par un sous-développement, tourisme balnéaire mis à part).

Ainsi, des réflexions sont en cours en matière de tourisme balnéaire, notamment avec la perspective de définition d'une stratégie de revitalisation du village de Salin de Giraud et de valorisation des espaces naturels de l'Est de la Camargue (Etangs et Marais salants de Camargue, Embouchure du Rhône, Beauduc, Piémanson...): organisation de la fréquentation et du stationnement, offre de services, structures d'hébergement, valorisation du patrimoine architectural, paysager, social et naturel...

Il existe par ailleurs un important potentiel de développement pour des formes nouvelles de tourisme : le tourisme vert (ou l'écotourisme) est de plus en plus recherché par certaines catégories de population. Or, les secteurs les plus agricoles et naturels du territoire peuvent être de bons supports pour le développement de cette forme de tourisme. En lien avec le travail des Parcs naturels régionaux sur la Charte européenne du tourisme durable (CETD), le territoire tend à qualifier, labelliser ses professionnels et, plus généralement, à les engager dans un démarche de progression (en particulier en matière de tourisme durable)

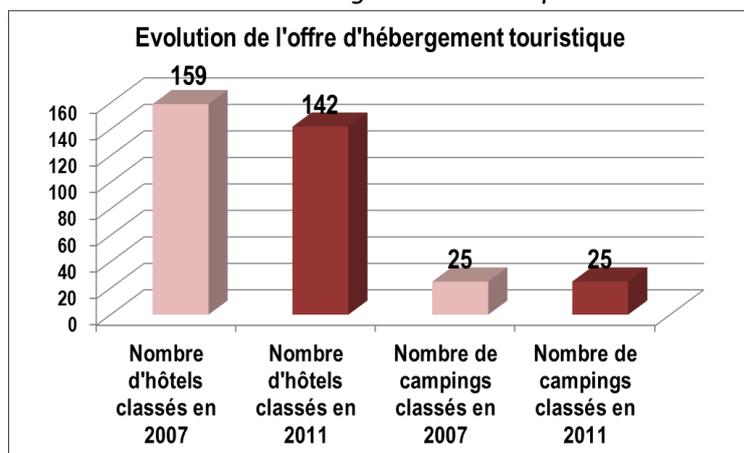
Enfin, **une réflexion sur les déplacements touristiques est indispensable** pour développer la fréquentation touristique dans le Pays. Cette réflexion doit se faire en lien avec celle portant sur les transports à l'échelle du Pays d'Arles (cf. partie « déplacements / transports »).

## ■ UNE OFFRE D'HÉBERGEMENT INÉGALEMENT RÉPARTIE SUR LE TERRITOIRE

**Le Pays d'Arles compte** de nombreux établissements d'hébergement touristique : 134 hôtels, 168 chambres d'hôtes, 564 locations, gîtes et

meublés, 24 campings et 11 hébergements collectifs.<sup>25</sup>

*Evolution de l'offre d'hébergement touristique*



Source : INSEE 2011

**Si le nombre de camping reste stable, celui des hôtels classés diminue depuis 2007.**

**L'offre d'hébergement touristique, est répartie inégalement sur le territoire**, avec certaines, les trois pôles principaux sont Arles, Saintes Maries de la Mer et Saint Rémy de Provence eu égard au nombre de chambres d'hôtels. La même prééminence de ces trois communes s'observe au regard du nombre d'emplacements de camping.

La « capacité d'accueil touristique »<sup>26</sup> de chaque commune rapportée au nombre d'habitants détermine la « capacité touristique »<sup>27</sup>, et permet de voir que des communes qui ne n'ont pas de grande capacité d'accueil touristique ont cependant une forte capacité touristique. Ainsi les communes des Baux-de-Provence, Saintes-Maries-de-la-Mer, Mas-Blanc-des-Alpilles et Maussane-les-Alpilles ont une capacité touristique importante.

**La répartition spatiale des résidences secondaires est plus homogène**, malgré une concentration plus importante aux Saintes Maries de la Mer et dans une moindre mesure à Arles et Saint-Rémy de Provence. On trouve également dans le massif des Alpilles une proportion importante de résidences secondaires, du fait de son caractère de « bassin touristique ». A l'échelle du Pays, il existe deux fois plus de résidences secondaires au niveau départemental.

<sup>25</sup> Source : Provence Pays d'Arles (septembre 2014)

<sup>26</sup> **Capacité d'accueil touristique** : Nombre de lits touristiques par commune (comprenant chambres d'hôtes, hôtels, meublés touristiques et campings)

<sup>27</sup> **Capacité touristique** : Nombre de lits touristiques pour 100 habitants

## UN TOURISME EN TRAIN DE SE QUALIFIER

L'outil touristique intercommunautaire Provence Pays d'Arles permet aujourd'hui de travailler sur le volet « répartition des flux » par le développement de circuits touristiques sur l'ensemble du territoire, la promotion d'acteurs locaux issus des villages les moins fréquentés, la valorisation des activités de pleine nature au cœur des espaces protégés ou encore la centrale de réservation e-tourisme.

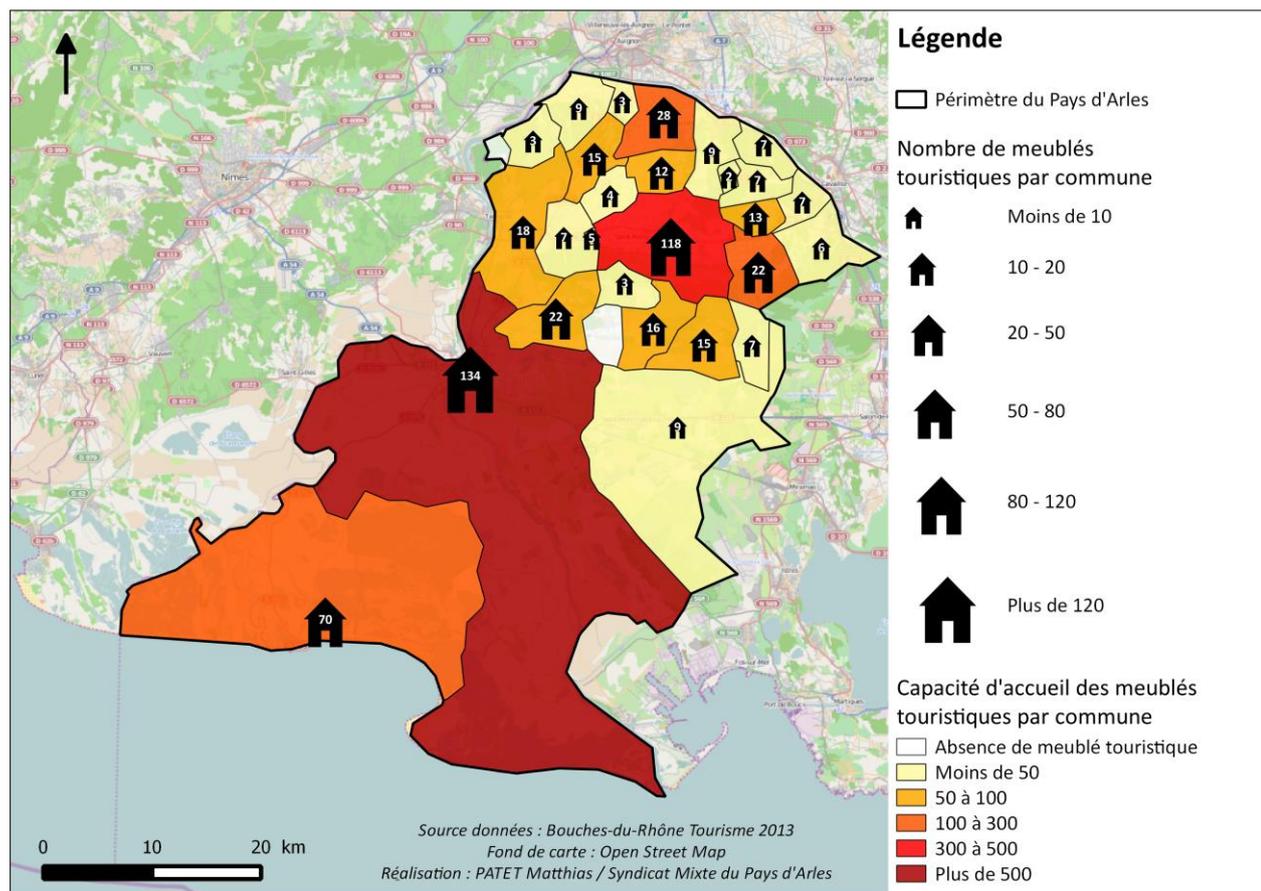
Conjointement au travail de fond mené pour la répartition des flux touristiques dans l'espace et dans le temps, le développement touristique en Pays d'Arles nécessite moins un développement quantitatif qu'une amélioration qualitative de l'offre touristique, en adéquation avec l'engagement des Parcs naturel régionaux de Camargue et des Alpilles, tous deux signataires de la charte européenne du tourisme durable (CETD). Ceux-ci accompagnent un ensemble de professionnels du tourisme, sur la base du volontariat, vers des démarches qualité et/ou l'obtention de labels écoresponsables. Cette "mission" correspond au volet II de la CETD.

Notamment sur les grands pôles touristiques (Arles, Saint-Rémy-de-Provence, Les Baux de Provence, les Saintes-Maries-de-la-Mer) et les zones à forte attractivité, il s'agit de travailler principalement sur la notion de démarche qualité et de progrès. Concrètement cela passe par l'accompagnement des professionnels du tourisme à l'obtention de labels qualité ou de labels écologiquement ou humainement responsables. Lorsque le label n'est pas obtenu ou difficile à atteindre la démarche de progrès peut s'avérer suffisante, améliorant globalement la qualité de l'offre touristique du Pays d'Arles.

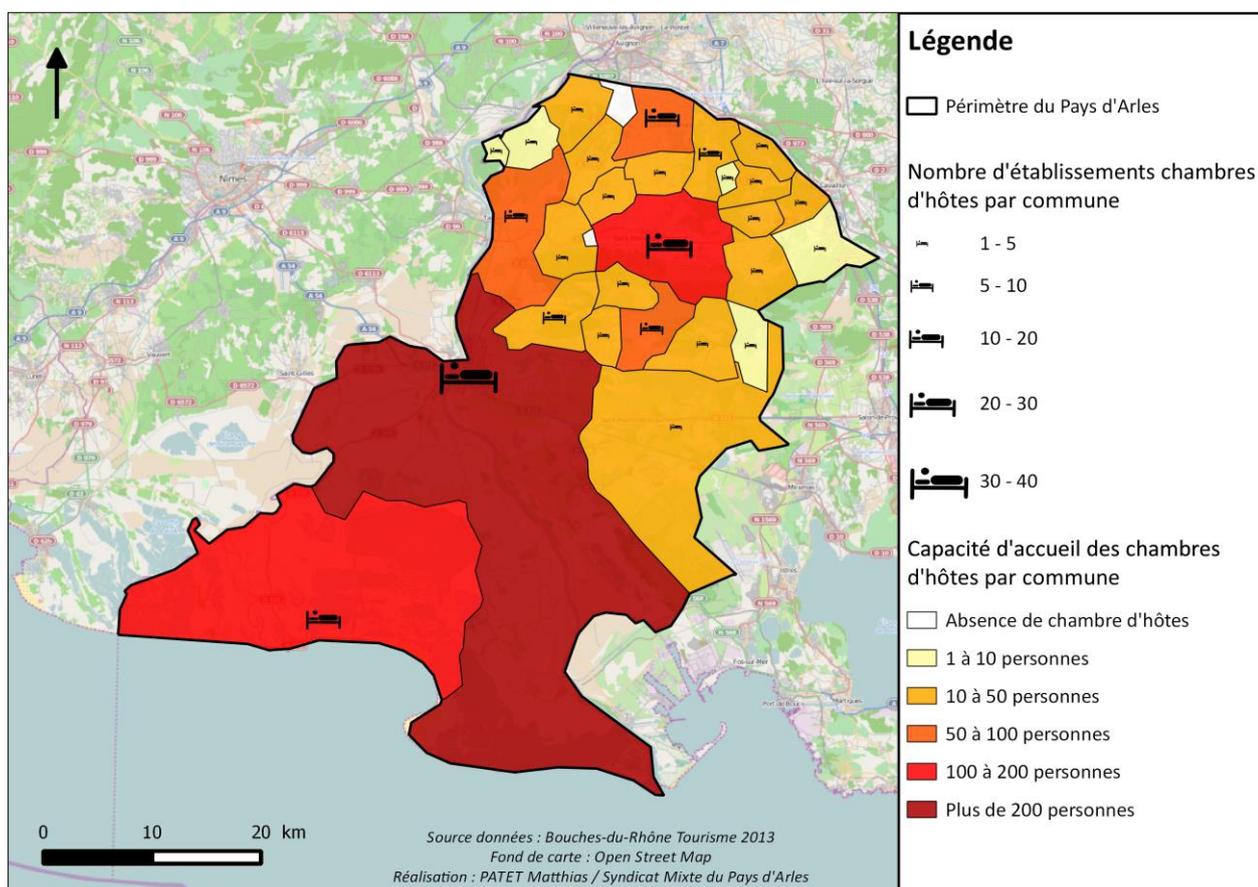
Le volet III de la CETD constitue à mettre en marché les prestataires accompagnés. La mise en place à l'échelle du Pays d'Arles d'une centrale de réservation en 2013, puis d'une place de marché en 2014, est également parfaitement complémentaire à l'action des parcs sur ce volet.

L'obtention d'un label, la valorisation des prestataires engagés dans une démarche de progrès, la promotion et la protection des espaces naturels du territoire par les professionnels, sont autant d'actions jugées prioritaires.

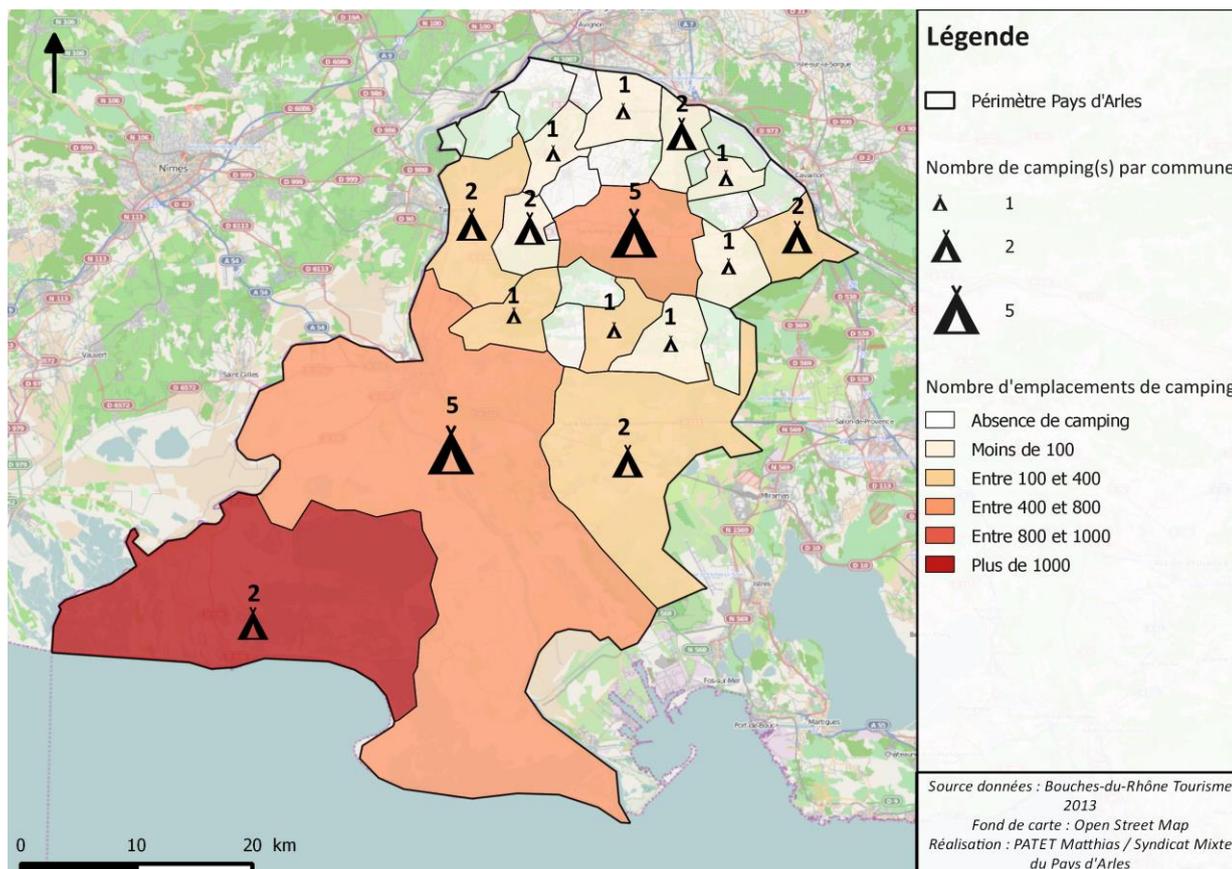
### Capacité d'accueil touristique en meublé



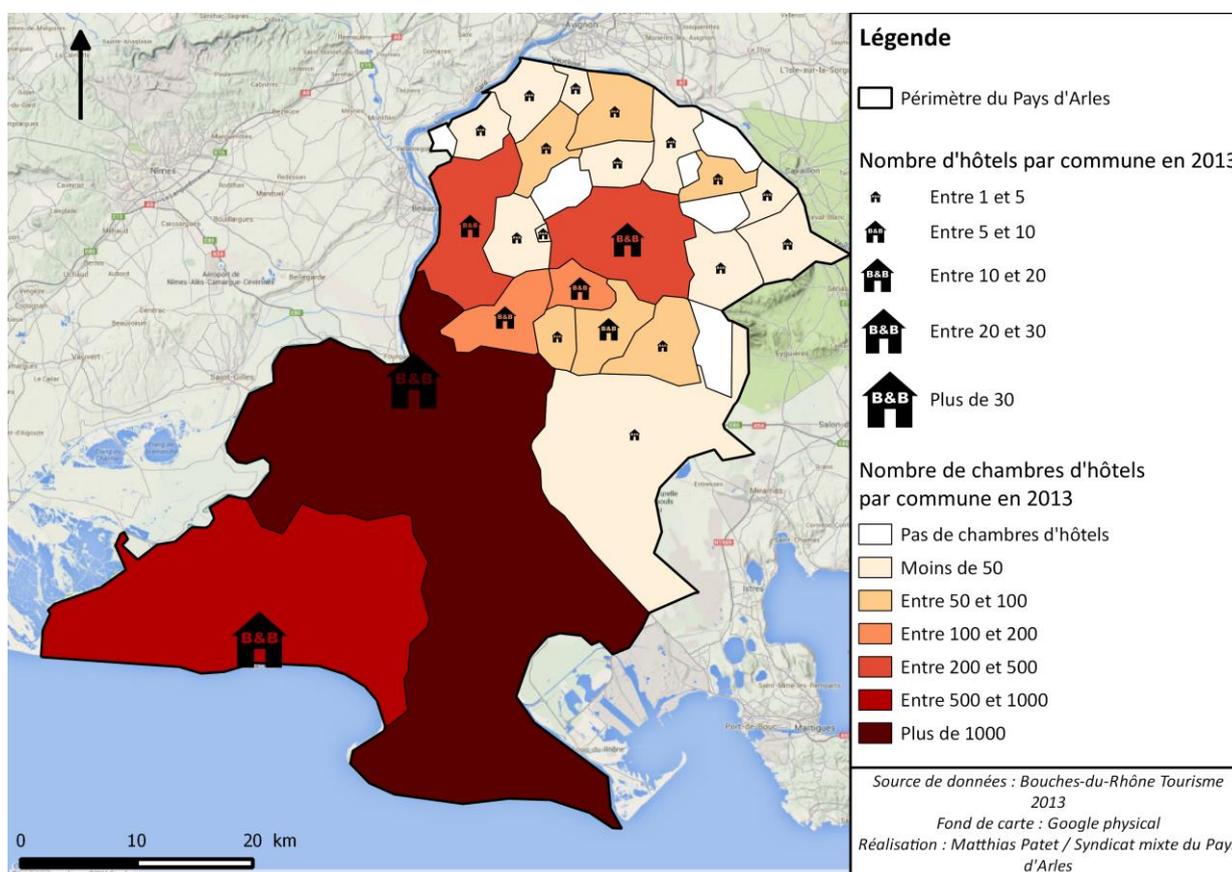
### Capacité d'accueil touristique en chambres d'hôtes



Capacité d'accueil touristique en emplacements de camping



Capacité d'accueil touristique en chambres d'hôtels



## LA VITALITE ECONOMIQUE ET LA CREATION DE RICHESSES

### SYNTHESE DES ENJEUX

#### Le soutien aux secteurs historiques (industrie, logistiques) et de proximité (tissu de TPE-PME : artisanat, bâtiment, services...)

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La nécessité d'accompagner les bassins industriels en crise ou en reconversion</li> <li>• La recherche d'espaces de formation pour les salariés</li> <li>• La réalisation des grandes infrastructures (contournement d'Arles...) en accompagnement de la « logistique de grands flux », en lien avec l'A7, la RN113 et le Grand Port Maritime de Marseille</li> <li>• La mobilisation d'un foncier économique pour répondre aux besoins des TPE-PME, en recherchant la mixité fonctionnelle</li> <li>• La structuration des espaces et des flux liés aux logistiques, et la mobilisation des zones nécessaires à l'industrie et aux logistiques, en améliorant le ratio emploi/surfaces</li> </ul>
--------------------	---

#### L'accompagnement des secteurs innovants et d'avenir pour favoriser les créations d'emplois

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La valorisation des potentiels liés au fleuve et à la façade maritime</li> <li>• L'anticipation des besoins liés à l'émergence d'un pôle « culture et patrimoine » et des industries culturelles, multimédia et numériques</li> <li>• Le soutien aux projets industriels innovants (recherche et développement agricole et agroalimentaire...)</li> <li>• Le potentiel de nouveaux revenus et d'emplois en lien avec la transition écologique et énergétique et l'économie verte</li> </ul>
--------------------	--

#### La relance de l'agriculture et la structuration de la filière agroalimentaire

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'accompagnement de la transmission des exploitations agricoles et de l'installation des jeunes agriculteurs eu égard au vieillissement des actifs agricoles</li> <li>• Le redéploiement multipolaire du MIN de Châteaurenard et son inscription dans un projet agricole global pour le Pays d'Arles (Charte agricole)</li> <li>• La redynamisation du foncier agricole et de la remise en culture des friches</li> <li>• L'accompagnement de l'évolution des pratiques agricoles : agriculture biologique et/ou raisonnée, circuits courts optimisés...</li> </ul>
--------------------	--

#### Le tourisme comme activité économique et de promotion du Pays d'Arles

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La préservation des paysages et du patrimoine (naturel et bâti) pour soutenir l'attractivité touristique</li> <li>• L'accompagnement des formes nouvelles de tourisme (éco-tourisme, pleine nature...)</li> <li>• La diversification de l'offre d'hébergement</li> <li>• La répartition des flux touristiques dans l'espace et dans le temps</li> <li>• La création d'itinéraires touristiques, en lien avec le projet Provence Pays d'Arles, à soutenir par un maillage d'infrastructures propices aux déplacements doux</li> <li>• Le soutien aux événements qui concourent à l'attraction touristique</li> <li>• La gestion des flux touristiques et du stationnement aux abords des sites les plus fréquentés</li> <li>• L'amélioration de l'accessibilité du territoire pour les touristes (gares TGV d'Avignon, d'Aix-Marseille, aéroport de Marignane...)</li> </ul>
--------------------	--

#### Le maintien d'une offre commerciale dans les centralités, en lien avec leur revitalisation, et le renforcement de l'attractivité commerciale du Pays d'Arles pour limiter l'évasion

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le maintien un commerce de proximité attractif,</li> <li>• Le développement de circuits de distribution alternatifs et pouvant profiter à d'autres secteurs de l'économie locale (circuits courts)</li> <li>• La qualité d'aménagement des pôles et la prise en compte de l'impact des équipements sur l'environnement, les activités commerciales étant fortement consommatrices d'espace et génératrices</li> </ul>
--



## **LES RESSOURCES ET LEURS CONTRIBUTIONS AU DEVELOPPEMENT**

- 1. L'eau, une ressource historique qui a façonné le territoire**
- 2. Energie, minéraux et déchets... des ressources locales valorisables**
- 3. Une bonne qualité environnementale, malgré des pressions ponctuelles**
- 4. La qualité et le cadre de vie : un vecteur d'attractivité**
- 5. Une conciliation entre risques et développement**

# 01

## Les paysages, les milieux naturels et le patrimoine : supports de l'attractivité et du cadre de vie

Les analyses qui suivent s'appuient sur :

**1. Les fiches d'Etat Initial de l'Environnement (EIE)** réalisées préalablement à l'évaluation environnementale :

Les paysages

Les milieux naturels et la biodiversité

La ressource en eau et les pollutions

Les risques

L'énergie et les émissions de gaz à effet de serre

La gestion des déchets

Les nuisances sonores

La qualité de l'air

Les sites et les sols pollués

La vulnérabilité au changement climatique

**2. Le diagnostic des continuités écologiques** réalisé dans le cadre du SCOT pour répondre aux enjeux du Grenelle.

**3. Les études réalisées dans le cadre du Plan Climat Energie Territorial** du Pays d'Arles.

L'attractivité résidentielle et touristique du Pays d'Arles est intimement liée à son environnement de qualité et à son cadre de vie. Cette « ressource territoriale » se fonde sur une diversité de milieux, des paysages, du patrimoine naturel, architectural, culturel... et sur l'équilibre entre les espaces ruraux et urbains.

Grâce à ces atouts, le Pays d'Arles bénéficie d'une image de marque internationale.

Les espaces naturels, pour la plupart connus et protégés (PNR de Camargue et des Alpilles, sites du réseau Natura 2000, réserve de biosphère, plaine de la Crau, façade maritime...) sont des facteurs de notoriété majeurs pour le territoire, des supports de biodiversité et des espaces à vivre de qualité. Ils confèrent au territoire une « naturalité » du territoire encore importante

Le Pays d'Arles bénéficie ainsi d'une image de marque très qualitative et connue très largement en France comme à l'international.

La qualité du cadre de vie est renforcée par le rôle et l'emprise de l'agriculture (très présente notamment par son emprise spatiale et le maillage de canaux)

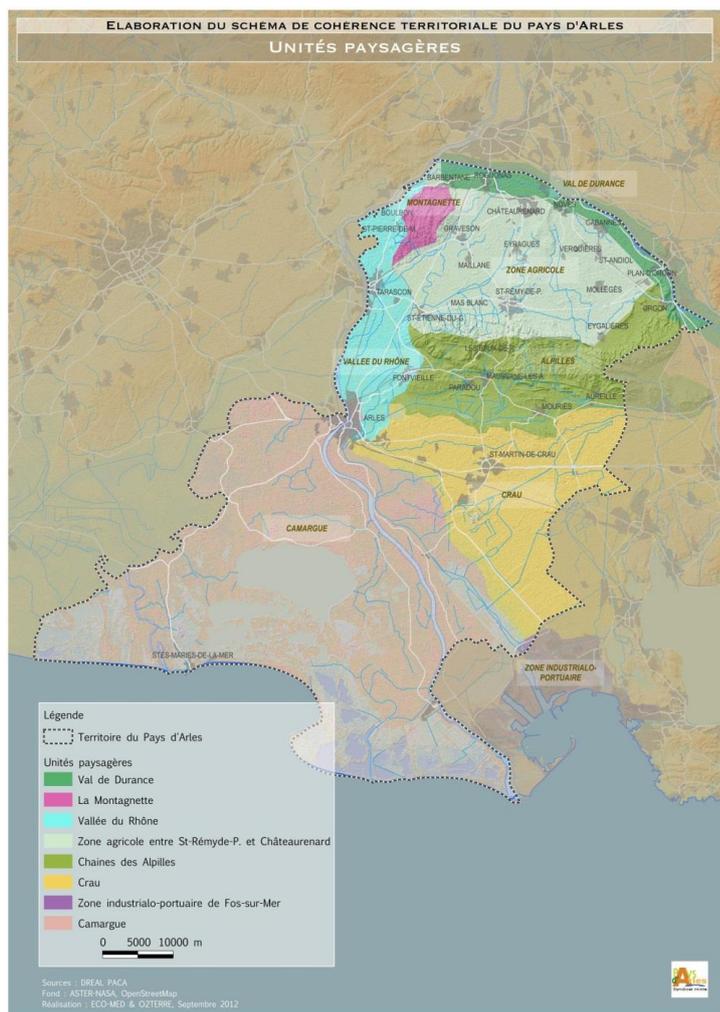
## ■ UNE DIVERSITE DE PAYSAGES

### Des paysages remarquables qui contribuent à la renommée du Pays d'Arles

Sept unités paysagères distinctes structurent le Pays d'Arles. Leurs appellations sont pour certaines de renommée internationale, et vecteurs de développement touristique.

- Le **Val de Durance**, tenant son nom de la rivière le traversant. La Durance est connue pour ses crues mais également pour son patrimoine floristique et faunistique (notamment avifaune) remarquable.
- La **Montagnette** est un massif calcaire qui s'élève au milieu de la plaine de Maillane. Son paysage sec de garrigues et de rochers contraste avec les plaines irriguées aux alentours.
- La **Vallée du Rhône** est caractérisée par un paysage agraire très riche.
- La **zone agricole entre Saint-Rémy-de-Provence et Châteaurenard** : vaste plaine agricole essentiellement composée de vergers et de vignobles, mitée de plus en plus par l'urbanisation croissante des communes, et structurée par un réseau très dense de haies et de canaux.
- La **Chaîne des Alpilles** présente des caractéristiques paysagères d'un massif calcaire et boisé.
- La **Crau** est une vaste plaine s'étalant de Fos-sur-Mer jusqu'aux pieds des Alpilles. Ses sous-unités principales sont la Crau sèche (les Coussouls) et la Crau irriguée.
- La **Camargue** constitue un vaste territoire où se mêlent eaux salées et eaux douces. Très faiblement urbanisé, ce territoire aux paysages remarquables connaît une forte fréquentation touristique.

Les unités paysagères en Pays d'Arles



Le Pays d'Arles est ainsi caractérisé par une mosaïque de paysages emblématiques, riches, variés, et globalement bien préservés. La majorité d'entre eux font l'objet de mesures de protection (PNR, sites inscrits et classés, directive paysages, patrimoine mondial de l'UNESCO).

Néanmoins, les pressions qui s'exercent sur ces paysages sont multiples : mitage, sur-fréquentation touristique, risques naturels, déprise agricole ou à l'inverse développement de l'agriculture intensive selon les secteurs...

Le Pays d'Arles intersecte par ailleurs l'unité paysagère de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

## Les « paysages du quotidien », supports du cadre et de la qualité de vie, sont aujourd'hui fragilisés

**Le Pays d'Arles comporte également des « paysages du quotidien »** composés d'éléments ponctuels : brises vent, haies de platane en bordure de routes... Les espaces agricoles jouent également un rôle majeur dans ce paysage quotidien.

**Ces paysages sont par endroits fragilisés par une absence de traitement, d'intégration paysagère une vision d'aménagement peu intégrée entre espaces ruraux et urbains :** banalisation des entrées de villes, zones d'activités non qualitatives, points noirs paysagers, mitage et extensions urbaines non maîtrisées, formes urbaines « néo provençales » et opérations de faible qualité.

**Toutefois, certaines opérations intégrées voient le jour depuis quelques années,** et les communes sont de plus en plus vigilantes à la qualité des projets urbains.

**Ces problématiques de qualité et d'intégration urbaine et paysagère concernent aussi bien les villes que les bourgs, villages et hameaux du Pays d'Arles.**

## Des milieux naturels, agricoles et humides favorables aux continuités écologiques.

**Le Pays d'Arles se caractérise par une grande naturalité,** liée à :

- une occupation du sol où dominant les espaces agricoles et naturels : cultures annuelles, les pelouses (prairies) et pâturages naturels, ainsi que les marais et les zones humides
- et à la présence d'écosystèmes uniques, comme la Camargue, la Crau, les Alpilles, le Rhône et la Durance, d'importance nationale voire internationale.

**Le territoire comporte une grande diversité de milieux remarquables, globalement bien préservés.** Le grand nombre de périmètres à statut réglementaire comme les Réserves Naturelles Nationales, mais aussi le réseau Natura 2000 démontrent l'intérêt patrimonial reconnu du territoire.

**Cet atout se reflète également dans l'attractivité touristique du Pays d'Arles** et constitue un des axes de valorisation et d'intervention des PNR de Camargue et des Alpilles.

La diversité des milieux naturels, la situation géographique particulière du Pays d'Arles (carrefour d'espèces migratrices, embouchure du Rhône, delta fossile de la Durance, etc.), et sa préservation sur le plan réglementaire expliquent la **présence d'espèces emblématiques et rares** pour la France comme le Ganga cata, l'Aigle de Bonelli, l'Outarde canepetière, le Flamant rose et nombreuses autres.

**Dans sa partie sud, la fonctionnalité écologique est bonne** et permet la recolonisation d'espèces disparues à ce jour de ce territoire, comme la Loutre d'Europe, revue dans le Marais de Vigueirat récemment. **Plus au nord, la naturalité du territoire est moins importante** du fait de l'importance des espaces artificialisés, d'une densité d'infrastructures et d'une agriculture plus intensive.

L'essentiel des réservoirs de biodiversité concerne les milieux humides et ouverts à semi-ouverts, et dans une moindre mesure les milieux agricoles de la plaine de la Crau. **La grande majorité de ces réservoirs est connectée entre eux,** ou du moins sont relativement proches géographiquement. **Toutefois, certains sont plus isolés dans la partie nord du territoire et d'autres sont fragilisés, en particulier sur le versant sud des Alpilles.**

**Ces milieux sont soumis à un certain nombre de pressions :** mutation ou déprise agricole, urbanisation, mitage, fragmentation, incendies, surfréquentation... Ces enjeux relatifs à la protection de la biodiversité dite « exceptionnelle » s'accompagnent d'enjeux liés au maintien d'une biodiversité plus ordinaire, et à celui du maintien des continuités entre milieux, pour permettre le déplacement des espèces.

## Le « triangle d'or de la biodiversité », support d'activités et de développement économique

Le Pays d'Arles a la particularité d'accueillir à quelques kilomètres d'écart les Parcs naturels régionaux des Alpilles et de la Camargue, mais aussi la réserve naturelle de la Crau, dernière steppe d'Europe occidentale, en lien avec l'exceptionnelle richesse de ses milieux

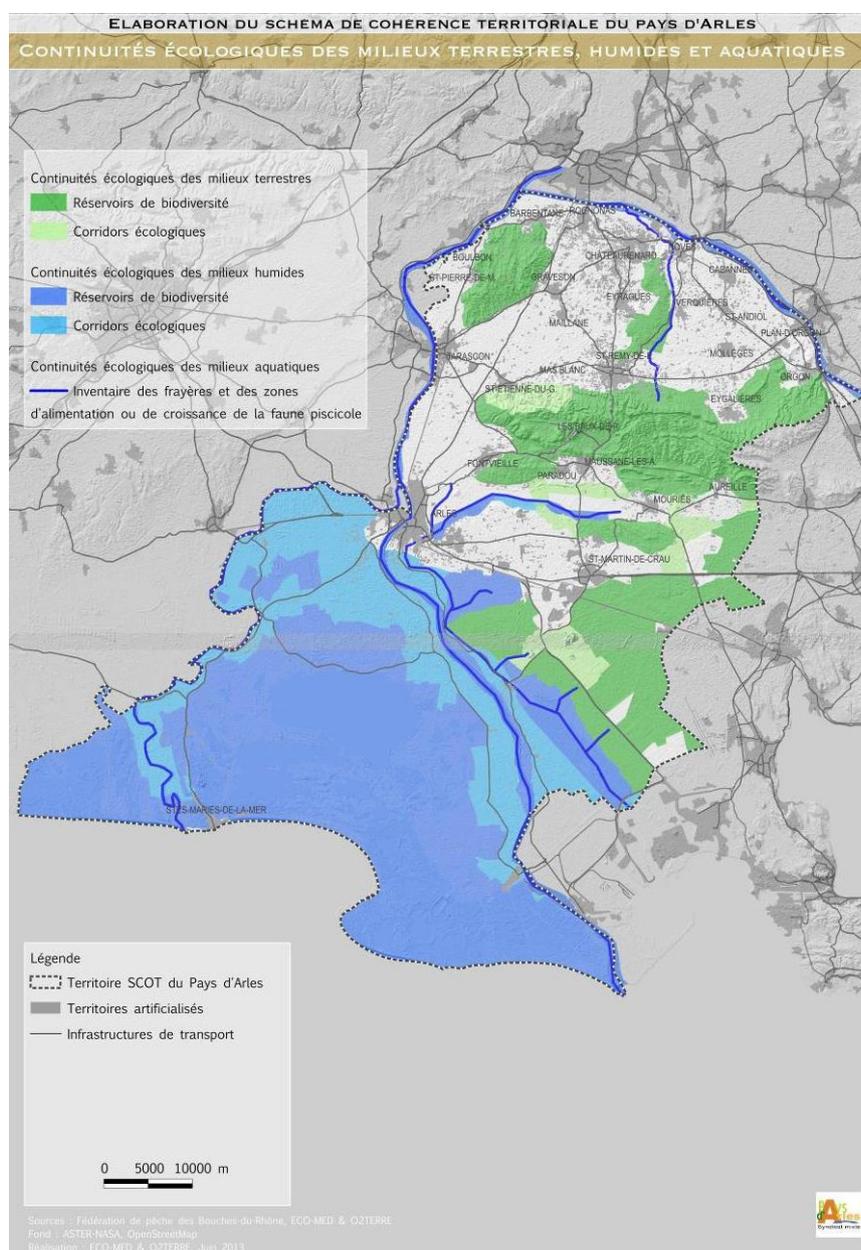
La jonction de ces trois géoterroirs fascine. Appelée « le triangle d'or de la biodiversité », elle est représentative de la faune et de la flore méditerranéenne

Cette richesse attire de nombreux amateurs toute l'année au départ de sites et d'itinéraires gérés par des professionnels dont le parc ornithologique de Pont-de-Gau, les marais du Vigueirat et son parcours ludo-pédagogique sur pilotis, le domaine de la palissade, le musée de la Camargue ou domaine de la Capelière.

Des itinéraires de découverte du territoire en lien avec la biodiversité sont aussi valorisé sur la plateforme Provence Pays d'Arles.

Par ailleurs, le territoire accueille un réseau d'experts et de recherche en lien avec la préservation de cette biodiversité ou des milieux associés : Desmid, Tour du Vallat...

*Les continuités écologiques des milieux terrestres, humides et aquatiques*



## ■ UN PATRIMOINE BÂTI ET CULTUREL, VECTEUR D'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE

**Outre ses sites naturels, le Pays d'Arles est réputé pour la qualité de son patrimoine urbain et architectural, et la diversité de ses monuments historiques. Majoritairement antique et médiéval, ce patrimoine est reconnu au niveau international (Arènes et théâtre antique d'Arles, et classement du centre ancien d'Arles au Patrimoine Mondial de l'Unesco...)**

Le patrimoine bâti classé ou inscrit du Pays d'Arles représente environ le tiers des sites des Bouches-du-Rhône.

Le patrimoine moderne (à partir de la Renaissance) est moins célèbre, mais bien présent dans les villes, structurant des îlots homogènes.

Ces monuments se regroupent dans les centres anciens (Arles, Tarascon, Saint-Rémy, les Baux-de-Provence) ou s'inscrivent dans des sites naturels (Abbaye de Montmajour, site de Glanum, Abbaye de Frigolet, Moulin de Daudet...).

A ce patrimoine emblématique, plutôt urbain, s'ajoute un patrimoine vernaculaire provençal et du quotidien, typique des villages du Pays d'Arles et caractéristiques de la ruralité (brises vent, haies...) Certaines de ces vitrines sont toutefois marquées par une banalisation de l'urbain, des entrées de villes, de zones d'activité peu qualitatives, le mitage...

Par ailleurs, le Pays d'Arles dispose de musées renommés (musée de l'Arles antique, musée Estrine, centre d'interprétation Van Gogh, ...) et d'un patrimoine culturel vivant (rencontres de la photo, culture taurine et chevaline, fêtes de l'Olive, charrettes ramées...).

# E2

## L'eau, une ressource historique qui a façonné le territoire

### ■ L'EAU, UNE RESSOURCE VITALE POUR L'ECONOMIE ET LES HABITANTS

La maîtrise de l'eau permet une valorisation de la terre, ainsi qu'une maîtrise de l'aménagement du territoire. En Pays d'Arles, elle permet une irrigation des champs mais aussi un assainissement des terres trop humides.

Le système gravitaire majoritairement utilisé pour l'irrigation permet par ailleurs la recharge des nappes phréatiques. Ce service de l'eau apporté par les agriculteurs profite aux urbains du territoire, mais aussi de la métropole, et aux activités économiques.

#### Zoom sur : l'eau et l'activité agricole

La grande diversité de productions présentes sur le Pays d'Arles est permise par la disponibilité de l'eau à travers le réseau hydraulique. Cela permet d'envisager des cultures exigeantes en eau ou/et d'obtenir de meilleurs rendements, malgré un climat sec. 54 % de la SAU est ainsi irrigable. Le réseau gravitaire est la principale source d'irrigation : l'accès à l'eau vient en effet en grande partie de la mise en place d'un réseau hydraulique développé dans les Bouches-du-Rhône et, plus particulièrement sur le Pays d'Arles. Sur le Pays d'Arles, les principales cultures irriguées sont le riz, les prairies et cultures fourragères, les arbres fruitiers et les légumes. Outre l'importance de tenir compte des besoins en eau de l'agriculture, des équipements présents ou nécessaires, de la gestion des réseaux dans les réflexions, il convient de tenir compte dans les choix opérés des services indirects rendus au territoire par les modes d'irrigation utilisés : un passage à une irrigation plus économe aurait pour conséquences de disposer de davantage de ressource mais comme inconvénient de limiter la recharge des nappes et la modification des paysages.

### ■ UNE RESSOURCE ABONDANTE, MAIS FRAGILE ET AVEC DES RISQUES DE CONFLITS D'USAGE

**La ressource en eau en Pays d'Arles est bien présente et spécifique :**

Le réseau hydrographique superficiel est dense et complexe. Il existe trois grands systèmes : le Rhône et la Durance et, localement, l'Anguillon / Vigueirat.

Diverses interactions sont observées, 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 fortement dépendantes de la ressource extérieure du système durancien** (débits réservés). Concernant le système Rhône, il est déficitaire. L'eau est à la croisée de différents enjeux : ressource, trame verte et bleue, inondations, gestion du pluvial

**La qualité des eaux superficielles sur le territoire est inégale** : la qualité chimique des eaux de la Durance est globalement bonne, mais mauvaise pour le Rhône du fait des nombreuses pressions anthropiques qui s'exercent sur ces milieux (pollution du Rhône, activité agricole, rejets domestiques, ruissellement urbain...) Leur qualité écologique est moyenne. Le réchauffement climatique devrait entraîner un renforcement des étiages en été et donc une concentration des polluants.

**Le réseau souterrain, important, participe quant à lui fortement à l'alimentation en eau potable départementale.** L'état quantitatif et qualitatif des nappes souterraines du Rhône et de la Durance est globalement bon puisqu'il remplit d'ores et déjà l'objectif d'atteinte du bon état (quantitatif et chimique) fixé à 2015. Toutefois, des signes de dégradation sont observés, et les pressions exercées menacent à terme son équilibre (intensification des prélèvements, sources de pollution, avancée du biseau salé). La encore, le réchauffement climatique pourrait avoir des conséquences en chaîne sur la recharge des nappes et la concentration des polluants. En Crau, le Contrat de nappe en cours d'élaboration doit permettre de diminuer ces pressions. Notamment, la problématique de la remontée du biseau salé, qui pose question à long terme en ce qui concerne l'évolution des cultures, des milieux naturels et la biodiversité, impose une gestion concertée de la nappe de la Crau, jouant un rôle essentiel pour maintenir ce biseau.

**Le développement démographique et économique du territoire va générer une augmentation des besoins en eau.** Aujourd'hui, la consommation moyenne d'eau par habitant est plus élevée qu'à l'échelle nationale, sachant que les consommations les plus importantes sont générées par les besoins de l'activité agricole. La pression touristique est par

ailleurs importante sur certaines communes. Le rendement de certains réseaux de distribution d'eau potable est perfectible, mais certaines parties du territoire sont engagées dans des démarches de limitation des pertes.

**L'organisation de la distribution en eau potable est peu lisible sur le territoire.** Par ailleurs, les forages exploités sont nombreux mais mal sécurisés : seule la moitié des captages fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

La quasi-totalité des eaux prélevées est issue des nappes souterraines de faible profondeur de la Crau et du Rhône, facilement accessibles et apportant une ressource abondante. En particulier, la nappe de la Crau est réalimentée par les surplus de l'irrigation gravitaire, ce qui permet aux entrées d'être excédentaires par rapport aux prélèvements

**Bien que la ressource soit a priori importante et en capacité de répondre aux besoins, la gestion des conflits d'usage, notamment lors d'épisodes de sécheresse, constitue une problématique essentielle.** Notamment, un risque de « déséquilibre quantitatif » est identifié en Crau.

Cette question se pose d'autant plus que la diminution des recharges à la nappe par l'irrigation est surtout due à la diminution des surfaces agricoles, du fait de l'urbanisation, et risque de s'accroître si le développement du territoire engendre une trop grande consommation d'espaces.

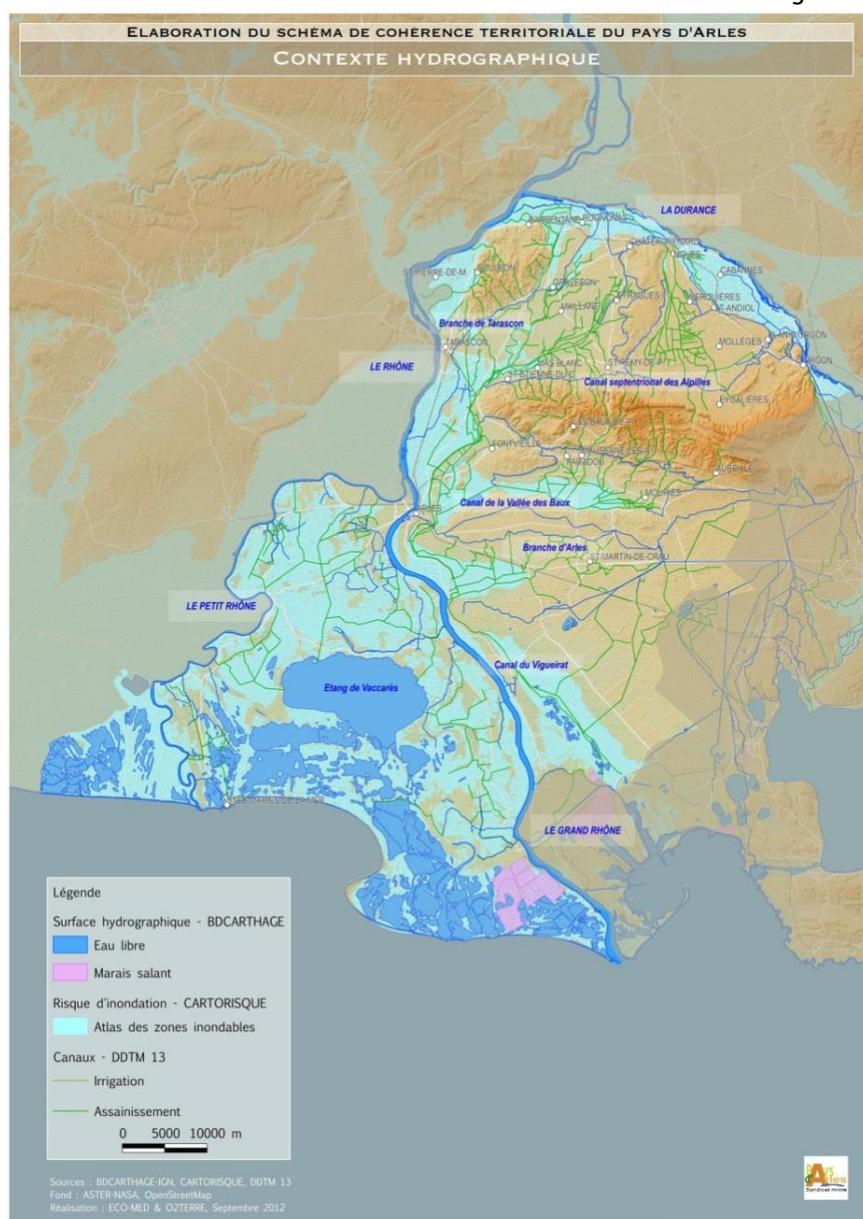
Par ailleurs, même si elles impactent moins la recharge de la nappe que l'artificialisation, les pratiques d'irrigation évoluent, avec une augmentation des parts de surfaces irriguées par micro-irrigation (type micro-aspersion, goutte à goutte,...) dans le total des surfaces irrigables entre 2000 et 2010. De plus, l'évolution des cultures laisse présager de nouveaux besoins en termes d'eau.

Outre les questions d'investissement, il est donc essentiel de poser la question de la ressource et de sa disponibilité. Malgré les incertitudes sur l'évolution des précipitations dans la perspective des changements climatiques, il est raisonnable de se projeter dans un contexte de diminution de cette ressource.

Les apports en eau de la Durance ne peuvent être considérés comme constants et inépuisables avec l'avènement des débits réservés et, plus généralement, un ensemble de mesures d'adaptation au changement climatique.

Ceci soulève d'autres problématiques comme la mobilisation d'autres ressources parmi lesquelles l'eau du Rhône et l'aspect technique de la capacité des canaux (certains canaux ne peuvent pas transiter plus d'eau que ce qui passe actuellement).

Les démarches volontaires de Contrat de nappe de la Crau, les Contrats de canaux Crau Sud Alpilles et du Comtat à la Mer, la Stratégie régionale de l'hydraulique agricole ou encore les nouvelles orientations réglementaires (Loi MAPTAM) vont dans le sens d'une gestion intégrée de la ressource en eau et des milieux aquatiques, en partenariat avec les collectivités locales.



.Le réseau hydrographique

**Enfin, les milieux aquatiques du Pays d'Arles sont soumis à des pressions fortes**, liées notamment à l'activité agricole importante sur le territoire, aux rejets domestiques, aux ruissèlements et aux rejets de quelques industries.

## ■ LES CANAUX ET LA GESTION DE L'EAU

Le Pays d'Arles est par ailleurs caractérisé par un réseau de canaux d'irrigation et de drainage agricoles très ramifiés, qui constituent la base de l'agriculture locale.

**Le système d'irrigation gravitaire** a une fonction avant tout agricole, en permettant la mise en culture de nombreuses terres. Il permet aussi la recharge de la nappe phréatique. Le système apporte d'autres aménités profitant aux urbains, avec des enjeux liés à considérer dans un second temps par rapport à l'enjeu agricole : fonctions paysagères, écologiques (contribution à la trame verte au niveau des ripisylves), patrimoniales et pratiques de loisirs.

Par ailleurs, bien que la décharge dans les canaux soit normalement interdite et que la gestion des eaux pluviales ne relève pas de la compétence des ASA d'irrigation, les canaux et filiales ont de fait une fonction d'écoulement pluvial, en particulier au niveau des lotissements, du fait d'un défaut d'assainissement des eaux pluviales dans certains secteurs.

**Le réseau de drainage présente également un caractère multifonctionnel** : en plus d'être un outil de travail pour le monde agricole, ils ont une fonction écologique : contrairement aux canaux d'irrigation présentant 3 mois de chômage, il contribue aussi à la trame bleue eu égard à sa fonction d'écoulement des eaux. De plus, comme les canaux d'irrigation, les canaux de drainage agricole contribuent à l'évacuation des eaux pluviales et font face au ruissellement des zones urbanisées. Toutefois, lorsque les canaux sont gérés par des ASP, les coûts de ce service rendu sont principalement supportés par le monde agricole...

**Toutefois, ce réseau de canaux est soumis depuis plusieurs années à de fortes pressions.**

L'imperméabilisation croissante des sols augmente le ruissèlement vers ces canaux, qui, détournés de leur fonction première, se trouvent de plus en plus engorgés.

L'enjeu croisé entre eau et espaces agricoles a notamment été relevé dans les travaux de la Stratégie Régionale d'Hydraulique Agricole (SRHA), ayant également fait le constat d'un manque de protection des espaces agricoles dans le PLU, et d'une faible mobilisation des outils de type ZAP, PAEN...

## Une gestion du réseau hydraulique assurée par des acteurs multiples

**Le réseau hydraulique du Pays d'Arles est géré par différentes structures.** Celles-ci font face à une évolution du territoire qui a des répercussions sur leur fonctionnement et leur gestion. En effet, l'abandon de parcelles agricoles, l'augmentation du nombre de non agriculteurs en zone agricole et le manque de connaissance à la fois du fonctionnement des réseaux et de leur intérêt rendent difficile le maintien d'un réseau fonctionnel.

**Sur certains secteurs, le passage de l'eau est devenu compliqué** (canaux bouchés, pose de clôture, défaut d'entretien,...), ce qui met en péril la pérennité du réseau hydraulique. Cette problématique d'accès semble plus prononcée sur le Comtat et sur les Alpilles, en lien avec les extensions des bourgs et villages.

Le maintien du système représente aussi un enjeu fort en Crau, en lien avec la culture du Foin de Crau, la recharge de la nappe, alimentée à 70% par les apports de l'irrigation gravitaire.

Un Contrat de canal Crau Sud Alpilles a été mis en place afin de fédérer les acteurs locaux autour de la gestion des canaux d'irrigation sur une partie du territoire.

Par ailleurs, le maintien du service du canal des Alpines constitue un enjeu immédiat pour conserver une maîtrise de l'eau au niveau local, avec la question du transfert de la concession, et une réflexion en cours sur la gouvernance du canal et du réseau de distribution (associé au Contrat de canal du Comtat à la mer).

## L'écoulement des eaux pluviales face à l'augmentation de l'urbanisation

Sur l'ensemble du Pays d'Arles, le réseau hydraulique est de plus en plus confronté à la problématique de la gestion des eaux pluviales.

D'une part, les ouvrages d'assèchement ou de drainage ne sont pas forcément dimensionnés pour recevoir les quantités d'eau en jeu lors des épisodes pluvieux intenses. D'autre part les ouvrages d'irrigation ne sont pas conçus pour prendre en charge les eaux pluviales.

Face à l'augmentation de l'imperméabilisation des terres, et particulièrement en cas de fortes pluies, ces ouvrages deviennent rapidement surchargés. Ce risque concerne l'ensemble du territoire. Il est accentué dans le Comtat par la topographie et l'urbanisation des terres, en Camargue et Crau par les problèmes d'écoulement du Vigueirat dans la mer.



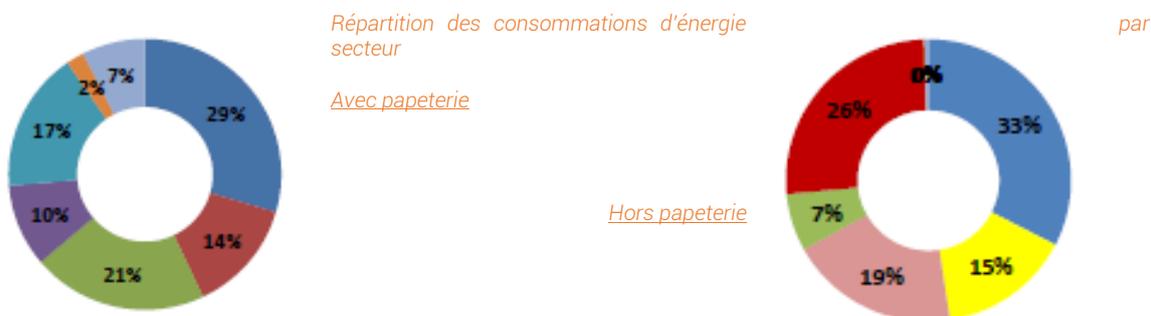
## Energies, minéraux et déchets... Des ressources locales valorisables

### ■ LES RESSOURCES EN ENERGIE

#### La consommation d'énergies

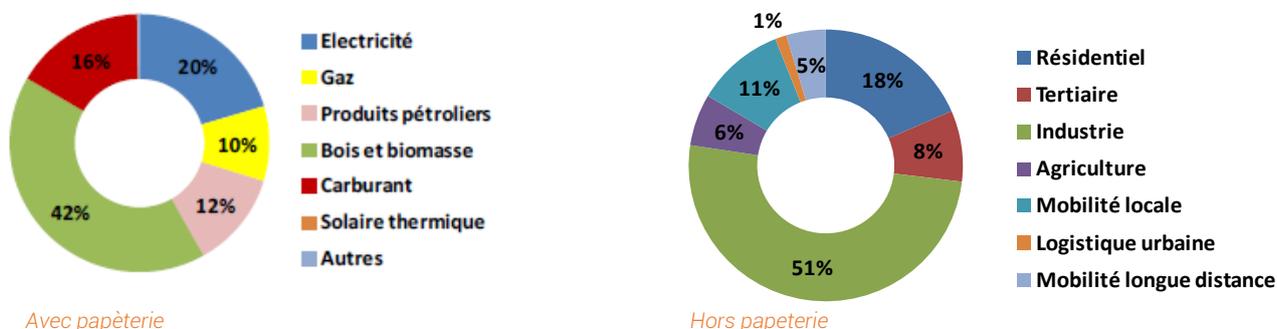
En 2010, l'énergie consommée sur le territoire du Pays d'Arles est estimée à un peu plus de **5 850 gigawatt-heures (GWh)** par an, ce qui représente environ 5% des consommations du département des Bouches-du-Rhône (pour 8% de la population).

L'industrie représente 50% de cette consommation et la papèterie Fibre Excellence consomme à elle seule 2200 GWh/an. En excluant ce gros consommateur, le Pays d'Arles présente un profil énergétique plus « traditionnel », faisant apparaître plus nettement les enjeux liés aux bâtiments (logement et tertiaire) et à la mobilité.



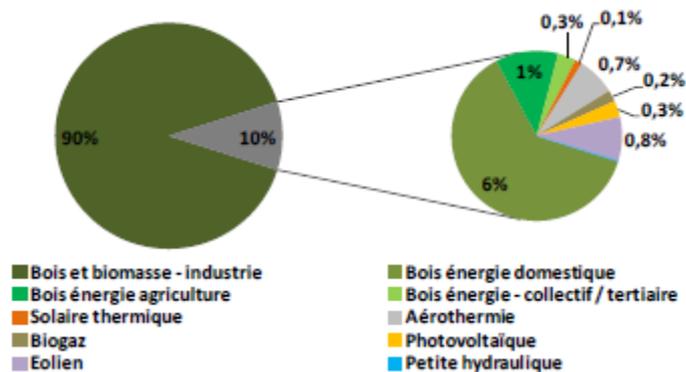
Le bilan (hors usine Fibre Excellence) montre également que **le Pays d'Arles est fortement dépendant des énergies fossiles**. C'est un facteur de vulnérabilité économique face au renchérissement du prix de l'énergie.

Répartition des consommations d'énergie par source :



## La production d'énergies

La production d'énergies renouvelables du Pays d'Arles est estimée en 2010 à **2 500 GWh par an, soit environ 15 % de la production régionale** en 2010. Elle couvre 43 % de la consommation d'énergie du territoire. 90 % de cette production correspond à l'autoconsommation de bois et biomasse par la papeterie Fibre Excellence.



Les autres filières (hors papèterie) représentent une production d'environ **295 GWh** en 2010. Le bois de chauffage, énergie utilisée de longue date, représente plus de la moitié de cette production

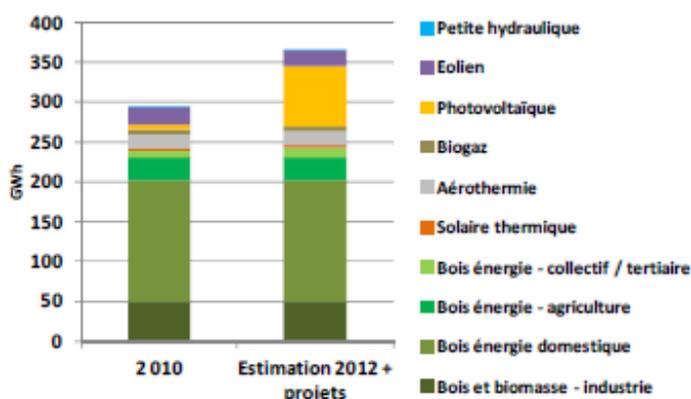
Les autres filières (hors papèterie) représentent une production d'environ **295 GWh** en 2010. Le bois de chauffage, énergie utilisée de longue date, représente plus de la moitié de cette production.

On observe une progression notable de +25% entre 2010 et 2012, due notamment à la filière photovoltaïque (la puissance installée sur le territoire a été multipliée par 6 entre fin 2010 et fin 2012).

Ainsi, hors autoconsommation de la papèterie, la production d'énergie renouvelable couvrait **8 % des consommations du territoire en 2010 contre 10% à l'échelle de la région PACA** (notamment grâce aux grands barrages hydroélectriques et au bois).

Le territoire du Pays d'Arles dispose d'un potentiel conséquent pour développer la production d'énergie renouvelable, en particulier le solaire et la biomasse agricole et issue des industries agroalimentaires.

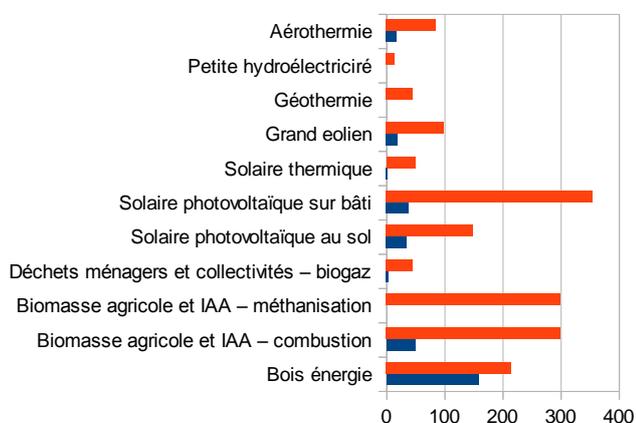
Potentiel de production d'énergie renouvelable par filières



— Production 2012

— Production estimée

Production réelle en 2012 et production estimée d'énergie renouvelable

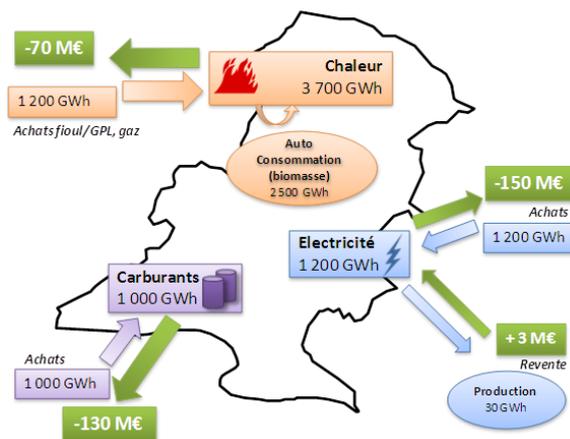


La balance énergétique du Pays d'Arles en 2010 :

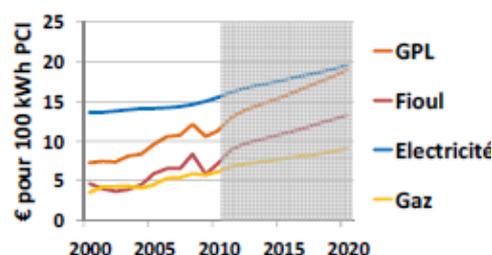
Les dépenses énergétiques du territoire pour l'année 2010 ont été estimées à **347 millions d'euros**, soit en moyenne 2 090 € par an par habitant

En considérant uniquement les augmentations du prix des énergies telles que présentées sur le graphique ci-dessous (à consommation constante), la facture énergétique du SCOT du Pays d'Arles pourrait atteindre 500 M€, soit 3 000 €/habitant/an en 2020. A titre de comparaison, le PIB était de 27 818 €/an/hab dans les Bouches-du-Rhône en 2005 (source INSEE).

Coût des dépenses énergétiques en 2010



Evolution des prix des énergies et projections à 2020



Source : AIE / ADEME

L'alimentation électrique

La production d'électricité servant à l'alimentation du territoire est assurée par le réseau national et plus précisément :

- les centrales nucléaires de Marcoule et Tricastin,
- les centrales thermiques au charbon de Gardanne et Martigues en région.

**Le territoire est considéré comme une zone de fragilité énergétique.** En effet, la région PACA est dite en situation de « péninsule énergétique », et est particulièrement menacée de coupures en cas d'incident sur l'unique axe à 400 000 volts issu du poste de Tavel (Avignon), dit « axe Sud » qui assure à lui seul la majorité des besoins énergétiques de la région.

Le Pays d'Arles n'est alimenté que par des transformateurs et des lignes 63 000 V (le seul point alimenté en 225 000 V est celui de Tarascon) elles-

mêmes alimentées depuis 3 postes d'injection 225/63kV de Jonquières au Nord, Darse au Sud et Roquerousse à l'Est. En cas d'indisponibilité d'une de ces lignes, la capacité des deux lignes restantes ne permet pas d'alimenter la consommation de toute la zone. Un projet de renforcement est à l'étude. Des mesures dites « sans regret » pour réduire cette fragilité du réseau électrique relèvent d'actions pour favoriser la production locale d'électricité, et la maîtrise de la consommation, notamment en période de pointe.

### L'approvisionnement en énergies fossiles

Le territoire est desservi en grande partie par un réseau de gaz naturel. Seules les communes suivantes ne sont pas raccordées : les Saintes-Maries-de-la-Mer, Paradou, Maussane les Alpilles, Les Baux de Provence, Saint Pierre de Mézoargues, Boulbon.

### ■ LA RESSOURCE MINERALE

Le contexte géologique local permet la présence de matériaux variés sur le territoire.

Des **gisements remarquables** du point de vue de la qualité du gisement, de la rareté du matériau ou de l'usage industriel sont identifiés, notamment : le massif calcaire d'Orgon et les gisements de pierres de taille (calcaires tendres et demi-fermes, marbre) de Rognes et des Alpilles.

Des **matériaux variés** sont présents : calcaires, grès, quartzites, granites, gneiss, éboulis et alluvions de toutes natures.

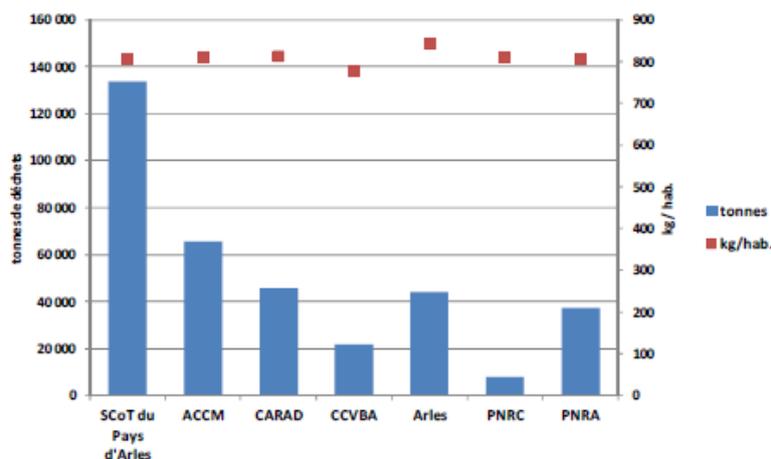
Les matériaux de carrières constituent une ressource naturelle dont l'exploitation liée aux activités humaines est forte. Ce sont en effet des composants de base de l'activité du bâtiment et des travaux publics.

Sur le Pays d'Arles, l'implantation d'activités extractives est limitée par la prise en compte du patrimoine naturel et paysager. Les capacités d'approvisionnement s'en trouvent fragilisées et les apports nécessaires pour satisfaire les besoins du territoire dépendent, de fait, fortement des productions voisines. Les distances de transport génèrent des coûts, de la dépense énergétique et des émissions polluantes.

Dans les prochaines années, de lourds chantiers consommateurs de ce genre de productions vont voir le jour (contournement autoroutier d'Arles, création de digues dans le cadre du Plan Rhône, travaux du SMAVD, etc.).

La valorisation des ressources locales et la diversification des sources d'approvisionnement La minimisation des distances de transport permettraient de réduire les coûts, la dépense énergétique et les émissions polluantes. Ceci passe par une poursuite de l'exploitation de carrières sur le territoire en fonction des besoins, des enjeux environnementaux et des potentiels, sachant que cette activités est encadrée et contrôlée par la législation.

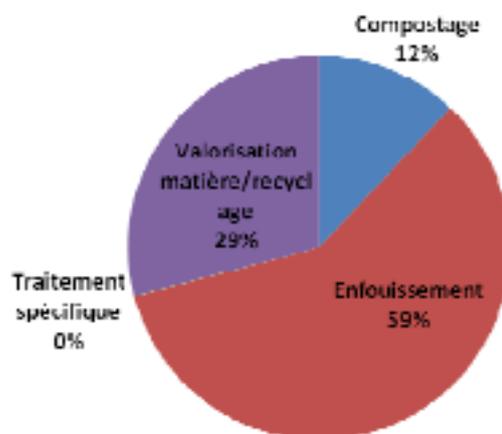
Quantité totale de déchets produites et moyennes par habitant en fonction des secteurs du territoire



### ■ LE TRAITEMENT ET LA VALORISATION DES DECHETS MENAGERS

Globalement, les ratios de production de déchets ménagers par habitant sont supérieurs aux moyennes départementale, régionale (d'ores et déjà élevées) et nationale.

Le type de traitement des déchets



Le stockage constitue la filière de traitement principale sur le territoire, avec plus de 59% des déchets stockés.

La part de valorisation (matière et organique) est dans la moyenne nationale et se situe non loin de l'objectif Grenelle qui fixe à 45% le taux de recyclage matière et organique d'ici 2015.

Enfin, les plans de gestion des déchets issus du BTP, de l'industrie et des activités de soin ont été validés il y a longtemps et rendent difficilement compte du contexte actuel.

Le territoire est bien couvert en déchèteries.

La croissance démographique sur le territoire et les projets d'infrastructures (contournement autoroutiers d'Arles, pôle logistique de Saint-Martin de Crau) devraient contribuer à augmenter le gisement de déchets de toute nature sur le territoire au cours des prochaines années. Par ailleurs, l'expansion urbaine observée sur le territoire, avec notamment une tendance au mitage, complique la gestion des déchets et induit des émissions accrues de gaz à effet de serre pour la collecte.

Le Pays d'Arles s'inscrit dans un contexte régional et départemental où la gestion des déchets constitue une problématique forte. L'absence de PDEDMA opposable induit notamment un manque de lisibilité criant dans la stratégie départementale de gestion des déchets ménagers. De plus, les structures de collecte et de traitement sont multiples, ce qui ne favorise pas la lisibilité de la gestion des déchets.

# C4

## Une bonne qualité environnementale, malgré des pressions ponctuelles

### ■ UN ENVIRONNEMENT SONORE GLOBALEMENT PAISE

Le Pays d'Arles bénéficie d'une relative tranquillité au niveau du bruit sur la majeure partie de son territoire. Cependant, les nuisances sonores sont très présentes aux abords des voies ferrées, de la N113, de l'A7, de l'A54, et de la D970 (route d'Avignon), qui supportent un trafic important. Les nuisances sonores ressenties sont principalement concentrées sur les communes d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau.

Le projet de contournement autoroutier de la ville d'Arles, assurant la continuité de l'A54, devrait permettre le désengorgement de la N113 dans sa traversée du centre-ville d'Arles et l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines. Le déplacement des nuisances sonores vers le sud de la ville, bien que moins peuplé, devrait néanmoins impacter d'autres populations. De même, la suite de la réalisation de la liaison Est-Ouest est susceptible d'impacter certains secteurs des communes de Barbentane, Rognonas et Châteaurenard, situées au nord du territoire.

Profitant de sa situation géographique privilégiée, avec une desserte directe par la RN 113 et par voie ferrée, un véritable pôle logistique s'est développé sur la zone d'activité de Saint-Martin de Crau. A terme, les deux zones d'activités de la commune de Saint Martin de Crau représenteront plus d'un million de mètres carrés de bâtiments et devraient générer un trafic poids-lourds et des déplacements de salariés conséquents. Les prévisions de trafic à l'horizon 2015 avoisinent ainsi les 80 000 véhicules/jour avec un taux de poids lourds élevé de l'ordre de 11 %.

Enfin, les flux de circulation en constante augmentation, devraient être accentués par le développement à l'horizon 2014, du Port Autonome de Marseille dans le cadre des projets Fos 2XL et des futures extensions

### ■ L'ASSAINISSEMENT DES EAUX USEES ET LA CAPACITE EPURATOIRE DU TERRITOIRE

Les équipements d'assainissement des eaux usées présentent des performances épuratoires satisfaisantes mais un taux de collecte très variable

Le Pays d'Arles compte 36 stations d'épuration. 27 communes du territoire disposent d'une station

d'épuration permettant de traiter les eaux usées. La très grande majorité des stations sont de type boues activées. Seules cinq stations utilisent un système de traitement différent (lagunage naturel, filtres plantés, lit bactérien). La capacité d'épuration théorique s'élève, pour l'ensemble des stations d'épuration existantes, à 242 910 équivalents-habitants (EH).

**Cette capacité globale est en adéquation avec la population actuelle du Pays d'Arles** (près de 160 000 habitants)

De plus, les deux STEP présentant une non-conformité ont d'ores et déjà projeté une remise aux normes dans un délai proche.

Par contre, les performances du réseau d'assainissement non-collectif doivent être améliorées puisque le taux de conformité ne dépasse pas les 30% (données partielles sur 18 communes). De plus, certaines communes présentent un taux de collecte relativement faible. Une partie des effluents arrive donc dans le milieu sans traitement préalable.

### ■ UNE QUALITE DE L'AIR FRAGILISEE PAR LES EMISSIONS DE POLLUANTS

**Sur le Pays d'Arles, le secteur des transports et des déplacements routiers constitue le principal émetteur de polluants suivi par le secteur industriel.** La part modale élevée des véhicules particuliers, y compris en ville et l'extension des villes, associées à un développement historiquement modéré des transports collectifs, et au caractère industriel du département expliquent en partie les dépassements des normes observés. Ce sont sur les communes d'Arles, Saint-Martin-de-Crau et Tarascon que se situent les principaux émetteurs sur le territoire. Néanmoins, d'autres communes sont considérées comme sensibles (risque de dépassement des seuils de polluants) du fait des émissions des communes voisines. L'ozone et les particules en suspension (PM10) sont les seuls polluants pour lesquels des dépassements de seuil sont constatés régulièrement.

Les seuils réglementaires sont respectés pour le SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, HAP et les métaux, et l'activité industrielle est peu génératrice de SO<sub>2</sub>.

Ces émissions sont amenées à augmenter au cours des prochaines années du fait de la croissance

démographique du territoire, du développement portuaire de Fos et du pôle logistique de Saint-Martin-de-Crau qui devraient occasionner des transports et déplacements routiers supplémentaires. Le contournement autoroutier de la commune d'Arles devrait entraîner un déplacement des émissions dans le secteur sud de la commune, moins peuplé.

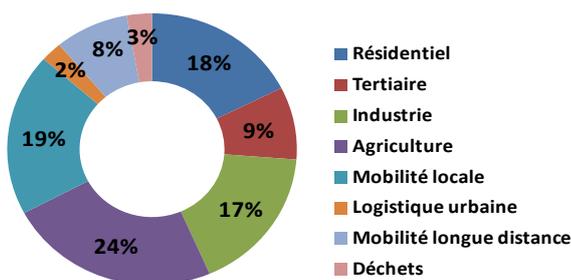
### ■ LES GAZ A EFFET DE SERRE ET LES PUIITS DE CARBONE

Les émissions directes de Gaz à Effet de Serre du Pays d'Arles sont estimées à 840 000 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (teq CO<sub>2</sub>) par an. Les secteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre sont les suivants :

Les secteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre sont les suivants :

- Les transports (30%) : mobilité locale et longue distance ainsi que logistique urbaine,
- Les bâtiments (27%) : résidentiels et tertiaires,
- L'agriculture (24%),
- L'industrie (17%).

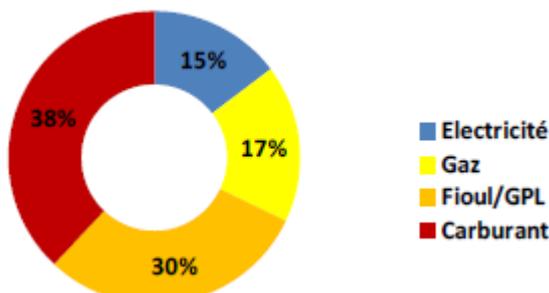
Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteurs :



L'énergie représente 80% des émissions de gaz à effet de serre ; les autres sources d'émission étant le traitement des déchets, l'usage des engrais azotés et l'élevage.

Les sources d'énergie les plus émettrices de gaz à effet de serre sont les produits pétroliers (fioul, carburant) et le gaz naturel. On remarque que l'électricité est une énergie moins émettrice de GES, sans être totalement neutre, notamment lorsqu'elle est consommée en période de pointe.

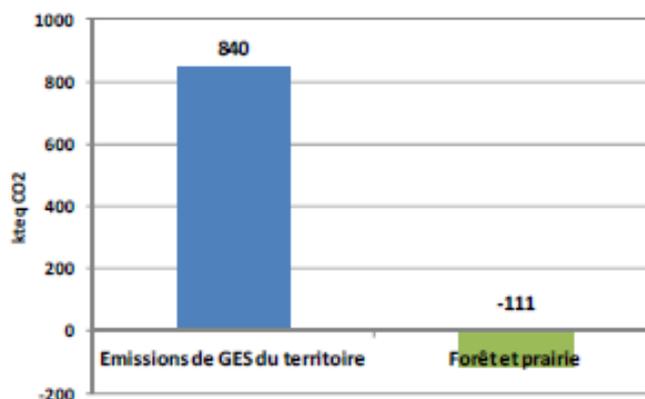
Répartition des émissions de gaz à effet de serre par source d'énergie :



Les forêts et les prairies permanentes du territoire jouent le rôle de « puit de carbone » puisqu'ils

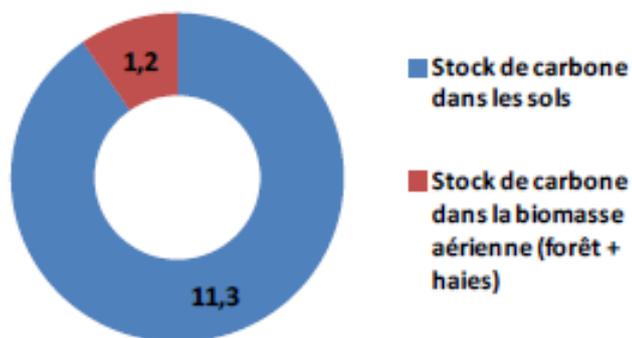
absorbent chaque année environ 111 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Ces variations de stock de carbone sont dues au stockage additionnel en forêt (« sous-exploitation » de la forêt : la quantité de bois exportée annuellement des forêts est très inférieure à l'accroissement biologique). L'autre partie de l'accroissement annuel est due au stockage de carbone dans les prairies naturelles et les parcours. La préservation, voire l'augmentation de cette capacité de stockage au travers des pratiques de gestion (qui ne correspondent pas nécessairement à une sanctuarisation) est donc un enjeu pour le territoire.

Stockage annuel de CO<sub>2</sub> par les forêts et prairies comparé aux émissions annuelles du territoire



Ces variations annuelles sont à mettre en regard des stocks de carbone dans les sols (agricoles et forestiers) et dans la biomasse aérienne (forêts et haies). Ceux-ci s'élèvent à 12,5 millions de tonnes de carbone soit 45,8 millions de teq CO<sub>2</sub>. Ce stock est en grande partie dans les sols agricoles et forestiers avec 11,3 millions de tonnes de carbone. Le stockage aérien (biomasse forestière) représente 1,2 million de tonnes de carbone. **Ce résultat montre l'importance de garder le carbone dans les sols en luttant contre le retournement des prairies et l'artificialisation des sols.**

Stock de carbone dans les sols et la biomasse aérienne :



### ■ SITES ET SOLS POLLUES : DES SECTEURS A ENJEUX MULTIPLES

Sur le territoire, 284 sites potentiellement susceptibles de générer une pollution des sols ont été identifiés, dont 9 sites avec une pollution avérée de leurs sols,

essentiellement liée à des activités passées de gestion des déchets et de chimie et parachimie.

Presque tous ces sites ont été traités et font l'objet de restrictions d'usage en dehors du site de Solvay Spécialités à Arles qui est toujours en activité et de celui d'EDF-GDF dont la réhabilitation n'a pas débuté.

Les Installations Classées pour l'Environnement constituent également des établissements susceptibles de générer des pollutions des sols. Le Pays d'Arles compte 73 ICPE dont 6 installations SEVESO (installations les plus dangereuses).

Le développement démographique du territoire va générer des besoins fonciers conséquents. Les anciens sites et sols pollués, après traitement, peuvent représenter des opportunités intéressantes de développement

# 05

## Une conciliation entre risques et développement

### ■ UNE FORTE EMPRISE DU TERRITOIRE SOUMISE AUX RISQUES

#### **Le risque inondation est particulièrement présent.**

62 % du territoire est en zone inondable connue

Le territoire, situé à la confluence du delta du Rhône et de la Durance, est fortement structuré par son réseau hydrographique. Les aléas sont multiples : crues lentes du Rhône, crues torrentielles de la Durance, ruissellements pluvieux intenses sur les reliefs, débordements de canaux ou submersion marine. Ces aléas ont des origines diverses, souvent liées à des épisodes pluvieux intenses et/ou prolongés, qu'ils aient lieu sur le territoire (ruissellement pluvieux) ou en dehors (en amont sur la Durance par exemple). L'imperméabilisation du sol, par exemple suite à une sécheresse importante, est également un facteur important.

**Le risque peut être accentué par des causes humaines** directes (drainage, imperméabilisation des sols suite à une urbanisation trop importante et sans dispositif d'accompagnement...), ou indirectes (changement climatique : cf. ci-après).

62 % du Pays d'Arles est situé en zone inondable et de nombreuses zones urbanisées sont protégées par des digues.

L'urbanisation du territoire s'est développée en grande partie vers les plaines, ce qui a accru considérablement la vulnérabilité au niveau des champs d'expansion des crues. La récurrence depuis 20 ans d'événements pluviométriques intenses a mis en évidence la présence d'un aléa inondation fort dans les plaines. La conjugaison de ces deux facteurs crée aujourd'hui une situation de risque importante.

**Le territoire a connu plusieurs événements significatifs, liés aux crues du Rhône et/ou de la Durance** (1840, 1856, 1993-1994, 2003).

**Le risque d'inondation par ruissellement pluvial est également important.** Le développement de l'urbanisation des communes a entraîné une imperméabilisation croissante de leur territoire, se traduisant par un accroissement et une accélération des ruissellements urbains et périurbains vers les cours d'eau, les systèmes d'assainissement et les ouvrages d'irrigation dont la vocation a ainsi insidieusement évolué ces dernières décennies. Parallèlement, la rénovation des canaux est freinée par un manque de

moyens croissant. La sollicitation plus forte d'ouvrages fragilisés induit ainsi des risques de rupture et de débordement, qui concernent aujourd'hui tant les secteurs agricoles que les secteurs urbanisés.

**Le Pays d'Arles connaît par ailleurs un risque incendie.** Le territoire est en effet caractérisé par de nombreux boisements, en particulier associés aux reliefs, qui contribuent à la richesse écologique et paysagère du territoire, mais qui le rendent également vulnérable aux incendies. Ce risque peut être aggravé par les conditions climatiques (chaleur, vent, sécheresse), le relief, ainsi que le niveau d'entretien de la végétation. L'origine des départs de feu est presque toujours humaine.

Le risque incendie concerne 70% des communes du territoire mais il est principalement concentré sur les massifs dont la végétation présente d'importants niveaux d'inflammabilité et de combustibilité à savoir : forêt des Alpilles, de la Montagnette, le Rougadou et, dans une moindre mesure, de la Petite Crau.

**Outre les risques « inondation », et « incendie », le Pays d'Arles doit faire face à d'autres risques, plus localisés :**

- **Le risque de submersion marine**, mais aussi d'érosion côtière. De nombreuses portions du littoral sont touchées. Afin de contrecarrer ce phénomène, de nombreux ouvrages ou des aménagements légers ont été construits (cf. zoom)
- **Le risque « mouvements de terrain »** est localisé de façon précise, principalement à proximité de la Petite Crau (risque de chute de blocs, d'éboulement, de glissement et/ou de coulée), sur certaines communes des Alpilles (risque de glissement, d'éboulement et/ou de coulée) ; en encore sur certaines communes traversées ou bordées par un canal (risque d'érosion des berges)
- **Le risque retrait et gonflement des argiles** est caractérisé par un aléa moyen sur les communes des Alpilles, d'Arles et de Saint Martin de Crau. Cet aléa est ponctuel, il ne concerne pas les communes dans leur globalité. L'aléa est faible sur le reste du territoire.
- **Le risque « séisme »**, qui reste très faible à modéré sur le territoire.

**A ces risques naturels s'ajoutent des risques technologiques :**

- **Le risque industriel**, avec 6 sites SEVESO dont 3 établissements en seuil haut
  - Le risque de Transport de Matières Dangereuses (TMD). Celui-ci est diffus sur le territoire :
  - par route : les principales voies concernées sont la N568, l'A54, l'A7, la D570 et la D99.
  - par voie ferrée : principalement sur les lignes Avignon-Salon-Miramas, Avignon-Tarascon, Tarascon-Miramas.
  - par voie navigable : sur les communes en bordure du Rhône, des barges de matières dangereuses provenant de la zone Fos/Berre et destinées aux dépôts de Lavéra, naviguent sur le Rhône.
  - par canalisation souterraine : 2 pipelines et 1 gazoduc traversent le territoire.
- **Le risque de rupture d'ouvrage hydraulique** : 21 communes du Pays d'Arles sont concernées par le risque de rupture des barrages de Serre-Ponçon et de Sainte-Croix.
- **Le risque nucléaire** en Crau, du fait de la présence du périmètre d'application du PPI de la base aérienne 125 d'Istres.
- **Le risque lié aux travaux souterrains, mines et carrières**, concernant deux communes des Alpilles.

### ■ MAIS UN TERRITOIRE GERE, AVEC UNE CULTURE DU RISQUE

**Le territoire du Pays d'Arles est un territoire où le risque certes est important, mais où il est géré depuis de nombreuses années.**

Il est aménagé en fonction de la connaissance du risque établie à partir de nombreuses études. De nombreuses actions sont conduites afin de prévenir, gérer le risque, réduire la vulnérabilité du territoire et favoriser sa résilience en cas de crue. Elles témoignent d'une **culture locale de gestion des risques**.

- **Des dispositifs de protection réglementaire** : des PPRI anticipés ont été mis en œuvre pour les communes riveraines du Rhône et des PPRI sont en cours d'élaboration pour les communes situées le long de la Durance. De plus, tous les sites SEVESO seuil haut sont couverts par un Plan de Prévention des Risques technologiques. Un Plan de Prévention des risques de submersion marine est également en cours. Bien que le risque incendie concerne plusieurs communes du territoire, il n'existe pas de PPRIF. Au niveau communal, les Plans d'Occupation du Sol prévoient dans leurs règlements des dispositions utiles à la prévention du risque et à la production d'un habitat adapté (conditions de constructibilité avec vide sanitaire, niveau refuge situé au-dessus des plus hautes eaux atteintes par la crue de référence...)

- **Des dispositifs d'aménagement du territoire**, avec différents programmes de travaux :
  - le Plan Rhône, institué en 2004, a permis de doter le territoire d'une véritable stratégie de lutte contre les inondations du Rhône, déclinée sur son secteur aval dans le Pré Schéma Sud, dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée au SYMADREM. Le programme de travaux permettra de soustraire le territoire à l'aléa du Rhône jusqu'à la crue millénaire.
  - Sur la Durance, le Syndicat mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance conduit également des travaux de sécurisation qui permettront de réduire l'aléa de façon notable.
  - En lien avec le Contrat de Canal du Comtat à la Mer est prévue la mise en place d'un Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI). Cet outil vise à réduire les conséquences des inondations à travers une approche globale du risque portée par un partenariat réunissant services de l'Etat et acteurs locaux.
  - En matière de lutte contre le risque incendie, quatre Plans Intercommunaux de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier sont présents sur le territoire. De plus, des progrès importants ont été faits en matière de prévention et de lutte notamment grâce au pastoralisme.
- **Des dispositifs de prévention, d'information (Document d'Information Communaux sur les Risques Majeurs) et de sensibilisation de la population** (Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement du Pays d'Arles - CPIE) permettent par ailleurs à la population d'avoir et d'apprendre à vivre avec le risque.
- **Des dispositifs de gestion de la crise** permettant d'intervenir au plus vite en cas de crue : Plans Communaux de Sauvegarde, gestion de crue en temps réel à Tarascon, labellisée Living Labs au niveau européen...

### ■ LA VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

**Le changement climatique est avéré et d'ores et déjà observé sur le territoire** à travers l'augmentation de la température moyenne de l'air, du nombre de jours de forte chaleur, de l'évolution des précipitations et de la hausse du niveau de la mer.

Les « avenir climatiques » pour le Pays d'Arles en 2050 ne sont certes pas des prédictions. Toutefois, le croisement des différents modèles de projections utilisés à ce jour convergent vers les résultats suivants :

- Un climat plus chaud : Tous les modèles s'accordent sur une élévation généralisée des températures moyennes, ainsi que des minimales et maximales, et ce à toutes les saisons.

- Un climat potentiellement plus sec : la tendance est à la baisse du nombre annuel de jours de pluie à tous les horizons (jusqu'à -10 jours à l'horizon 2080).
- Des étés caniculaires et plus secs : La saison estivale est la plus exposée au réchauffement. La projection de référence indique un doublement des épisodes caniculaires à court terme et un triplement à moyen terme. Une tendance à l'amplification de la sécheresse estivale est affichée par tous les modèles.
- Des hivers plus doux : On note en particulier une franche diminution du risque de gel dès 2030. Tous les modèles envisagent une intensification des épisodes de très fortes pluies mais des incertitudes demeurent sur leur fréquence.
- Des printemps plus secs : Les projections s'accordent toutes sur une diminution de la fréquence et du volume de précipitation de printemps à partir de 2050 : entre - 10% et - 41% à cet horizon, -3% à -45% à l'horizon 2080.
- Des automnes plus extrêmes : la saison automnale se réchauffe plus vite que le printemps : +1,4°C (0,2°C-1,6°C) en 2030, +2°C (0,9°C-2,6°C) en 2050, + 2,8°C (1,8°C-4,2°C) en 2080. De plus, l'élévation du risque d'épisodes caniculaires est marquée quand bien même l'incertitude demeure sur leur fréquence : +1,4 jour (0-4) en 2030, +3,6 jours (0-4) en 2050, +4 jours (0-5) en 2080 de très fortes chaleurs (> 35°C). Il ne se dégage pas de signal clair sur la tendance relative au volume de précipitations mais sur une baisse de la fréquence des pluies en automne (nombre de jours de pluie). Mais une élévation légère des précipitations très intenses se profile en fin de siècle. Une certaine prudence est cependant de mise, les résultats sur cet indicateur étant très dispersés et de fortes incertitudes demeurant sur la fréquence d'épisodes diluviens.

**Ceci peut avoir des incidences sur les champs d'intervention suivants du SCOT, montrant que la vulnérabilité du territoire est à intégrer comme une composante essentielle de l'aménagement du territoire**

- La gestion de la ressource en eau dans un contexte de raréfaction de la ressource disponible et de besoins accrus en été.
- L'adaptation au changement climatique de deux activités économiques majeures du territoire qui sont l'agriculture et le tourisme.
- La gestion des risques, en particulier sur le littoral.
- La protection des populations, face aux risques de canicules plus fréquentes et plus longues.
- L'impact du changement climatique sur la biodiversité en plus des pressions déjà existantes

## L'évolution du trait de côte

La possible évolution du trait de côte constitue un **enjeu socio-économique majeur** dans certains secteurs, et peut impacter les milieux et la biodiversité.

La fragilisation du littoral est liée à trois facteurs :

- l'élévation du niveau de la mer, qui se situe dans la fourchette haute par rapport au niveau mondial
- l'épuisement des stocks sédimentaires liés à la diminution de l'alimentation du Rhône en alluvions.
- la fréquence et la violence des tempêtes, dont l'impact sur le trait de côte est le plus marquant, et qui génèrent des phénomènes de submersion.

Afin de contrecarrer ce phénomène, des aménagements sont réalisés depuis les années 1980, et 85% du littoral du delta est aujourd'hui « artificialisé » : digues, brise-lames, épis, mais aussi aménagements légers (ganivelles, fascinage...) Pour autant, le trait de côte a évolué de 15 mètres en moyenne en 15 ans, avec des différences en fonction des secteurs du point de vue des dynamiques observées, et des enjeux :

- **Les plages à l'est des Saintes-Maries-de-la-Mer** sont en érosion : la digue à la mer se retrouve en front de mer et la plage d'un kilomètre qui existait a aujourd'hui disparu. Le phénomène d'érosion est en effet important entre le Pertuis de la Fourcade et le Pertuis du Rousty.
- Entre le Pertuis de Rousty et Beauduc, on observe à l'inverse une zone d'accrétion.
- Au droit du village, la zone est stable ; de même qu'entre Port Gardian et le Pertuis de la Fourcade. **Le centre-bourg**, presque en situation insulaire, constitue le secteur où les enjeux humains, patrimoniaux et touristiques sont les plus forts face à l'érosion littorale. Certains épis sont aujourd'hui submergés mais des brise-lames et des ganivelles ont été créés.
- **La plage Ouest** est très touristique (promenade à cheval, plages, cafés de plage, campings). On observe une zone d'accrétion entre l'embouchure du Petit Rhône et la Capitainerie de Port Gardian : une plage s'est recréée devant la digue du large avec la mise du système de digues. Par contre, le camping (de par sa proximité au rivage et au petit Rhône) pourrait être menacé par un risque de submersion et d'inondation.
- **Dans certains secteurs**, les phénomènes de submersion ont eu des impacts, comme le secteur de camping sauvage à Piémanson en 2011.

**Les perspectives d'élévation de la mer** : au regard des études récentes, il est assez probable que le niveau de la mer progresse de 50 cm d'ici à 2100 sous l'effet du changement climatique (dilatation des océans et fonte des glaciers)

**Des choix à faire :** la Camargue est ainsi exposée à des risques croissants. L'élévation du niveau de la mer peut avoir pour conséquence d'augmenter le risque de submersion.

Plusieurs approches combinées sont envisagées : retour à un fonctionnement naturel à l'embouchure du petit Rhône, ouvrages de protection, rechargement de la plage au pertuis de la Fourcade, retrait stratégique...

A l'exception de certains secteurs, la stratégie de lutte frontale présentera de plus en plus de limites, avec la question du coût d'entretien de certains aménagements. Pour autant, les stratégies de retrait stratégiques ou de reconstitution de milieux naturels ne suscitent pas l'adhésion. Si l'idée d'un « Plan littoral » émerge peu à peu, l'enjeu porte aussi dans l'amélioration d'une culture du risque.

Evolution du trait de côte entre 2000 et 2004 sur le littoral camarguais



Source : PCET, Cahier des vulnérabilités, Juin 2014

## LES RESSOURCES ET LEURS CONTRIBUTIONS AU DEVELOPPEMENT

### La gestion de l'espace, la préservation des paysages, des patrimoines naturels et bâtis

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La préservation et la valorisation des paysages et grands sites emblématiques face aux pressions identifiées (mitage, déprise agricole ou agriculture intensive, risques naturels, fréquentation...)</li> <li>• La mise en réseau (trame verte et bleue) et la préservation des milieux naturels protégés et non protégés (Crau, Montagnette), atouts majeurs pour le territoire et la continuité de déplacement des espèces, mais soumis à différentes pressions (fragmentation, incendies...)</li> <li>• Le maintien d'une agriculture gestionnaire d'écosystèmes et de paysages ruraux et du quotidien</li> <li>• La préservation du patrimoine bâti et la lutte contre la banalisation des paysages urbains et ruraux (entrées de ville, franges urbaines, sur-fréquentation...)</li> </ul>
--------------------	--

### La valorisation durable des ressources

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La préservation et la gestion de la ressource en eau dans toutes ces composantes (usage domestique, irrigation, milieux aquatiques...)             <ul style="list-style-type: none"> <li>- La répartition entre les diverses ressources mobilisables (Rhône, Durance, ressources locales...) afin de répondre aux besoins du territoire, aux enjeux quantitatifs (recharge de la nappe de la Crau, pérennité de l'économie agricole) et qualitatifs (qualité des milieux humides, paysages) mais aussi aux enjeux régionaux identifiés dans le SOURCE, le SRHA et le projet de SDAGE (rééquilibrage de l'alimentation en eau et partage de la ressource)</li> <li>- L'anticipation de conflits d'usage possibles lors d'épisodes de sécheresse, et des évolutions dans le dispositif d'approvisionnement en eau (problématique des débits réservés du système durancien et de leurs impacts sur l'irrigation, l'agriculture et les milieux naturels)</li> <li>- L'appui aux structures hydrauliques pour la pérennité du réseau hydraulique, la préservation de l'intégrité des canaux dans un contexte de forte pression foncière, en tant qu'outils de travail des agriculteurs, mais aussi au regard des externalités apportées (multifonctionnalité)</li> <li>- L'amélioration du taux de collecte des eaux usées et la limitation des rejets dans les milieux aquatiques</li> <li>- La préservation des zones humides naturelles et artificielles de grande valeur patrimoniale (Camargue, Crau...)</li> <li>- La protection des ressources souterraines, notamment par la lutte contre les pollutions diffuses agricoles et le contrôle des forages individuels</li> </ul> </li> <li>• Le développement des énergies locales renouvelables et de récupération (enR&amp;R) par la valorisation des ressources locales et la diversification des sources d'approvisionnement énergétiques             <ul style="list-style-type: none"> <li>- la valorisation de certains déchets (matière et organique) et le développement de la combustion de biomasse</li> </ul> </li> <li>• La maîtrise de la consommation énergétique :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- liée d'une part aux déplacements et transports routiers</li> <li>- et d'autre part aux bâtiments résidentiels et tertiaires</li> </ul> </li> <li>• La préservation et la gestion de la ressource minérale locale (carrières, sablières...)</li> </ul>
--------------------	---

### La préservation de la qualité de vie

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'amélioration de la qualité de l'air, des émissions de gaz à effet de serre, des nuisances sonores par une stratégie de déplacement limitant les déplacements routiers.</li> <li>• L'adéquation entre le développement démographique du territoire et l'alimentation en eau potable, la collecte des eaux usées et la gestion des déchets</li> <li>• La prise en compte des risques et des impacts du changement climatique dans les opérations d'aménagement, et l'intégration de la vulnérabilité comme une composante de l'aménagement du territoire</li> </ul>
--------------------	--



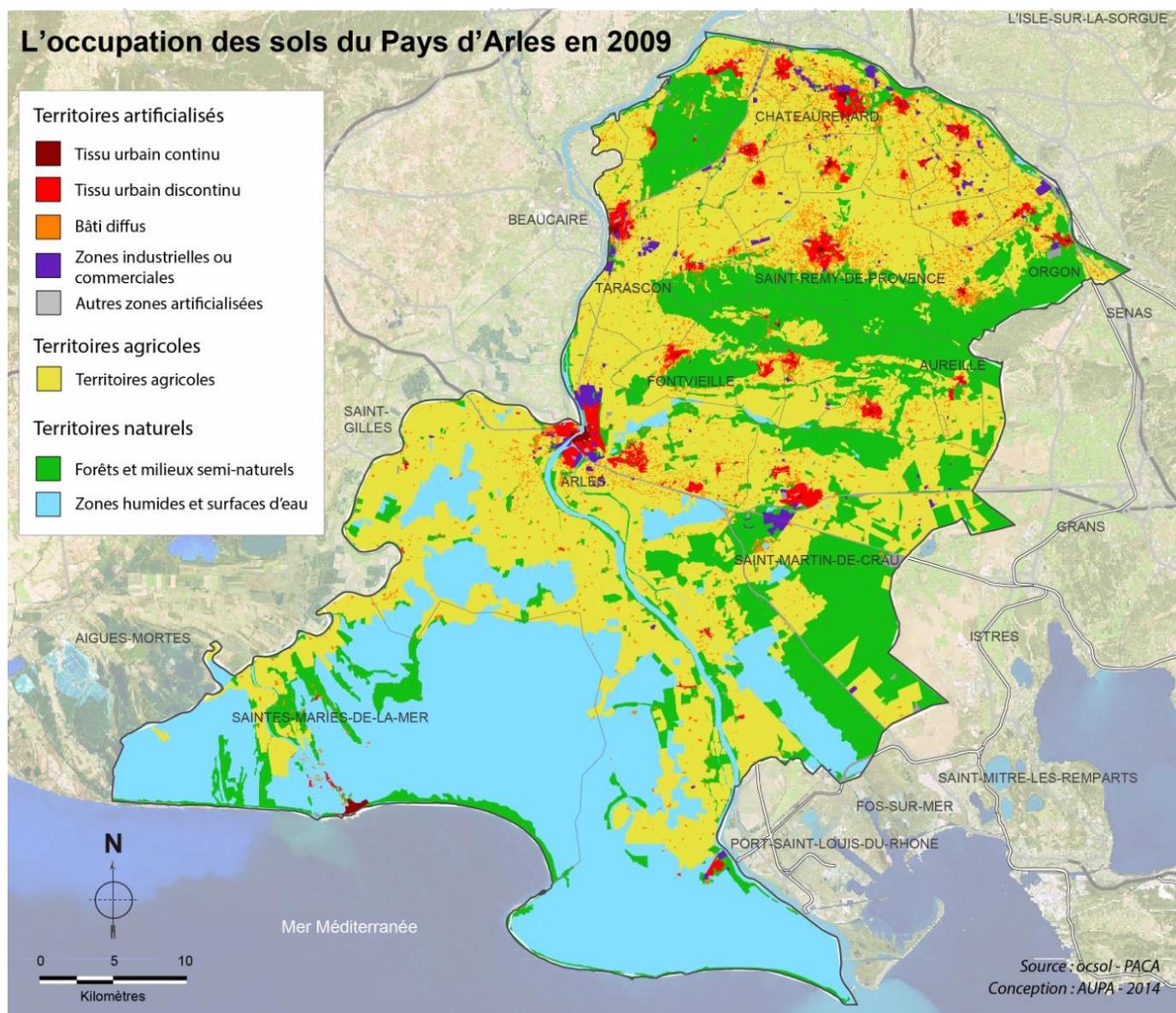
# L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE :

## 1/2 : LES GRANDS EQUILIBRES, LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LES POLARITES

1. Les grands équilibres et l'occupation du sol
2. Les dynamiques foncières et la consommation d'espace entre 1999 et 2009
3. Les caractéristiques de la tâche urbaine aujourd'hui
4. Un foncier sous pression, et des équilibres urbain-rural fragilisés
5. Une organisation territoriale avec un équilibre entre urbain et rural

## D1

## Les grands équilibres de l'occupation du sol



Les analyses qui suivent s'appuient sur une analyse de l'occupation du sol et de la consommation d'espaces ayant été menée en plusieurs étapes et expertisée par l'Agence d'urbanisme du Pays d'Aix.

## ■ UNE FORTE PROPORTION D'ESPACES AGRICOLES ET NATURELS

Le Pays d'Arles est en 2009 constitué de plus de 64% d'espaces naturels et agricoles (soit près de 128.680 ha). 30% du territoire, soit 61.185 ha, est couvert par des milieux aquatiques et des zones humides, situés en grande partie en Camargue.

Le Pays d'Arles se caractérise par la présence de grands territoires naturels au sud de la RD99, notamment au niveau du massif des Alpilles, du delta de Camargue et de la plaine de la Crau, mais aussi plus ponctuellement au nord (Montagnette).

Le Nord et l'Ouest du territoire, à dominante agricole, sont aussi marqués par la proximité des grands fleuves (Durance, Rhône et petit Rhône), qui participent à l'irrigation via le réseau des canaux gravitaires.

Les espaces de forêts et les milieux semi-naturels sont relativement présents sur le Nord du territoire et au niveau du massif des Alpilles. Plus on s'approche de la mer, plus ils diminuent au profit des zones humides, marais et des lagunes.

Sur le territoire, les systèmes agronomiques les plus visibles sont les terres arables (comprenant les céréales, le maraîchage, les petites serres...), les rizières, les prairies, les vergers et petits fruits.

La prédominance des territoires agricoles et naturels contribue au maintien du caractère rural sur une partie importante du Pays d'Arles. Cette diversité de milieux favorise une richesse en termes de biodiversité.

La part des surfaces artificialisées reste relativement faible. En 2009, 11.914 ha sont artificialisés, soit 6% du territoire.

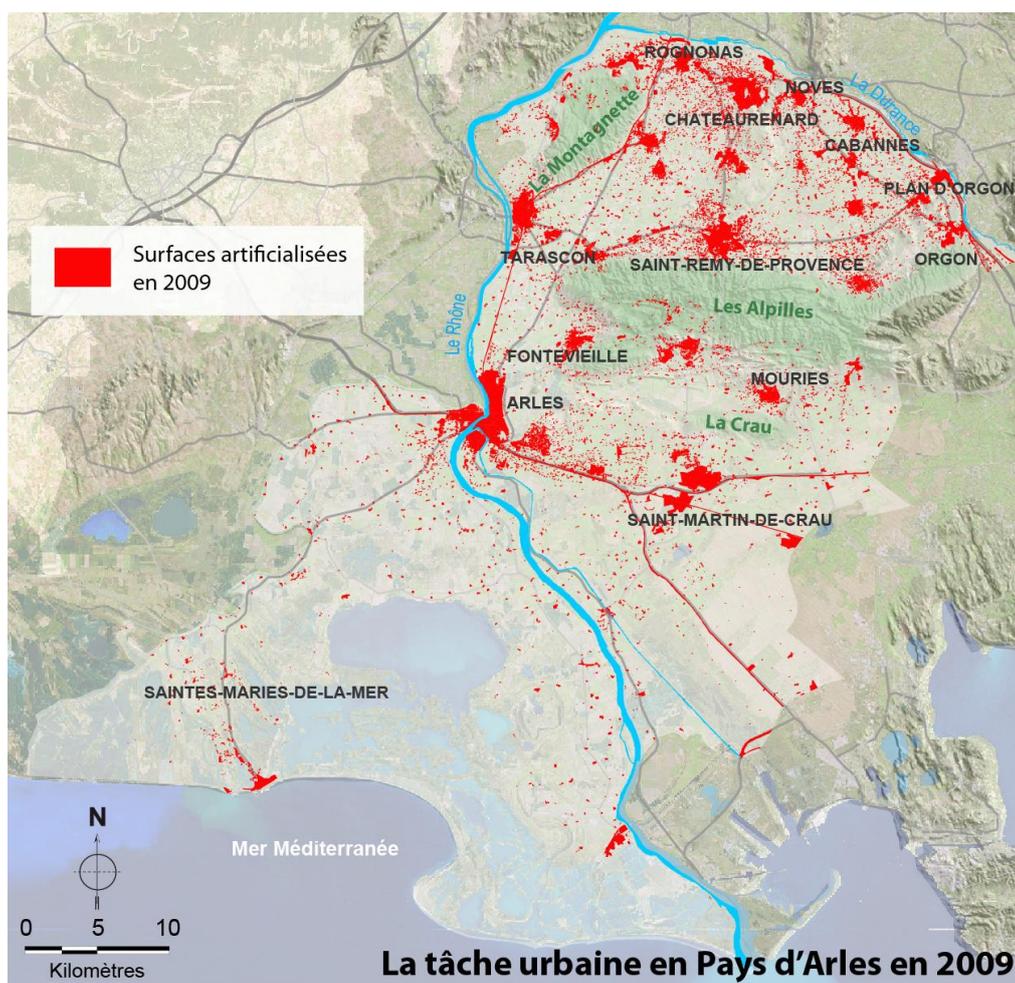
## ■ UNE TACHE URBAINE CONTRASTÉE SELON LES SECTEURS

### Une tâche urbaine plus développée au nord de la RN113

La configuration de la tâche urbaine du Pays d'Arles met en évidence deux grands secteurs aux caractéristiques sensiblement différentes :

- Le territoire situé au nord de la RN113 est constitué principalement de centres agglomérés et d'un bâti diffus. L'étalement urbain s'étire sur les espaces agricoles ouverts (topographie relativement plane).

- Le secteur qui s'étend au sud de la RN113 regroupe la plaine de la Crau et le Delta du Rhône. Il est plus faiblement urbanisé et est constitué des villages et hameaux de Camargue ainsi que de corps de ferme isolés en Crau et Camargue. Les nombreux espaces protégés et gérés sur ce secteur, la présence de zones humides, l'exposition aux risques (inondation notamment) ainsi que les contraintes liées à l'application de la loi Littoral ont orienté et contenu l'étalement de l'urbanisation.



Source : base OCCSOL-CRIGE PACA, Traitements AUPA 2014

## **Une urbanisation répartie en fonction des spécificités physiques du territoire**

Les principaux pôles urbains et zones agglomérées sont situés au bord des grands fleuves et dans les plaines alluviales. Les tâches urbaines d'Arles et de Tarascon longent le Rhône, tandis qu'une frange urbaine composée de Rognonas, Châteaurenard, Noves, Cabannes et Plan d'Orgon se dessine le long de la Durance. Ces communes, proches d'Avignon, ont subi et, pour certaines d'entre elles, subissent encore, le phénomène de périurbanisation inhérent aux communes situées à proximité des grandes agglomérations, avec par certains endroits, les prémices d'une conurbation.

A l'inverse, les zones de relief ne concentrent pas ou peu d'espaces artificialisés. Le massif des Alpilles a ainsi été relativement préservé de l'urbanisation, même s'il connaît ces dernières années une urbanisation diffuse. Les périmètres réglementaires (zones Natura 2000, Directive Paysagère...) expliquent également cette relative préservation.

Contrairement aux Alpilles, le secteur de la Montagnette ne fait pas l'objet à l'heure actuelle de protections spécifiques, mais reste cependant relativement préservé d'une urbanisation diffuse.

# D2

## Les dynamiques foncières et la consommation d'espaces entre 1999 et 2009

### ■ 1.560 HA « CONSOMMES » PAR L'URBANISATION SUR LES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS

Zonages	1999	2009	Evolution 1999-2009	
	Superficie (ha)	Superficie (ha)	Superficie (ha)	Taux d'évolution (%)
Surfaces artificialisées	10 352	11 914	1 562	15,0
Surfaces agricoles et naturelles	130 221	128 679	-1 542	-1,2
Milieux aquatiques	61 204	61 185	-19	0,0

### Une augmentation de 15% des surfaces artificialisées

En l'espace de 10 ans, les superficies « artificialisées » du Pays d'Arles ont augmenté de 15%, soit une consommation foncière de l'ordre de 1.560 ha pour des logements, équipements, emplois, services et infrastructures.

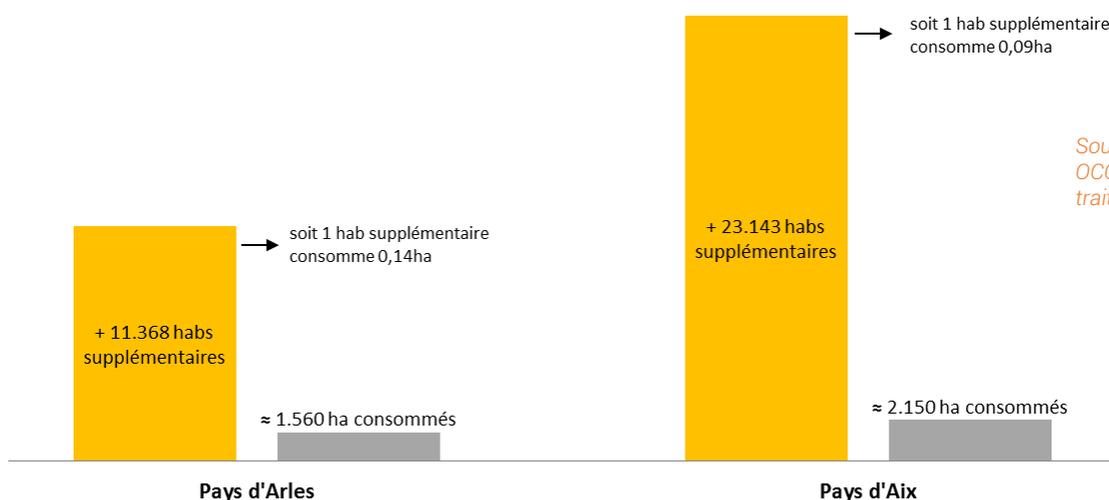
Au regard de l'étendue du Pays d'Arles (plus de 200.000 ha), le rythme d'artificialisation des sols (156 ha/an entre 1999 et 2009) semble assez limité (0,8% du territoire urbanisé).

*Evolution de la population et de la consommation d'espaces en Pays d'Arles et en Pays d'Aix entre 1999 et 2009*

A titre de comparaison, la consommation d'espaces en Pays d'Aix sur la même période (220 ha/an pour un territoire moins étendu de 130.000 ha) est plus soutenue (1,6% du territoire urbanisé).

En revanche, lorsque l'on met en perspective ces tendances avec les dynamiques démographiques (Cf. graphique suivant), le mode de développement du Pays d'Arles est marqué par une faible densité (modèle extensif). Avec 11.400 habitants supplémentaires, la superficie consommée pour répondre à la croissance démographique est relativement importante (0,14 ha par habitant supplémentaire, 0,09 ha en pays d'Aix).

### Evolution de la population et de la consommation d'espaces en Pays d'Arles et en Pays d'Aix entre 1999-2009



Source : Population – INSEE RP 1999 et 2009  
OCCSOL-CRIGE PACA 1999 et 2009  
traitements de l'AUPA

**C'est comme si l'arrivée de chaque nouvel habitant avait conduit à utiliser 1.400 m<sup>2</sup> en logements, activités, équipements, infrastructures ...**

D'un point de vue prospectif, ces éléments montrent que la consommation d'espaces ne doit pas être abordée que sous un angle quantitatif... Ils interrogent plus précisément sur les modalités de la croissance urbaine, renvoyant à des questions de densité, de formes urbaines et de type d'offre résidentielle à privilégier pour les habitants.

### **Une perte d'environ 1.540 ha d'espaces agricoles et naturels**

En parallèle, les espaces agricoles et naturels ont reculé d'environ 1.540 ha entre 1999 et 2009. Cette perte représente une diminution de -1,2% par rapport à 1999.

### **Des zones humides et des surfaces d'eau peu évolutives**

Plus de 30% de la superficie du Pays d'Arles correspond à des milieux aquatiques, composés de marais, de cours et plans d'eau, ainsi que de lagunes littorales, et situées principalement au sud du territoire. Ces espaces, dont la plupart sont classés en réserve naturelle, ont peu évolué entre 1999 et 2009.

## **■ UNE DEPRISE AGRICOLE NOTABLE**

**La SAU productive** comprend les céréales et oléo protéagineux, les vignes, l'arboriculture y compris oléiculture, les légumes frais et secs, les cultures industrielles, l'horticulture, les prairies temporaires, les prairies artificielles, la surface toujours en herbe productive, les fourrages, les jardins et vergers

**La SAU peu productive** renvoie à la STH peu productive et comprend les parcours, les landes pâturées, les zones de maquis (éventuellement boisées à moins de 10 %). Leur production est inférieure à 1500 UF à l'hectare. Ce sont des terres souvent liées à

### **A NOTER**

La statistique agricole issue du Recensement Général Agricole présente des limites d'ordre méthodologique à considérer (données déclaratives non exhaustives, secret statistique...). Par ailleurs, à dire d'experts, la qualité du recensement 2010 est moindre que les recensements précédents ce qui peut minimiser la surface agricole utilisée (SAU 2010 des exploitations) et accentuer de fait, la déprise agricole constatée sur le Pays d'Arles depuis 2000.

Environ 1.560 ha ont été artificialisés sur le Pays d'Arles entre 1999 et 2009. Au regard des limites méthodologiques liées à la précision des bases de données, il semble difficile de définir précisément quelles sont les terres qui ont été touchées (agricoles ou naturelles).

Toutefois, d'après les données du Recensement Général Agricole (2000-2010), les terres agricoles ne se sont pas maintenues sur la période. Entre 2000 et 2010, les exploitations qui ont un siège en Pays d'Arles ont perdu plus de 12.400ha de surfaces agricoles utilisées (SAU)<sup>28</sup>, soit -12 %. Sur ces 12.400 ha, près de 8.000 ha concernent la SAU dite « productive ». Ce sont les cultures céréalières et les vergers qui ont le plus reculé (vergers, -3.000 ha et céréales -2.200 ha), essentiellement en Camargue pour les céréales (plus de 2.000 ha ont disparu) et dans le secteur du Comtat pour l'arboriculture (80% des surfaces arboricoles disparues entre 2000 et 2010 s'observe sur ce géo-territoire).

Notamment, on observe ces dernières années une augmentation des terres en prairies-fourrages au détriment des terres en vergers, maraichage, etc (source : contrat de canal Comtat à la Mer).

A l'inverse en Crau, les prairies irriguées en gravitaire ont tendance à diminuer.

Ces évolutions traduisent en partie les pressions liées à l'urbanisation, notamment sur la partie nord du territoire. En effet, 2/3 de l'extension de la tache urbaine en Pays d'Arles entre 1999 et 2009 se concentre au nord du massif des Alpilles et se caractérise principalement par de l'habitat diffus. De plus, les territoires au nord du territoire présentent des espaces agricoles morcelés, particulièrement concernés par l'artificialisation.

En parallèle, un important phénomène de déprise agricole lié à des conditions économiques difficiles sur les filières fruits et légumes se traduit par des friches, notamment dans le secteur du Comtat, et peut expliquer en grande partie la diminution des vergers.

La déprise agricole pour les céréales étant moins probable, leur diminution peut également s'expliquer en partie par une progression des dynamiques d'urbanisation.

De manière générale, une forte artificialisation des espaces agricoles est observée autour des centres urbains.

<sup>28</sup> La Surface Agricole Utilisée (SAU) concerne les exploitations qui ont leur siège sur la commune concernée. Ces exploitations peuvent utiliser des surfaces sur la commune mais aussi hors de la commune. L'ensemble des terres est ramené au siège de l'exploitation.

L'artificialisation du territoire entre 1999 et 2009 selon le type d'espaces

Source : base OCCSOL - CRIGE PACA, Traitement AUPA - 2014	1999		2009		Evolution 1999-2009	
Zonages	Superficie (ha)		Superficie (ha)		Superficie (ha)	
<b>TERRITOIRES ARTIFICIALISES dont :</b>	<b>10 352</b>	<b>100%</b>	<b>11 914</b>	<b>100%</b>	<b>1 562</b>	<b>100%</b>
Tissu urbain continu + discontinu	3 779	36%	4 083	34%	304	19%
Bâti diffus	4 369	42%	5 035	42%	667	43%
Zones industrielles ou commerciales	1 021	10%	1 407	12%	386	25%
Réseaux routier et ferroviaire et espaces associés	786	8%	869	7%	83	5%
Autres territoires artificialisés <sup>29</sup>	398	4%	520	4%	122	8%

D'autres facteurs sont générateurs de friches et doivent être pris en compte : la spéculation de propriétaires espérant une valorisation de leurs terres par l'urbanisation, et parfois des friches techniques (zones difficiles d'accès par exemple). Au total, la surface en friche est estimée à 10% environ du territoire potentiellement agricole. Les friches ont, à dire d'acteur, toujours existé sur le secteur du Comtat, et il y a une certaine rotation dans les parcelles en friches. Ce qui signifie bien que la friche n'est pas inéluctable (de meilleures conditions économiques peuvent toujours être espérées), alors que l'urbanisation rend tout retour en arrière quasiment impossible.

Le Pays d'Arles étant une terre d'élevage<sup>30</sup>, il est par ailleurs important de souligner l'érosion de la SAU dite « peu productive » (plus de 4.000 ha). La Camargue et la Crau sont les territoires les plus concernés. Ces espaces sont difficilement repérables via les images satellitaires et sont classés dans l'Occsol 2009 dans « les territoires naturels ». Très certainement qu'une part importante de ces « territoires agro-naturels » ont une fonction, un usage agricole et ont, au cours de la période récente, subi une déprise agricole (enfrichement).

## ■ UNE ARTIFICIALISATION PRINCIPALEMENT DEDIEE A L'HABITAT ET AUX ACTIVITES ECONOMIQUES

En 2009, les espaces artificialisés représentent d'environ 11.910 ha et se composent à 76% de zones urbanisées (comprenant les tissus urbains continu et discontinu ainsi que le bâti diffus), à 12% de zones industrielles et commerciales et à 7% de réseaux routiers et ferroviaires et espaces associés.

<sup>29</sup> Autres territoires artificialisés prennent en compte : les zones portuaires, les zones d'extraction de matériaux, les décharges, les chantiers, les espaces verts urbains ainsi que les équipements sportifs et de loisirs.

<sup>30</sup> Près de la moitié de la SAU correspond à des prairies et des surfaces toujours en herbe qui peuvent être fauchées (pour le fourrage) et/ou pâturées.

Le rapport global est de 1 hectare de zones d'activité construites pour 2,52 hectares de zones urbanisées à dominante résidentielle.

## Un renforcement de l'habitat diffus et de l'urbanisation autour des pôles urbains entre 1999 et 2009

Entre 1999 et 2009, plus de 40% de l'ensemble des zones artificialisées ont été affectées au bâti diffus. Ce mode d'urbanisation est le plus fortement développé sur la partie nord du Pays d'Arles, au-delà de la chaîne des Alpilles. Le « pastillage » des terres agricoles et naturelles est observable au nord de Saint-Rémy-de-Provence, entre la RD99 et la RD571 reliant Saint-Etienne-du-Grès à Eyragues, ainsi qu'aux alentours des communes périurbaines d'Avignon. D'autre part, la tendance à la conurbation dans cette partie du territoire est expliquée par la proximité des communes implantées près des principaux axes routiers (route d'Avignon reliant Orgon à Noves, route d'Eyragues reliant Saint-Rémy-de-Provence à Châteaurenard).

La partie centrale du territoire, située entre les Alpilles et la Camargue, est marquée par un développement urbain important. Des dynamiques de conurbation s'observent : entre Saint Etienne du Grès, Mas Blanc les Alpilles et Saint Rémy de Provence, le long de la RD99 ; ou se confirment entre Paradou et Maussane-les-Alpilles, sachant que ces deux communes sont proches l'une de l'autre et que leur quasi-continuité urbaine s'est formée avant 1999.

Par ailleurs, au gré des opportunités foncières, par le développement spontané de l'habitat individuel, des phénomènes de densification sont identifiables (remplissage des zones NB), notamment à l'est d'Arles (quartier de Pont de Crau). Toutefois, des tendances à la continuité urbaine s'observent au nord de la RN 113, le long de la route de la Crau entre Arles, Raphèle et Saint-Martin-de-Crau.

Les communes d'Arles et des Saintes-Maries-de-la-Mer se sont tenues, conformément à la loi Littoral, de construire en continuité des agglomérations et villages existants.

### Une urbanisation linéaire souvent parallèle aux grands axes de transport :

Ce phénomène est notamment identifiable le long de :

- La RN 113 reliant Saint-Martin-de-Crau à Arles (plateau de la Crau)
- La D970 reliant Tarascon à Saint-Rémy-de-Provence
- L'autoroute A7 traversant le territoire

L'organisation du bâti le long des linéaires de réseaux de transport est une problématique majeure sur le territoire puisque ce développement entraîne ou peut entraîner à terme :

- Une conurbation : banalisation du paysage le long des axes
- Un étalement urbain conséquent
- Un éloignement des habitations des pôles de proximité

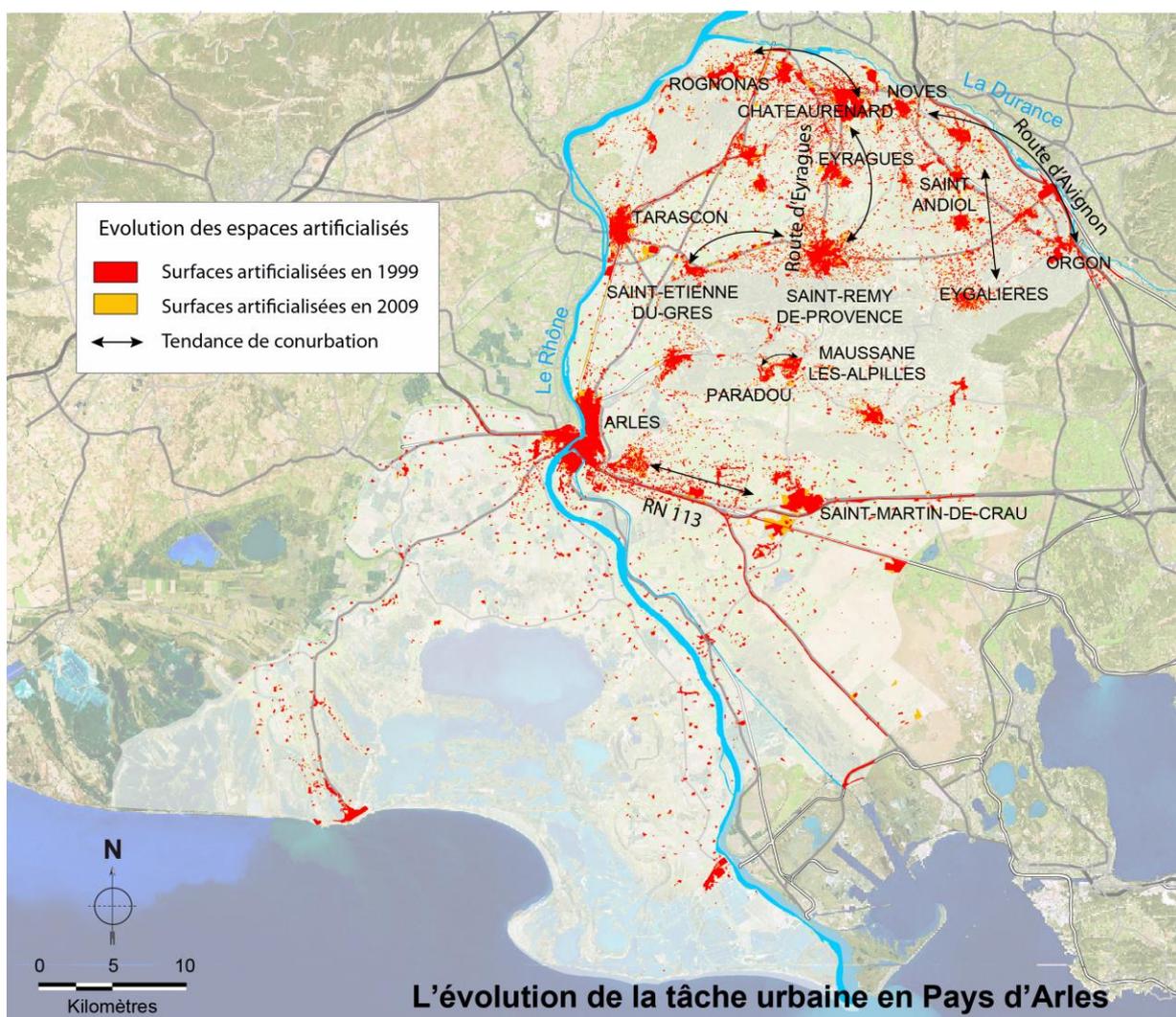
- Des projets économiques d'envergure qui ont entraîné une forte consommation foncière

La création de nouvelles zones industrielles et la création ou l'extension de nouvelles zones industrielles et commerciales participe également à la consommation foncière en Pays d'Arles (25% de la consommation totale). Ces zones se situent pour la plupart à proximité de pôles urbains et des axes de transport :

Au sud de Saint-Martin-de-Crau et au sud de Tarascon, deux nouvelles zones sont remarquables de par l'importante superficie qu'elles couvrent d'un seul tenant ;

- La zone industrielle et portuaire au nord d'Arles s'est étendue ;
- Une zone d'activité a également vu le jour à l'Ouest de Saint-Rémy-de-Provence, et continue de se développer ;

Entre Rognonas et Châteaurenard et à l'ouest d'Eyragues, plusieurs nouvelles zones d'activités sont réparties sur le territoire de la Communauté d'agglomération Terre de Provence.



## Deux principaux secteurs marqués par une forte urbanisation

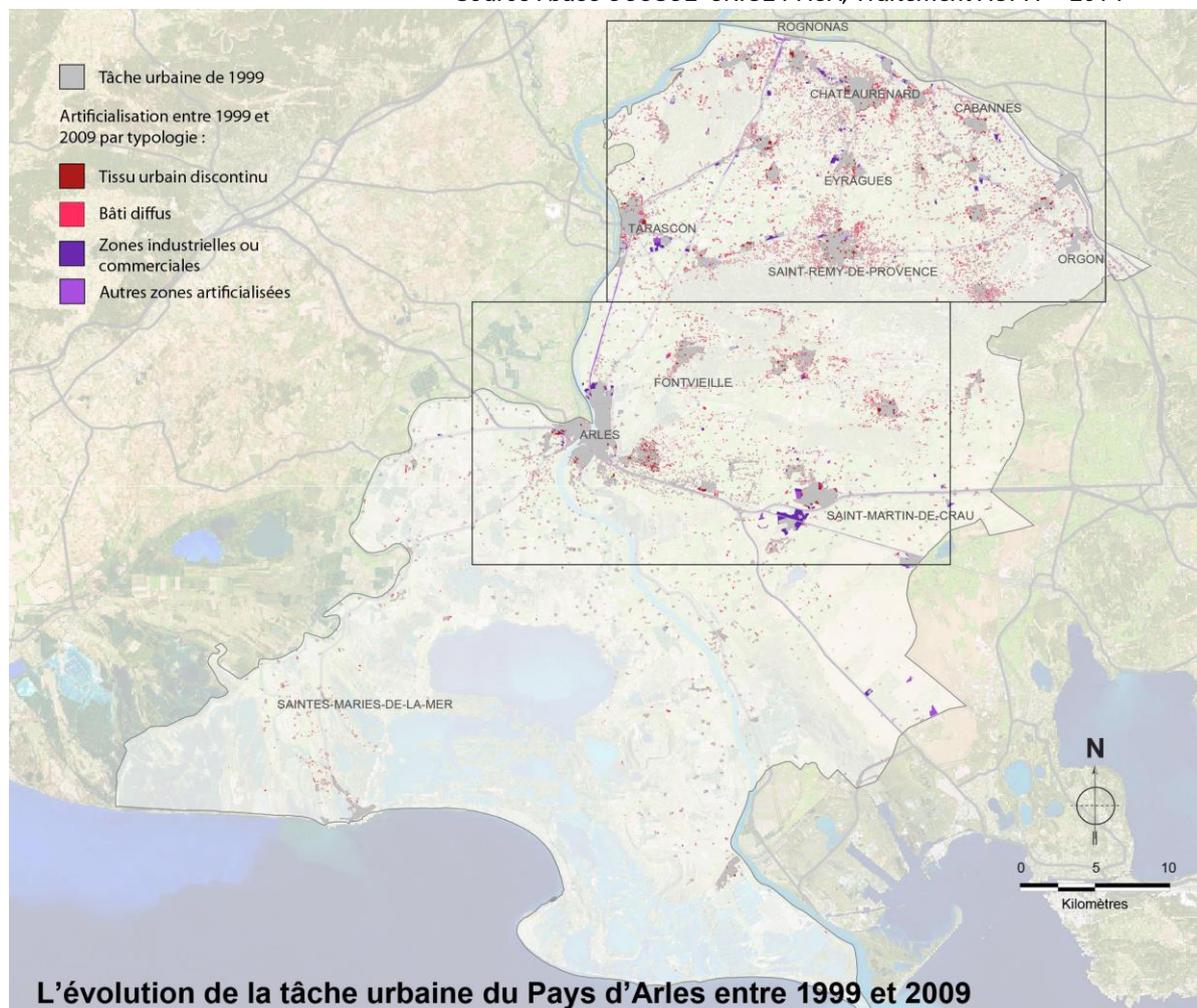
Au sud, la tâche urbaine a peu évolué en Crau et de la Camargue. Il a donc été décidé de faire deux zooms sur les deux secteurs où la tâche urbaine a évolué.

Deux logiques de consommation foncière distinctes sont en effet observables de part et d'autre du massif des Alpilles :

**Sur le nord des Alpilles et dans le Val de Durance :** 2/3 de l'extension de la tâche urbaine en Pays d'Arles entre 1999 et 2009 se concentre sur cette partie du territoire. Cette forte progression des espaces artificialisés est marquée principalement par le bâti diffus qui représente 60% des espaces urbanisés dans le secteur. D'autre part, on observe au nord du territoire, que le développement de zones à dominante résidentielle (comprenant logements, jardins, principaux équipements et infrastructures situées dans le tissu urbain) est plus

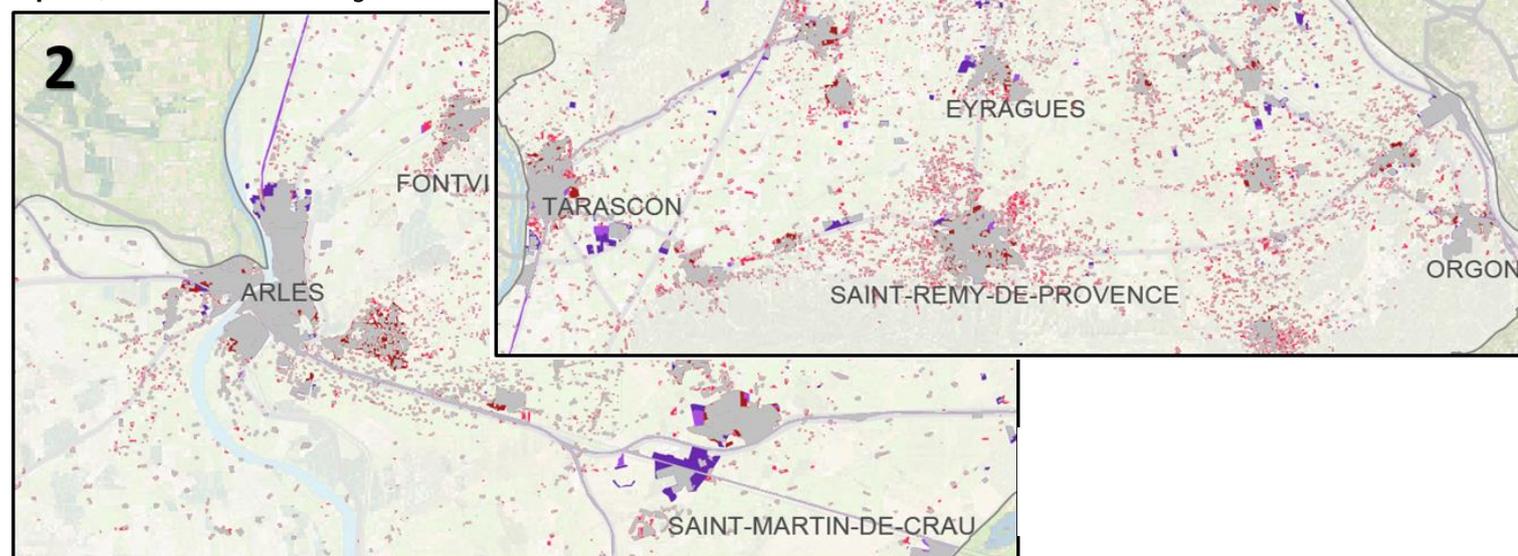
évolué. Toutefois le rythme est moins important qu'au nord du massif des Alpilles. Sur les nouvelles surfaces consommées, 40% sont dédiés aux zones industrielles ou commerciales, soit 1 ha d'activité construite pour 0,9 ha d'habitat et d'équipements.

Source : base OCCSOL-CRIGE PACA, Traitement AUPA – 2014



important que la construction des zones d'activités. Le ratio est de 1 ha d'activités commercial ou industriel construit pour 4,8 ha d'habitat et d'équipements

Entre la Camargue et le massif des Alpilles, la tâche urbaine a également



## Un rythme et un mode de consommation foncière variable d'une entité à l'autre... liés à des modes différents de développement

Evolution des surfaces artificialisées entre 1999 et 2009, en rapport de la croissance démographique et de l'évolution du nombre de logement

		RCC <sup>4</sup>		VDD <sup>5</sup>		Alpilles <sup>6</sup>		Pays d'Arles
<b>Evolution des surfaces artificialisées entre 1999-2009, dont :</b>		+ 420 ha	Soit + 27% des terres artificialisées en Pays d'Arles	+ 600 ha	+ 38%	+ 542 ha	+ 35%	+ 1.562 ha
<i>Tissu à dominante résidentielle</i>	<i>Bâti continu et discontinu</i>	+ 102 ha	Soit + 24% des surfaces artificialisées d'ACCM	+ 115 ha	Soit + 19% des surfaces artificialisées de TDP	+ 87 ha	Soit + 16% des surfaces artificialisées de CCVBA	+ 304 ha
	<i>Bâti diffus</i>	- 72 ha	- 17%	+ 339 ha	+ 56%	+ 400 ha	+ 74%	+ 667 ha
<i>Zones industrielles ou commerciales</i>		+ 253 ha	+ 60%	+ 95 ha	+ 16%	+ 37 ha	+ 7%	+ 386 ha
Accroissement démographique entre 1999-2009 (source INSEE)		+ 2.900 habitants	Soit + 25% de l'accroissement démographique du Pays d'Arles	+ 6.600 habitants	+ 58%	+ 1.900 habitants	+ 17%	+ 11.400 habitants
M <sup>2</sup> consommés par nouvel habitant pour répondre aux besoins de la croissance démographique		≈ 1.450 m <sup>2</sup> / nouvel habitant		≈ 910 m <sup>2</sup> / nouvel habitant		≈ 2.850 m <sup>2</sup> / nouvel habitant		≈ 1.370 m <sup>2</sup> / nouvel habitant
Nombre de logements construits entre 2001 et 2011 <sup>7</sup> (source SITADEL)		+ 4.474 logements construits		+ 4.856 logements construits		+ 2.813 logements construits		+ 12.143 logements construits
M <sup>2</sup> consommés par nouveau logement construit sur le tissu à dominante résidentielle		≈ 67 m <sup>2</sup> / nouveau logement construit		≈ 935 m <sup>2</sup> / nouveau logement construit		≈ 1.730 m <sup>2</sup> / nouveau logement construit		≈ 800 m <sup>2</sup> / nouveau logement construit

Source : base OCCSOL-CRIGE PACA, Traitement AUPA – 2014 ; INSEE RP 1999-2009 et SITADEL 2001-2011

		RCC <sup>4</sup>		VDD <sup>5</sup>		Alpilles <sup>6</sup>		Pays d'Arles
Nombre de logements supplémentaires entre 1999 et 2009		+ 4.520 logements		+ 4.595 logements		+ 2.065 logements		+ 11.161 logements
<i>dont résidences principales supplémentaires</i>		+ 4.168	<b>93%</b>	+ 3.951	<b>86%</b>	+ 1.373	<b>67%</b>	+ 9.492
<i>dont résidences secondaires supplémentaires</i>		+ 967	<b>21%</b>	+ 218	<b>5%</b>	+ 451	<b>22%</b>	+ 1.636
<i>dont logements vacants</i>		- 633	<b>-14%</b>	+ 425	<b>9%</b>	+ 240	<b>12%</b>	+ 32

Source : INSEE RP 1999-2009 – Parc de logement

<sup>4</sup> RCC : Arles, Boulbon, Saint-Pierre-de-Mézoargues, Saintes-Maries-de-la-Mer, Saint-Martin-de-Crau et Tarascon.

<sup>5</sup> VDD : Barbentane, Cabannes, Châteaurenard, Eyragues, Graveson, Maillane, Mollèges, Noves, Orgon, Plan-d'Orgon, Rognonas, Saint-Andiol et Verquières.

<sup>6</sup> Alpilles : Aureille, Les Baux-de-Provence, Eygalières, Fontvieille, Mas-Blanc-des-Alpilles, Maussane-les-Alpilles, Mouriès, Paradou, Saint-Etienne-du-Grès et Saint-Rémy-de-Provence.

<sup>7</sup> Même si les dates prises en compte ne sont pas exactement identiques (1999 et 2009 pour OCCSOL, 2001-2010 pour SITADEL), les données permettent de comparer sur une période de 10 ans les évolutions de la consommation d'espaces avec le nombre de logements construits.



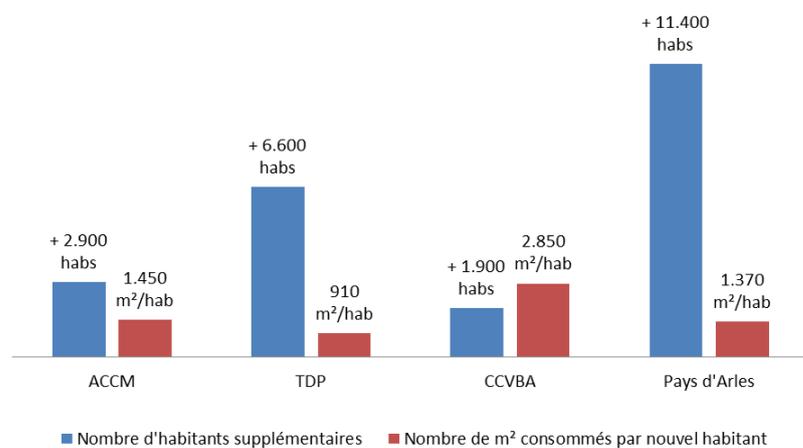
Bâti diffus en 1999



Tissu urbain discontinu en 2009

Source : base OCCSOL-CRIGE PACA, Traitement AUPA – 2014

### Croissance démographique et consommation foncière par habitant en Pays d'Arles par EPCI entre 1999 et 2009



Depuis 10 ans, la population du SCOT du Pays d'Arles a augmenté d'environ 11.400 habitants. Dans le même temps, environ 1.560 ha ont été artificialisés. La surface consommée par habitant atteint 1.370 m<sup>2</sup> entre 1999 et 2009, correspondant aux besoins en logements, équipements, infrastructures et activités générés par cette croissance démographique. De façon systématique, on peut considérer que, sur 1.370 m<sup>2</sup> consommés à l'échelle du Pays d'Arles, 62% sont utilisés pour les espaces de vie à vocation résidentielle et principaux équipements et 25% pour la construction de zones industrielles ou commerciales. Ces proportions sont cependant très variables selon les EPCI qui composent le Pays d'Arles :

**L'entité Rhône Crau Camargue**, qui accueille un quart de l'accroissement démographique du Pays d'Arles entre 1999 et 2009, a connu une augmentation des surfaces artificialisées de plus de 400 ha (dont 60%, soit 253 ha, dédiés aux zones industrielles et commerciales ; et 7%, soit 30 ha, aux espaces urbains à dominante résidentielle). Certains projets d'envergure expliquent la consommation foncière à vocation économique et industrielle, notamment le développement d'un pôle de logistique sur la commune de Saint-Martin-de-Crau. De manière générale, l'entité Rhône Crau Camargue a connu

un développement urbain important dans le tissu urbain continu et discontinu. Ceci s'explique en partie par les importants efforts de densification (construction dans le tissu urbain continu et discontinu, logements collectifs ...) réalisés au cœur des centres agglomérés. En effet, en moyenne, chaque nouveau logement construit sur le tissu à dominante résidentielle consomme seulement 67m<sup>2</sup>. De ce fait, le nombre de mètres carrés consommés par nouvel habitant est à relativiser.

La diminution de 17% du bâti diffus s'explique en partie par un phénomène de remplissage des espaces non bâtis dans ces zones désormais classées en secteurs de tissu urbain discontinu. C'est notamment le cas du secteur de Pont de Crau, en grande partie en zone NB, et qui connaît un phénomène de densification spontanée (cf. illustrations), mais dont le développement sans projet d'ensemble ou phasage entraîne des problématiques de gestion des réseaux de voirie et d'assainissement et de maintien des continuités écologiques. L'enjeu est de structurer ce secteur dans une logique urbaine : rattrapage des réseaux, mise en place d'une desserte en transport en commun, densification réglementée ... L'étude de définition portée par la Ville doit permettre d'apporter un certain nombre de réponses. Entre 1999 et 2009, il y a eu beaucoup plus de logements construits que de population accueillie sur Rhône Crau Camargue (1,5 logement construit pour 1 nouvel habitant), s'expliquant notamment par le desserrement des ménages. Entre 1999 et 2009, l'INSEE recense une forte augmentation des résidences principales ainsi qu'une résorption de la vacance sur ce territoire, qui évite de produire de nouveaux logements tout en répondant aux besoins du desserrement.

**L'entité du Val de Durance** est marquée par une consommation d'espaces importante, mais qui est à rapprocher d'une forte dynamique démographique entre 1999 et 2009 : cette partie du territoire accueille 58% de l'accroissement démographique du Pays d'Arles, en partie du fait de l'installation de familles venant de l'agglomération avignonnaise. Le développement économique correspond à 16% de la consommation foncière, contre 75% pour le tissu à dominante résidentielle, soit une consommation moyenne par

habitant de 910 m<sup>2</sup>. La consommation d'espaces du Val de Durance est basée principalement sur une logique périurbaine. Le bâti diffus s'est fortement développé : il représente 58% des terres artificialisées entre 1999 et 2009, et les trois-quarts des nouvelles surfaces du tissu à dominante résidentielle. Toutefois, une des particularités du Val de Durance est l'augmentation de la surface en tissu urbain continu et discontinu de près d'un quart par rapport à 1999, ce qui démontre qu'une partie du territoire s'est urbanisé au niveau et aux alentours des cœurs urbains et villageois.

**L'entité des Alpilles** a accueilli 17% de l'accroissement démographique du Pays d'Arles entre 1999 et 2009, pour 35% de la consommation foncière du Pays d'Arles. La consommation foncière moyenne par habitant, bien que très élevée dans les Alpilles (2.850 m<sup>2</sup> / habitant), n'est pas liée uniquement au développement démographique et à l'arrivée de nouveaux habitants. 90% de la consommation foncière sur ce territoire correspond au développement du tissu à dominante résidentielle : 1ha de zones d'activités construites pour 13ha de zones urbanisées à dominante résidentielle). Cette consommation foncière n'est pas corrélée uniquement à une production de masse de nouveaux logements : pour 1 nouvel habitant, environ 1,5 nouveau logement a été produit. Ce ratio est à rapprocher d'une part importante de résidences secondaires et d'un marché plus sélectif, moins ouvert aux familles et aux ménages plus nombreux mais attractif pour les personnes âgées et la villégiature. Le recensement de l'INSEE confirme une part importante des logements secondaires dans la progression du parc de logements sur la période 1999-2009. De plus, la consommation d'espaces est en grande partie due à une forte progression du bâti diffus (+ 400 ha en 10 ans), sachant que la faible densité dans le diffus, principalement liée à l'éparpillement des habitations les unes des autres, multiplie certains aménagements (réseaux, voirie...) et participe de fait à une artificialisation supplémentaire d'espaces. Par ailleurs, chaque nouveau logement construit sur le tissu à dominante résidentielle consomme environ 1.730 m<sup>2</sup>. Si la consommation d'espaces pour le tissu à dominante résidentielle est la plus expansive du Pays d'Arles comparée aux autres entités, le développement économique est quant à lui le moins consommateur à l'échelle du Pays d'Arles, et ne représente que 7% de la consommation foncière des Alpilles.

# D3

## Les caractéristiques de la tâche urbaine aujourd'hui

### ■ UNE VARIÉTÉ DE FORMES URBAINES, ISSUES DE L'ÉVOLUTION DES MORPHOLOGIES BÂTIES

L'analyse de l'évolution des morphologies bâties révèle une variété de formes urbaines qui se succèdent dans le temps au fur et à mesure du développement urbain des villes, des bourgs, villages. Celui-ci se structure dans un premier temps en noyaux circulaires denses. Par la suite, des quartiers périphériques se sont développés sous forme de faubourgs, le plus souvent le long des principaux axes de circulations. Enfin, des extensions plus récentes sont venues ceinturer les faubourgs présentant une morphologie spécifique le plus souvent de type lotissement ou habitat diffus.

### Les noyaux urbains

#### ○ LES NOYAUX HISTORIQUES DES VILLES



Villes du Pays d'Arles possédant un noyau urbain historique : Arles, Tarascon, Saint-Rémy-de-Provence, Châteaurenard

Exemple ci-dessus : **centre historique d'Arles.**

Dominante : R+2

Surface moyenne des parcelles : 70 m<sup>2</sup>

Taille moyenne de l'occupation du sol par bâti : 50 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 71 %

Nombre de logements à l'hectare : 150 à 200

logements à l'hectare

Les plus anciennes traces d'occupation humaines sur le territoire datent de la préhistoire. C'est à l'époque de l'Âge de Fer (-3000 av.J-C) que les premières formes

urbaines apparaissent, notamment avec le développement des oppidums (places fortifiées).

Arles, Tarascon, Châteaurenard et Saint-Rémy-de-Provence se sont constituées autour d'un centre ancien. Saint-Martin-de-Crau, dont la création date de 1925, n'est pas dotée d'un centre historique. Pour autant, elle n'est pas dépourvue de patrimoine historique : bergeries antiques, mas remarquables, église dont les fondations datent du X<sup>ème</sup> siècle.

La morphologie de ces villes est fortement inféodée à leur héritage historique. Les nombreux vestiges de l'époque antique témoignent de l'importance que pouvaient occuper ces communes à l'époque : *Via Domitia* et *Aurelia* (Saint-Rémy-de-Provence, Tarascon,...), ainsi que les nombreux monuments d'Arles (forum, théâtre antique, amphithéâtre classé patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO). Cette dernière, du fait de sa position géographique, a été très tôt investie par les commerçants méditerranéens. Fondée au Ve siècle av. J-C par les Grecs (colonie de *Thélinée*), elle prend le nom d'*Arelate* ("ville près du marais" en celte). Mais c'est avec l'arrivée des Romains un siècle av. J-C, que la cité connaît une forte période de prospérité et de notoriété, qui va profiter au développement des autres villes.

Devenue un haut lieu de la chrétienté, Arles voit son apogée au Ve siècle, et est sûrement plus peuplée qu'aujourd'hui. Cet héritage se traduit par un centre très dense, une trame urbaine régulière basée sur deux axes de communication (Nord/Sud, Est/Ouest), où viennent s'implanter des couronnes d'urbanisation successives.

L'époque médiévale, qui est une période d'insécurité et d'épidémies, voit les villes se renfermer dans des enceintes réduites entourées de remparts. La trame urbaine devient étroite et sinueuse avec toujours un habitat groupé et dense. Les principales préoccupations urbanistiques se concentrent sur la construction et la rénovation d'édifices religieux, et sur l'entretien des remparts.

Aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, c'est l'époque des hôtels particuliers, très présents. Les villes d'Arles, de Tarascon et de Saint-Rémy-de-Provence se transforment dans la qualité du bâti. C'est la période des politiques d'alignement qui vont profondément modifier l'aspect du centre-ville.

Après la révolution, les villes s'agrandissent, redécouvrent les monuments historiques, s'industrialisent, se dotent d'équipements publics et

réalisent de nombreux travaux d'aménagement, surtout à Arles (ponts, infrastructures ferroviaires, amélioration de la voirie, construction de nouveaux quartiers...). Aujourd'hui, les centres et les quartiers historiques se distinguent visiblement des extensions urbaines modernes.

*Du fait de cette histoire, le patrimoine bâti est donc très important sur le territoire et participe à sa renommée. Le Pays d'Arles est en effet internationalement réputé pour la qualité de ses sites archéologiques et la diversité de ses monuments, majoritairement antiques et médiévaux, et souvent regroupés dans les centres anciens (Arles, Tarascon, Saint-Rémy-de-Provence).*

### **Centres anciens, confort et énergie**

Les bâtiments d'habitation des centres anciens présentent des contraintes et des difficultés à répondre aux besoins contemporains : faible accessibilité, peu ou pas d'extérieur privatif ou semi privatif, faible luminosité, confort thermique et performance énergétique inégale. De plus, sa dimension patrimoniale ou ses caractéristiques complexifient les possibilités d'intervention sur le bâti lui-même (travaux de performance énergétique et/ou d'amélioration du confort, travaux d'accessibilité aux personnes à mobilité réduites). Ces difficultés peuvent en partie expliquer un taux de vacance a priori plus important que dans les autres types de tissus urbains. Pourtant, on peut imaginer qu'une offre de petits logements en centre ancien pourrait intéresser par exemple les personnes âgées qui souhaitent se rapprocher des services, pour peu que ces logements soient accessibles et adaptés.

**Sur le plan énergétique et du confort thermique**, ce type de tissus présente des avantages et des inconvénients. La mitoyenneté et l'exiguïté des rues favorisent la conservation de la chaleur en hiver. A l'inverse, en été, elles favorisent la création d'îlots de chaleur (d'autant que la végétalisation est difficile) et la concentration des polluants.

Au niveau des bâtiments, les matériaux utilisés (pierre) favorisent l'inertie thermique des bâtiments et donc le confort d'été. Cela autorise également une gestion intermittente des systèmes de chauffage. Globalement, ce type de bâti ancien est parfois vu comme de médiocre performance énergétique. La réalité est un peu plus complexe. Le bâti ancien peut présenter des niveaux de performance corrects. Les logiciels de simulation thermiques des bâtiments sont en général inadaptés et surestiment les consommations théoriques (et par conséquent les coûts de réhabilitation). Moyennant une certaine prudence vis-à-vis des spécificités de ces bâtiments, une intervention bien ciblée peut permettre d'atteindre un niveau de performance énergétique et de confort élevé. Les dispositifs de protection du patrimoine peuvent éventuellement poser certaines difficultés, notamment en ce qui concerne l'isolation par l'extérieur et le changement des menuiseries. L'exiguïté peut aussi poser des difficultés pour l'isolation par l'intérieure.

Quoi qu'il en soit, la réhabilitation énergétique de ce type de bâtiment est souhaitable mais complexe. Ainsi s'il est possible de simplifier les interventions sur les bâtiments d'après 1949, l'intervention sur les bâtiments plus anciens nécessitera des savoirs et des savoirs faire particuliers. (Source :CETE Est).

### ○ **LES NOYAUX ANCIENS DES BOURGS ET VILLAGES**



Principales communes du Pays d'Arles possédant un bourg ancien : Rognonas, Barbentane, Noves, Boulbon, Cabannes, Graveson, Maillane, Eyragues, Orgon, Saint-Andiol, Mouriès, Aureille

Exemple ci-dessus :

centre de Rognonas

Dominante : R+1

Surface moyenne des parcelles : 200 m<sup>2</sup>

Taille moyenne du bâti : 81 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 40,5 %

Nombre de logements à l'hectare : 60 logements à l'hectare

De nombreux bourgs et villages sont organisés autour d'un noyau urbain ancien. Le tissu urbain s'organise souvent autour d'éléments qui marquent une centralité (église, mairie) et constitue un espace de repérage urbain. Ces noyaux anciens de communes à dominante rurale présentent une densité moins forte que celles des noyaux historiques des villes (40 à 70 logements à l'hectare contre 150 à 200 pour Arles). Si les bâtis présentent dans les deux cas un alignement sur rue, les espaces situés à l'arrière sont plus généreux. Ces derniers présentent des jardinets et/ou cours qui sont généralement absents des noyaux urbains historiques.

D'autres noyaux anciens de communes telles que Mollégès ou Mouriès présentent une organisation particulière également héritée de l'époque romaine : une urbanisation le long d'axes structurants, rayonnant depuis un espace central. Les rues secondaires sont étroites et leur trame irrégulière favorise la création de parcelles de tailles et de formes variées.

*L'inscription de cette histoire dans le développement de l'urbanisation fait de ces bourgs anciens une importante ressource touristique pour le territoire.*

Ce type de bâti présente moins d'inconvénients d'adaptation au mode de vie actuel de par la présence de vides plus nombreux qui autorisent la présence d'espaces extérieurs privés ou semi-privés. La limite, parfois floue entre l'espace public et l'espace privé participe à la qualité paysagère. Sur le plan énergétique, ce tissu présente des avantages supplémentaires par rapport au précédent : orientation des façades principales et exigüité moindre au sud qui maximisent les apports solaires

(lumière et chaleur). Pour le reste, les avantages et inconvénients sont les mêmes que précédemment. Là encore, une certaine prudence est nécessaire en cas de travaux d'amélioration des performances énergétiques

bâti mitoyens de type R+1. Du point de vue énergétique, cette forme urbaine est comparable à la précédente.

Certains villages ont aussi développé cette organisation, souvent le long des voies principales traversant la commune et reliant les principales villes. Le centre historique de ces villages se limite généralement à un front bâti organisé sur un linéaire.

## Les faubourgs



Faubourg en extension de villes : Saint Rémy-de-Provence, Arles, Tarascon et Châteaurenard  
+ « communes faubourg » : Fontvieille, Paradou, Plan d'Orgon, Maussane les Alpilles, Saint-Etienne-du-Grès, Eygalières

Dominante : R+1

Surface moyenne des parcelles : 193 m<sup>2</sup>

Taille moyenne du bâti : 113 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 58 %

Nombre de logements à l'hectare : 50 logements



Faubourg à St Rémy

Fin du XVI<sup>ème</sup> siècle jusqu'au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, les villes vont sortir de leurs remparts et s'étendre en faubourgs. De nouvelles rues, orientées généralement Est Ouest sont tracées de façon rectiligne. Cette orientation des rues permet aux bâtiments d'optimiser les apports solaires. Les extensions de type faubourgs sont présentes notamment dans les communes de Saint Rémy-de-Provence, Arles, Tarascon et Châteaurenard. La morphologie bâtie associée au faubourg présente un alignement sur rue avec des

## Les extensions urbaines

A la fin du XIX<sup>ème</sup>, et jusqu'à aujourd'hui, de vastes quartiers résidentiels poussent autour des villes et villages sous forme de maisons individuelles ou plus généralement de lotissements. Les parcelles deviennent considérables par rapport à la taille de celles des centres historiques anciens.

Les maisons sont souvent construites au centre de la parcelle, avec le système qui place la voiture au centre de toute démarche de construction.

Du point de vue énergétique la période allant de 1945 à 1973 est particulièrement importante. Elle correspond à la période d'industrialisation et de standardisation de l'architecture (matériaux et modes constructifs) en l'absence de normes de performance énergétique en raison du faible coût de l'énergie. Les bâtiments de cette période n'ont pas les qualités énergétiques des bâtiments anciens (inertie, bioclimatisme) sans compenser avec les qualités des bâtiments récents (isolation, ventilation maîtrisée).

Les réhabilitations énergétiques de maisons individuelles, notamment de cette période sont plus simples à aborder (pas de problèmes de copropriété, compatibilité des matériaux et modes constructifs avec les techniques de rénovation classiques) et moins coûteuse.

De ce fait, les constructions de cette période (que l'on pourrait élargir jusqu'à RT 2005) présentent le plus gros potentiel d'économies d'énergie (enjeu majeur du PCET)

## ■ LES LOTISSEMENTS



Extension urbaine type lotissement entre 1999 et 2009

Dominante : RDC

Surface moyenne des parcelles : 750 m<sup>2</sup>

Taille moyenne du bâti : 213 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 28 %

Nombre de logements à l'hectare : 10 à 15 logements

Les lotissements constituent une forme urbaine particulièrement développée sur le territoire, qui se caractérise par :

- la production d'un parcellaire clairement identifiable : régulier et égalitaire,
- un réseau de voiries peu efficient avec de nombreuses impasses,
- l'absence d'espace public en tant que tel, la voirie constituant le principal espace public,
- des formes architecturales homogènes : maisons accolées, maisons individuelles...

Les lotissements génèrent un étalement urbain important, même s'il reste plus modéré qu'avec l'habitat diffus. Ils permettent de développer une densité urbaine moyenne entre 10 et 15 logements à l'hectare.

Tout ceci entraîne une banalisation des paysages urbains ainsi qu'une hausse importante des coûts de création et d'entretien des réseaux et du ramassage des ordures ménagères.

## ■ L'HABITAT DIFFUS

Extension urbaine type maison individuelle entre 1999 et 2009

Dominante : R+1

Surface moyenne des parcelles : 1914 m<sup>2</sup>

Taille moyenne du bâti : 178 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 10 %

Nombre de logements à l'hectare : 5 à 10 logements à l'hectare

L'habitat diffus correspond à des zones bâties peu denses (environ 5 logements à l'hectare) et insuffisamment équipées. Historiquement, ce type d'habitat est dévolu uniquement à l'activité agricole. Favorisant un important mitage et une forte consommation d'espace, ce type d'habitat pose de plus, de nombreuses problématiques en termes de mixité sociale, d'accès aux services publics, d'équipements de déplacements... En plus de miter le

paysage agricole et naturel, cette forme induit généralement des frais importants pour les collectivités locales qui doivent raccorder aux réseaux les habitations.

## ■ DES EXTENSIONS RECENTES CONTRASTEES, AVEC UNE CAPACITE A PROPOSER DES FORMES DIFFERENTES ET PLUS COMPACTES

Les extensions urbaines présentent des densités moyennes relativement faibles. Elles se caractérisent également par une prédominance de formes urbaines monofonctionnelles et monospécifiques, composées essentiellement de maisons individuelles aux caractéristiques architecturales sensiblement identiques d'un village à un autre, type « néoprovençal », avec un niveau de qualité souvent en inadéquation avec la valeur paysagère du territoire.

**Pour autant, certaines opérations réalisées au cours de ces dernières années démontrent une capacité à proposer des formes différentes, plus compactes.**

Plusieurs formes urbaines, caractérisées par des typologies de logements différentes (individuel pur, individuel mitoyen, collectif) sont présentées ci-après, permettant d'avoir une vision globale des formes proposées au sein des extensions récentes du territoire.

Exemples de maison individuelle mitoyenne entre 1999 et 2009, page suivante.

**La morphologie des surfaces artificialisées entre 1999 et 2009 correspond essentiellement à des extensions monofonctionnelles dédiées à de l'habitat individuel.** Les opérations d'extension correspondent généralement à des aménagements de lotissements.

Les lotissements présentant une densité élevée (30 à 40 logements/ha) sont peu consommateurs en espace mais ont souvent l'inconvénient de présenter des formes architecturales répétitives de maisons mitoyennes, ainsi qu'une pauvreté des espaces publics collectifs (limités aux espaces publics de voirie).

Quelques opérations futures en extension méritent d'être néanmoins relevées. Elles traduisent **des efforts de plus en plus marqués des collectivités pour coupler qualité et densité des logements**, parfois même en continuité de secteurs peu denses et éloignés du centre ville.



Extension urbaine type maison individuelle entre 1999 et 2009

Exemple d'un lotissement à St-Rémy-de-Provence

Dominante : R+1

Surface moyenne des parcelles : 150 m<sup>2</sup>

Taille moyenne du bâti : 70 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 47 %

Nombre de logements : 10 à 50 logements à l'hectare



Exemple à Graveson

Dominante : R+1

Surface moyenne des parcelles : 200 m<sup>2</sup>

Taille moyenne du bâti : 86 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 43 %

Nombre de logements à l'hectare : 30 à 40 logements à l'hectare



Exemple d'un lotissement à Saint-Martin-de-Crau

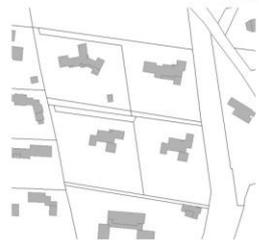
Dominante : RDC

Surface moyenne des parcelles : 510 m<sup>2</sup>

Taille moyenne du bâti : 140 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 27 %

Nombre de logements à l'hectare : 15 logements à l'hectare



Exemple de Saint-Rémy-de-Provence

Dominante : R+1

Surface moyenne des parcelles : 2800 m<sup>2</sup>

Taille moyenne du bâti : 250 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 9 %

Nombre de logements à l'hectare : 3 logements à l'hectare



Exemple du quartier Pont-de-Crau à Arles

Dominante : RDC

Surface moyenne des parcelles : 1800 m<sup>2</sup>

Taille moyenne du bâti : 600 m<sup>2</sup>

Occupation de la parcelle par le bâti : 33 %

Nombre de logements à l'hectare : 50 à 80 logements à l'hectare



De nouveaux collectifs sont également présents sur le territoire (Pont de Crau, Tarascon, centre d'Arles) dont la densité élevée (environ 80 logements/ha) est révélatrice d'une volonté d'agir pour une économie réelle et importante de foncier.

Cependant, ces opérations sont encore trop peu nombreuses en Pays d'Arles pour enrayer le problème de surconsommation de terrain, notamment dû à des opérations de logement majoritairement sous la forme d'habitat diffus (3 logements/ha). On ne trouve pas non plus, à aujourd'hui, d'opérations de densification des lotissements.

## ■ LES TYPOLOGIES BATIES DU TERRITOIRE

### L'habitat individuel

**Le lotissement**, plus ou moins dense, est la forme la plus largement représentée : de nombreux quartiers, qui se sont développés dans le prolongement des villages et centres anciens, présentent cette configuration. La plupart des lotissements ont comme modèle le pavillon implanté en centre de parcelle. Trop souvent "standardisée", cette forme d'urbanisation contraste avec les tissus plus anciens et dénature parfois les paysages. Cependant, les nouvelles opérations ont l'avantage d'intégrer de nouvelles formes d'habitat, moins consommatrices d'espace et plus respectueuses de l'environnement, dans lequel elles s'insèrent.



*Lotissement au Nord de Tarascon*

**L'habitat diffus**, renvoyant à des réalités différentes :

- un bâti diffus lié aux pratiques agricoles. En Camargue notamment, le bâti diffus existant présente des caractéristiques propres liées à l'agriculture, et présente une dimension patrimoniale.
- le mitage résidentiel, qui est le résultat d'une urbanisation mal contrôlée. Celui-ci mit peu à peu l'espace naturel mais surtout agricole. Au départ réalisées dans le but de desservir l'activité agricole, les constructions sont peu à peu devenues et deviennent encore des résidences principales de ménages ayant une activité sans lien avec l'agriculture. La multiplication de ce type de construction entraîne un mitage excessif des superficies agricoles et dévalue le potentiel des terres (parcelles de plus en plus contraintes et artificialisées), ainsi que la richesse des paysages en les banalisant. Dans un second temps, l'accession à la propriété sur d'importantes parcelles classées comme constructibles (notamment en zone Nb) a renforcé les formes d'habitat diffus sur le territoire, que ce soit dans des secteurs agricoles ou naturels. Ce constat est notamment visible dans les environs des villages et des hameaux d'Arles.



*Maisons individuelles à Pont de Crau*

## L'habitat collectif

Ne représentant que 30% des logements en 2009, l'habitat collectif est, de plus, inégalement réparti sur l'ensemble du territoire. Il peut prendre plusieurs formes (hauteur, volume...).

Nouveaux logements collectifs visibles : à gauche dans le centre de Graveson, à droite à Arles



Extension urbaine de Graveson

Barre d'immeubles visibles le long de la route Avignon-Arles



## Les surfaces d'activités et commerciales

Les espaces urbanisés dédiés à l'accueil d'activités économiques représentent environ 1 400 hectares sur le territoire (AUPA 2014).

Les formes urbaines et architecturales proposées au sein des zones d'activités du Pays d'Arles sont fortement dépendantes de la vocation de la zone : certaines activités, telle la logistique, génèrent des besoins spécifiques qui conditionnent la forme urbaine proposée

Le tissu économique du territoire est aujourd'hui composé principalement d'activités commerciales, artisanales et industrielles (lourde et petite industrie, notamment agro-alimentaire au Nord). Elles se sont installées de façon peu structurée, entraînant ainsi des espaces économiques mixtes où activités commerciales côtoient de façon peu cohérente des activités artisanales ou industrielles, voire de l'habitat, générant des nuisances (visuelles entre autres). Cela pose aujourd'hui de véritables problèmes en termes de



Exemple de la zone d'activités du Roubian à Tarascon



Pôle logistique à Saint Martin de Crau



Nouvelle zone d'activités de Graveson

compatibilité entre les activités, de lisibilité et donc d'attractivité des zones d'activités du territoire.

Les zones d'activités actuelles se caractérisent par :

- des formes architecturales classiques de type hangars métalliques,
- des implantations systématiques en cœur de parcelles, limitant l'optimisation des surfaces non bâties,
- des espaces de stationnement individualisés et donc démultipliés, faiblement végétalisés,
- des espaces de stockage non traités et parfois en premier plan, visibles depuis l'espace public,
- une pauvreté des espaces publics et une place limitée donnée au végétal dans l'aménagement,
- une lisibilité limitée, notamment due à une signalétique insuffisante et hétérogène à l'échelle du territoire.

Le Schéma de cohérence des Zones d'Activités et Economiques des Alpilles a également permis d'affiner ce travail au sein des zones d'activités des Alpilles et de mettre en évidence des préconisations d'aménagement.

**La recherche de nouvelles formes urbaines doit aussi concerner les espaces économiques du territoire.** Certaines typologies d'activités telles que les activités tertiaires et les projets commerciaux peuvent faire l'objet de formes urbaines plus compactes, intégrant une recherche sur l'intégration des stationnements dans le bâti ou d'une mutualisation entre plusieurs cellules d'activités. Les nouveaux bâtiments d'entreprises représentent également un potentiel important de développement de la production d'énergie solaire photovoltaïque sur le territoire. De même, pour les activités artisanales, **un encadrement des formes urbaines** peut être initié afin de proposer une véritable optimisation de l'espace, participant à l'amélioration de la qualité urbaine et paysagère de ces quartiers économiques, et ainsi en améliorer le fonctionnement et l'attractivité. Enfin, **la recherche de formes architecturales plus travaillées** permettrait à ces quartiers de participer à la construction ou au maintien d'une identité paysagère et patrimoniale, et d'éviter la banalisation par une architecture trop classique. Il est également nécessaire de renforcer la végétalisation des ZA pour lutter contre les pics de chaleur (adaptation).

## ■ UN TISSU URBAIN MARQUE PAR UNE PLUS OU MOINS GRANDE MIXITE FONCTIONNELLE



Centre St Rémy de Provence



Centre de Tarascon



Centre de Maussane

Les villes telles qu'Arles, Tarascon, Châteaurenard, Saint-Martin-de-Crau et Saint-Rémy-de-Provence présentent une mixité fonctionnelle de leur tissu urbain associant logements, équipements, services et commerces. Cette mixité des tissus urbains se retrouve préférentiellement en cœur de ville ou dans les quartiers périphériques structurants et présente une attractivité importante et pérenne. **La question dans le cadre du SCOT sera d'assurer les conditions de leur maintien et de leur renforcement.**

Les villages à vocation touristique tels que Saintes Maries la Mer, les Baux de Provence et Saint-Rémy ont la particularité de présenter en plus, un tissu d'activités spécifiques tel que l'artisanat, l'hôtellerie et la restauration.

Les cœurs de villages présentent une plus faible mixité fonctionnelle de leurs tissus urbains, où certains équipements, commerces et services plus spécifiques font souvent défaut. Il s'agit essentiellement de commerces et services de première nécessité. **La question dans le SCOT, sera d'assurer le maintien de ces fonctions et de définir dans quelle mesure il est nécessaire d'améliorer l'offre sans faire concurrence à celle des villes environnantes.**

Les extensions quant à elles, ont la particularité de présenter un tissu urbain mono fonctionnel dédié uniquement à de l'habitat individuel. L'accessibilité aux équipements, aux commerces et services, aux espaces de loisirs est rendue difficile en raison d'un éloignement de certaines extensions par rapport aux centres de villes ou villages. **La question, dans le cadre du SCOT, sera de définir des conditions d'amélioration des liaisons avec les noyaux urbains et les centres et d'améliorer leur diversité fonctionnelle.**

## ■ UN TISSU URBAIN AUX DENSITES GLOBALEMENT PEU ELEVEES

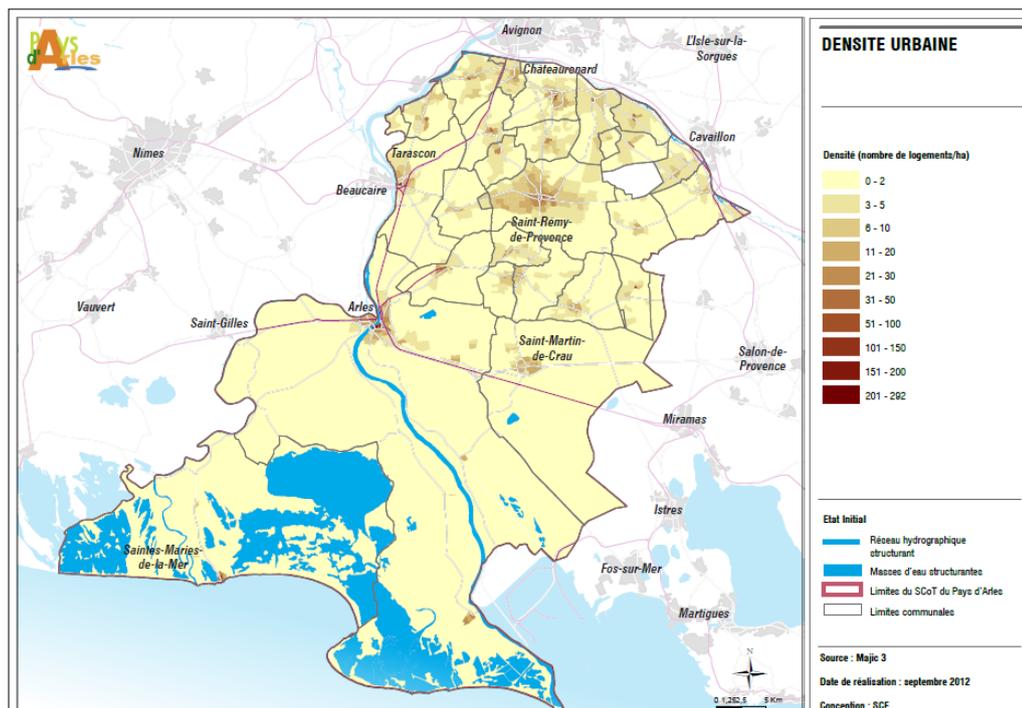
L'urbanisation est plus importante au nord de la D113/ A54 reliant Arles à Salon de Provence.

Au nord des Alpilles, la multiplication des villes et villages, des extensions urbaines aux densités faibles et un phénomène de mitage des terres agricoles entraînent une véritable « dilution » de l'urbanisation sur l'ensemble du secteur, où les limites entre villages et terres agricoles « habitées » sont de plus en plus difficiles à identifier.

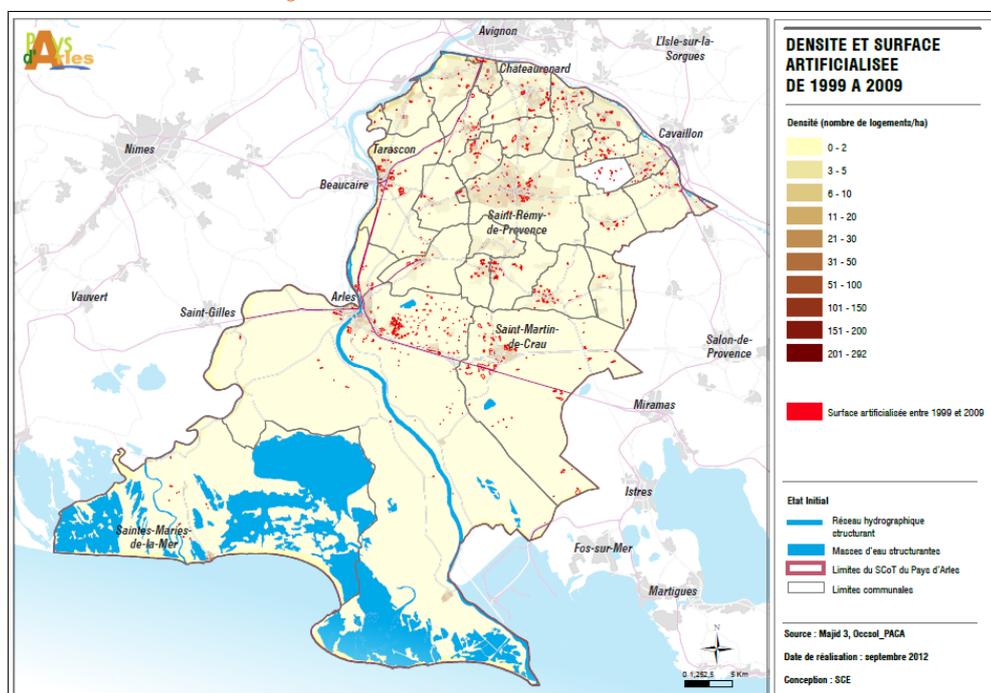
Au sud du massif des Alpilles, même si le phénomène d'étalement urbain est moins important, le constat est identique : on note une surreprésentation des secteurs faiblement denses (3 à 5 logements/ha) avec une faible représentation de centres villageois denses, notamment dans le secteur de Maussane, Paradou, Mouriès.

Les secteurs les plus au sud du territoire, qui présentent de nombreux espaces naturels et agricoles (plaine de la Crau et Camargue), semblent être relativement préservés du mitage urbain. Les densités les plus élevées concernent Saintes Maries de la Mer et Salin de Giraud. Le reste du territoire présente une densité relativement faible (entre 0 à 2 logements/ha).

La densité urbaine en logements :



La densité urbaine en logements et les surfaces artificialisées entre 1999 et 2009



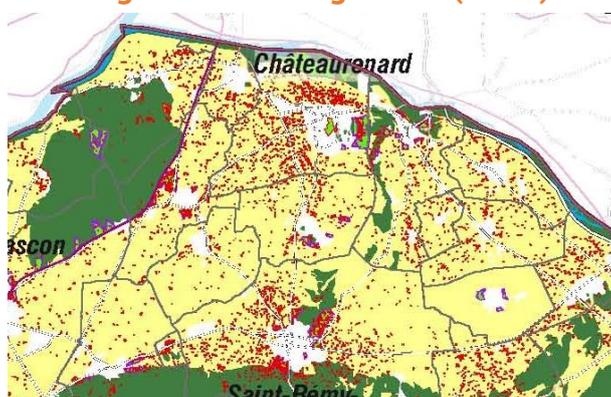
# D4

## Un foncier sous pression et des équilibres urbain-rural fragilisés

### ■ LE MITAGE<sup>31</sup> PENALISE LES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS

Une part importante de maisons individuelles a « poussé » en dehors des zones U, dans des secteurs d'habitat diffus (NB), en zone naturelle ou agricole, avec de très faibles densités, contribuant à l'extension de la tâche urbaine.

#### Le mitage des zones agricoles (NC/A)



Surface (ha)	Nombre d'habitations	Habitations/ha
104 322	46 700	0,45

Le mitage des zones agricoles (zones NC et A des POS/PLU) est important, notamment sur la commune de Arles et au nord du massif des Alpilles (de Saint-Rémy-de-Provence jusqu'à Avignon).

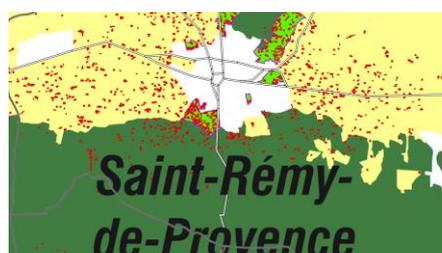
Les zones agricoles présentent un nombre d'habitations relativement élevé (46 700 habitations), une urbanisation diffuse ainsi qu'un important mitage des espaces agricoles.

Ce phénomène présente plusieurs conséquences à la fois sur la pérennité de l'activité agricole, dont les exploitations voient leur surface agricole utile fortement diminuée, et sur la fragmentation du parcellaire agricole. Le rôle écologique des espaces agricoles est également perturbé. Enfin, l'espace agricole devient un

<sup>31</sup> L'analyse du mitage est réalisée à partir du zonage généralisé des documents d'urbanisme locaux (DDTM13), faisant ressortir les zones NB, NC (ou A) et ND (ou N) superposées aux habitations recensées dans la base de données Majic3.

espace « habité » avec une proportion de population assez importante, générant des déplacements importants pour accéder aux fonctions urbaines des villages, et des coûts importants pour la collectivité (réseaux, services publics).

#### Le mitage des zones naturelles

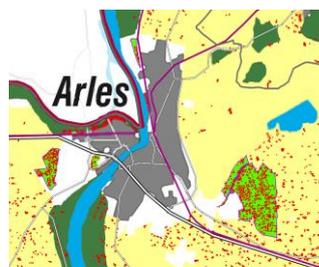


Surface (ha)	Nombre d'habitations	Habitations /ha
86 092	8 747	0,10

Les zones naturelles (zones N/ND des POS/PLU) semblent avoir été préservées du mitage, à l'exception du massif des Alpilles qui présente un mitage important.

#### Le mitage des zones « semi-naturelles »

Les zones dites « semi-naturelles » (zones NB des POS) présentent une véritable concentration du mitage avec une densité moyenne de 5 habitations/ha. Comme on peut le voir sur la commune d'Arles, au niveau de secteur de Pont de Crau, l'espace agricole a été totalement fragmenté et mité par de l'habitat pavillonnaire.



Surface (ha)	Nombre d'habitations	Habitations/ha
2 213	11 128	5

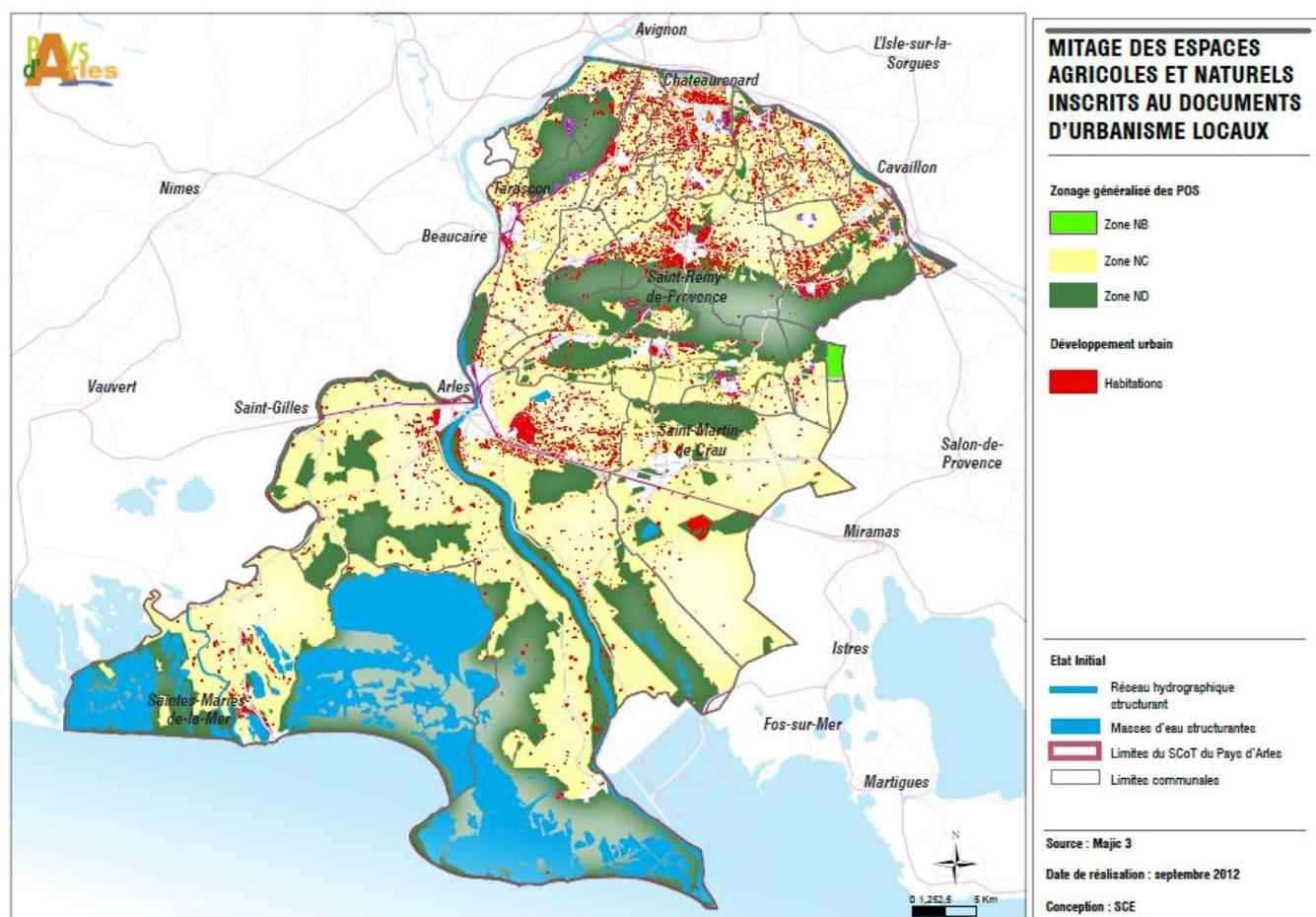
Il semblerait que la mise en place des zones NB ait favorisé le mitage des espaces semi-naturels ou semi-agricoles. Ces zones présentent aujourd'hui un étalement urbain important sous forme de zones pavillonnaires.

Mitage des zones NB sur la commune d'Arles, secteur Pont de Crau

Zone Nb à l'est de Châteaurenard

Entrée de Saint-Rémy-de-Provence

Mitage de l'espace agricole à Pont de Crau



### Quel devenir pour cet habitat diffus ?

Ces espaces agricoles et naturels mités posent de véritables problèmes aux collectivités (surcoûts liés à la desserte en réseaux, voiries, services...) mais impactent également le paysage, les activités agricoles et la fonctionnalité écologique du territoire. De plus, la présence d'une part importante de la population dans ces secteurs diffus accentue les déplacements et les émissions de gaz à effet de serre.

**Le devenir de ces secteurs devra être considéré dans le cadre du SCOT au regard de chaque typologie de secteur :**

**Quel avenir pour les zones NB ?** Doit-on les densifier au risque de pénaliser leur caractère naturel ou à l'inverse limiter leur renforcement ?

**Quelle politique en matière de construction en zone agricole ?** Doit-on encore permettre aux agriculteurs de construire au sein de cet espace ou doit-on limiter strictement les possibilités de construction ? Dans quelle mesure peut-on envisager des dispositions qui permettent une maîtrise de la forme du développement sans pour autant être doctrinaire afin de laisser une marge d'interprétation et d'appréciation pour les futurs projets ?

### ■ UNE TACHE URBAINE AUX LIMITES FLOUES...

**La plupart des communes du Pays d'Arles présentent des caractéristiques communes** (cf. partie « Typologies des communes du Pays d'Arles »):

- un noyau urbain historique relativement dense ;
- des extensions urbaines principalement pavillonnaires aux densités faibles, et qui laissent apparaître des disponibilités foncières (souvent dues à des problématiques de rétention foncière), plus ou moins accessibles car dépendant de la volonté des propriétaires ;
- un espace agricole fortement mité, voire « habité » qui vient jouxter le tissu urbain du village.

**Ces caractéristiques participent à une impression de « dilution » du tissu urbain dans la zone agricole à différents niveaux :**

- des limites entre espaces naturels et agricoles souvent indéfinissables, qui induisent un étalement

de la tâche urbaine au détriment des activités agricoles ;

- un éloignement des nouveaux quartiers ou des nouvelles habitations diffuses par rapport au centre urbain et aux fonctions urbaines proposées par le village ;
- un surcoût en matière de réseaux (eau potable, assainissement, voirie, collecte des ordures ménagères)...
- des activités agricoles fragilisées et une zone agricole dont la délimitation pose question dans certains secteurs...

### ■ ...ET UNE EROSION DES COUPURES VERTES

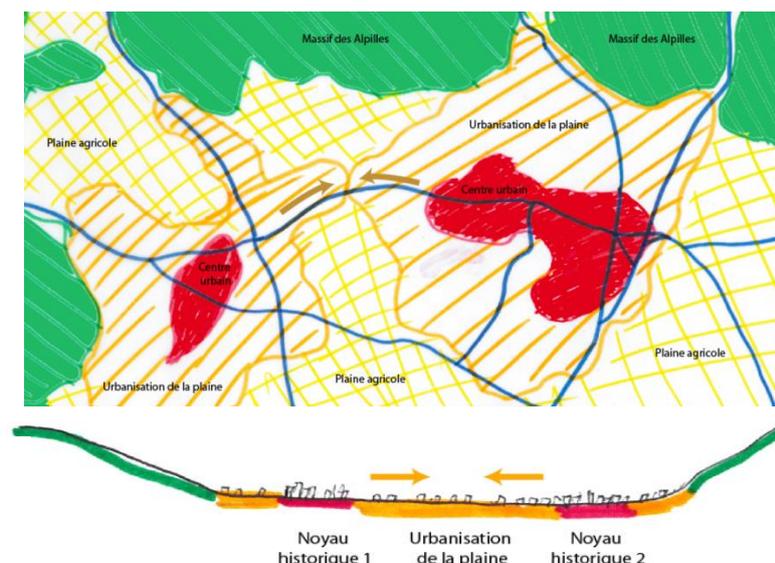
Certaines communes ont, depuis plusieurs années connu une urbanisation en extension le long d'axes routiers, à tel point qu'aujourd'hui un risque de rupture des coupures vertes est identifiable entre plusieurs communes (phénomène de conurbation).

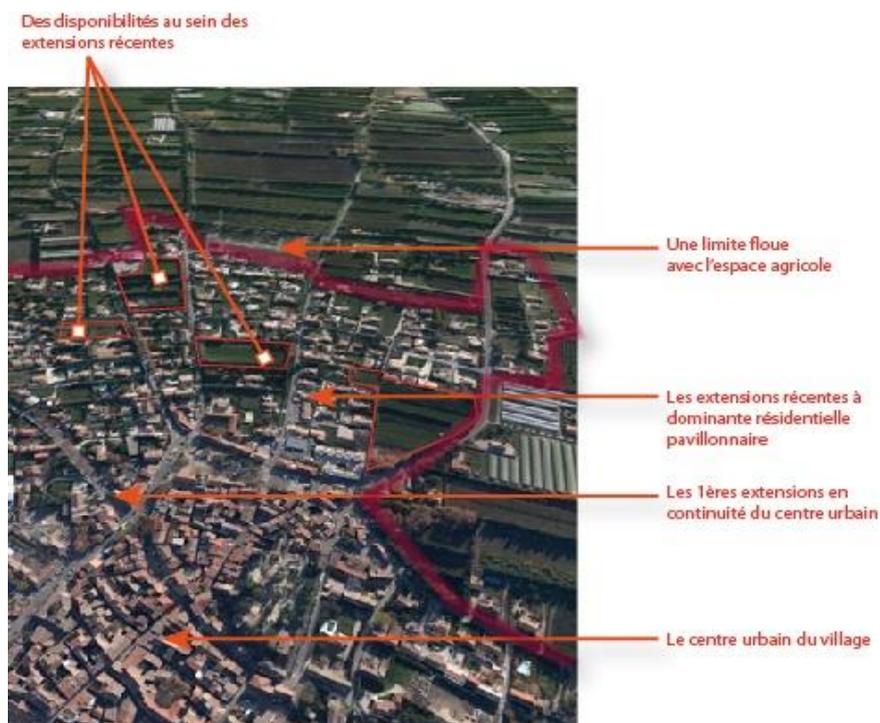
Pour d'autres, ce phénomène est à l'heure actuelle à un stade précoce mais pourrait à terme avoir des impacts non négligeables sur l'organisation urbaine des communes (paysage périurbain et d'entrée de ville déformé, absence de coupures d'urbanisation, étalement urbain conséquent...).

Les espaces soumis à ce risque de conurbation:

- La D5 entre Graveson et Maillane
- La D34 entre Barbentane et Rognonas
- La D99 entre Saint-Etienne-du-Grès, Mas-Blanc-des-Alpilles et entre Mas-Blanc-des-Alpilles et Saint-Rémy-de-Provence
- La D17 entre Paradou et Maussane
- La D99 entre Plan d'Orgon et Cavaillon
- Entre Arles et Saint-Martin-de-Crau
- La D27 entre Saint-Martin-de-Crau et Caphan
- La D99 entre Tarascon et Saint-Etienne-du-Grès
- La D31 entre Mollégès et Plan d'Orgon
- La D7n entre Verquières et Noves
- La D571 entre Rognonas et Châteaurenard
- La D29 entre Saint-Andiol et Verquières
- La D24 entre Saint-Andiol et Cabannes
- La D24 entre Saint-Andiol et Mollégès

*Schématisme de l'urbanisation en conurbation :*





## ■ LA CABANISATION : UN PHENOMENE LOCALISE SUR LE LITTORAL

Le territoire, comme une grande partie du littoral des Bouches-du-Rhône et du Languedoc, est concerné par un phénomène de cabanisation. Toutefois, celui-ci est relativement contenu sur le Pays d'Arles, contrairement aux rives de l'Etang de Berre.

La cabanisation est une forme d'urbanisation diffuse. La cabane revêt diverses formes. Elle est généralement constituée à base de mobile home ou de caravane, ou assemblée à partir de matériaux bon marché ou de récupération. Elle est parfois issue d'un cabanon de pêcheur ou de vigne, peu à peu agrandi et aménagé. Les cabanes ont, par conséquent, un aspect, une valeur historique ou patrimoniale extrêmement diversifiés.

La cabanisation peut être un phénomène à dimension sociale, avec des occupants présentant différentes situations par rapport à la vie locale. Ainsi, la question leur statut ou de leur déplacement ne relève pas que d'une question d'urbanisme, et implique un dialogue et une concertation sur le terrain.



*Hameau des sablons, Beauduc*

# D5

## Une organisation territoriale avec un équilibre entre urbain et rural

Outre les espaces agricoles et naturels qui structurent le territoire et apportent un cadre de vie de qualité, l'organisation du Pays d'Arles se fonde sur un réseau de communes aux fonctions développées et complémentaires, dont le rayonnement s'articule fortement avec les influences des polarités externes.

### ■ UN MAILLAGE DE VILLES, BOURGS ET VILLAGES AUX FONCTIONS COMPLEMENTAIRES

**L'armature urbaine du Pays d'Arles se constitue de plusieurs villes, mais aussi de bourgs, de villages et de hameaux** qui maillent le territoire d'une offre intéressante de services et de commerces de proximité. **Au regard de l'étendue du territoire, cette organisation permet d'apporter des relais** en terme d'emploi, d'offre de logements, de services, de commerces et d'équipements. **Chaque commune joue un rôle spécifique dans l'organisation et le fonctionnement du territoire.**

Le niveau de chacune a été déterminé par le croisement de plusieurs critères<sup>32</sup>, qui renvoient aux différentes pratiques des habitants. Chaque commune offre une réponse à au moins un des besoins des habitants : s'installer et habiter, travailler, consommer, se divertir... Certaines communes permettent de répondre à la plupart des besoins, du fait d'un niveau d'équipement plus important. Cette multiplication des **fonctions et services apportés** détermine les communes qui occupent un rôle particulièrement stratégique à **l'échelle du SCOT et vis-à-vis de l'extérieur.**

Le niveau d'attractivité de chacune des polarités urbaines du territoire, se traduit le plus souvent par des aires d'influences plus ou moins étendues, qui peuvent se superposer, notamment pour des fonctions différentes.

<sup>32</sup> Le choix a été fait de considérer en priorité (le détail par critère est porté en annexe) : le poids démographique, la fonction économique, le niveau d'équipement commercial, le niveau de services.

### Arles, 3<sup>ème</sup> ville du département et ville-centre aux fonctions urbaines dites « supérieures »

La ville d'Arles s'inscrit au cœur du territoire comme un pôle urbain aux fonctions urbaines structurantes au regard de son poids démographique (plus de 50 000 habitants), de sa situation intermodale (gare, port fluvial, autoroute...), de sa dotation en commerces et équipements structurants, dits « supérieurs » : enseignement supérieur (université, Supinfo, Ecole Nationale Supérieure de la photographie...), offre hospitalière, services administratifs (sous-préfecture, antennes de la DDTM et du CG13...), CCI, équipements culturels et touristiques... Ce niveau d'équipement lui confère les fonctions d'une ville centre.

Par ailleurs, son positionnement sur de nouvelles filières (numérique, culture, patrimoine...), outre l'industrie et l'agroalimentaire, doit lui permettre de renforcer son poids économique.

La population, après avoir diminué dans les années 1990 a augmenté de 2 000 habitants en 10 ans, pour atteindre aujourd'hui 53 000 habitants.

Ville historiquement portuaire au croisement de l'axe nord-sud de l'Europe et du bassin méditerranéen, Arles bénéficie d'un patrimoine bâti d'exception (Patrimoine mondial de l'UNESCO), et présente un rayonnement culturel très important. Elle constitue à ce titre un pôle touristique de renommée internationale qui contribue à son animation et au développement économique, et la positionne comme une des étapes incontournables du Pays d'Arles d'un point de vue patrimonial, touristique et culturel.

Si Arles rayonne au-delà du territoire national en matière d'attractivité touristique et de renommée culturelle, son aire d'influence est toutefois restreinte au niveau local et inter-régional, en termes d'attraction de nouveaux habitants et d'emplois par rapport aux villes-centres des territoires de SCOT voisins. La question de son influence commerciale est également posée vis-à-vis de ses voisines Nîmes et Avignon, communes dans lesquelles les grandes plateformes commerciales se développent.

## Des villes structurantes aux fonctions urbaines intermédiaires

Le Pays d'Arles compte 4 villes structurantes de plus de 10 000 habitants, qui assurent un rôle d'appui et des fonctions urbaines intermédiaires.

Ces villes et les bassins autour connaissent des évolutions différentes, s'expliquant à la fois par des volontés communales, leur situation géographique, des contraintes naturelles et des influences extérieures plus ou moins importantes.

- **Châteaurenard** (15 000 habitants) connaît une croissance forte ininterrompue depuis 20 ans et a gagné 2000 habitants ces 10 dernières années. Cette forte évolution démographique se retrouve dans les villages et bourgs alentours, proches géographiquement. Elle est caractérisée par la présence de commerces intermédiaires, de Pôle Emploi et rayonne sur le bassin de production agricole et agroalimentaire grâce au MIN
- **Tarascon** (13 000 habitants), après avoir beaucoup gagné en population dans les années 90, connaît une croissance plus modérée ces 10 dernières années avec 500 habitants supplémentaires. Elle bénéficie de la présence de services administratifs (Tribunal, CAF, centre des impôts) et hospitaliers, de commerces intermédiaires mais aussi d'une gare et d'un port fluvial. L'économie est en partie tournée vers l'agroalimentaire et l'industrie.
- **Saint-Martin-de-Crau** (11 000 habitants) dont la population est restée relativement stable sur la période de référence 1999 / 2009 après une très forte croissance dans les années 80. La commune a récemment livré un nombre important de nouveaux logements. Sa proximité vis-à-vis du port de Fos-sur-Mer a permis l'émergence d'une plateforme logistique de distribution régionale voire internationale. La commune bénéficie par ailleurs de commerces intermédiaires et d'une gare
- **Saint-Rémy-de-Provence** (10 000 habitants), est une ville attractive sur le piémont nord des Alpilles et connaît une croissance démographique. Ces dix dernières années, elle a gagné 700 habitants. Elle est caractérisée par un rayonnement culturel et touristique, la présence de services commerciaux, du lycée agricole et d'une économie agricole.

## Des bourgs aux fonctions intermédiaires

Malgré un niveau de fonctions urbaines moins développé que les villes structurantes, les bourgs d'équilibre ont renforcé leur niveau d'équipements et de services (équipements d'intérêt communal ou intercommunal ou commerces de proximité), répondant aux besoins les plus courants de leurs habitants.

Les « bourgs d'équilibre » rassemblent les communes qui se distinguent par leur niveau d'équipements et de services (autour de 100 services), leur dynamisme et/ou leur poids démographique (autour de 3 500 habitants). Ils ont la possibilité d'avoir un rôle renforcé dans l'armature urbaine du SCOT, d'autant plus si leur taux de croissance actuel se poursuit. Cela concerne les communes de Barbentane, Noves, Rognonas, Eyragues, Graveson, Fontvieille.

La commune de Maussane-les-Alpilles présente un poids démographique moindre (moins de 3500 habitants), mais un dynamisme de croissance, et un niveau plus important d'équipements, de commerces et de services

A contrario, la commune de Cabannes a un niveau de services moindre (entre 50 et 100), mais compte plus de 3 500 habitants, ainsi qu'un supermarché offrant une offre intermédiaire.

Les Saintes-Maries-de-la-Mer, du fait d'une population variable en fonction des périodes touristiques, présente un profil particulier : dotée d'un port de plaisance et d'un niveau de commerces et équipements important et fonctionnel durant la période estivale, elle joue un rôle d'équilibre et de relais sur le pourtour littoral, au regard de l'étendue du territoire et de la variation saisonnière de la population.

Certains bourgs d'équilibre présentent un dynamisme moindre au niveau démographique (moins de 3 500 habitants) et en terme d'équipements et de services que les autres (moins de 100 services), mais ils restent complémentaires. C'est le cas des communes de Mouriès, St Etienne du Grès, Saint-Andiol, Orgon et Plan-d'Orgon. Chacune possède une offre partielle de niveau intermédiaire (ex. collège à Saint Andiol, supermarché à Plan d'Orgon, Intermarché d'Orgon...).

## Des bourgs ruraux et des villages aux fonctions de proximité

Certaines communes, moins équipées que les bourgs d'équilibre, présentent une offre plutôt de proximité, mais comptent une population de plus de 2 000 habitants, les apparentant désormais plus à des « bourgs ruraux » qu'à des villages : les communes de Mollégès et Maillane. Elles présentent des enjeux de confortement de leurs équipements ou de mutualisation avec d'autres communes.

Les villages répondent à des besoins essentiellement communaux d'hyper-proximité, et entretiennent de nombreuses relations avec les

villes structurantes du territoire ou les territoires limitrophes : Paradou, Eygalières, Boulbon, Aureille, Verquières, les Baux-de-Provence, Mas Blanc, St Pierre de Mézoargues.

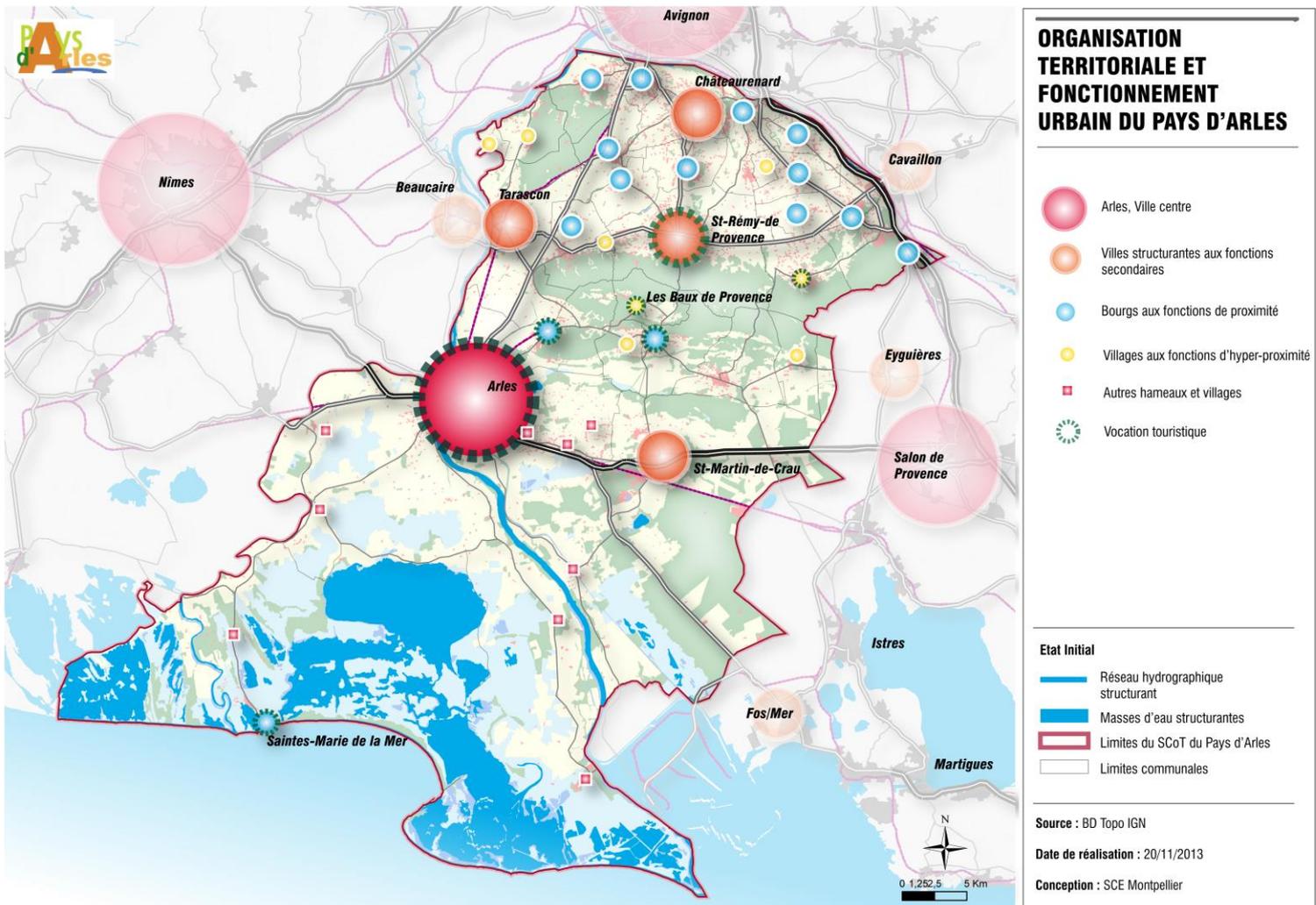
Les villages d'hyper-proximité intègrent des communes très rurales du territoire, qui ne comptent quasiment aucune activité à l'année. C'est le cas notamment de Mas Blanc et Saint-Pierre-de-Mézoargues. A celles-là s'ajoute Les Baux-de-Provence qui, durant la période hivernale, ne comptabilise pas d'offre commerciale. »

**Et des « entités agglomérées » déconnectées des centres, plus ou moins équipées, s'apparentant à des villages ou hameaux**

La commune d'Arles présente plusieurs « entités agglomérées » déconnectées de l'agglomération, allant du conglomérat de corps de fermes à la forme villageoise, en passant par le hameau. La terminologie et l'importance attribuée à ces entités urbaines varie en fonction de leur poids démographique et de leur niveau

Giraud, Sambuc, Pont de Crau), tandis que d'autres se rapportent plus à des hameaux.

*Organisation territoriale et fonctionnement urbain du Pays d'Arles :*



de services. Certains seront plus considérés comme village (Camargue Nord, Mas Thibert, Moulès, Raphèle, Salin de

## DES PROBLEMATIQUES URBAINES, DANS UN TERRITOIRE A DOMINANTE RURALE

Le maillage en villes, bourgs et villages introduit des problématiques à la fois urbaines et rurales :

- Des problématiques plus urbaines dans les villes (gestion du stationnement, des équilibres centres – périphériques en matière d'offre commerciale...)
- Des problématiques plus rurales dans les bourgs et villages, avec un enjeu de maintien de certains commerces et services de proximité (qu'on retrouve également dans les hameaux et certains quartiers d'Arles). Au regard de l'étendu du Pays d'Arles, ces relais sont en effet indispensables.

Toutefois, certains bourgs et villages ont parfois des problématiques urbaines à gérer, au même titre que les Villes, comme l'atteste par exemple la nouvelle géographie prioritaire de la politique de la ville et l'entrée d'une commune comme Orgon dans le dispositif. Par ailleurs, les habitants des bourgs et des villages ont des besoins du même niveau que ceux habitant en ville, notamment en matière d'accès au haut débit et, de plus en plus, au très haut débit (développement des usages web).

Enfin, ce positionnement entre l'urbain et le rural se retrouve dans le fonctionnement territorial : une part importante du Pays d'Arles fait partie d'un « pôle urbain » de l'INSEE (unités urbaines de 5.000 emplois ou plus) ou correspond à des « communes multipolaires » (au moins 40% des actifs résidents travaillant dans plusieurs aires urbaines) ; le reste du territoire correspondant à un « pôle d'emploi de l'espace rural » ou relevant de l' « espace rural ».

## ■ UN MAILLAGE LOCAL, MAIS DES POINTS D'ARTICULATION AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

**Arles est la troisième ville du département.** Elle constitue un nœud multimodal, avec la présence de la voie d'eau, d'une gare, de la route, et d'un port fluvial qui lui apporte un ancrage sur le bassin Rhône – Saône. Cette position géostratégique la place comme l'une des communes pivots pour connecter le Pays d'Arles aux territoires extérieurs. A ce titre, elle recueille une partie des flux du Pays d'Arles qui transitent vers les territoires voisins. Elle est également un point d'accueil majeur des flux de transport de personnes et de marchandises en provenant de l'extérieur, permettant d'assurer un relais et une redistribution avec d'autres communes du territoire.

**Outre Arles, le territoire est caractérisé par la présence de différentes portes d'entrées :** les villes de Tarascon et de St Martin de Crau, dotées d'une gare et bénéficiant d'une position stratégique par rapport aux territoires voisins (proximité de Beaucaire, du port de

Fos-sur-Mer...), l'échangeur de Bonpas ou encore le secteur d'Orgon / Plan d'Orgon...

**Le fleuve Rhône constitue un axe de liaison avec l'extérieur,** et permet de positionner le territoire dans l'espace Rhône – Méditerranée : lien avec le port de Fos-sur-Mer, avec Courtine, plaisance à partir du port fluvial d'Arles et de la halte fluviale de Tarascon

**Les paysages remarquables et le patrimoine,** reconnus au niveau international, contribuent à la renommée du Pays d'Arles, et sont le support de circuits touristiques en lien avec le secteur Aix-Marseille ou le triangle Nîmes – Arles - Avignon. De nombreux croisiéristes en provenance du port de Marseille viennent en Pays d'Arles pour les découvrir.

**La proximité du Pays d'Arles avec de grandes agglomérations offre à la production agricole un vaste bassin de consommation et de nombreux débouchés :** circuits courts, expédition à partir du MIN de Châteaurenard...

**Différentes modalités d'articulation avec les territoires voisins sont ainsi à définir :** sur les transports (gare TGV d'Avignon, projet de contournement LGV de Nîmes et Montpellier), sur l'économie avec en particulier le commerce, la filière agri-agro avec l'inscription du MIN de Châteaurenard dans un bassin de production et de consommation élargi, le tourisme en lien avec Aix-Marseille et le triangle Nîmes-Arles-Avignon, la valorisation fluviale...

## ■ DES COMMUNES AVEC DES SPECIFICITES DE DEVELOPPEMENT

Au-delà des dynamiques sociales et économiques, les villes, villages et bourgs sont des espaces complexes, en constante évolution. Ils font partie du cadre de vie quotidien des habitants.

Ainsi, il est essentiel d'identifier le caractère spécifique de chaque commune en se basant sur leur **morphologie originelle** (communes de plaine, de bord de mer...), leur **développement récent** (extension en zone agricole, mitage des reliefs...) ainsi que sur **la mixité de leurs fonctions.**

La compréhension des paysages urbains, des formes urbaines, des rues, des places, de l'architecture, de l'espace public doit permettre de définir, au travers des orientations du SCOT, des modalités de renouvellement de la ville et d'intervention sur les tissus existants qui respectent la qualité structurelle des formes villageoises.

Les formes urbaines actuelles des communes du Pays d'Arles résultent d'une implantation historique sur un socle géographique spécifique. En effet les communes implantées au cœur de plaines présentent une forme urbaine différente de celle des contreforts des massifs des Alpilles ou de la Montagne, et leur configuration originelle n'a pas connu la même évolution.

Chaque ville, bourg et village présente une spécificité urbaine qui participe à la richesse patrimoniale, architecturale et paysagère du territoire. Pourtant, certains présentent des caractéristiques communes permettant de distinguer huit grandes typologies de communes :

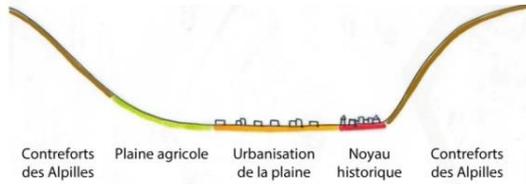
- les communes en contreforts de massifs
- les communes de plaine
- une commune belvédère
- une commune de bord de mer
- les communes fluviales
- une commune au développement linéaire
- les entités agglomérées déconnectées des centres urbains

## Les communes en contreforts de massifs

Schématisation de l'urbanisation en contrefort de massif :



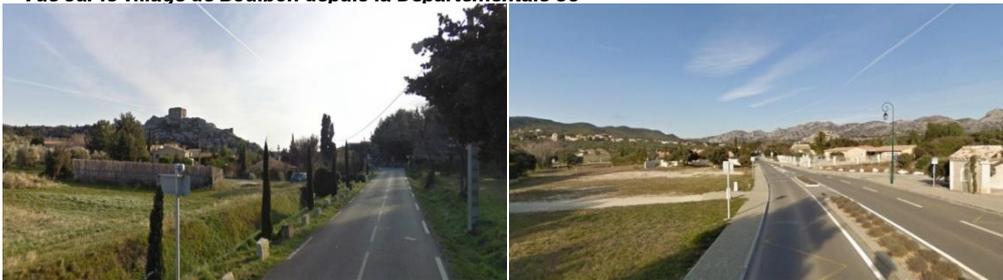
Les communes en contreforts de massifs : Aureille, Eygalières, Saint-Rémy-de-Provence, Saint-Etienne du Grès, Boulbon, Barbentane et Orgon



Vue sur le village de Barbentane



Vue sur le village de Boulbon depuis la Départementale 35



Village d'Aureille (vue depuis la plaine, et vue depuis le massif des Alpilles)



Vue depuis le centre de Saint-Rémy-de-Provence

**Les noyaux historiques** de ces communes se sont implantés au pied ou à proximité des contreforts dominant la plaine agricole. Leur silhouette est perceptible depuis la plaine et est soulignée par l'horizon qualitatif du massif des Alpilles ou de la Montagnette.

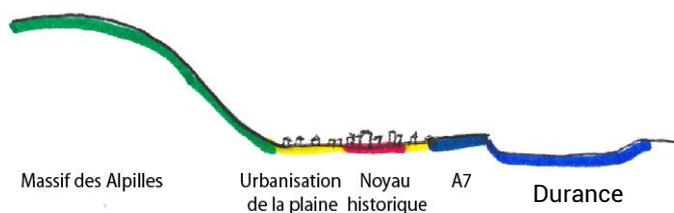
Le noyau historique dense situé au pied ou à proximité des contreforts constitue le cœur du bourg dans lequel s'est effectué dans un premier temps le développement urbain.

Dans un second temps, et principalement depuis les années 70, le bourg s'est agrandi via des extensions urbaines qui tendent à s'étaler sur la plaine agricole, le long des axes de communication.

Plus ponctuellement se retrouve, sur certaines communes, l'implantation d'habitations sur le massif des Alpilles qui est désormais proscrite par la Directive Paysagère des Alpilles (2007).

**Au niveau fonctionnel**, le centre ancien des communes accueille une certaine mixité (logement, commerces de proximité, artisans et services) relativement faible, voire très faible, à l'exception de la ville de Saint Rémy de Provence qui présente une mixité fonctionnelle plus importante grâce à ses atouts touristiques. D'importantes boutiques artisanales y sont en effet dénombrées.

*Schématisation de l'urbanisation d'Orgon :*



Les extensions urbaines dans la plaine sont, quant à elles, généralement monofonctionnelles (logement).

\*La commune d'Orgon est atypique de par les éléments naturels et anthropiques forts qui structurent mais aussi contraignent son développement. Elle est en effet caractérisée par la présence non pas d'un massif, mais de deux (au Nord, le Mont Sauvy et au Sud, le bout des Alpilles où trône Notre Dame de Beauregard), ainsi que de la Durance ainsi que de l'autoroute A7, qui limitent son expansion à proximité du centre bourg et l'amènent à s'étendre

### Evolutions possibles :

- Exploiter les zones résiduelles
- Eviter les extensions tentaculaires le long des axes de communication
- Récréer une ceinture urbaine et recentrer le développement urbain
- Avoir une évolution compatible avec les dispositions de la DPA et du PNRA : préservation des cônes de vue identifiés dans les documents réglementaires, limiter les constructions dans zones visuellement sensibles, respect des silhouettes villageoises pour les secteurs en extension...
- Eviter autant que possible le développement en zones contraintes (exposition aux inondations, aux bruits et pollutions liées à la proximité de l'autoroute, du Rhône et des activités extractives...)
- Eviter le mitage sur les versants de la Montagnette et des Alpilles

vers l'Ouest. Les extensions urbaines, accueillent parfois, en plus de logements, certains équipements sportifs ou scolaires (collège, stade...)

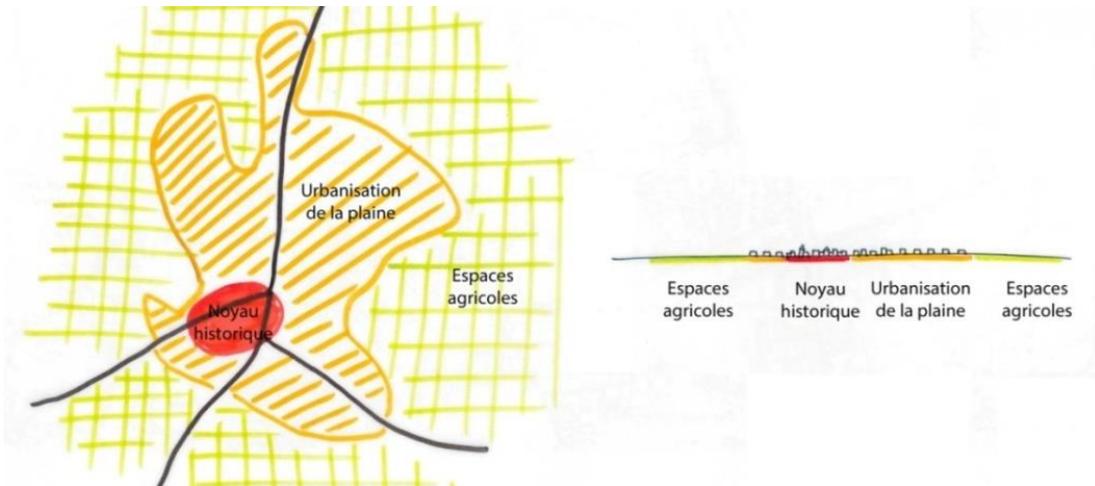
### Les communes de plaines

*Les communes de plaine : Cabannes, Chateaufort, Rognonas, Graveson, Eyragues, Saint Martin de Crau, Maillane, Mas Blanc des Alpilles, Fontvieille, Paradou, Maussane les Alpilles, Mouries, Mollégès, Noves, Plan d'Orgon, Saint-Andiol et Verquières.*

**Les noyaux historiques** de ces communes se sont implantés en cœur de plaine agricole. La silhouette villageoise est également marquée (clocher, église, château...). **Leur développement** s'est constitué dans un premier temps en continuité du noyau villageois de manière compacte. Les extensions plus récentes se sont inscrites en continuité mais de manière plus lâche sur les terres agricoles. L'absence de contraintes topographiques favorise cette extension de manière illimitée et entraîne des situations non sans conséquences (voir partie IV.) où la limite entre espace agricole et espace urbain est relativement floue.

Les communes de plaine accueillent **une mixité fonctionnelle** (logements, commerces, services) aussi bien dans le noyau historique que dans la 1<sup>ère</sup> extension. La mono fonctionnalité des quartiers (logements) ne se retrouve que dans les extensions récentes.

*Schématisation de l'urbanisation en secteur de plaine*



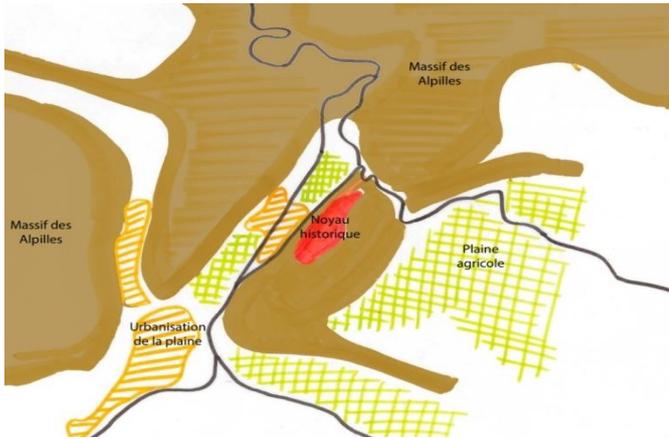
*Vue sur Châteaurenard :*



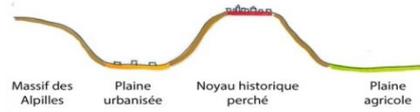
**Evolutions possibles :**

- Exploiter les zones résiduelles
- Eviter les extensions tentaculaires le long des axes de communication
- Récréer une ceinture urbaine
- Eviter le mitage et resserrer l'urbanisation autour des noyaux historiques et en continuité de l'urbanisation existante

## Une commune belvédère



Schématisme de l'urbanisation d'une commune « belvédère »



### Evolutions possibles :

- Conserver le caractère médiéval du village perché
- Eviter le mitage des versants du massif des Alpilles
- Exploiter les zones résiduelles de la plaine urbanisée

La particularité du village des Baux de Provence repose sur l'implantation historique de la Cité sur un **plateau rocheux** au cœur du massif des Alpilles dominant la plaine d'Arles et de la Camargue. La **silhouette villageoise se détache fortement** dans le paysage et offre des vues panoramiques sur le massif. Aujourd'hui, la cité présente un patrimoine historique et architectural de renom expliquant la forte attractivité touristique du village. Quelques extensions urbaines sont présentes en contrebas de la Cité au niveau des vallons.

La cité des Baux présente donc une mixité fonctionnelle **dominée par un tissu d'activités dédiées au tourisme** (commerce d'artisanat, restauration, hôtellerie...).



Commune belvédère : Les Baux de Provence

## Une commune de bord de mer

Commune de bord de mer : Saintes Maries de la Mer



Le **noyau urbain** des Saintes Maries de la Mer se trouve en bordure de la mer. La silhouette villageoise se détache du paysage horizontal de la plaine de la Camargue.

Le territoire communal est fortement marqué par la présence des étangs qui limitent le développement urbain, et **les extensions se sont développées** au nord, sur les enclaves de terres présentes le long des axes de communication.

Le noyau urbain présente une forte mixité fonctionnelle (commerces, services et équipements) qui s'explique par l'isolement de la commune. La mixité fonctionnelle est **dominée par un tissu d'activités dédiées au tourisme** balnéaire. L'activité économique et résidentielle de ce village se caractérise par une activité importante dès l'apparition des beaux jours (de Pâques à septembre) et une fréquentation bien plus modérée durant les périodes creuses et notamment en hiver à l'exception des manifestations du 11 novembre, du Pèlerinage d'octobre et des fêtes de fin d'année.

Schématisation de l'urbanisation d'une commune littorale : Les Saintes Maries de la Mer

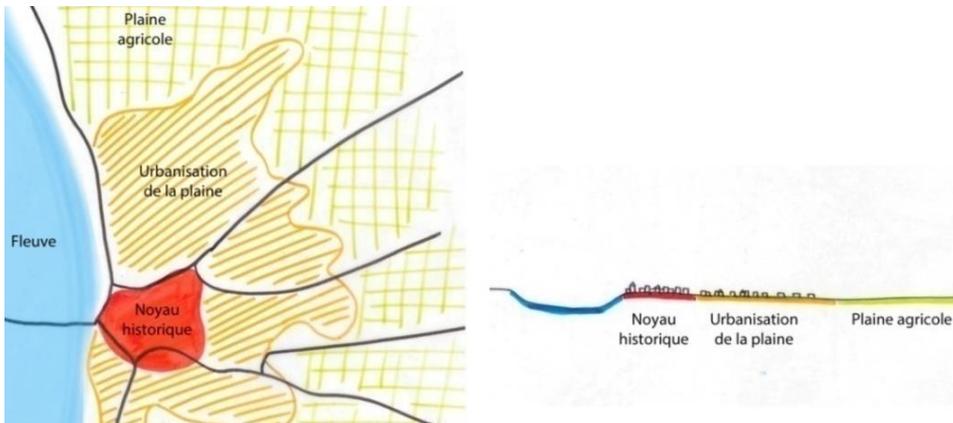


### Evolutions possibles :

- Exploiter les zones résiduelles
- Eviter les extensions tentaculaires le long des axes de communication
- Récréer une ceinture urbaine
- Préserver le front urbain le long du littoral

## Les communes fluviales

Schématisation de l'urbanisation des communes fluviales



**Les centres anciens** de ces villes, dotées d'un port fluvial, se trouvent accolés aux cours d'eau et les extensions se sont organisées dans la plaine agricole de façon concentrique autour des centres anciens. Cette organisation témoigne de l'engouement historique et économique que représentaient les ports, qui sont encore aujourd'hui en activité. Les extensions sont « drainées » par le réseau viaire venant rayonner autour du noyau historique.

Les communes fluviales présentent une forte mixité fonctionnelle (logements, commerces, services et équipements) située préférentiellement **dans le cœur urbain** ou **dans les quartiers périphériques** structurants.

### Evolutions possibles :

- Exploiter les zones résiduelles
- Eviter les extensions tentaculaires le long des axes de communication
- Récréer une ceinture urbaine
- Préserver le front urbain le long du fleuve



Extension de Tarascon vers l'Est

## Une commune au développement linéaire

*Commune au développement linéaire : Saint-Pierre-de-Mézoargues (+ Orgon dans une certaine mesure)*



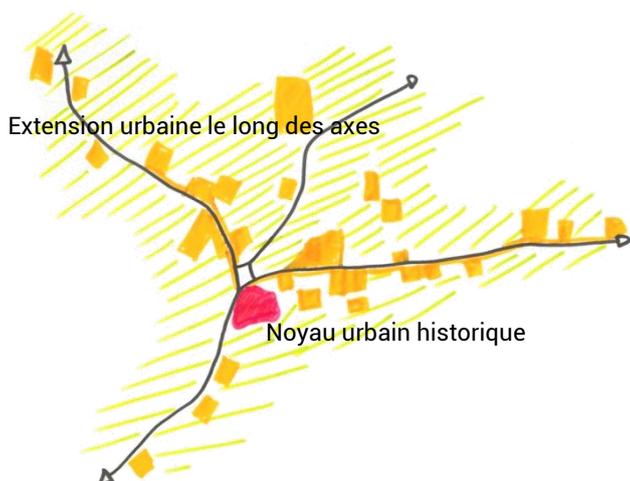
Saint-Pierre-de-Mézoargues se distingue des autres communes au niveau de la forme de son développement. Ce village a pris naissance dans la plaine alluviale du Rhône autour d'un noyau originel réduit à quelques corps de bâtiments, et s'est développé le long des axes routiers par une urbanisation diffuse composée de maisons individuelles sur un parcellaire important.

Les extensions urbaines récentes du village se confondent avec les constructions agricoles, et la limite de sa tâche urbaine est ainsi difficile à définir.

La commune présente une quasi mono fonctionnalité résidentielle.

Dans une moindre mesure, le développement d'Orgon peut également être qualifié de linéaire : le développement s'est effectué le long de la RD7n d'Est en Ouest (du fait des contraintes naturelles).

*Schématisation de l'urbanisation des communes linéaires*



## Les entités agglomérées déconnectées des centres urbains

Le Pays d'Arles a la particularité de présenter un nombre important de petites entités agglomérées plus

ou moins autonomes et déconnectées du centre urbain principal. Elles sont de taille, forme et vocation très contrastées, et viennent ponctuer l'espace agricole et naturel. Du regroupement de constructions traditionnelles à vocation agricole aux tissus agglomérés apparentés aux villages du territoire, ces entités possèdent des caractéristiques sensiblement différentes qu'il convient de distinguer **au regard de leur importance, de leur aspect morphologique et fonctionnel**. L'identification de ces différentes entités agglomérées est d'autant plus essentielle que le Pays d'Arles possède deux communes littorales (Saintes-Maries-de-la-Mer et Arles) sur lesquels s'applique l'article L.146-4 du Code de l'urbanisme.

### ► Les entités agglomérées de l'intérieur des terres

*Entités agglomérées de l'intérieur des terres : Paluds de Noves, Mas de Mognon, Caphan, Les Baumettes, Le Destet, Mas Flochon, Mas de Veran, Cabro d'Or*



*Exemple de petite entité agglomérée : Le Mas Flechon à Maussane-les-Alpilles*

De nombreuses entités agglomérées, principalement structurées autour de corps de ferme ou d'anciennes bâtisses à usage agricole ont pour une partie évolué pour changer de destination (souvent à des fins d'habitation ou de gîtes touristiques). Ces entités sont généralement composées d'une quinzaine de constructions à usage unique d'habitation.

Certaines ayant connu une évolution plus importante peuvent être considérées comme des secondes aires urbaines complémentaires au bourg principal avec une certaine autonomie de fonctionnement. Elles ont la particularité de présenter souvent des services et parfois des équipements publics (écoles, salles polyvalente, gymnase...) et des administrations décentralisées (Poste, Mairie annexe...).

Globalement sur le territoire, les entités agglomérées des communes de l'intérieur des terres font l'objet de forts développements urbains résidentiels qui ont tendance à « noyer » le noyau urbain originel au sein d'une étendue de lotissements résidentiels.



Pont-de-Crau a connu une forte expansion en raison de sa proximité avec le centre urbain d'Arles.



Exemple d'entité agglomérée de plus grande importance Paluds-de-Novés

**Evolutions possibles :**

- Renforcer l'urbanisation autour du noyau originel
- Limiter l'extension des hameaux et/ou l'encadrer afin d'en préserver les caractéristiques originelles (densité du bâti, formes architecturales...)

► **Les entités agglomérées de communes littorales**

Le développement des entités agglomérées des communes de l'intérieur des terres doit être distingué de celui des communes littorales. Dans **les communes littorales, l'appellation d'agglomération, de village et d'hameau allouée aux entités agglomérées a, contrairement au reste du Pays d'Arles, une portée réglementaire stricte.** En effet, comme le précise l'article L.146-4 du Code de l'urbanisme, les « extensions de l'urbanisation doivent se réaliser (dans les communes littorales) soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ». Ainsi si les extensions urbaines sont tolérées en continuité des

villages existants, elles sont interdites en continuité des hameaux identifiés dans les communes littorales.

→ Certaines entités situées sur la commune d'Arles ont gardé la structure de bourgs anciens et sont aisément **assimilables à des villages**. Il s'agit de : Camargue Nord, Mas Thibert, Moulès, Raphèle, Salin de Giraud, Sambuc, Pont de Crau, Saliers, Pioch Badet et Cabanes de Cambon aux Saintes-Maries-de-la-Mer.



Salin-de-Giraud est également un village qui a connu un fort développement, en particulier grâce à sa proximité avec les activités portuaires de Fos.

**Evolutions possibles :**

- Renforcer l'urbanisation autour du noyau originel
- Eviter les extensions tentaculaires le long des axes de communication
- Eviter le développement en zones contraintes (exposition aux inondations...)

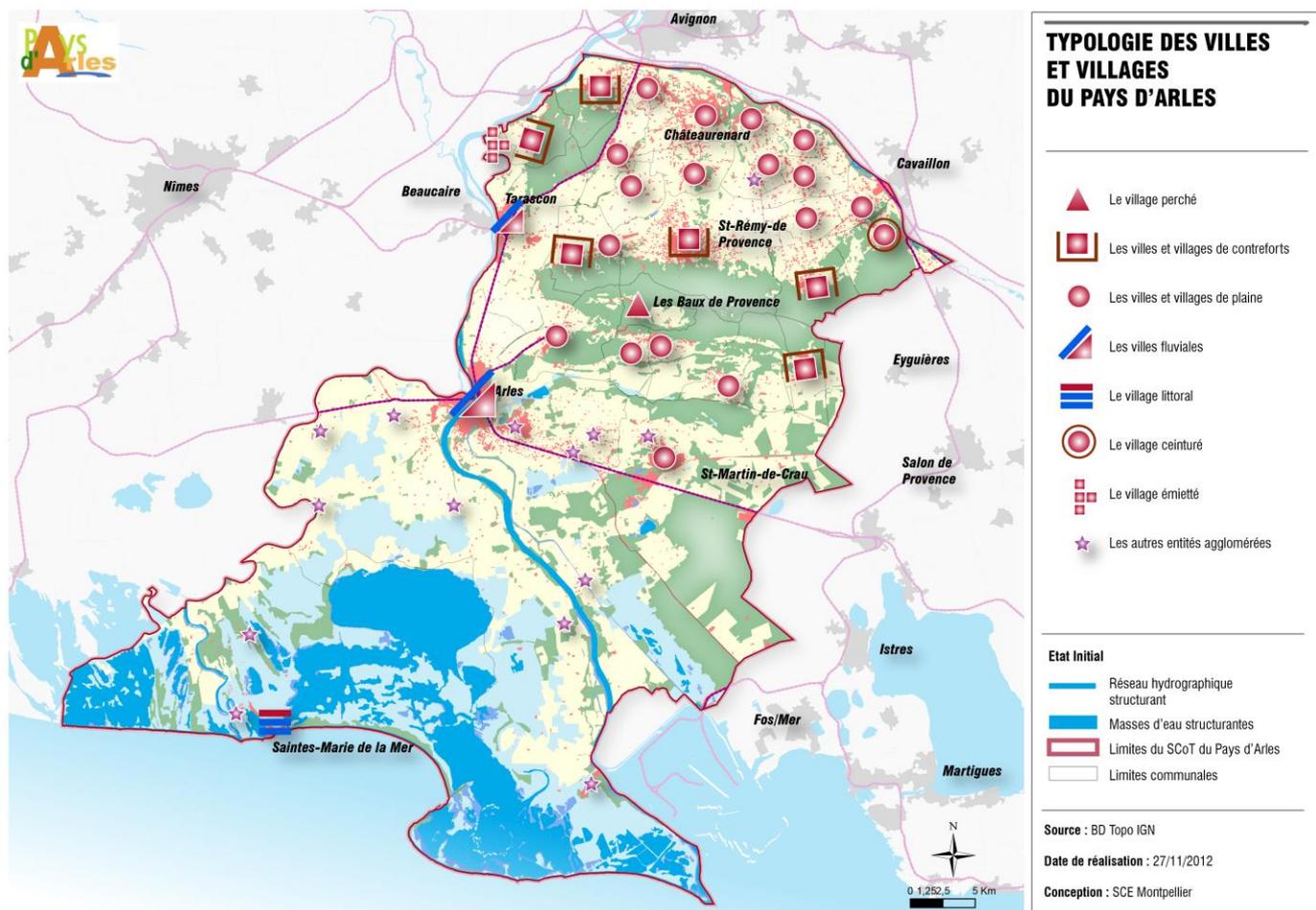
→ D'autres entités ont quant à elles connues une évolution beaucoup plus modeste de leur urbanisation à tel point qu'elles sont restées **structurées sous la forme d'hameau**, constituées en grande partie d'un ensemble d'unité d'habitation variant de 10 à 30 logements. Il s'agit d'Albaron, Gageron, Gimeaux, Sablons. La subtilité des communes d'Arles et des Saintes-Maries-de-la-Mer est qu'un certain nombre d'entités urbaines, communément appelées dans le langage courant local « village », peuvent être jugées, aux yeux de la Loi Littoral, comme des hameaux

Hameau d'Albaron, Arles



**Evolutions possibles**

- De manière générale, interdire l'urbanisation en extension, même limitée
- Favoriser les nouvelles constructions dans l'aire urbanisée, dans le respect des caractéristiques originelles du



## L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

### 1/2 LES GRANDS EQUILIBRES, LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LES POLARITES

#### SYNTHESE DES ENJEUX

#### Le positionnement du Pays d'Arles et son articulation avec les territoires voisins, dans un contexte de recomposition territoriale

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le renforcement d'Arles comme troisième ville du département, pour jouer une fonction d'équilibre à l'échelle départementale et peser dans l'espace Rhône - Méditerranée</li> <li>• La reconnaissance du fleuve comme support de développement pour le Pays d'Arles et d'articulation avec les pôles économiques extérieurs</li> <li>• La valorisation du patrimoine et des espaces paysagers d'exception, supports de renommée internationale</li> <li>• La spécificité rurale et l'économie agricole comme vecteurs de développement (tourisme) et de nouveaux débouchés (gouvernance alimentaire)</li> <li>• La recherche de complémentarités et de coopérations avec les territoires voisins</li> </ul>
--------------------	--

#### La structuration du territoire et l'organisation des diverses fonctions de façon cohérente et équilibrée

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le renforcement du maillage de villes, bourgs, villages : <ul style="list-style-type: none"> <li>- en renforçant Arles comme ville-centre du Pays</li> <li>- en affirmant les pôles intermédiaires pouvant, au regard de l'étendue du territoire, assurer une fonction d'équilibre et de relais dans les relations avec les pôles urbains extérieurs</li> <li>- en repolarisant l'accueil de population autour de pôles urbains et ruraux</li> </ul> </li> <li>• La reconnaissance de trois entités (Rhône Crau Camargue, Alpilles et Val de Durance), avec des réalités et besoins spécifiques mais fédérées autour de défis communs : l'attractivité du territoire et le développement économique (promotion et stratégie touristique, valorisation des produits agricoles...), le maintien du commerce de proximité, la préservation du cadre de vie et des paysages, l'hydraulique et l'amélioration de la mobilité locale.</li> <li>• L'articulation entre l'urbain et le rural :</li> <li>• La réponse aux problématiques urbaines, dans les villes mais aussi les bourgs et villages (redéfinition de la géographie prioritaire...)</li> <li>• La prise en compte des sensibilités environnementales et du potentiel d'accueil</li> </ul>
--------------------	---

#### La modération de la consommation d'espaces et de l'étalement urbain pour maintenir le cadre de vie

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La modération de la consommation foncière sur l'ensemble du territoire, tout en maintenant les possibilités d'un développement résidentiel et économique <ul style="list-style-type: none"> <li>- en s'adaptant aux caractéristiques et sensibilités de chaque entité (paysagère et écologique, rareté du foncier, terres agricoles de forte valeur, proximité de lignes de transport en commun...).</li> <li>- en recherchant des formes urbaines innovantes et de qualité, plus compactes et moins consommatrices d'énergie, compatibles avec l'image et la géographie du territoire.</li> <li>- en préservant les coupures vertes et en évitant le mitage</li> </ul> </li> <li>• La mise en œuvre d'une stratégie foncière : <ul style="list-style-type: none"> <li>- par la reconquête, la densification et la valorisation des centres des villes et des villages</li> <li>- par la recherche et l'optimisation du potentiel foncier dans les enveloppes urbaines existantes : repérage des dents creuses, réhabilitation des friches urbaines et des espaces délaissés</li> <li>- par la mobilisation des logements vacants</li> <li>- par la densification des zones à tissu lâche</li> <li>- par l'identification des secteurs propices au développement urbain faiblement impactant pour le tissu agricole ou la fonctionnalité écologique du territoire</li> </ul> </li> </ul>
--------------------	---



# L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE :

## 2/2 : LES DEPLACEMENTS ET LES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION

- 6. Les mobilités internes et externes au Pays d'Arles**
- 7. Le transport de voyageurs**
- 8. Les modes actifs**
- 9. L'intermodalité et l'accès aux pôles de transports**
- 10. Les déplacements de tourisme et de loisirs**
- 11. Le transport de marchandises**
- 12. Les infrastructures et l'aménagement numérique**

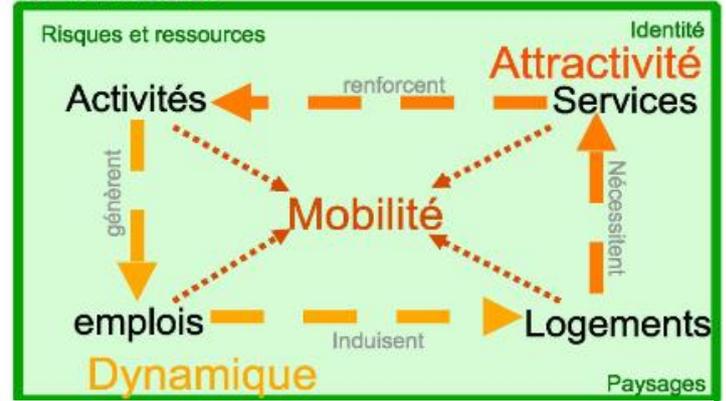
En planification territoriale, il existe une forte interaction entre les différentes problématiques traitées par le SCOT : habitat, urbanisation, développement économique, réseaux, géographie... L'état des relations entre ces composantes induit des pratiques de déplacements spécifiques à chaque territoire.

En Pays d'Arles, la problématique des déplacements et de gestion des transports est influencée par les facteurs suivants, qu'il s'agit de prendre en compte :

- une superficie importante
- des densités d'occupation variables
- la structure de l'armature urbaine, composée de plusieurs villes structurantes et d'un maillage de bourgs et villages (enjeu de rabattement)

Ce chapitre vise à faire l'état des mobilités à l'œuvre sur le territoire du Pays d'Arles (c'est-à-dire la somme des déplacements réalisés sur le territoire), les raisons de ces déplacements et le mode choisi pour le réaliser.

### Le territoire



La mobilité : une thématique transversale et centrale du projet de territoire

En effet, agir sur les déplacements c'est articuler la dynamique urbaine et la dynamique multimodale, et c'est ainsi « maîtriser » la génération de flux afin d'engager un véritable cercle vertueux économique, social et écologique.

**Etat initial :**  
Héritage du passé

**Prise de conscience :**  
Réalisation de projets

**Planification « volontariste » :**  
Mise en œuvre d'une vision stratégique partagée

Le SCOT peut insuffler véritable stratégie de



**Mobilité subie**

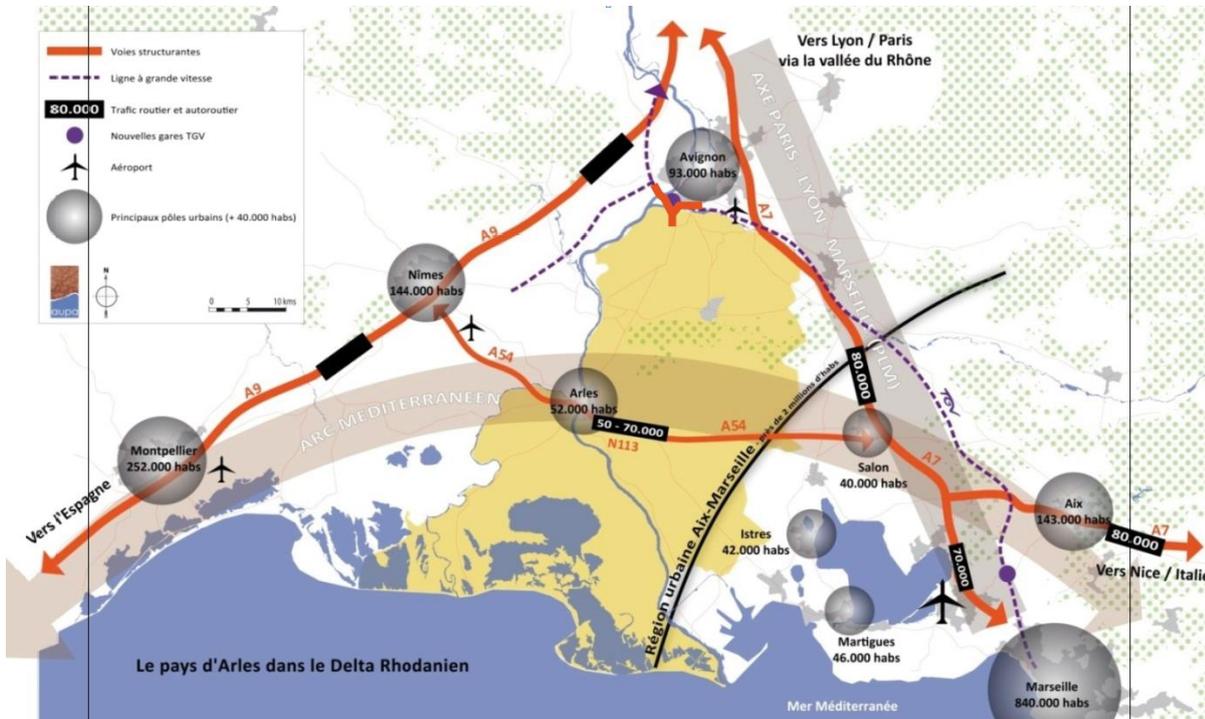
**Mobilité induite**

**Mobilité produite**

déplacement à travers son projet de territoire à l'échelle du Pays d'Arles et en lien avec ses voisins, au regard de l'organisation de ses pôles de développement et des complémentarités existantes ou définir.

# D6

## Les mobilités internes et externes au Pays d'Arles



Le Pays d'Arles dans le delta Rhodanien (Source : AUPA) ::

### ■ LE PAYS D'ARLES : UN TERRITOIRE AU CŒUR DE DYNAMIQUES DE DEPLACEMENTS INTERREGIONALES

Le Pays d'Arles occupe une place centrale au cœur du triangle Marseille-Aix-Avignon-Nîmes-Montpellier qui regroupe près de 2 millions d'habitants. Egalement situé au débouché du couloir rhodanien, il se trouve à la croisée de l'axe rhodanien Nord-Sud et de l'axe méditerranéen Est-Ouest, sur les grandes voies de communication routière qui relient l'Espagne, le France et l'Italie (autoroutes A9, A54, A7 et A8).

Grâce à ce positionnement exceptionnel, le territoire du Pays d'Arles bénéficie aussi de l'influence du Grand Port Maritime de Marseille et de ses développements en cours (Fos 2XL) ou futurs (3XL, 4XL,...).

Sa position se révèle donc stratégique tant à l'échelle interrégionale que nationale et internationale. Compte tenu des évolutions sociétales et des modes de vie, le territoire connaît une augmentation continue des transits d'échanges.

Cette position sera confortée par les grands projets à venir : contournement autoroutier, Liaison Est-Ouest, finalisation du contournement Est d'Arles...

### ■ LES INTERACTIONS QUI ANIMENT LE PAYS D'ARLES : UN TERRITOIRE D'INTERFACE

La situation géographique favorable du Pays d'Arles, bien desservi par les grandes infrastructures, en fait un **territoire ouvert sur l'extérieur**. De nombreux échanges s'organisent entre le Pays d'Arles et les agglomérations voisines telles Nîmes, Beaucaire, Avignon, Salon-en-Provence, Istres ou encore Fos-sur-Mer.

**Les flux engendrés par les trajets domicile-travail et domicile-étude sont importants.** Ils sont d'autant plus nombreux entre le nord du territoire et Avignon, qui constitue un pôle d'emploi et un centre urbain attractif. Les autres flux sont plus modérés mais ont cependant leur importance dans la compréhension du fonctionnement du territoire.

Ces influences des polarités extérieures au territoire limitent le rayonnement de certaines polarités sur certains points (Arles et Châteaurenard notamment).

Les études de l'INSEE sur le Grand Arles (mai 2013) et sur le Val de Durance (juin 2011) montrent en effet une relative faiblesse des échanges internes (4% des habitants du Val de Durance vont travailler sur Arles, et environ seulement 500 actifs sur les 12 200 qui quittent

le Grand Arles pour travailler vont vers le Val de Durance). **Les échanges internes s'organisent par micro-territoires, comme l'a montré le schéma de services**

### ■ LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

**Des flux internes importants, mais en baisse**  
Près de 69 % des actifs résidant sur le Pays d'Arles y travaillent. Ce taux a diminué par rapport à 1999, où il était de 75%.

**Moins de la moitié des actifs occupés résidant sur le périmètre travaillaient sur leur commune de résidence en 2009.**

**Un peu plus d'un actif sur cinq travaillait dans une commune du Pays d'Arles autre que sa commune de résidence.**

**Une part importante des migrations alternantes qui se font à l'intérieur du Pays d'Arles est polarisée vers Arles, polarité principale, mais aussi Tarascon, Saint-Martin-de-Crau, Saint Rémy de Provence et Châteaurenard, constituant d'autres pôles d'emplois attractifs.**

**Une augmentation des flux sortants, orientés principalement vers le bassin d'Avignon et l'Etang de Berre**

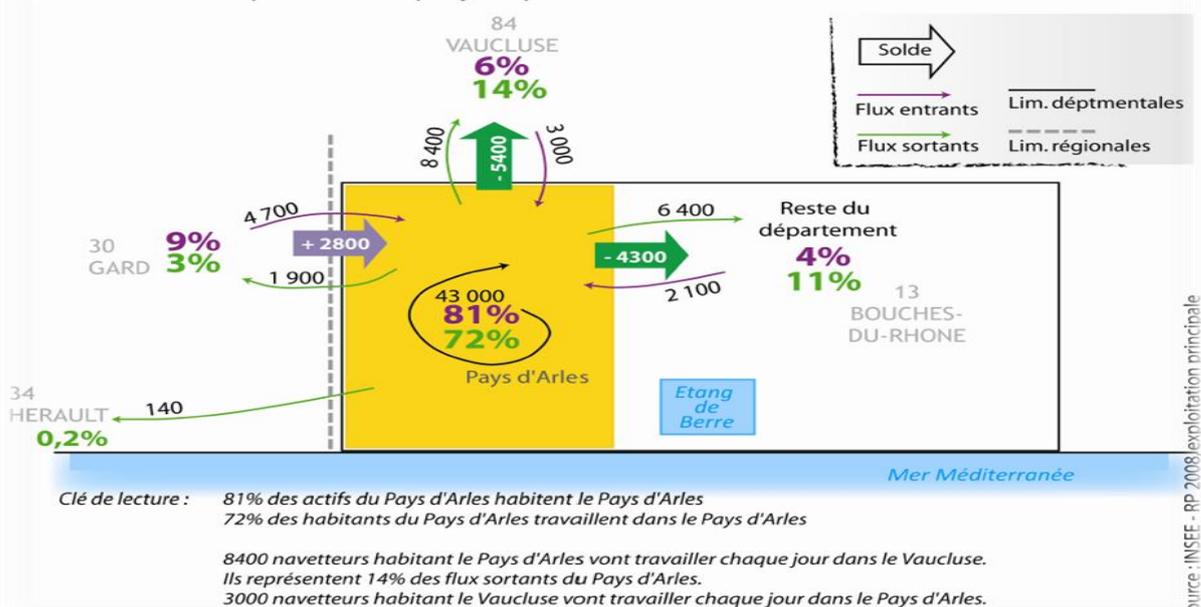
Près de 31% des actifs résidant sur le Pays d'Arles travaillaient en 2008 dans une commune externe au territoire contre 28% en 1999.

Ces flux sortants d'actifs résidents sur le Pays d'Arles vers l'extérieur témoignent de la réponse du territoire vis-à-vis de l'attractivité des pôles voisins : les zones de plus forte perméabilité se trouvent au nord, avec Avignon et Cavaillon, et à l'est avec Fos, Istres, Salon... Les relations avec le Gard sont moindres du point de vue des sorties même si l'on note un flux important entre Tarascon et Beaucaire, qui forment un binôme au niveau des flux domicile - travail.

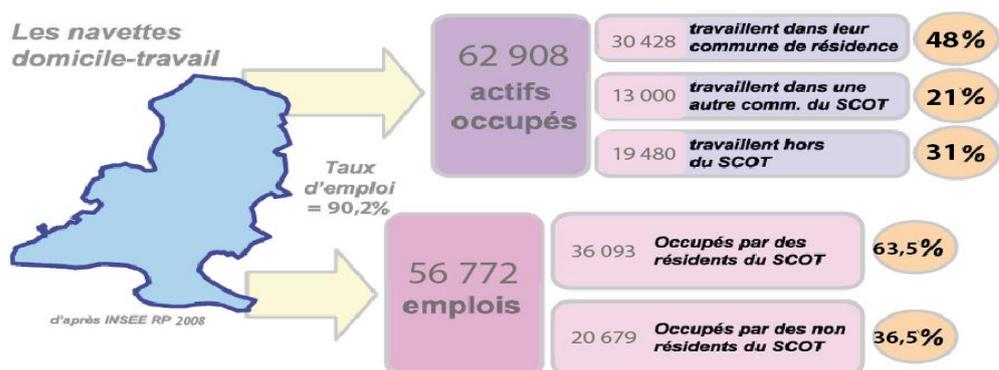
Le **bassin d'Avignon et l'Ouest de l'Etang de Berre** représentent près de 70% des flux sortants du SCOT du point de vue des navettes domicile-travail.

Près de la moitié des sorties se fait vers le Vaucluse,

60 000 actifs se déplacent chaque jour pour aller travailler : résumé de la situation en 2008



### Les navettes domicile-travail



40% vers le reste du département des Bouches du Rhône et près de 11 % vers le Gard.

**Près de 8.400 actifs quittent chaque jour le Pays d'Arles pour aller travailler dans le Vaucluse.** Plus particulièrement, Avignon attire près de 40% des actifs de Châteaurenard.

### Une augmentation des flux entrants, avec une attractivité du Pays d'Arles vis-à-vis du Gard

**A l'inverse, le territoire attire des actifs externes :** 20 679 actifs résidant hors du territoire travaillent dans une des communes du Pays d'Arles, ce qui représente 36,5% des emplois occupé par des non résidents (1 emploi sur 3). Ce taux a énormément augmenté par rapport à 1999 puisque le ratio était de 1 emploi sur 5 occupé par des actifs extérieurs au territoire.

**Les relations avec les territoires voisins sont plus dispersées dans le sens entrant que dans le sens sortant** (prédominance d'Avignon et du secteur de Berre).

**Dans le sens des entrées, c'est le Gard qui prend le dessus avec près de 45% des flux** (Beaucaire, Fourques, Nîmes, Bellegarde...). Près d'un quart des entrées proviennent ensuite du Vaucluse et un autre quart depuis le reste du département des Bouches du Rhône. Arles est particulièrement attractive pour les communes proches du Gard (Fourques, Saint Gilles...). Tarascon exerce également une attractivité toute particulière sur ses communes gardoises voisines.

#### En résumé :

De manière générale, les actifs du Pays d'Arles sont assez sédentaires.

Cependant, ceux qui vont travailler en extérieur sont principalement attirés par le Vaucluse (en particulier les secteurs de Saint Rémy et de Châteaurenard), puis par les Bouches-du-Rhône et notamment l'Etang de Berre et la ZIP de Fos (secteur de la Crau et ouest des Alpilles). Le Pays d'Arles, quant à lui, attire de nombreux gardois.

De plus, le nombre d'actifs sur le territoire augmente plus rapidement que le nombre d'emplois. Par conséquent, la tendance est un exode quotidien de plus en plus marqué des actifs résidents, se traduisant par une augmentation des déplacements du territoire vers l'extérieur.

Parallèlement, les actifs non-résidents venant travailler à la journée dans le Pays d'Arles sont de plus en plus nombreux. Les pôles les plus attractifs sont Arles, Châteaurenard, Saint-Rémy de Provence, Tarascon et Saint Martin de Crau.



## ■ LES DEPLACEMENTS DOMICILE-ETUDE

En 2009, le Pays d'Arles comptait au total un peu plus de 35 000 élèves scolarisés, dont 22 300 scolarisés dans leur commune de résidence (soit 63% des élèves) et 13 300 scolarisés dans une autre commune.

Les principales communes accueillant des élèves d'autres communes du Pays d'Arles sont Arles et Tarascon (INSEE 2009, flux supérieurs à 100). **Arles attire notamment les élèves des communes du sud Alpilles (Mouriès, Fontvieille, Maussane...), ce qui peut être corrélé au manque de collège sur cette partie du territoire** ; mais aussi de St Martin de Crau, de Rémy-de-Provence et des Saintes-Maries-de-la-Mer. Tarascon reçoit également une partie des élèves des communes des Alpilles mais aussi du Val de Durance, notamment des lycéens. 3 autres pôles attirent plus de 100 élèves en provenance des communes voisines : St Martin de Crau (élèves de Mouriès et d'Arles), St Rémy-de-Provence (élèves d'Eyragues) et St Andiol, où la présence d'un collège attire des élèves de Cabannes et de Mollégès.

71% des déplacements en transports collectifs des résidents du territoire, tous motifs confondus, sont effectués par les scolaires (Enquête Ménage Déplacements)

**Les sorties du territoire sont beaucoup plus importantes que les entrées.** Sur les 13 300 élèves qui n'étudient pas dans leur commune de résidence, au moins 3 680 sortent du Pays d'Arles (INSEE 2009 - flux supérieurs à 100), sachant que les relations avec l'offre externe s'amplifient à partir du lycée. **Plus de 75% des élèves qui résident dans l'une des communes du**

**Pays d'Arles et scolarisés à l'extérieur du territoire le sont dans un établissement d'Avignon.** La plupart résident sur l'une des communes du Nord Alpilles (Barbentane, Cabannes, Châteaurenard, Eyragues, Graveson, Noves, Orgon, Rognonas), en lien notamment avec l'absence de lycée. Avignon accueille par ailleurs des élèves résidant à St Rémy-de-Provence, Arles et Tarascon

Ces phénomènes de fuites (déjà observés au niveau des migrations alternantes domicile-travail) sont liés au découpage administratif des bassins de formation, mais attestent aussi d'un déficit d'offre en Pays d'Arles, notamment au niveau des collèges et lycées. Ils posent la question des polarités à renforcer en matière d'équipement et de services. Des capacités d'accueil scolaire en périphérie des grandes agglomérations permettraient de contenir certains flux de trop longues distances, et limiteraient les déplacements de nombreux ménages.

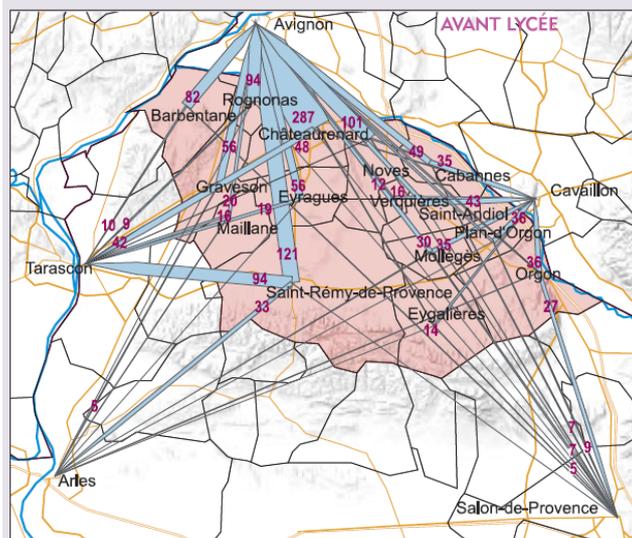
### Zoom sur : les déplacements « domicile – études » au nord du Pays d'Arles

A ce jour, il n'existe pas de lycée général au nord du Pays d'Arles. Le projet de lycée de Châteaurenard doit permettre aux lycéens des communes de ce secteur de réduire leur temps de déplacement : en 2007, les 1 550 lycéens du secteur avaient un temps de trajet quotidien de 25 minutes.

Selon les projections INSEE, l'implantation du lycée à Châteaurenard, couplée à la mise en place de transports collectifs incitatifs, réduira de moitié le nombre de kilomètres parcourus (7.5 dans chaque sens, contre 14.1 à ce jour).

Source : « espace Nord Alpilles, une métamorphose en douceur », INSEE 2011 – données 2007

Carte des déplacements des 1 550 lycéens de l'espace Nord-Alpilles en 2007

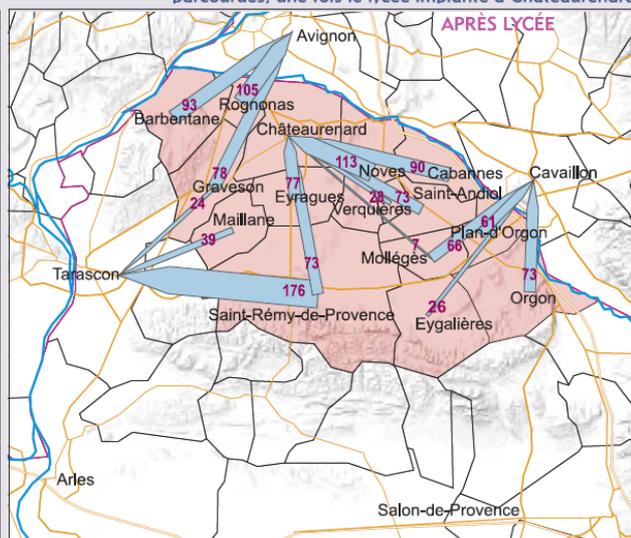


Champ : les 1 550 jeunes de 16 à 18 ans (âge atteint fin 2007) sans le bac, résidant sur l'espace Nord-Alpilles et ayant un lieu d'étude sur les communes proches.

Lecture : en 2007, 121 lycéens résident à Saint-Rémy-de-Provence et vont au lycée à Avignon.

Source : Insee - Recensement de la population de 2007

Carte des déplacements possibles des lycéens optimisant les distances parcourues, une fois le lycée implanté à Châteaurenard



Note : une fois le lycée implanté à Châteaurenard, on considère qu'il y aura, comme en 2007, 1 550 lycéens résidant sur l'espace Nord-Alpilles et ayant un lieu d'étude sur les communes proches.

Lecture : pour minimiser le cumul des distances de déplacement, il faudrait que 176 lycéens de Saint-Rémy de Provence aillent au lycée à Tarascon, 73 à Châteaurenard...

Les 339 lycéens résidant à Châteaurenard étudieraient sur place (non représenté sur le graphique).

Source : modélisation Insee, à partir du recensement de 2007

## ■ LES DEPLACEMENTS TOURISTIQUES

Le Pays d'Arles est un territoire touristique où patrimoine et manifestations génèrent des flux majeurs.

Ces déplacements touristiques nombreux se superposent aux autres motifs de déplacements des résidents locaux.

La fréquentation touristique annuelle de certains sites témoigne de cet afflux important sur des saisons relativement longues :

*Fréquentation touristique annuelle des sites patrimoniaux majeurs :*

Site	Fréquentation annuelle <sup>33</sup>
Château des Baux de Provence	176 309 visiteurs
Amphithéâtre d'Arles	172 663 visiteurs
Terrasses de l'Eglise des Saintes-Maries-de-la-Mer	99 547 visiteurs
Cloître Saint Trophime à Arles	83 345 visiteurs
Glanum – St-Rémy-de-Provence	70 078 visiteurs

La ville d'Arles concentre un grand nombre de sites, d'équipements touristiques et de manifestations qui génèrent des flux touristiques massifs. Des pics de fréquentation et donc de déplacements existent également dans les communes des Saintes-Maries-de-la-Mer, des Baux-de-Provence, de St-Rémy-de-Provence ou encore d'autres villages emblématiques des Alpilles.

Ces flux génèrent de véritables problématiques de gestion des déplacements à proximité des sites touristiques majeurs du territoire. La majorité des déplacements touristiques se fait en véhicule particuliers et autocars. Cela engendre notamment des phénomènes de saturation des stationnements publics et ce, surtout durant la période estivale.

Pour autant, il existe un potentiel intéressant pour favoriser les modes doux (chemins ruraux, drailles...), à condition de pouvoir le mobiliser (sentiers souvent privés).

De plus, on note la présence de gares et d'aéroports proches mais extérieurs au territoire (gares TGV d'Avignon et d'Aix-en-Provence, aéroports de Nîmes Garon et de Marignane...), avec un enjeu d'amélioration des liaisons en transport en commun (notamment ferroviaires) vers et depuis le Pays d'Arles et ses sites touristiques.

<sup>33</sup> Source : Fréquentation touristique des Bouches-du-Rhône, CDT13 - 2005

## ■ LES DEPLACEMENTS POUR MOTIF ACHAT<sup>34</sup>

25% des déplacements des résidents du Pays d'Arles sont réalisés pour des motifs « achats », à savoir en petits et moyens commerce, en grand magasin, en supermarché, hypermarché, centre commercial, marché couvert et de plein vent.

L'Enquête Ménages Déplacements a montré que les résidents du Pays d'Arles réalisent la grande majorité de leurs déplacements dans leur commune, qui offrent la possibilité de réaliser une grande partie des activités quotidiennes à proximité du domicile (à l'exception du motif travail et de certains achats « occasionnels » ou « exceptionnels »).

Lorsque les habitants restent dans leur zone de résidence (au sens de l'Enquête Ménages Déplacements), leurs déplacements pour motif achats ont une durée comprise entre 7 et 12 minutes. 57% des déplacements pour motifs achats se font en véhicule particulier (conducteur et passager). La part de la marche à pied est de 38%, et est plus importante que pour les autres motifs de déplacements. En effet, les achats constituent des motifs de déplacements davantage générateurs de déplacements courts à proximité du domicile. Les habitants du Val de Durance, de la Vallée du Rhône et de la Crau sont à moins de 10 minutes en voiture d'une zone commerciale alors les habitants des Alpilles, en particulier à l'Est réalisent des trajets dépassant les 10 minutes.

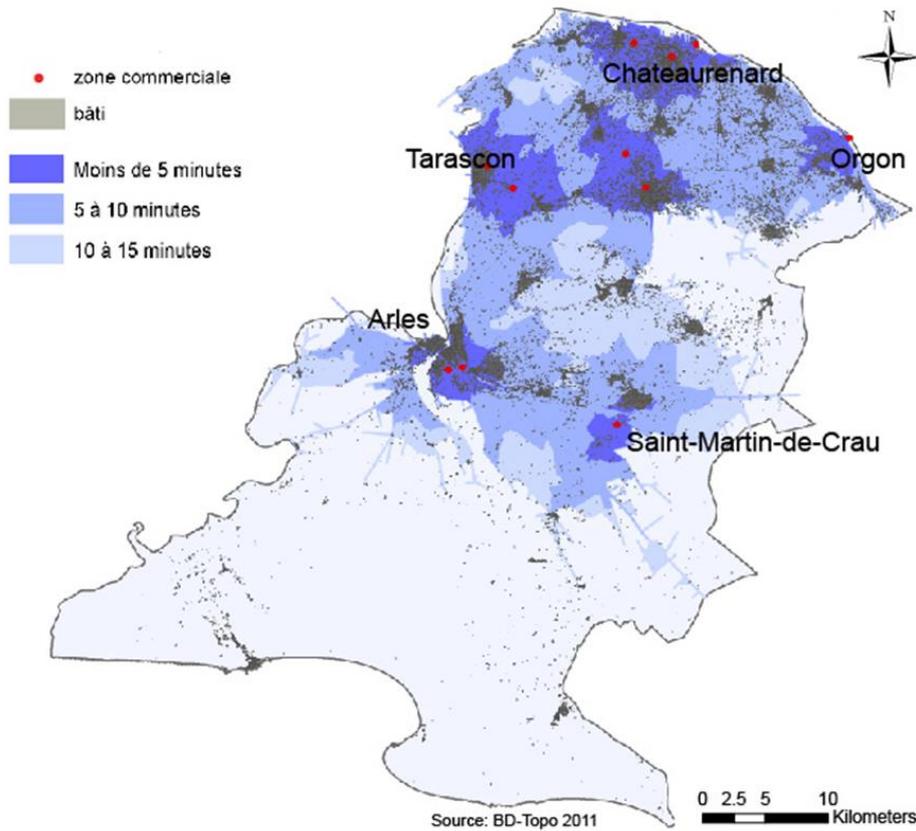
Certains pôles commerciaux suscitent des déplacements avec une part modale de la voiture importante :

- La zone commerciale de Fourchon est identifiée comme un générateur de trafic très important, avec 83% des déplacements réalisés en voiture.
- La part des déplacements vers la zone industrielle et commerciale de Roubian réalisés en voiture particulière est de 92%

<sup>34</sup> Sources :

- DDTM 13/SCA, Note de mobilité Pays d'Arles et CARAD, exploitation EMD 2007-2008 selon le motif Sésame
- CETE Méditerranée, Enquête Ménages Déplacements des Bouches-du-Rhône 2007-2010 – Principaux résultats Pays d'Arles
- CETE Méditerranée, Enquête déplacements villes moyennes du Pays d'Arles 2007-2008, rapport de synthèse des principaux résultats, avril 2009

Accessibilité des zones commerciales en voiture :



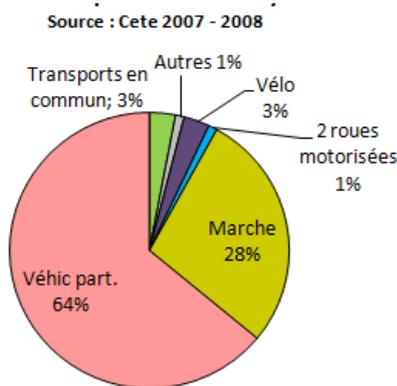
part importante des déplacements

■ LES MODES DE DEPLACEMENT UTILISES AU QUOTIDIEN

liés au travail ou à l'accompagnement d'une personne.

Une prépondérance de la voiture :

Les modes de déplacement

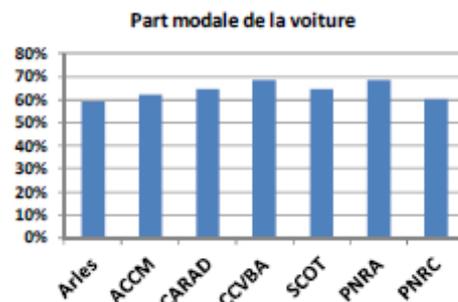


Source : CETE 2007-2008

Quel que soit le motif de déplacement, l'automobile est le mode de transport le plus utilisé par les habitants du Pays d'Arles. La part modale de la voiture individuelle s'élève à 64% des modes utilisés au quotidien, avec une

Le taux de motorisation (qui constitue un indicateur complémentaire à la part modale de la voiture) est relativement important en Pays d'Arles, comme dans les 13 autres territoires de Pays de la Région PACA). Cela témoigne d'une spécificité : le caractère à la fois rural et urbain du Pays d'Arles.

La part modale de la voiture au sein du Pays d'Arles, selon différentes échelles de territoire



Le taux de motorisation est aussi lié à l'importante porosité du territoire par rapport aux pôles urbains voisins, notamment pour des motifs « travail ».

Sur le Pays d'Arles, on compte :

- 1,44 véhicule par ménage
  - 81 véhicules pour 100 habitants de plus de 18 ans
- Par ailleurs, l'usage des transports collectifs est faible.** Ceux-ci ne représentent pas plus de 2.9% de l'ensemble des déplacements générés en Pays d'Arles. Ce taux monte à 3,2% sur l'entité Rhône Crau Camargue (et 3,7% à Arles) où la desserte en transports en commun est plus importante.

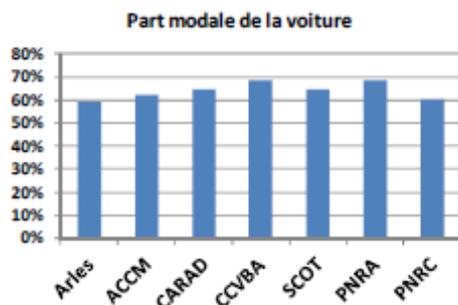
La part modale des TC au sein du Pays d'Arles, selon différentes échelles de territoire

Territoire	Part modale TC
ACCM	3,2 %
Arles	3,7%
CARAD	2,6 %
CCVBA	2,9 %
SCoT	2,9 %

Source : EDVM Pays d'Arles 2008-2009

Enfin, 28% des déplacements sont effectués à pied et 3% le sont à vélo.

Comparaison avec d'autres territoires de la part de la part de la voiture :



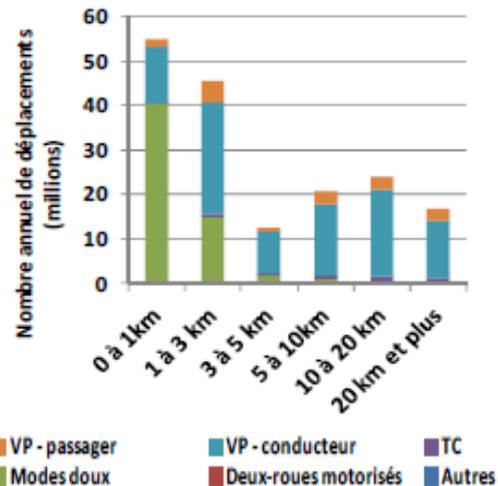
Comparaison avec d'autres territoires de la part de la part des transports en commun :

Territoire	Part modale TC
Var	2,5%
Aire Dracénoise	2,6%
Aix en Provence	7 %
Marseille	11 %
Rennes, Strasbourg	13 %
Turin	28 %

Sources : CETE Nord-Picardie (à partir des EMD et EDVM Certu), TEMPS, EPPOMS City modal Split Database

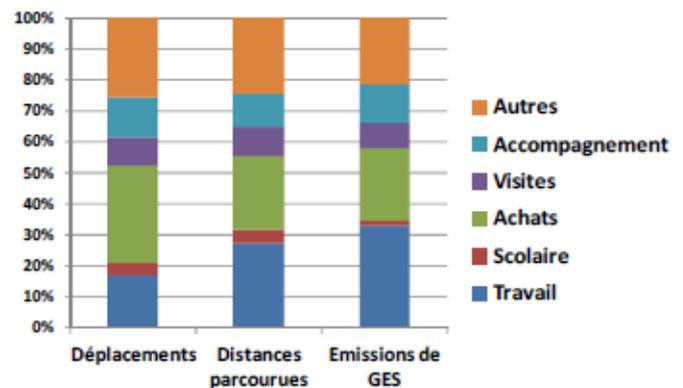
**Au-delà de 3 km, le recours à la voiture individuelle est quasi-exclusif**

Nombre annuel de déplacements selon le mode



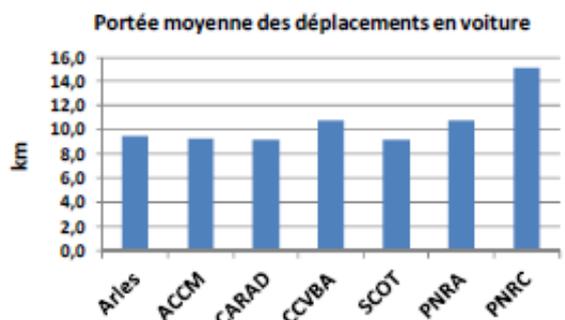
**Les distances parcourues les plus importantes sont pour le travail et pour les achats :**

Part des déplacements, distances parcourues et EGES selon le motif

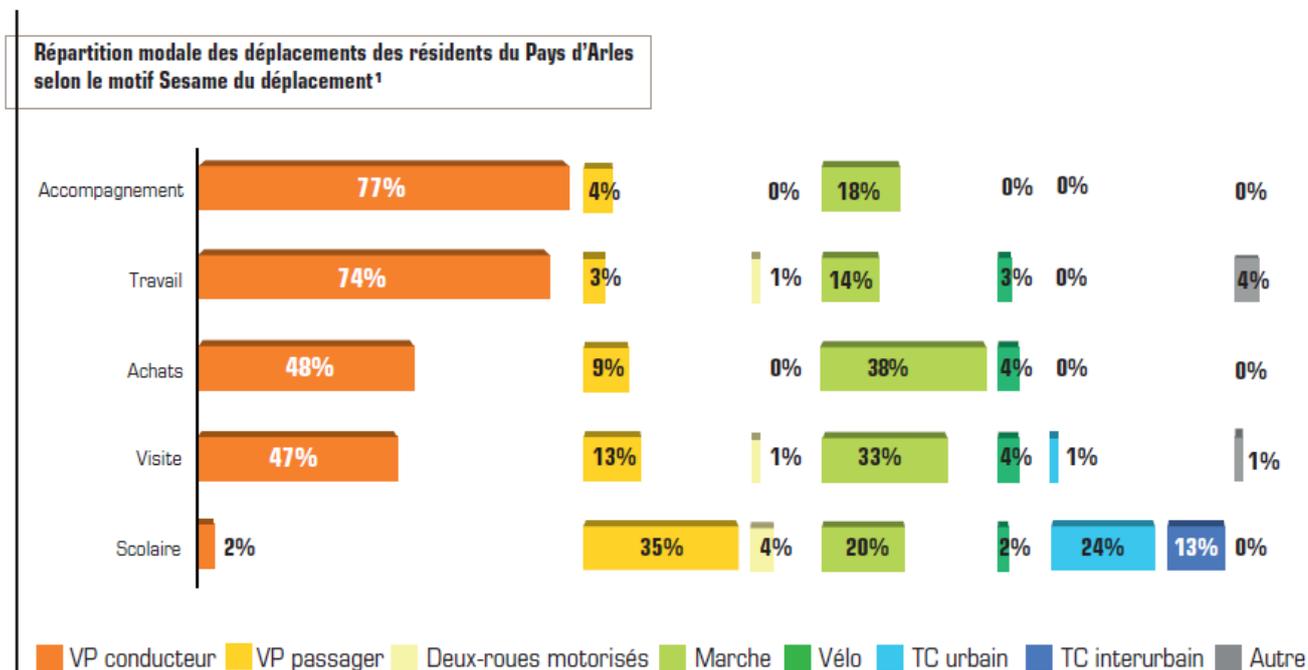


L'usage de la voiture n'est pas uniforme en fonction des différentes parties du territoire : les déplacements en voiture sont plus fréquents dans le secteur de Chateaufort/Saint-Rémy-de-Provence et sont beaucoup moins nombreux sur le centre d'Arles. Dans ce secteur, les modes de déplacement dits « actifs » atteignent un niveau élevé.

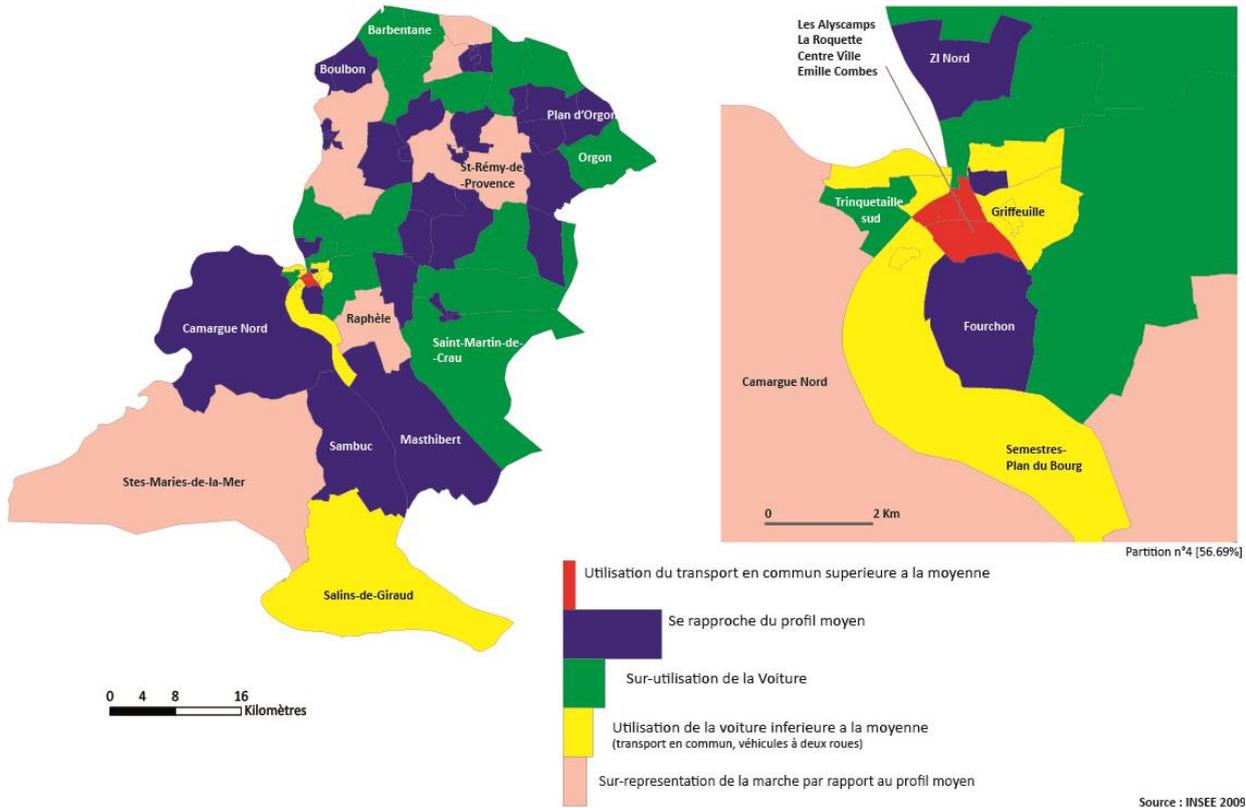
Parallèlement à ce constat, les zones où les distances moyennes journalières de déplacement sont les plus faibles sont les secteurs où l'usage de la voiture individuelle est le plus important (Nord Alpilles).



Répartition modale des déplacements des résidents du Pays d'Arles  
selon le motif de déplacements



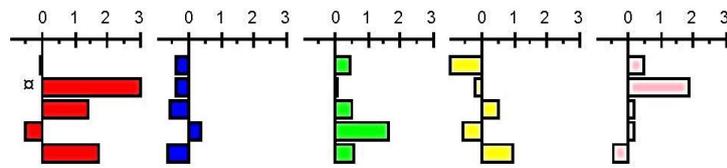
Typologie régionale du mode de transport utilisé par les actifs occupés de 15 ans ou plus :



**Légende : détail des typologies de secteurs**

**Ecart à la moyenne des distances parcourues en...**

- Pas de transport
- Marche à pied
- Deux-roues
- Voiture
- Transports en commun



**Interprétation des distances aux moyennes**

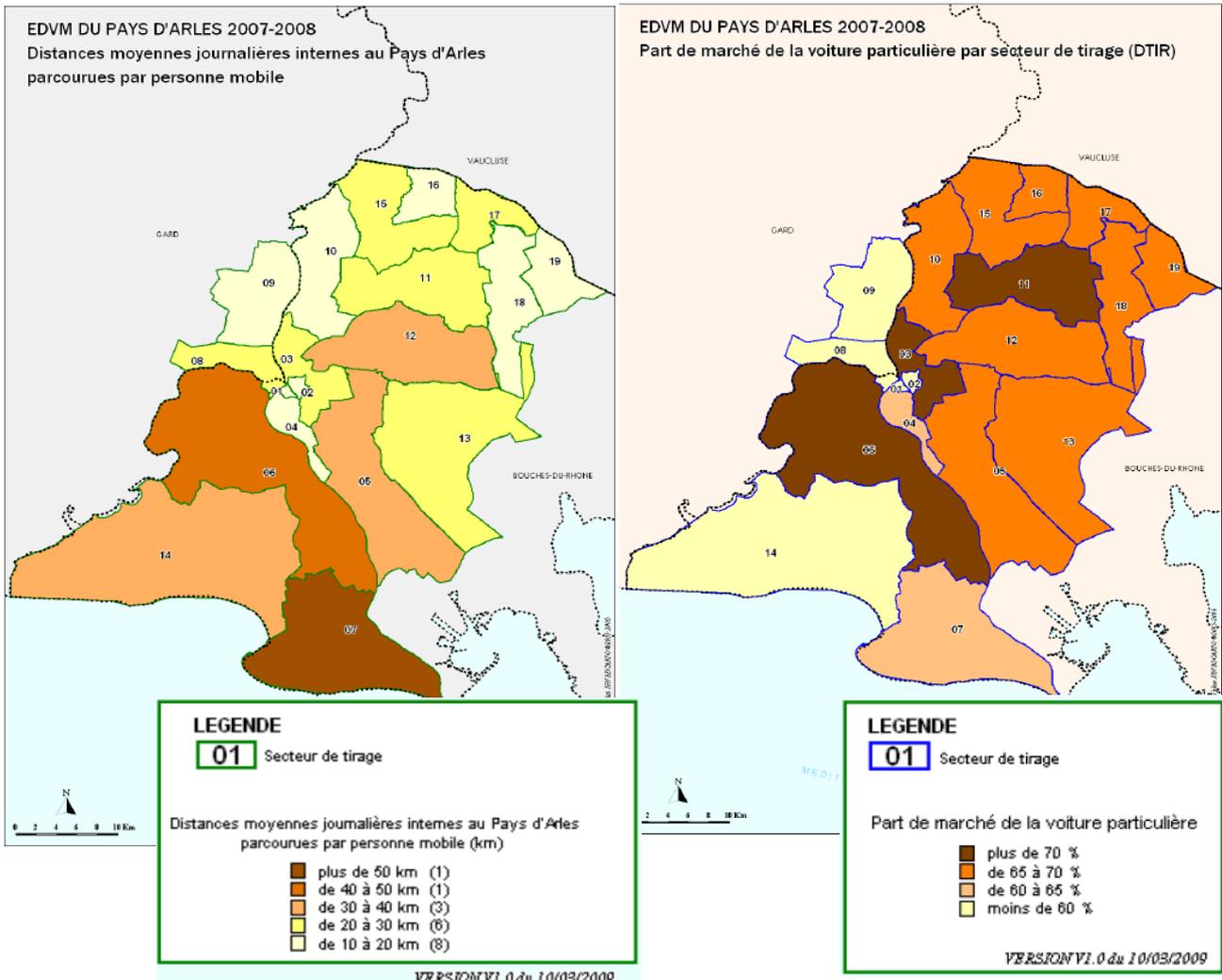
- Distances positives :
- faible (0.5),
  - sensible (0.5 -> 1.0)
  - nette (1.0 -> 1.5)
  - forte (>1.5)
- Distances négatives :
- faible (-0.5)
  - sensible (-0.5-> -1.0)
  - nette (-1.0-> -1.5)
  - forte (< -1.5)

**Méthodologie :**

A partir des données Insee, un profil moyen d'utilisation des modes par les navetteurs a été établi pour le territoire. La dominance générale de l'utilisation de la voiture (en vert et bleu) caractérise le territoire.

La typologie ci-dessus illustre les écarts à ce profil moyen et permet d'observer des pratiques spatiales spécifiques. Exemple : la zone du centre ville d'Arles se distingue par une utilisation du transport en commun (en rouge) supérieure à la moyenne.

Distances moyennes journalières internes au Pays d'Arles parcourues par personnes et par de marché de la voiture particulière par secteur de tirage (DTIR) entre 2007 et 2008



### Zoom sur : le développement potentiel de la voiture électrique

La pénétration des véhicules rechargeables (hybrides et électriques) dans le parc automobile devrait être de l'ordre de 1,2% en 2015 et 5% en 2020 (Plan national pour les véhicules décarbonés - octobre 2009). **Rapporté à l'échelle du Pays d'Arles (environ 86 000 véhicules), ces chiffres permettent d'envisager environ un millier de véhicules en 2015 et plus de 4000 en 2020.**

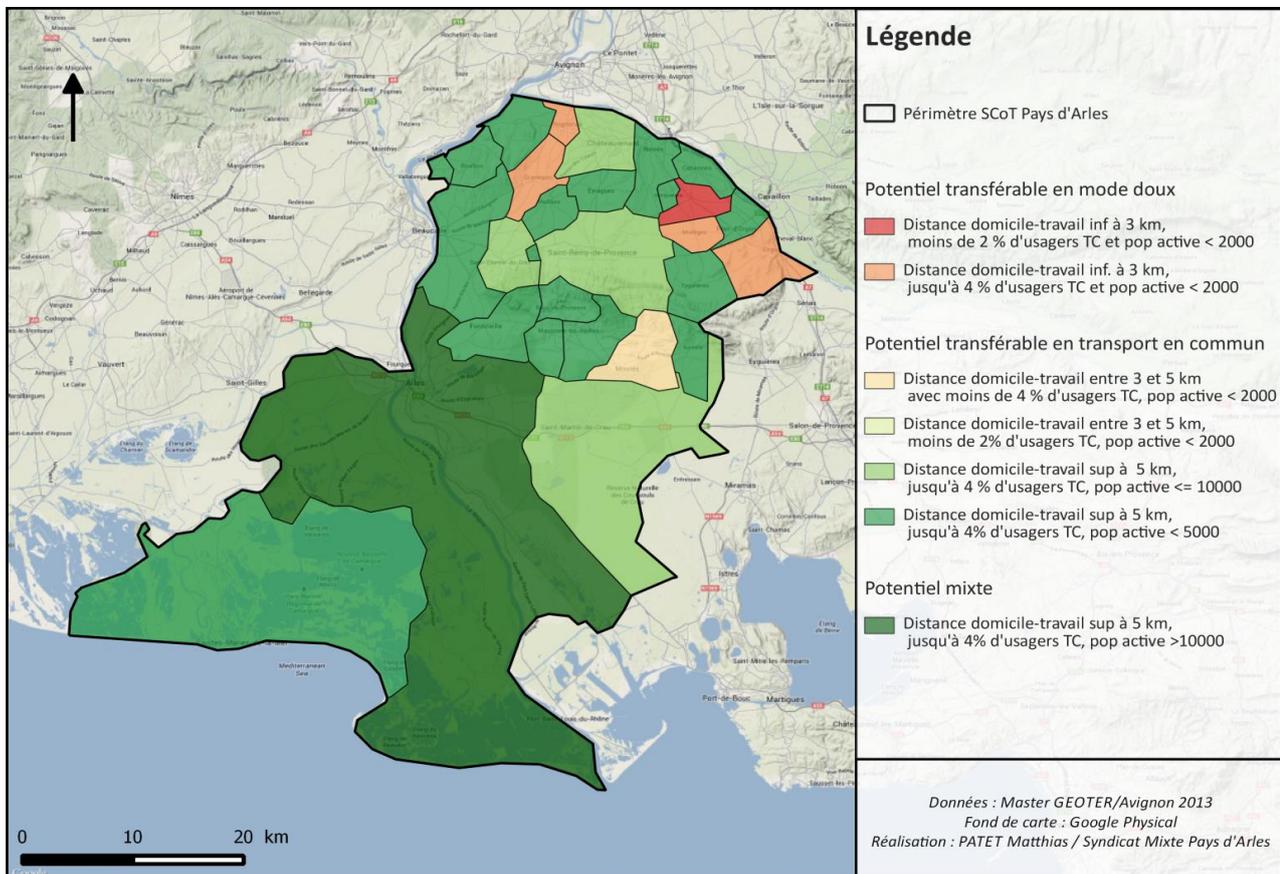
Néanmoins, pour permettre le développement de la mobilité électrique, il est nécessaire d'équiper le territoire en bornes de recharges.

### Le potentiel de transfert vers d'autres modes que la voiture

Certains secteurs présentent un réel potentiel de transfert de la voiture vers les autres modes de transport (transport en commun, piéton, vélo...). Trois critères permettent d'identifier le choix du mode de transport à favoriser :

- la distance parcourue par les actifs ;
- l'intensité de l'usage actuel des transports en commun ;
- le nombre d'actifs concernés.

Potentiel transférable des modes de déplacement pour le trajet domicile-travail



Sources : INSEE 2009 : déplacements domicile – travail et modes de transport des actifs

Ainsi, une commune dont les actifs se déplacent sur de courtes distances aura un potentiel de transfert modal vers les modes actifs (marche et vélo) intrinsèquement plus fort qu'une commune dont les navetteurs parcourent de longues distances. **Au nord du territoire, plusieurs communes ont un fort ou un très fort potentiel transférable vers les modes actifs** : Saint-Andiol, Plan d'Orgon, Rognonas et Graveson.

Le potentiel de transfert vers les transports en commun concernera avant tout les communes dont les actifs se déplacent à moyenne portée, qui ont des taux actuels d'utilisation des transports en commun faibles et de nombreux actifs (condition nécessaire pour assurer la faisabilité économique de l'amélioration de l'offre de transport public). **Plusieurs communes ont un fort potentiel transférable, en particulier Mouries, Saint-Martin-de-Crau, St-Rémy-de-Provence, Fontvieille et Rognonas.**

Enfin, Arles présente un potentiel de transfert à la fois vers les modes doux et les transports en commun.

# D7

## Le transport de voyageurs

### ■ LE RESEAU ROUTIER

#### Un réseau viaire bien maillé mais qui manque encore de lisibilité

Le maillage du réseau routier et autoroutier aux alentours du territoire est important. Celui-ci est au carrefour de nombreuses connexions autoroutières, le bordant et le traversant par son milieu au niveau d'Arles, dans le sens est-ouest. Le réseau viaire s'organise de la façon suivante :

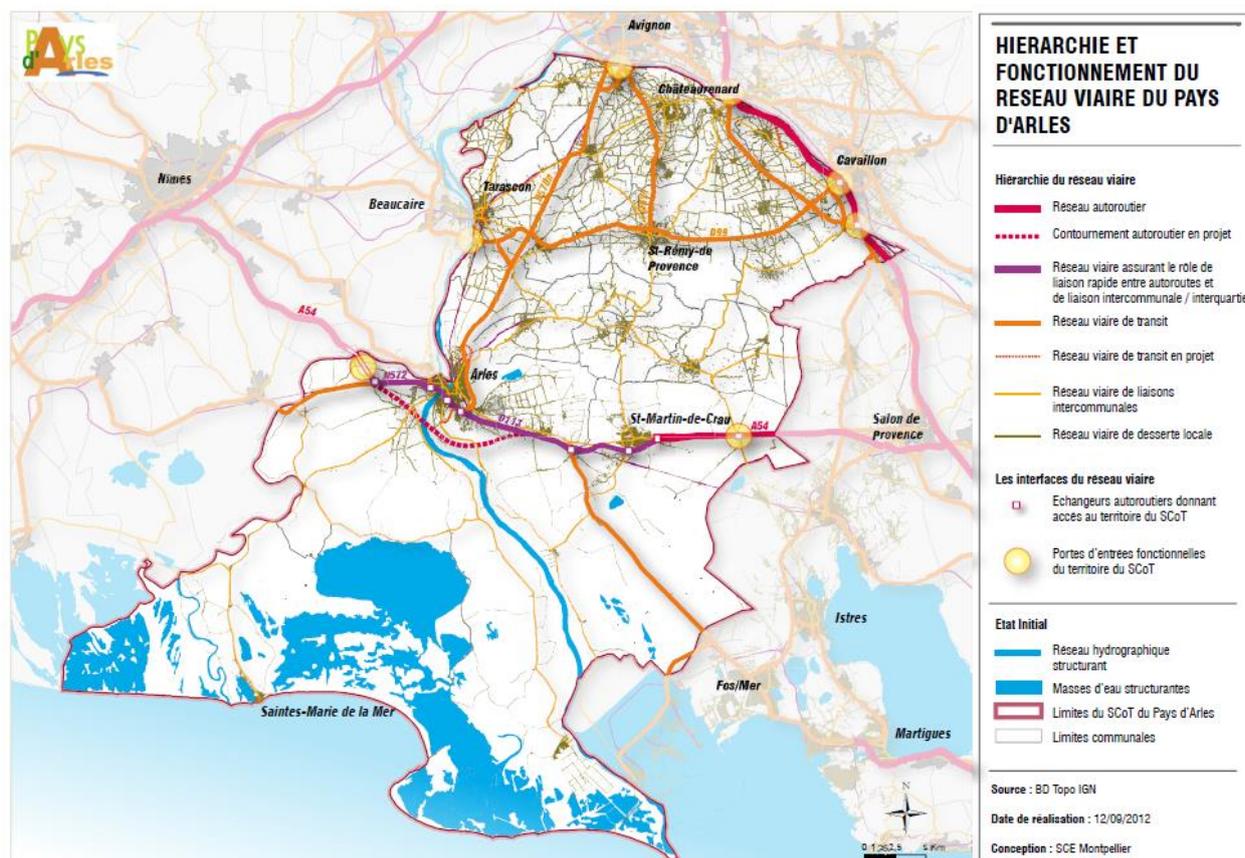
**Le réseau autoroutier :** le Pays d'Arles s'inscrit au cœur d'un réseau autoroutier développé, qui longe son territoire sur ses abords Est et Ouest (A9 et A7), et qui le traverse d'Est en Ouest via l'A54 qui se poursuit sur un tronçon de la RN113 entre Arles et Saint-Martin-de-Crau. Le projet de contournement Sud d'Arles viendra compléter le réseau autoroutier et améliorer les déplacements de transit ainsi que le fonctionnement interne à la ville.

*Hiérarchie et fonctionnement du réseau viaire du Pays d'Arles*

**Le réseau de transit :** il se structure autour de la RD570n qui relie Arles à Avignon et qui constitue l'artère principale de ce réseau (notamment en termes de flux). Ce réseau est complété par la RD99 qui relie Cavailion à Tarascon et la RD571 qui relie Saint-Rémy-de-Provence à Avignon. Ces axes sont notamment fortement empruntés pour du trafic poids lourds, mais favorisent aussi les liaisons Nord - Sud et Est - Ouest pour les habitants.

**Le réseau viaire de liaison intercommunal :** le réseau intercommunal est développé et maillé, surtout au nord et au sud des Alpilles. Les Alpilles ne constituent plus une barrière puisque de nombreuses infrastructures routières permettent de traverser la chaîne et relient le Nord au Sud.

**Les chemins ruraux et « drailles » :** le territoire présente de nombreux sentiers ruraux qui desservent les zones agricoles et naturelles du territoire et de nombreux parcours balisés de randonnée. Les « drailles » font partie de ces sentiers qui jouent parfois le rôle de liaisons intercommunales. Dans la toponymie régionale, une draille - ou draye - est un sentier



rustique, parfois mal frayé. Ces sentes étaient utilisées par les troupeaux d'ovins ou bovins, pour se déplacer en montagne et aller d'un lieu d'herbage à un autre.

**Le réseau viaire est globalement bien maillé** et accueille de nombreux flux routiers de plusieurs natures : flux domicile-travail, poids lourds, transport collectifs routiers... Certains secteurs (notamment Arles mais aussi sur le secteur Nord) présentent des dysfonctionnements du réseau qui pénalisent les déplacements. Les projets d'amélioration du réseau permettront de pallier à certains de ces dysfonctionnements. Le réseau manque, par ailleurs, d'un manque de lisibilité afin de mieux canaliser les flux, en fonction des motifs de déplacements, afin d'éviter la saturation des axes et faciliter l'orientation sur le territoire.

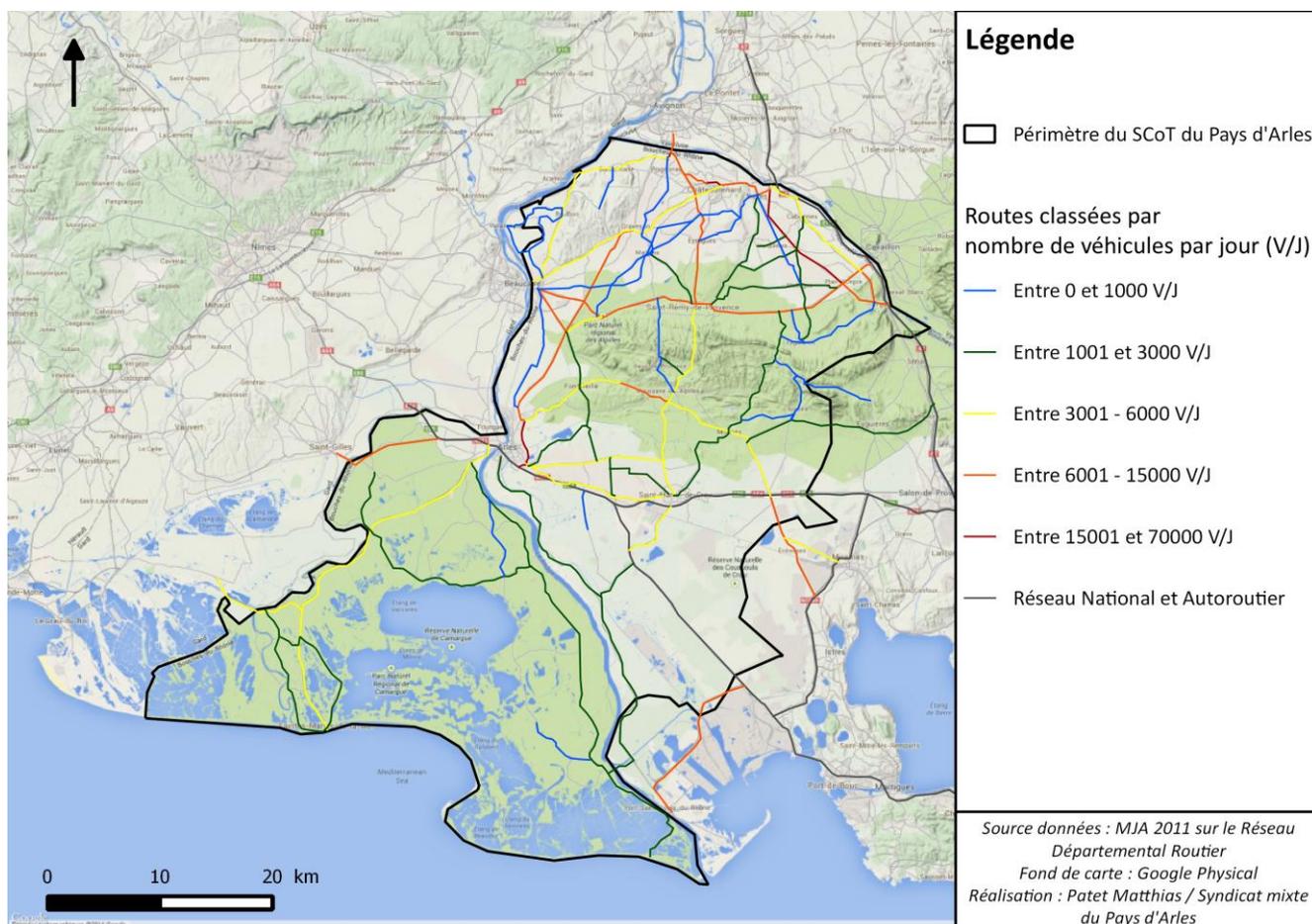
**Aux abords d'Arles**, différents axes convergent : le principal est celui composé par la RN572 se prolongeant par la RN113. Cet axe se trouve dans la continuité de l'A54 entre Nîmes et Salon de Provence. Le trafic y atteint les 67 000 véhicules avec une charge importante de 17% de poids lourds (au niveau du pont d'Arles), contribuant au caractère accidentogène de cet axe.

Outre le maillage radial important autour d'Arles, quelques axes sont prépondérants au regard de leur fréquentation :

- La **RD570** : 13 000 v/j, 15 000 à 17 000 v/j au niveau de la rocade d'Arles,
- La **RD568** : 20 000 v/j avec 12% de poids lourds.
- **Boulevard Gennevet** sur Châteaurenard : plus de 15 000 v/j

Les comptages effectués entre 2001 et 2005 sur certains points de mesure permettent d'avoir quelques éléments d'évolution sur quelques axes :

- A54 ouest : hausse de 15% du trafic (dont 17% de PL), soit 3,5% de hausse annuelle,
- RD572 : hausse de 12%, soit 2,9% par an,
- RN113 : hausse de 20%, soit 4,7% par an,
- RD28 vers Châteaurenard : hausse de 11%, soit 2,7% par an,
- RD568 : stabilité du trafic,
- RD570 au nord d'Arles : stabilité du trafic,
- RD99 vers Saint Rémy de Provence : stabilité du trafic.

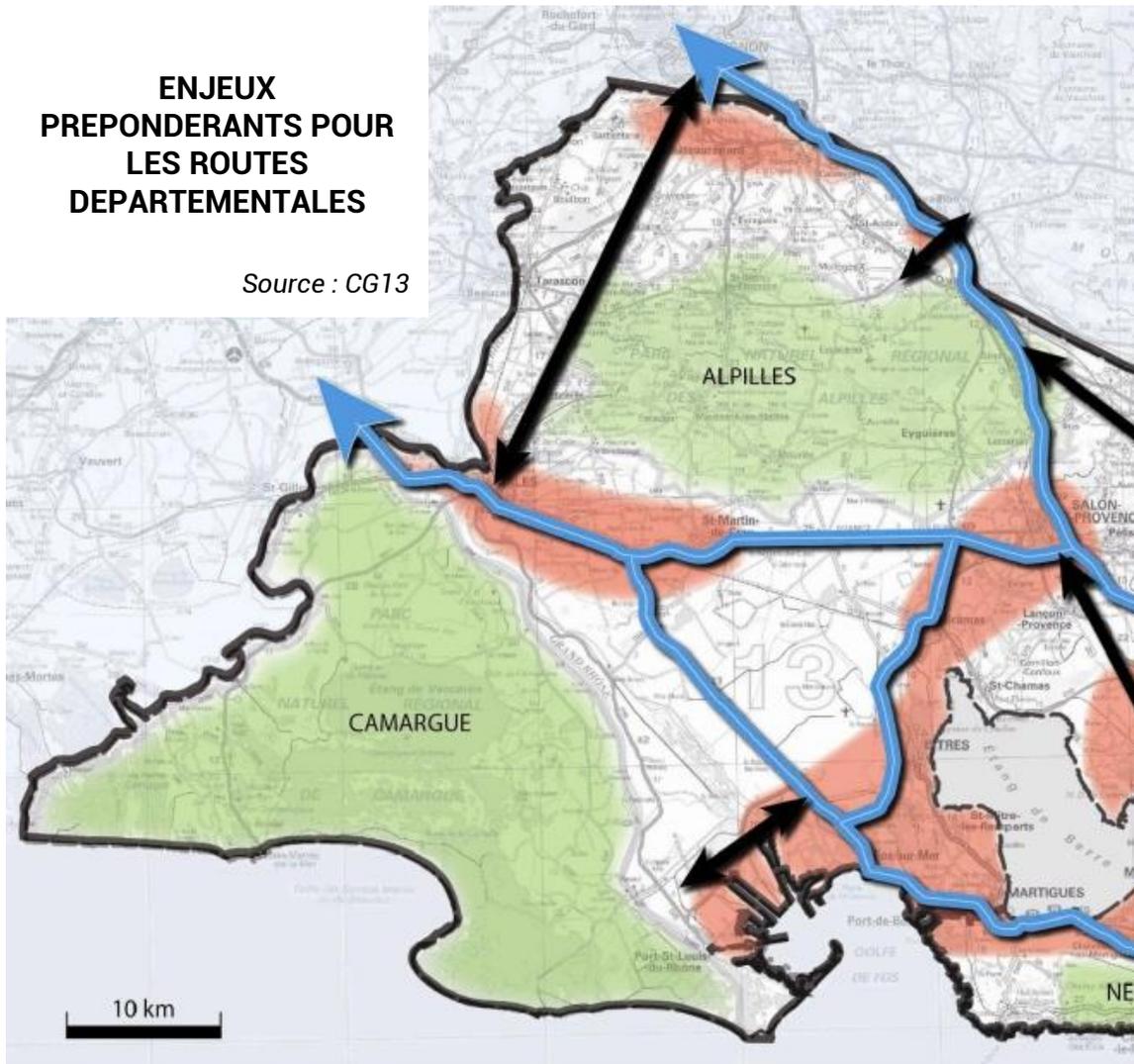


évolutions montrent l'importance de la pression du trafic s'exerçant sur l'axe Est-Ouest ainsi que les évolutions des flux au Nord, entre le territoire et le Vaucluse.

Le Schéma Directeur des Routes Départementales des Bouches du Rhône établie par le Conseil Général en 2010 met l'accent sur les secteurs à enjeux qui devront à l'avenir faire l'objet d'une attention particulière afin de proposer une offre en réseau routier adaptée aux besoins locaux. La RN113 a été identifiés comme « axes économiques majeurs régionaux ». Les accès Arles-Avignon et Orgon-Cavaillon ont aussi été mis en lumière comme « routes départementales à enjeux ».

**ENJEUX  
PREPONDERANTS POUR  
LES ROUTES  
DEPARTEMENTALES**

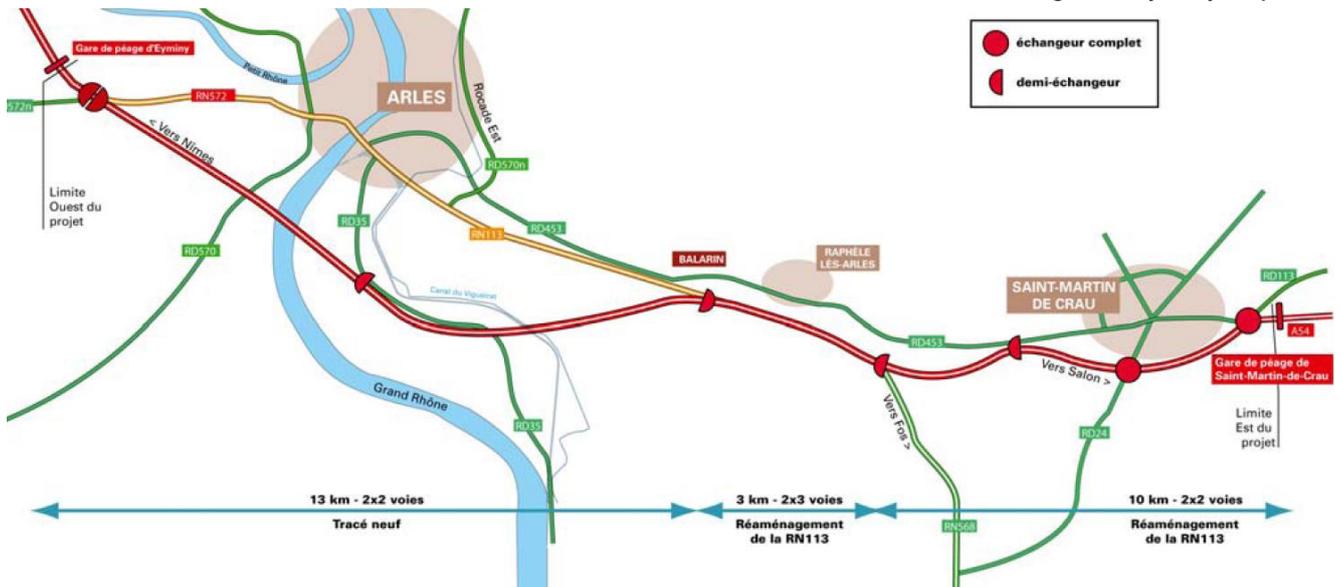
Source : CG13



- Zones à enjeux économiques et de déplacements domicile-travail où sont envisagés les principaux projets routiers du Département
- Zones à enjeux spécifiquement urbains
- Zones à enjeux environnementaux et touristiques forts
- Axes économiques régionaux (réseau national)
- Axes économiques départementaux (réseau routier structurant)

Ref: Enjeux prépondérants pour les routes départementales  
Edition: 25/11/2010  
Conception: DR/SGR/PSDT/Daniel POIRSON  
Sources: CG13/DR/SAR, SMO PACA, CUMPM  
Fond de carte scan régional IGN

## ■ LES PROJETS D'AMELIORATION DU RESEAU ROUTIER



*Le contournement autoroutier au Sud d'Arles*

### Des projets structurants à l'échelle Pays

Sur les axes nord-sud et est-ouest, un certain nombre de projets d'aménagement routiers sont programmés ou à l'étude. Ces projets participeront à une amélioration du fonctionnement viaire du territoire et sont essentiels pour sa structuration.

#### Le contournement autoroutier d'Arles Sud...

Le projet part des constats suivants :

- la RN113 subit une charge de trafic de 70 000 véhicules par jour, dont 6000 poids lourds.
- selon des prévisions privilégiant le maximum de reports de la route vers d'autres modes alternatifs, le trafic en 2015 serait de l'ordre de 85 000 véhicules par jour, avec près de 8 850 poids lourds.
- la RN113 constitue une importante coupure dans l'espace urbain.

La suppression d'une bonne partie du trafic de transit sur la RN113 permettrait à celle-ci, même si elle reste une voie très fréquentée, de retrouver sa vocation de voie urbaine. Cela constitue l'opportunité de repenser la ville au sud du centre ancien, d'animer les "vides" de la voie urbaine autour du bassin et du canal, et de valoriser les éléments patrimoniaux relégués au rang de "friches". La reconquête urbaine au sud de la ville est un enjeu majeur, dans les prochaines décennies, pour l'ensemble de la communauté arlésienne. Dans cette optique là, plusieurs variantes ont été envisagées : la variante Est Hôpital, la variante Sous Fluviale Longue, la variante Sud Vigueirat. En 2005, la décision ministérielle a porté son choix sur l'option dite « Sud Vigueirat », avec un fuseau de 1000 mètres comportant :

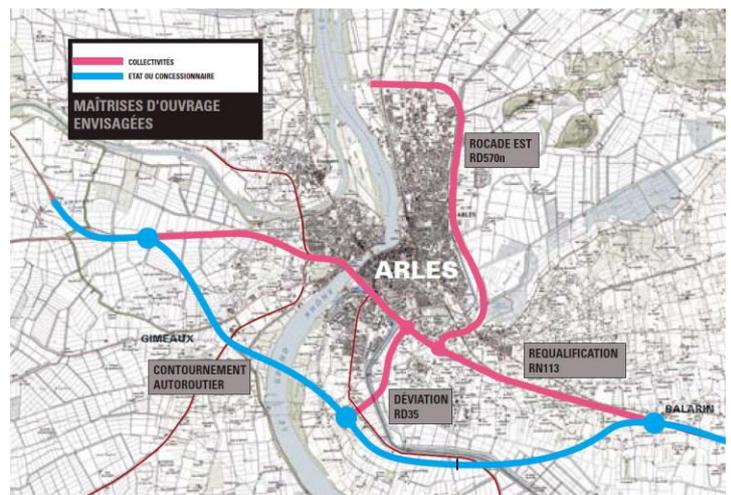
- Un tronçon autoroutier en tracé neuf à 2x2 voies d'environ 13 km. Il prend son origine sur l'A54 à

l'ouest au niveau de l'échangeur d'Eyminy et passe en

tête de Camargue. Après le franchissement du Rhône, il poursuit son développement au sud du canal du Vigueirat qu'il traverse pour rejoindre la RN113 au lieu dit Balarin à l'Est d'Arles

- Une section de la RN113 réaménagée aux normes autoroutières avec statut autoroutier sur une longueur d'environ 12,6 km.

Le contournement d'Arles est inscrit au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), et classé en priorité 1 par la Commission Mobilité : il a vocation à être engagé avant 2030.



*Maîtrises d'ouvrage envisagées concernant les projets d'aménagement de voirie*

#### ... Et la requalification de la RN 113

Le projet de requalification de la RN 113 s'inscrit dans la continuité du projet de contournement autoroutier d'Arles.

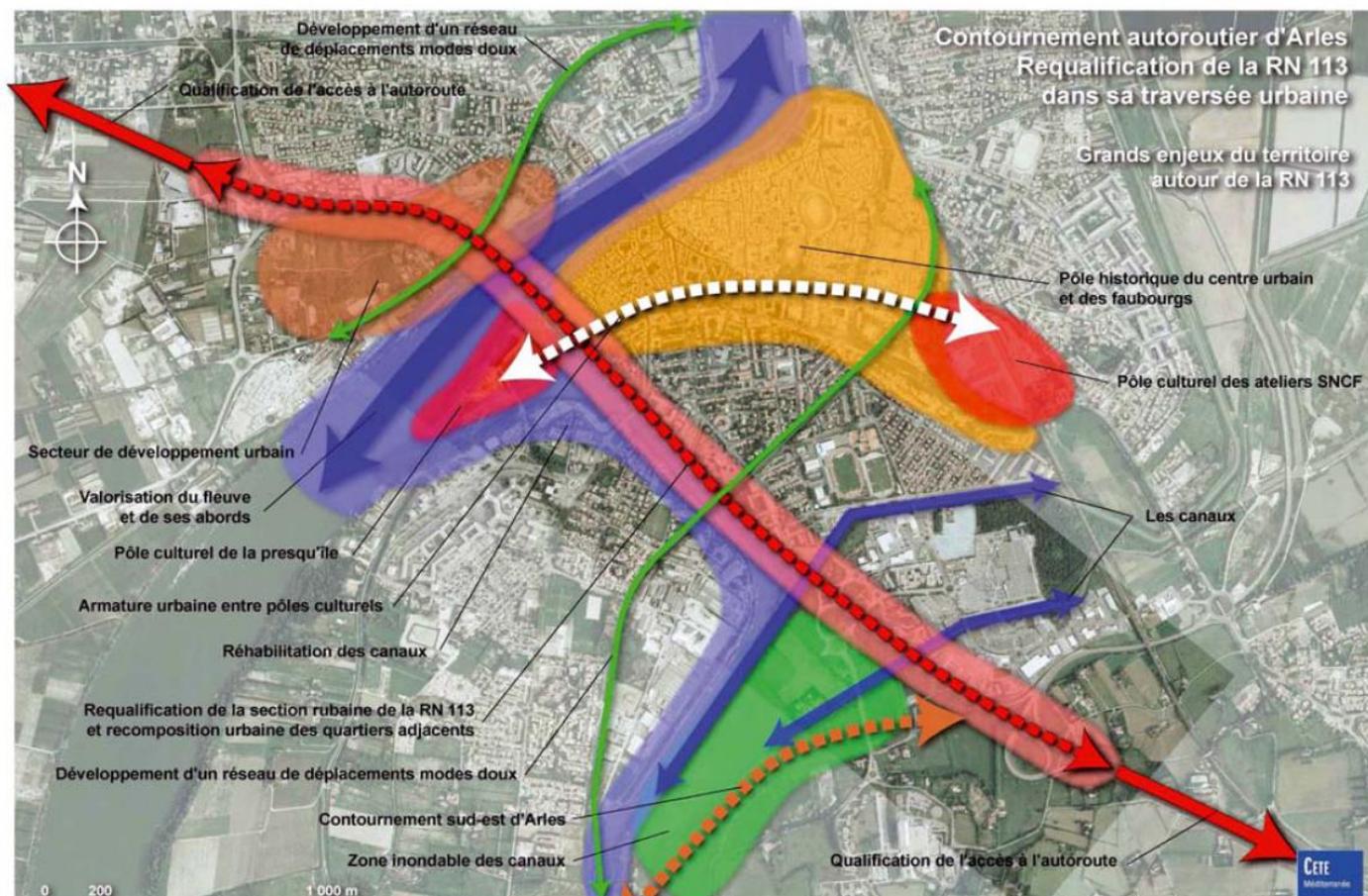
Afin de réduire les nuisances subies par les riverains de la RN 113 au droit d'Arles, avec des niveaux de trafic qui augmentent chaque année, le détournement du trafic de transit par le contournement autoroutier va libérer la voirie actuelle, devant être déclassée. En cohérence avec les préconisations de la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône, elle n'aura plus le statut de route nationale.

*Les grands enjeux du contournement autoroutier d'Arles*

- desservir différents pôles d'activités (centre international de la photo, etc.)
- favoriser le développement des transports collectifs et des modes doux.

La requalification de la RN 113 s'intègre dans le processus de réaménagement de la ville d'Arles et favorise le développement de l'offre de transports publics. Elle constitue aussi une opportunité pour la ville d'Arles de repenser l'espace de stationnement et d'accès au centre-ville et ses quartiers.

Des études ont été conduites, dans le cadre des études



Une reconversion de la RN 113 en boulevard urbain sera réalisée avec l'aménagement de carrefours et de traversées spécifiques aux différents modes de déplacement, mais aussi avec la réduction de la capacité routière au profit des modes de déplacements doux et des transports en commun.

L'objectif du projet de requalification est de répondre à un ensemble d'enjeux liés à la RN 113 :

- réduire la dangerosité et l'importance du trafic
- relier au plan urbanistique les quartiers qu'elle sépare à ce jour du centre-ville
- permettre la réalisation de projets d'aménagement de la ville : port de plaisance fluvial, aménagements patrimoniaux à proximité du musée de l'Arles Antique, Ateliers SNCF
- aménager la voirie selon un caractère urbain en 2 x1 voie au lieu de 2 x 2 voies
- déplacer la circulation motorisée en périphérie de la ville
- revaloriser les quartiers et friches urbaines

d'avant-projet sommaire, pour envisager des pistes d'intégration de la RN 113 requalifiée au tissu urbain d'Arles. Elle explore plusieurs principes possibles d'aménagement de la voirie et considère différentes possibilités de circulations douces, de transports en commun, un nouveau traitement de l'échangeur de Pont de Crau ainsi que la création de nouveaux franchissements.

La RN 113 fera l'objet d'un déclassé de voirie et les collectivités locales auront la charge de cette nouvelle voie. L'établissement précis de la domanialité respective de cette voie ainsi que la prise en charge financière de sa requalification restent à préciser entre l'Etat et les collectivités. La ville d'Arles prévoit une délibération qui affirme son positionnement pour assurer la maîtrise d'ouvrage de l'étude portant sur la requalification de la RN 113 et mobilisera ses partenaires pour l'accompagner dans ses réflexions sur la requalification.

## La liaison Est-Ouest

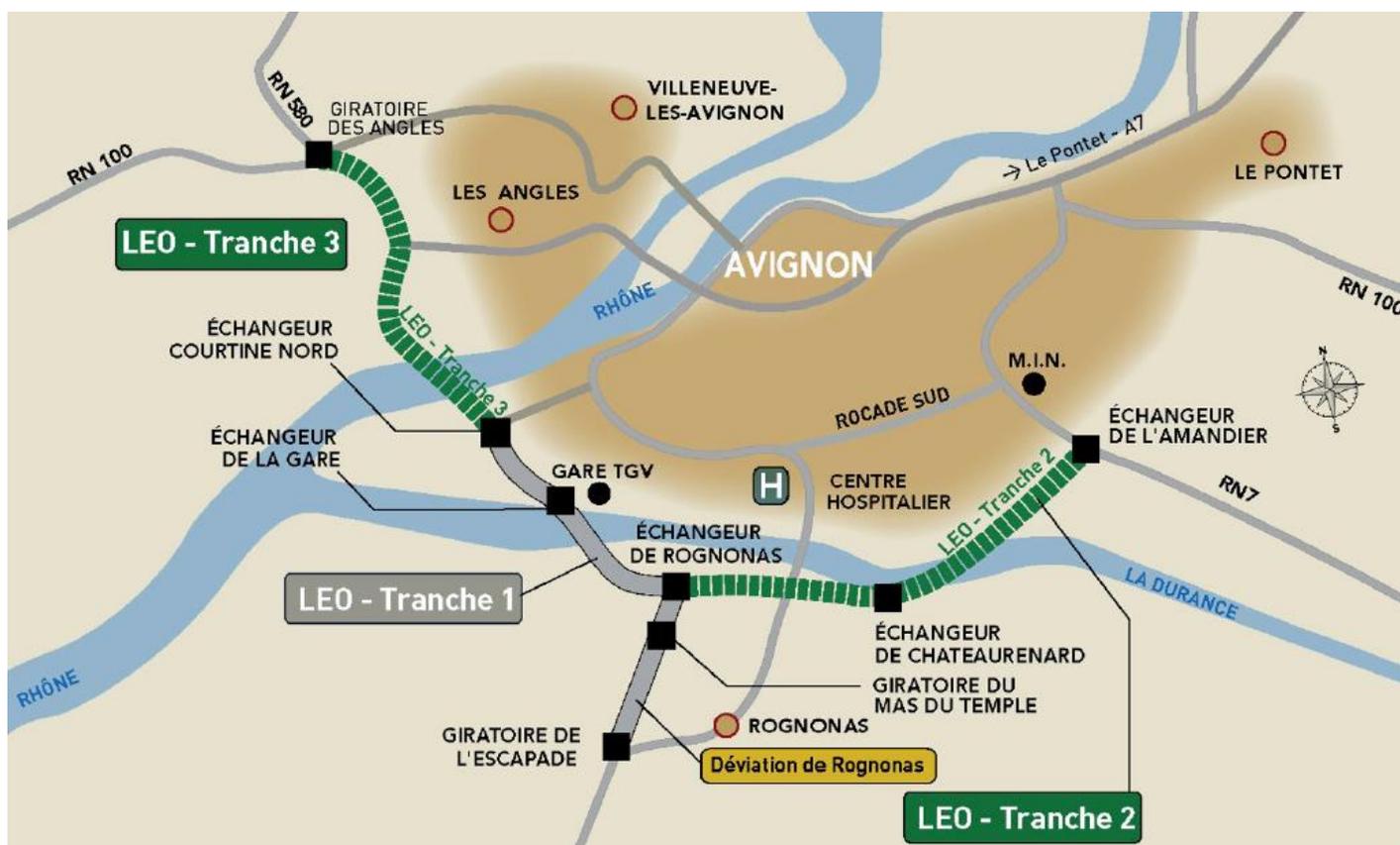
La Liaison Est-Ouest, ou LEO, est une route nationale et voie express française qui contournera Avignon par le Sud. L'opération, déclarée d'utilité publique en 2003, est un projet qui consiste à réaliser sur 15 km une nouvelle voie interurbaine à statut de voie express dans le but de relier rapidement les autoroutes A7 et A9.

Depuis 2010, une seule portion de la route est ouverte entre la gare TGV d'Avignon et Rognonas.

Les objectifs de la LEO sont aussi de renforcer la liaison entre Avignon et les principaux pôles de l'agglomération, faciliter les franchissements entre le Gard (30), le Vaucluse (84) et les Bouches-du-Rhône (13), et délester les axes du centre d'Avignon afin de permettre leur requalification urbaine.

La LEO est également inscrite au SNIT, mais elle a été classée en priorité 2 par la Commission Mobilité : elle a ainsi vocation à être engagée entre 2030 et 2050.

### Le projet de liaison Est-Ouest au Sud d'Avignon



## Le contournement nord de Châteaurenard

Ce projet de contournement est lié au projet de redéploiement du MIN. Il doit permettre de relier le projet à la tranche 2 de la liaison Est-Ouest et à l'échangeur de Bonpas pour assurer les connexions à l'A7 et à Courtine.

## Un enjeu de connexion entre les projets d'infrastructures routières

Outre la réalisation de ces infrastructures routières, l'un des enjeux est d'envisager leur connexion, notamment entre le contournement d'Arles et la liaison Est-Ouest. A ce titre, la RD570n constitue une véritable « colonne vertébrale » à sécuriser. Elle est en effet reconnue comme « réseau structurant » dans le schéma directeur des routes départementales.

## Des travaux en cours et en voie de finalisation

Les différents travaux décrits ci-après étaient inscrits au Schéma Directeur des Routes Départementales. L'achèvement de ces travaux ou dans une période imminente améliorera les conditions de circulation sur une partie du territoire.

## La reconstruction du passage inférieur d'Orgon

La RD7n est l'ancienne route nationale 7 que l'Etat a transférée au Département le 1<sup>er</sup> janvier 2006 dans le cadre de la loi du 13 août 2004. L'ouvrage du passage inférieur d'Orgon a été construit à partir de 1940 et mis en service en 1943. Il franchit la voie ferrée Avignon Miramas ainsi qu'un valat canalisé qui se jette dans la Durance. L'Etat, lorsqu'il était gestionnaire de cette route, avait mis en évidence le très mauvais état général de l'ouvrage et la nécessité d'une reconstruction. Il est soumis depuis à un programme de surveillance renforcée et à une limitation de circulation des convois exceptionnels à 70 tonnes.

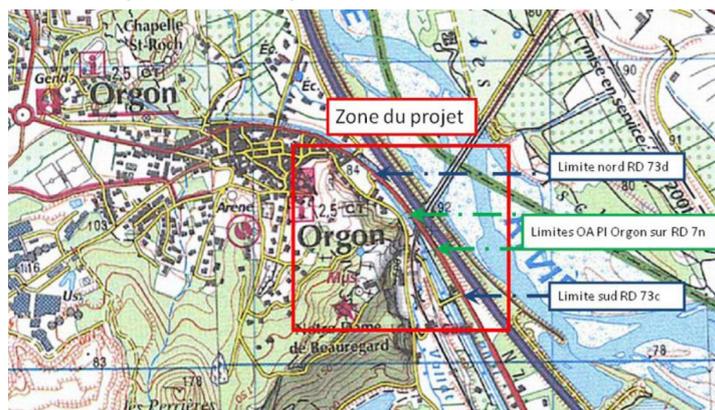
Les objectifs et enjeux sont de remplacer l'ouvrage existant dont l'état est préoccupant par un ouvrage neuf. Le projet comprend :

- La démolition et la reconstruction de l'ouvrage ;
  - Le raccordement des rampes d'accès sur une longueur totale de 530 m de part et d'autre de l'ouvrage ;
- L'aménagement d'un carrefour à l'intersection de la RD 7n et RD 73c.

L'achèvement des travaux était prévu pour 2015.

## La déviation de Cabannes

Entre les ponts de Bonpas et de Cavallon, la continuité

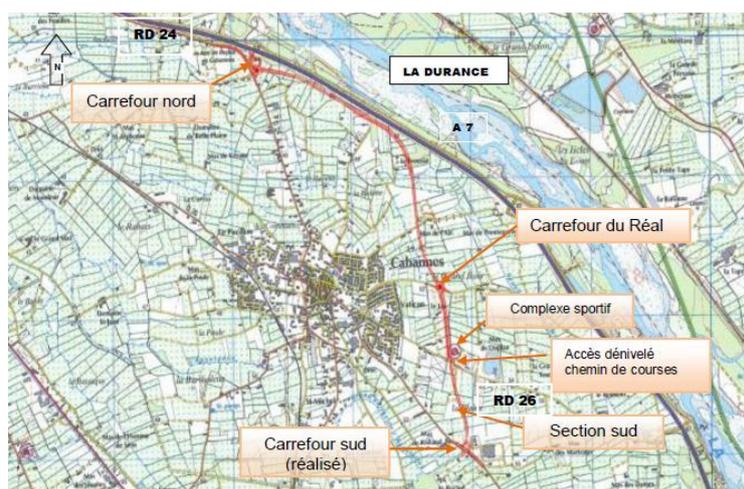


routière rive gauche de la Durance est constituée par la RD24 et la RD26, interrompue par le carrefour historique que constitue l'agglomération de Cabannes. Elle est utilisée par un nombre important de poids lourds, notamment liés à l'activité de production agricole et ses dérivés (logistique, transformation), incompatible avec les caractéristiques de la voirie assurant la traversée de Cabannes. L'objectif de l'opération est d'améliorer significativement :

- les conditions de sécurité,
- la vie urbaine dans l'agglomération,
- les fonctionnalités économiques de l'itinéraire.

Le projet prévoit l'aménagement d'une déviation de l'agglomération par le nord, selon un tracé rapproché de celui de l'autoroute A7, de façon à déstructurer le moins possible l'environnement.

*Les aménagements paysagers devaient être engagés à l'automne 2015. Le projet de déviation de Cabannes*



**La plupart de ces projets sont inscrits au Schéma Directeur des Routes Départementales des Bouches-du-Rhône. Le SCOT devra inscrire ces aménagements comme des aménagements structurants pour le territoire.**

## Des projets structurants en bordure du territoire

### Le projet de liaison Fos-Salon

Le projet consiste en l'aménagement d'un itinéraire 2x2 voies d'environ 25 km entre la ZIP de Fos-sur-Mer et l'A54 au niveau de Salon-de-Provence et s'appuyant notamment sur les RN569 et RN1569.

Ce projet s'inscrit, avec le contournement autoroutier d'Arles, dans un schéma global de desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer.

Il a pour objectifs de :

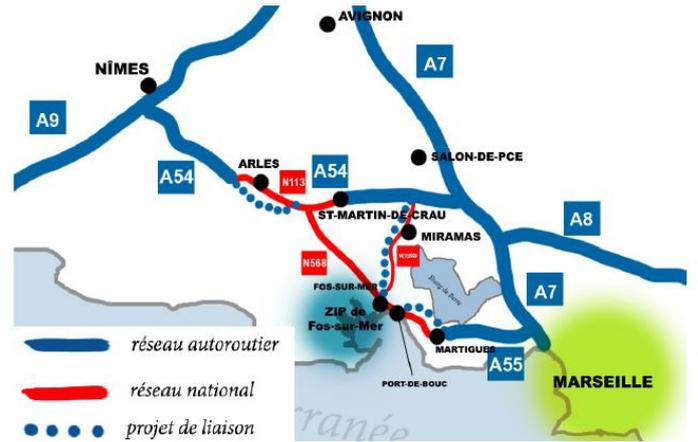
- assurer une desserte équilibrée du territoire et de la zone industrialo portuaire de Fos-sur-Mer et améliorer l'amélioration la desserte des bassins Ouest du GPMM depuis Marseille
- répondre aux besoins de contournement de Fos-sur-Mer ;
- améliorer la qualité de vie des habitants ;
- améliorer la sécurité routière.

4 opérations doivent être réalisées selon 3 horizons temporels distincts :

- A court terme : aménagement de deux carrefours d'accès à la industrialo-portuaire (réalisé en 2015 pour le carrefour de Saint Gervais, prévu en 2017 sur le carrefour de La Fossette) et déviation du trafic poids lourds de la RN 568 par les voies portuaires ;
- A moyen terme : contournement de Martigues / Port-de-Bouc et réaménagement du secteur « St Gervais / Ma Campagne » ;
- A long terme : liaison Fos-Salon y compris la réponse aux besoins de contournement de Fos-sur-Mer.

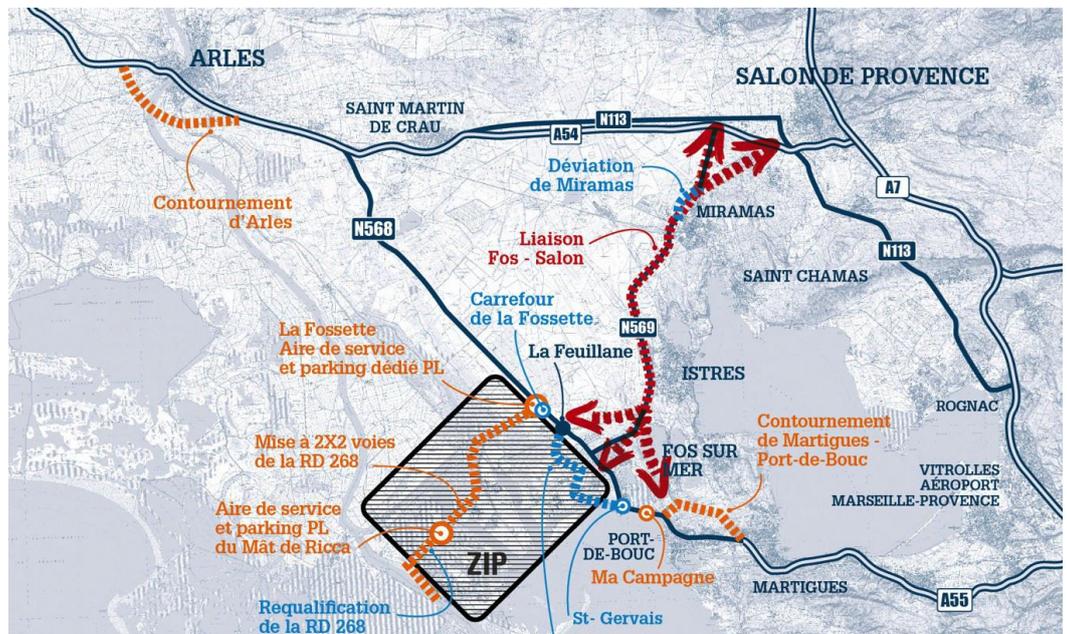
Le choix de la localisation des points de raccordement à Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence n'est pas arrêté, et sera plus ou moins proche du Pays d'Arles et notamment de la ZAE logistique de Saint-Martin-de-Crau.

### Le projet de liaison Fos-sur-Mer/Salon-de-Provence



Source : triangle de desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer (Nicaya Conseil / Studio Magellan)

Schéma de desserte routière pour le projet de liaison Fos-sur-Mer/Salon-de-Provence et autres projets en lien



Source : DREAL PACA / STI / UMO – 19 janvier 2016

### SCHÉMA DE DESSERTE ROUTIÈRE COURT/MOYEN/LONG TERMES

■ Court terme ■ Moyen terme ■ Long terme

## ■ LE SCHEMA DIRECTEUR DES ROUTES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE

Le Schéma Directeur des Routes Départementales a été adopté le 29 avril 2011. Il définit la stratégie routière du Conseil général et fixe les principes d'aménagement, d'entretien et d'exploitation du réseau routier départemental autour de quatre principes directeurs, qui affichent l'ambition d'évoluer vers le concept de route durable :

- optimiser le réseau routier par la qualité d'usage, l'amélioration du maillage et la sécurité routière,
- contribuer au développement des modes alternatifs à la voiture par la cohabitation des modes et la plurimodalité,
- évoluer vers une nouvelle cohérence, grâce à une nouvelle classification du réseau, afin de définir un cadre d'intervention aux projets routiers ainsi qu'à l'entretien et l'exploitation,
- contribuer à protéger l'environnement et mettre en valeur le patrimoine touristique au travers de l'action routière
- maîtriser les coûts pour la collectivité.

Le réseau a été classé selon des critères quantitatifs (trafic attendu...) mais aussi qualitatifs et fonctionnels (importance économique, enjeux environnementaux, présence de transports en commun...). Ainsi, le réseau routier, qui comprend 3058 kilomètres de voies, se répartit en cinq catégories :

- **Le réseau structurant** (6 % de la longueur du réseau) assure la continuité et le maillage du réseau routier et autoroutier national. Il permet les échanges interdépartementaux, et les liaisons principales entre les grands pôles d'activités ou d'habitat du département.
- **Le réseau économique de liaison** (20 % de la longueur du réseau) relie les centres urbains entre eux et assure principalement des liaisons domicile-travail. Il se connecte sur le réseau structurant et à ce titre permet les échanges intra-départementaux.
- **Le réseau urbain** (18 % de la longueur du réseau) comprend les routes départementales situées dans les zones urbaines ou périurbaines. Il s'agit généralement des sections de routes comprises entre panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération.
- **Le réseau à enjeux environnementaux et touristiques forts** (16 % de la longueur du réseau) traverse des sites naturels et paysagers protégés. Il comprend des routes pittoresques dont les

paysages sont emblématiques des Bouches-du-Rhône et de la Provence.

- **Le réseau local** (40 % de la longueur du réseau) qui assure la desserte de proximité. Il a pour vocation de relier des zones d'habitat diffus aux centres urbains plus importants

## ■ LES BACS

Le Syndicat mixte des Traversées du Delta du Rhône assure l'organisation et la gestion des traversées du Delta du Rhône par des bacs.

La voiture est en effet le premier moyen d'accès à la Camargue par le bac. L'usage du bac correspond principalement à un usage en aller et retour.

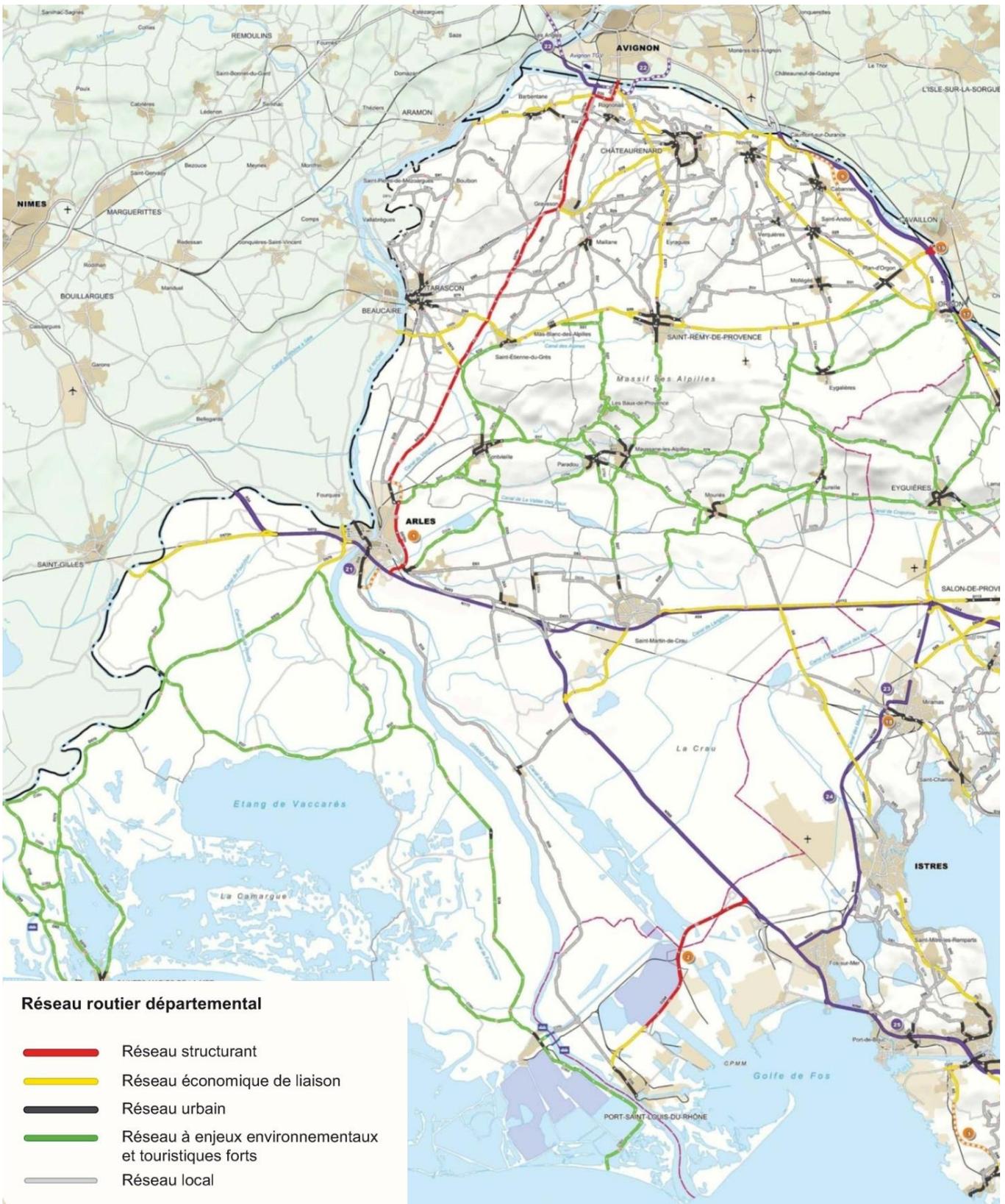
Le domaine d'action du Syndicat est localisé au sud du delta mais s'insère dans l'aménagement du territoire local, avec deux points de traversée :

- Le premier entre les RD 36 et RD 35 en effectuant le franchissement du Rhône à Salin de Giraud sur la commune d'Arles.

Les traversées concernent principalement les villageois et leurs proches en leur assurant dans leur vie quotidienne un lien relationnel et domestique. Le bac a aussi un lien touristique avec le Parc naturel de Camargue en période estivale, et un effet régulateur du franchissement en période de forte affluence. Il assure ainsi une certaine maîtrise de la pression des visiteurs. Pour Salin de Giraud, cet établissement public est le 2 ou 3ème employeur de riverains.

- Le deuxième point de franchissement est relatif à la continuité du RD 85 en franchissant le Petit Rhône au lieu-dit le Sauvage près des Saintes-Maries-de-la-Mer. La liaison est plutôt touristique car le bac concerne quelques riverains mais surtout un restaurant, des gîtes et les promenades à cheval qui vont dans la zone du Grand Radeau pour leurs sorties les plus longues et les plus rentables.

Carte du Schéma directeur des routes départementales



## ■ LA PROBLEMATIQUE DES STATIONNEMENTS

### Le stationnement au cœur des centres urbains denses

Sur la commune d'Arles<sup>35</sup>, le stationnement pose des problèmes principalement aux abords des pôles générateurs de déplacements (équipements structurants, sites touristiques d'intérêt communautaire, centre urbain).

**La forte concentration de services entraîne d'importants flux en direction du centre**, notamment en provenance des communes périphériques d'Arles. Ces services créent énormément d'aller et venues de véhicules qui viennent stationner généralement pour de courtes durées. La durée d'occupation des places de stationnement durent dans 75% des cas moins de 2h.

En parallèle, la commune doit faire face à des **occupations de places sur de plus longues durées**. Ceci étant principalement dû à la concentration en emplois du centre ville et aux riverains possédant une voiture. L'accueil d'emplois et de population en centre ville d'Arles doit donc être accompagné d'une politique d'accès au centre ville et de stationnement cohérente (avec par exemple du stationnement périphérique et des déplacements doux facilités).

Pour répondre à ces besoins de stationnement en centre ville, la commune d'Arles a mis en place un certain nombre de parkings publics, dont le principal est celui des Lices, pouvant accueillir 426 véhicules<sup>36</sup>. Ces places sont, même durant les périodes hivernales, sur-occupées. L'important taux d'occupation (s'élevant d'après l'enquête stationnement de 2004 à plus de 90%) met en évidence trois problèmes pénalisant le bon fonctionnement du centre ville : celui de la saturation du centre ville en voiture, celui de la difficulté de trouver rapidement une place pour stationner (25% des usagers mettent plus de 5 minutes à trouver une place), et une augmentation du stationnement illicite. A cela s'ajoute des problèmes spécifiques comme l'utilisation du parking de la gare pour le stationnement des personnes travaillant à proximité et non dans le cadre de l'inter-modalité.

L'objectif du **Plan Global de Déplacements (PDG) de la ville d'Arles** est de mettre en place une offre de stationnement adaptée, notamment en canalisant la demande autour de pôles de stationnement.

Dans les autres communes du SCOT, **le problème du stationnement se pose véritablement au niveau des centres anciens**, notamment au niveau des autres pôles urbains, où les possibilités de stationnement sont assez réduites en raison de la densité du bâti. Quelques

<sup>35</sup> Source : PGD de la Ville d'Arles.

<sup>36</sup> Au total, le centre ville d'Arles comptabilise 2600 places dont 957 places payantes sur voirie, 450 places en parking et plus de 1207 places gratuites

initiatives de gestion du stationnement ont été mises en place pour faire face à l'augmentation croissante des véhicules en ville : Châteaurenard possède par exemple depuis 2007 un parc de stationnement en souterrain (avec 207 places gratuites), des places de stationnement avec des points d'arrêts limités en temps permettent une rotation des véhicules dans l'hyper-centre (zone bleue).

### Le stationnement à proximité des sites touristiques

Les flux touristiques, essentiels pour le territoire et son économie, sont aussi sources d'arrivées massives de véhicules durant la période estivale. **La multipolarité des secteurs touristiques du Pays d'Arles entraîne une dépendance du touriste à la voiture individuelle afin de se déplacer de façon efficace**. Cette situation explique la multitude de parkings situés aux entrées de sites touristiques. L'absence d'une offre adaptée explique la difficulté qu'ont les visiteurs à stationner.

Cette situation est notamment critique en centre ville d'Arles, ce qui impacte considérablement la qualité paysagère des sites historiques. Un objectif de pacification du centre ville d'Arles est annoncé dans le PDG d'Arles.

Le stationnement non maîtrisé le long des routes des Parcs Naturels Régionaux pénalise aussi la qualité paysagère des sites naturels ainsi que les milieux écologiques. Un des objectifs communs aux Parcs de Camargue et des Alpilles est d'organiser et de sécuriser le stationnement aux abords des principales routes touristiques. Il convient également de noter que les aires de stationnement représentent de grandes surfaces artificialisées et donc potentiellement imperméables. La problématique de gestion des eaux pluviales est donc d'autant plus cruciale autour de ces aménagements que le risque d'inondation est élevé sur le territoire.

L'offre de stationnement autour des principaux sites générateurs de déplacement est très développée, mais souffre également de flux massifs et parfois d'une saturation estivale importante (exemple de Saint-Rémy-de-Provence, des Baux-de-Provence ou des Saintes-Maries-de-la-Mer).

### La gestion du stationnement résidentiel

La majorité des stationnements privés et résidentiels sont gérés à la parcelle. Les dernières extensions urbaines réalisées sur le territoire offrent peu d'espaces à la voiture et induit à un détournement des espaces publics à une fin de stationnement.

La question du stationnement résidentiel est un sujet important dans la mesure où, la voiture étant essentielle dans les modes de déplacements des résidents du territoire, il est nécessaire de prévoir une place suffisante au sein des nouveaux quartiers afin de permettre le stationnement des véhicules privés et éviter l'envahissement des espaces publics par du stationnement sauvage. Dans cette optique, privilégier un stationnement regroupé permet de limiter la consommation d'espaces.

### La gestion du stationnement au sein des ZAE

Les zones d'activités économiques offrent toutes des espaces de stationnement suffisants, souvent gérés à la parcelle comme pour le stationnement résidentiel. Pour les zones à vocation commerciales, le stationnement est également géré par et pour chaque établissement : aucun projet de mutualisation d'un parking collectif n'est proposé, multipliant ainsi les poches de stationnement devant chaque enseigne, banalisant la qualité architecturale et urbaine des ZAE et contribuant à une consommation d'espaces qui pourrait être moindre.

## ■ LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS

### Une offre globale s'appuyant sur plusieurs Autorités Organisatrices des Transports

Il existe sur le territoire une multiplicité d'autorités organisatrices des transports (AOT), proposant chacune une offre : Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Conseil départemental des Bouches-du-Rhône mais aussi du Gard, Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette...

Une grande majorité des communes du département est couverte par une offre de transport collectif interurbain.

Cependant, les communes des Alpilles ne sont pas couvertes par un périmètre de transports urbains (PTU). De plus, aucun Plan de Déplacement Urbain (PDU) n'a été mis en place pour réguler les différents types de déplacements.

*L'offre de transports collectifs routiers proposée à l'échelle intra-*

L'offre de transport collectifs routiers proposée à l'échelle intra-régionale par les AOT du territoire <i>Source : fiches horaires</i>	Régisseur	Nombre de lignes
<b>Interdépartementale et départementale</b>	Cartreize	7
<b>Intercommunale</b>	Envia – ACCM	4
	Navette – Terre de Provence	2
<b>Intracommunale</b>	Envia – ACCM	10
	Châto-navette	1



*régionale par les AOT du territoire*

*Périmètre de transport urbain*

*Source : DREAL PACA*

- Sur l'entité Rhône Crau Camargue Montagnette, le réseau Envia déployé par la Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette dessert principalement le centre-ville d'Arles et les villes d'appui de Tarascon et St Martin de Crau. L'importante superficie du territoire et les distances séparant les pôles urbains, induites par les vastes étendues de Crau et de Camargue, imposent à l'AOT de véritables défis et enjeux.
- Sur le Val de Durance, la Communauté d'agglomération Terre de Provence assure depuis 2006 un service de navette intercommunale pour permettre une desserte locale des communes de son territoire. Elle s'est dotée en 2012 de la compétence Transports, confortée début 2013 par le passage en Communauté d'agglomération.
- Dans l'entité Alpilles, la Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles ne détient pas la compétence d'organisation du transport collectif.

Cette couverture territoriale de l'offre de transports

collectifs routiers, urbains et interurbains, pose la question de la desserte des territoires non couverts par un PTU et des relations et coordinations des offres.

## L'offre développée par les EPCI : une desserte à la fois intercommunale et de proximité

### ► Le réseau Enviva de la Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette :

Il est développé sur le Périmètre de Transports Urbains (PTU) couvrant les communes d'Arles, Saint-Martin-de-Crau, Tarascon, Saint-Pierre-de-Mézoargues et Boulbon, et fonctionne depuis 2011<sup>37</sup>.

Il est organisé en cinq catégories de desserte, détaillées ci-après :

#### Les lignes de bus urbaines en Arles

- 2 lignes Essentielles : les lignes 1 et 2
- 1 ligne Complémentaire : la ligne 3
- 4 lignes Locales : les lignes 4, 5,6 et 7

#### Les lignes régulières intercommunales

3 lignes de bus intercommunales font partie du réseau Enviva. Elles relient les villes d'appui de Tarascon et Saint-Martin-de-Crau à Arles. Salin de Giraud a la particularité d'être le seul village d'Arles bénéficiant d'une ligne de bus le reliant à la cité romaine, située à une quarantaine de kilomètres plus au Nord.

- Agglo 10 (Arles - Salin-de-Giraud)
- Agglo 20 (Arles - Tarascon)
- Agglo 30 (Arles - Saint-Martin-de-Crau)
- Ligne 20 (Arles - les Saintes-Maries-de-la-Mer) depuis 2014, et auparavant gérée par le Conseil Général

(cf. carte de synthèse)

#### Les navettes desservant les centres villes

3 navettes gratuites (NAVIA) desservent les centres ville d'Arles, de Tarascon et de Saint-Martin-de-Crau. Ces navettes passent systématiquement par les gares SNCF de ces villes, même à celle de Saint-Martin-de-Crau, située à plus de 2 km.

#### Le transport à la demande

Le réseau ENVIA propose en complément de son offre régulière un service de Transport à la Demande qui comprend :

- un service de transport pour tous, qui se compose de lignes prédéfinies et déclenchables par réservation téléphonique, sur le secteur d'Arles
- un service de transport à la demande réservé aux personnes en fauteuil roulant uniquement, au sein de deux secteurs :

Tarascon, Boulbon, Saint Pierre de Mézoargues, Saint Martin de Crau

#### La Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette gère les circuits scolaires

qui sont entièrement dans son périmètre de compétence. Son réseau « Touzazibus » s'organise autour de :

- la desserte des collèges et lycées,
- la desserte des écoles maternelles et élémentaires en circuits réservés, avec un réseau de bus destiné simplement à cette fonction,

Ces lignes scolaires complètent l'offre du réseau Enviva : elles sont en effet accessibles à tous les voyageurs.

Les lignes sortant du périmètre de la Communauté d'agglomération sont gérées par le Conseil général des Bouches-du-Rhône ou par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette a par ailleurs signé des conventions d'affrètement avec le Conseil général du Gard.

**De plus, le réseau dessert la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau par un système de navettes (Z1, Z2, Z3) depuis 2014 depuis Arles, Tarascon et Saint-Martin-de-Crau.**

### ► Le réseau de la Communauté d'agglomération Terre de Provence

Depuis 2006, la Communauté d'agglomération Terre de Provence a mis en place une navette gratuite intercommunale destinée à pallier au manque d'offre en transports collectifs sur son territoire. A partir des enseignements tirés de la première année de fonctionnement, le service offert a été adapté aux besoins et s'est structuré autour de deux lignes : la ligne Est et la ligne Ouest. Ces lignes sont organisées en circuit dont le trait d'union est Châteaurenard. Les dessertes se font 1 jour par semaine (mardi pour l'Est, jeudi pour l'Ouest) avec 2 allers-retours dans la journée (1 le matin, 1 l'après-midi).

Bien que les communes du Val de Durance entretiennent d'étroites relations domicile- travail et domicile - études avec le bassin de vie avignonnais, seul le réseau de transport collectif Cartreize permet à l'heure actuelle de relier :

- les communes de Châteaurenard, Rognonas, St-Rémy-de-Provence, Eyragues avec Avignon (via la ligne 57)
- les communes d'Orgon, Plan d'Orgon, Saint-Andiol, Cabannes et Noves avec Avignon (via la ligne 58).

Ce réseau propose une offre limitée en arrêts et en fréquence. De plus, les communes de Barbentane, Graveson, Boulbon, Maillane ne sont pas reliées à Avignon au travers du réseau Cartreize.

<sup>37</sup> De 6h à 20h du lundi au samedi, de 9h à 17h les dimanches et jours fériés

## L'offre du Département et de la Région : une desserte locale mais aussi un relais avec les territoires voisins

### ► Le réseau départemental Carreize

Le Département organise les transports collectifs en dehors du périmètre de transports urbains de la Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette : transports scolaires, services de lignes régulières, transport à la demande. Sur le Pays d'Arles, une partie du réseau départemental assure des services de desserte. L'offre s'articule autour de :

- 6 lignes structurantes avec l'extérieur (L18, L21, L29, L57, L58, L87), qui permettent au moins 5 départs sur la journée depuis les communes desservies, sur des créneaux horaires variés, et du lundi au samedi.
- 1 ligne de desserte « interne » au Pays d'Arles (L86), avec un niveau de service moins élevé : 3 départs par jour depuis Arles, et 3 depuis Plan d'Orgon, du lundi au samedi

Certaines de ses lignes sont empruntées par les scolaires.

### Le réseau est principalement organisé en radiales autour d'Arles, d'Avignon et de Salon-de-Provence.

Les « lignes structurantes » vers Avignon et Salon / Aix représentent une grande partie du trafic (300 passagers par jour, voire plus), avec des fréquences plus importantes.

La fréquentation importante de la ligne 57 en grande partie par le fait qu'elle est utilisée par les lycéens du nord du territoire se rendant au lycée à Avignon (en 2006, la ligne 57a entre St Rémy et Avignon était empruntée à 69 % par des scolaires).

En revanche, il n'existe aucune ligne interurbaine entre Arles et Marseille (liaison assurée uniquement par TER).

**Concernant la ligne Arles – Nîmes, sa gestion a été confiée au Conseil Général du Gard** au travers de son réseau de transport *Edgard*. Elle dessert deux régions différentes : Provence-Alpes-Côte d'Azur et OccitaniLe réseau régional express (LER)La Ligne Express Régionale n°18 « Arles – Tarascon – Avignon » propose 11 allers-retours par jour en connexion avec les différentes gares d'Avignon et de Tarascon. Cette liaison permet d'accéder rapidement à des lignes TGV desservant Paris, Lille, Nantes, Rennes, Nice, Bruxelles...

**Outre cette « liaison TGV » entre les bassins de population desservis et Avignon TGV, elle** assure un service de « navette LER » complémentaire aux dessertes TER sur le tronçon Arles – Tarascon.

Cette double vocation, en fait une ligne structurante pour le territoire

Sa fréquentation annuelle était de l'ordre de 70 000 voyages en 2006, et de 78 630 en 2012.

Les tendances 2013 étaient fortement à la baisse. Ils peuvent être corrélés à des problèmes de coordination entre l'offre LER/TER et de tarification. **L'un des enjeux est donc la coordination des offres de transports en commun en termes d'horaires et d'offres tarifaires.**

### Fréquentation du réseau Carreize :

Ligne	Fréquentation moyenne : nombre de passagers par ligne et par jour	Parcours
L057	324	Saint-Rémy-de-Provence/ Eyragues/ Châteaurenard/ Rognonas/ Avignon
L018	296	Arles/ Saint-Martin-de-Crau/ Salon-de-Provence/ Aix-en-Provence
L058	228	Avignon/ Châteaurenard/ Noves/ Verquières/ Cabannes/ St Andiol/ Mollèges/ Eygalières/ Plan d'Orgon/ Orgon
L021	137	Arles/ Arles Mas Thibert/ Port-Saint-Louis
L029	141	Arles/ Fontvieille/ Le Paradou/ Maussane/ Mouriès/ Aureille/ Eyguières/ Salon-de-Provence
L087	133	Aix-en-Provence/ Orgon/ Cavaillon
L054	86	Arles/ Tarascon/ Saint-Etienne-du-Grès/ Mas-Blanc-les-Alpilles/ Saint-Rémy-de-Provence/ Mollèges/ Cavaillon/ Plan d'Orgon

Source : CG 13, données de fréquentation du 1<sup>er</sup> novembre 2012 au 10 mai 2013 (billetterie Carreize)

## ■ LES TRANSPORTS COLLECTIFS FERROVIAIRES

### Le réseau ferroviaire

En ce qui concerne l'offre de transport ferroviaire, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est autorité organisatrice en la matière. Le territoire bénéficie de la présence de quatre gares :

- la gare de Tarascon ;
- la gare d'Arles ;
- la halte de Saint Martin-de-Crau, mise en service fin 2004 ;
- la gare d'Orgon.

Les gares de Tarascon, d'Arles et de Saint Martin de Crau sont localisées sur la ligne PLM (Paris Lyon Marseille). Le réseau se sépare en deux itinéraires avant et après Miramas. Par ailleurs, Tarascon se trouve aussi sur un point de bifurcation du réseau, lequel permet les connections avec le territoire gardois.

Ce segment ferroviaire est emprunté par différentes lignes :

- la ligne 8 : Marseille - Arles - Tarascon - Avignon,
- la ligne 10 : Lyon - Valence - Orange - Avignon - Marseille,
- la ligne 11 : Marseille - Nîmes - Montpellier et Avignon - Nîmes - Montpellier.

La gare d'Arles est desservie en TGV : trois TGV par jour, un en direction de Lyon, deux en direction Miramas.

Le territoire présente également l'avantage d'être à proximité immédiate de gares de tailles importantes, comme les gares d'Avignon TGV, d'Avignon Centre et de Miramas.

### La fréquence des lignes ferroviaires

Une offre assez inégale caractérise ces gares, tant en volumes de services qu'en types de services :

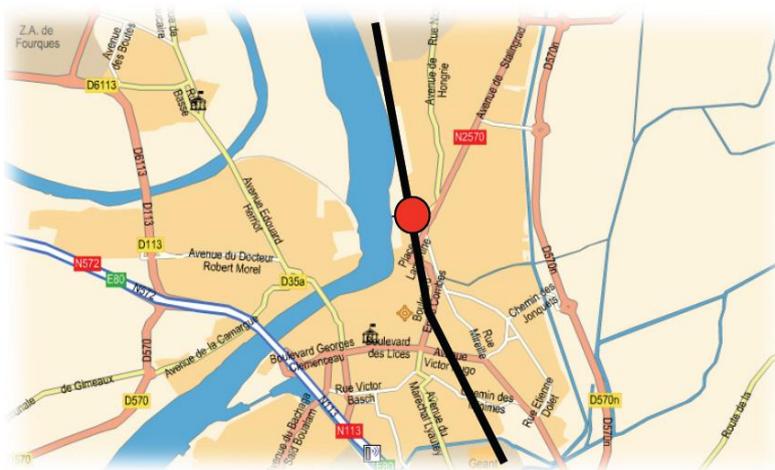
- Tarascon : 60 trains par jour (majorité de TER),
- Arles : 63 trains (majorité d'InterCité)
- Saint-Martin-de-Crau : 16 trains (TER/intercités).
- Orgon : 11 trains (TER)

De fait, la combinaison des différentes politiques d'arrêt selon les lignes donne lieu à des liaisons desservies de manière différentes : les liaisons les plus nombreuses sont Arles - Marseille, Arles - Avignon et Tarascon - Avignon. On note une fréquence élevée vers les villes attractives extérieures (15 min en heures de pointe et 30 min en heures creuses), moyenne en Intra-SCOT (30min en heures de pointe et 60min en heures creuses). Ce sont des relations de pôle à pôle qui bénéficient des fréquences les plus élevées. **La DTA du 13 identifie Arles comme un pôle d'échange majeur du département. Cette vision vient renforcer le fait que ces liaisons doivent être conservées voire améliorées.**

Les dessertes intermédiaires présentent des fréquences faibles, comme par exemple les liaisons internes au territoire entre Saint-Martin-de-Crau, Arles et Tarascon

ou externes entre Orgon et Marseille ou Avignon. **L'offre est donc axée sur l'accessibilité du territoire vis-à-vis de l'extérieur, plutôt que sur une fonction de desserte interne.**

Localisation de la gare de la ville d'Arles

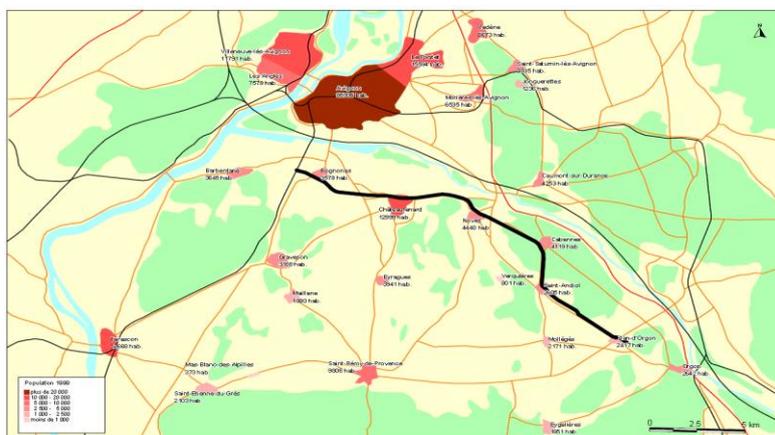


### La fréquentation du réseau ferroviaire

Du point de vue de la fréquentation des gares :

- La gare d'Arles totalise depuis 2005 une augmentation du nombre de voyageurs avec des augmentations frôlant les 10%.
- Egalement, en gare de Tarascon, la fréquentation annuelle est à la hausse, mais le nombre de voyageurs restent 4 fois plus faible qu'en gare d'Arles. Cependant, Tarascon, en axe de pivot par rapport à la région Occitanie et au secteur d'Avignon détient une place stratégique dans la gestion des flux de voyageurs.

Tracé de la BPO reliant les pôles urbains du Nord Alpilles :



**Les sources ODITER** permettent de disposer du trafic annuel des principales relations régionales :

- Arles - Marseille : 130 000 voyages par an : près d'un quart de la fréquentation de la gare d'Arles,

- Arles - Avignon : 120 000 voyages par an, près d'un quart également de la fréquentation de la gare d'Arles...

Fréquence du réseau TER, du lundi au vendredi

Source : M2 GEOTER 2013 Université d'Avignon, d'après les fiches

Elle dessert les communes de Plan d'Orgon, Saint-

Lignes de TER - LER	Amplitude horaire	Fréquence en jour ouvré	Nombre d'arrêts	Nombre de communes en liaison
Ligne 8 - Marseille / Arles / Tarascon / Avignon	5h10 à 18h05	toutes les 32 minutes	6	6
Ligne 9 - Marseille / Avignon centre	5h à 19h48	Toutes les 29 min	15	15
Ligne 10 - Marseille / Arles / Avignon / Orange / Valence / Lyon	5h06 à 23h07	toutes les 41 minutes	2	2
Ligne 11 - Marseille / Arles / Nîmes / Montpellier	5h52 à 23h	toutes les 1h05	3	3
Ligne 11 B - Avignon / Tarascon / Beaucaire / Nîmes / Montpellier	6h18 à 21h40	toutes les 1h00	7	7
Ligne LER 18 - Arles / Tarascon / Avignon	5h10 à 23h15	toutes les 1h10	5	5

horaires TER/LER

Andiol, Cabannes, Noves, Châteaurenard et Barbentane.

## Les projets d'amélioration du réseau ferroviaire

**La ligne ferroviaire PLM traversant actuellement le territoire est une double voie électrifiée de capacité largement supérieure à l'utilisation qui en est faite.** Le Conseil Régional PACA, organisateur du transport ferroviaire, réfléchit à un schéma régional de desserte pour l'horizon 2020 : notamment, Arles pourrait bénéficier de services IC et d'Omnibus. Ce dernier service profiterait notamment à la desserte interne accrue sur l'arc Tarascon - Arles - Saint-Martin-de-Crau.

**Par ailleurs, la présence de la ligne ferroviaire dite « BPO », entre Barbentane et Plan d'Orgon, presque désaffectée (servant ponctuellement au fret) constitue un potentiel.** La ligne BPO avait été réalisée pour desservir, en complément de la ligne de Tarascon à Plan-d'Orgon via Saint-Rémy, les riches plaines agricoles situées entre Rhône, Durance et Alpilles et favoriser l'expédition des récoltes d'une part vers la vallée du Rhône grâce à la gare de Barbentane et d'autre part vers Marseille et la côte d'Azur grâce à la gare d'Orgon... Elle appartient au Département des Bouches-du-Rhône, qui en a confié l'exploitation à la Régie Départementale des Transports (RDT13).

Actuellement, elle est exclusivement utilisée pour le transport d'engrais de l'usine « Rhône Alpes Engrais » située à Plan d'Orgon, ce qui représente un trafic de 17 000 tonnes par an, et par deux activités marginales, le transport de « paloxes » en matière plastique importés d'Italie et le stockage de wagons en attente de réparation.

Deux axes majeurs de développement peuvent se profiler pour cette ligne :

- L'ouverture de la ligne au trafic de voyageurs, option privilégiée jusqu'alors, et dont le mode resterait à définir (tramway, tram-train...). En effet, la ligne est relativement en bon état entre Barbentane et Noves et bien placée par rapport à l'urbanisation dans les communes traversées. Ce tracé pourrait représenter un enjeu pour le développement éventuel de ce secteur et constituer un axe fort dans ce secteur relativement peu desservi par le transport collectif pour rejoindre en peu de temps Avignon, qui est le principal pôle urbain vers lequel convergent les habitants des communes desservies par la BPO. Une étude a été réalisée. Elle relève un potentiel intéressant de la ligne, estimé à 2 500 à 3000 voyages par jour ouvrable, deux sens confondus, sous réserve d'une bonne desserte ferroviaire et d'une politique des transports favorable aux transports en commun. Toutefois, l'étude relève aussi des difficultés de remise en service en tout-

ferroviaire, amenant à s'orienter davantage vers l'idée d'un tram-train.

- L'expansion du trafic de marchandises, lié au potentiel représenté par les nombreuses zones d'activité économique et zones agricoles du secteur ;

En termes de foncier, il existe à proximité de la ligne BPO un certain nombre de terrains potentiellement intéressants, car situés en pleine zone dense. Ces terrains sont, pour les communes, des zones idéales pour le développement urbain. Mais l'utilisation de terrains bloquerait définitivement la possibilité de rouvrir la ligne ferroviaire dans le futur.

Par ailleurs, le projet de virgule d'Avignon doit permettre de relier la gare SNCF d'Avignon centre à la gare Avignon TGV afin de proposer de multiples dessertes. Dans cette perspective, des articulations seraient à penser avec les communes du nord et le potentiel de la ligne BPO, mais aussi avec les autres gares du Pays d'Arles (Arles, Tarascon, Saint-Martin-de-Crau)

**D'autres lignes ont un potentiel à valoriser :**

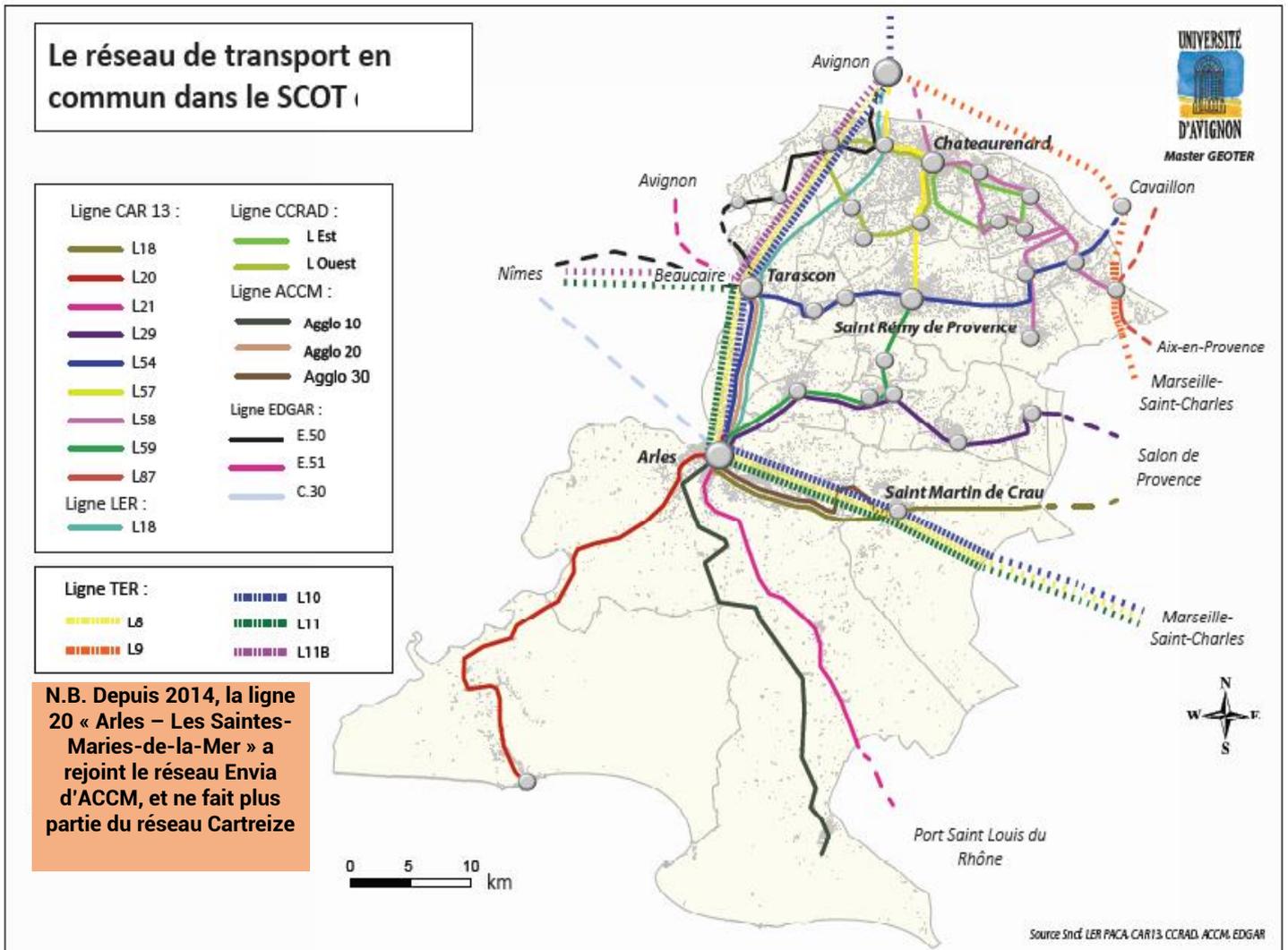
- la présence d'une ligne reliant Arles au Gard
- l'ancienne ligne des Alpilles entre Arles et Fontvieille, qui était exploitée dans un but touristique par RDT13, mais qui n'est plus en service.

Enfin, les anciennes emprises ferroviaires situées

dans et autour d'Arles pourraient être le lieu d'une requalification pour le développement des modes doux notamment. Le projet de création d'une piste cyclable, allant du Lac Léman à la mer intègre un passage par la commune d'Arles. Dans cette perspective, la commune d'Arles a proposé un itinéraire cycliste empruntant une partie de la voie ferrée entre le pont Van-Gogh et les Alyscamps. Ce nouvel usage est un exemple de revalorisation possible des voies ferrées.

### ■ SYNTHÈSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

**Une articulation entre urbanisme et transports**  
 Dans le cadre d'un SCOT, la desserte en transport collectif peut constituer une condition pour permettre une ouverture de terres à l'urbanisation et l'implantation d'espaces commerciaux, sous réserve d'avoir une desserte en transport collectif. De la même façon, le réseau de transport collectif est une référence permettant au SCOT d'imposer si cela est souhaité des seuils minimum de densité dans certains secteurs à condition qu'ils soient desservis. Dans ces cas, le transport devient précurseur de l'urbanisation et son maillage devient ainsi l'armature du développement urbain.



## Des zones peu desservies, et certaines correspondances / liaisons compliquées

L'organisation des transports en commun est inégale sur le territoire : certaines zones sont peu ou pas desservies par les transports en commun, et certaines liaisons sont manquantes entre Arles et les communes les plus au nord, ou entre Alpilles et Crau

- **L'offre est concentrée autour :**
  - **des radiales autour d'Arles** : le réseau de transport collectif de la Communauté d'agglomération Terre de Provence ne propose pas de liaisons directes entre chacune des communes, notamment entre Tarascon et Saint-Martin-de-Crau
  - **d'une offre sur le linéaire Avignon – Châteaurenard - Saint Rémy-de-Provence** ; les communes du nord du territoire étant mal ou pas desservies vers Arles
- L'offre sur le segment Avignon – Saint Rémy de Provence présente un niveau de services plus élevé que celui constaté sur le segment Tarascon – Arles – Saint-Martin-de-Crau (la fréquence de desserte y étant plus importante).
- Le **niveau d'offre est assez faible** sur la majorité des lignes de desserte (peu de passages), en particulier sur la partie nord du Pays d'Arles où le réseau intercommunal est inexistant (Alpilles) ou peu développé (deux navettes sur le Val de Durance)
- Il n'existe pas de liaisons entre le Alpilles et le pôle d'emploi de Saint-Martin-de-Crau (AOT distinctes) alors qu'environ 140 personnes transitent quotidiennement pour leurs déplacements domicile – travail (INSEE 2009)
- De même, il n'existe pas de liaison interne entre Châteaurenard et Tarascon, sachant toutefois que les flux domicile-travail entre ces deux communes sont inférieurs à 100 personnes (INSEE 2009)

- Quelques communes ne bénéficient **d'aucune desserte en transport collectif** (Eygalières, Mollégès) ;
- L'offre apparaît peu coordonnée entre les Périmètres de Transport Urbain et les périmètres de Transport Collectif Non Urbain, notamment en ce qui concerne les points de correspondance.

L'offre ferroviaire se superpose à ce réseau et propose différentes combinaisons de liaisons : 8 trains par jour entre Arles et Tarascon, 13 trains entre Arles et St Martin, 31 trains entre Arles et Avignon, 40 trains entre Arles et Marseille...

Différentes paramètres compliquent l'organisation des transports en commun en Pays d'Arles : l'étendue du territoire, la part du tissu diffus.

Par ailleurs, l'éclatement de la compétence constitue un frein à la coordination des transports.

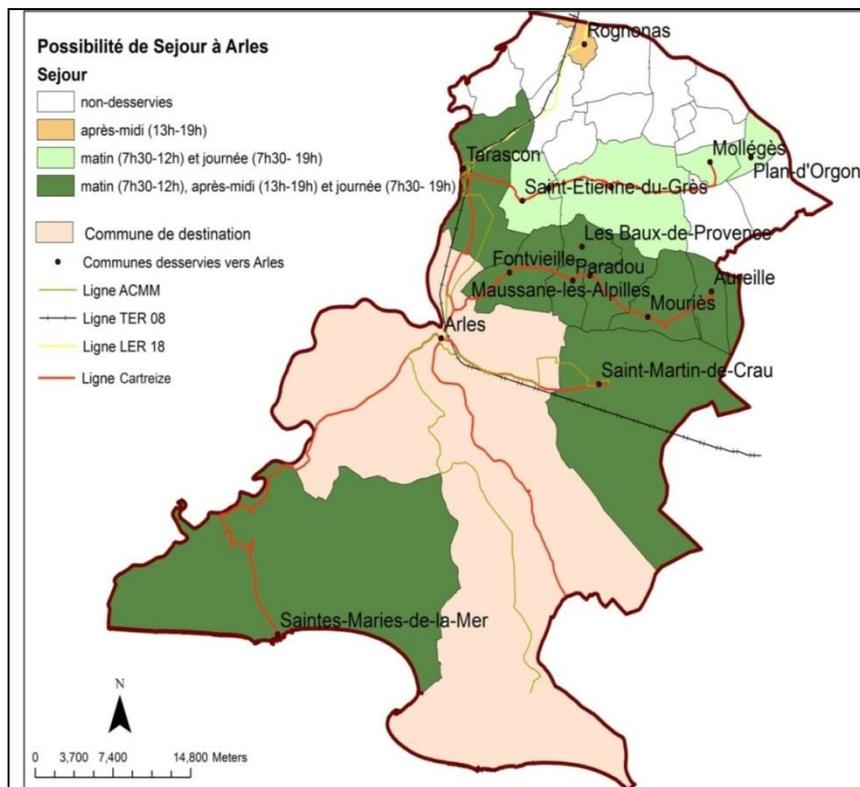
## Une desserte en liaison directe de meilleure qualité

De façon générale, la desserte en liaison directe ville à ville est de meilleure qualité :

- à l'intérieur du SCOT, vers les communes d'Arles et de Châteaurenard ;
- l'extérieur du SCOT vers Avignon surtout et Salon de Provence.

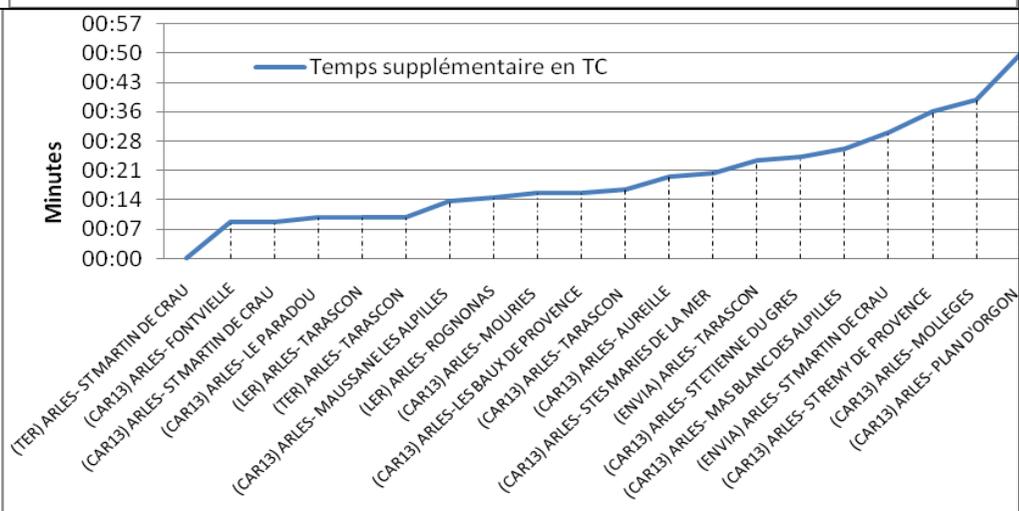
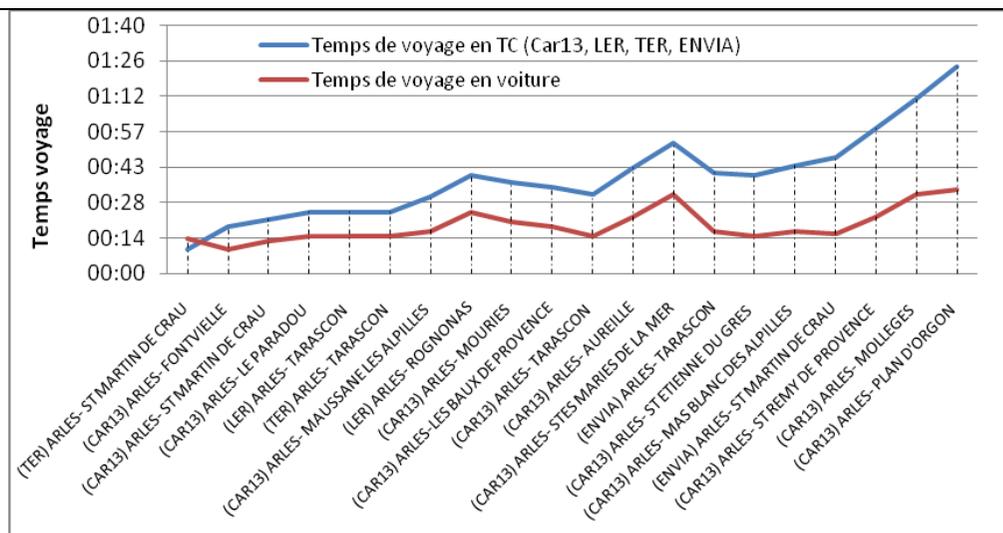
*Une étude réalisée par les étudiants du Master 2 GEOTER de l'Université d'Avignon (promotion 2013), permet de comparer les temps de transport entre la voiture individuelle et les transports collectifs (TC). Les résultats de ces travaux sont exposés ci-dessous pour les principaux trajets. Les temps d'accès en voiture ont été calculés à l'aide d'un système d'information géographique et de la base de données GéoRoute (IGN). Ils correspondent à des temps de parcours optimaux (circulation fluide, pas de feux). Les temps de parcours en transports en communs ont été établis sur la base des fiches horaires des différents réseaux de transport.*

## ► Desserte d'Arles depuis l'intérieur du Pays d'Arles



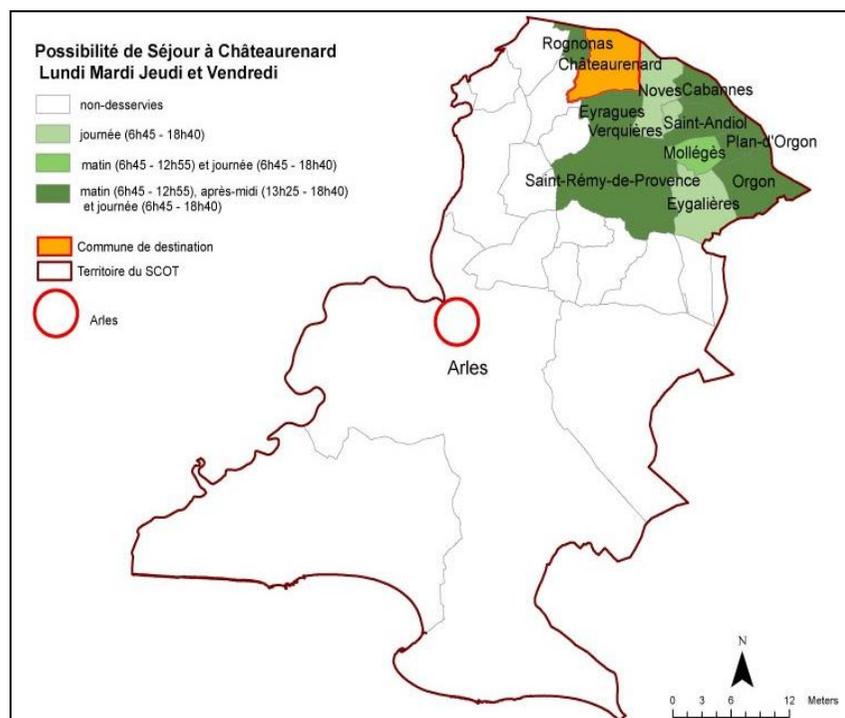
Quinze communes du SCOT sont desservies vers Arles par les transports collectifs en semaine. Le nord du territoire est caractérisé par des communes mal ou pas desservies vers Arles.

7 communes bénéficient d'un TC relativement compétitif par rapport à la voiture, c'est-à-dire ne dépassant pas 15 minutes de temps supplémentaire. A contrario, 8 communes ont un TC largement moins compétitif que la voiture particulière (de 20 à 50 minutes de plus pour le même trajet en TC).



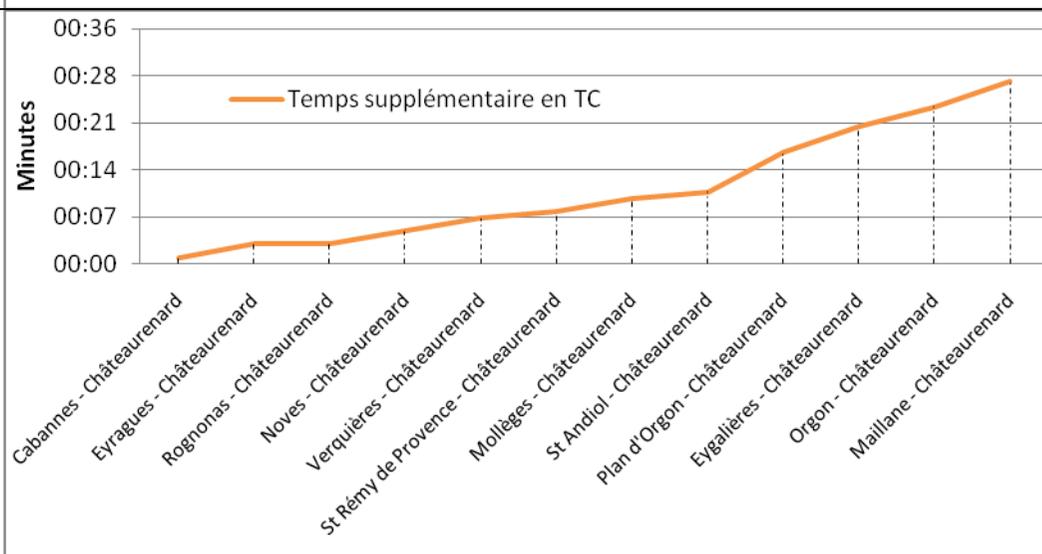
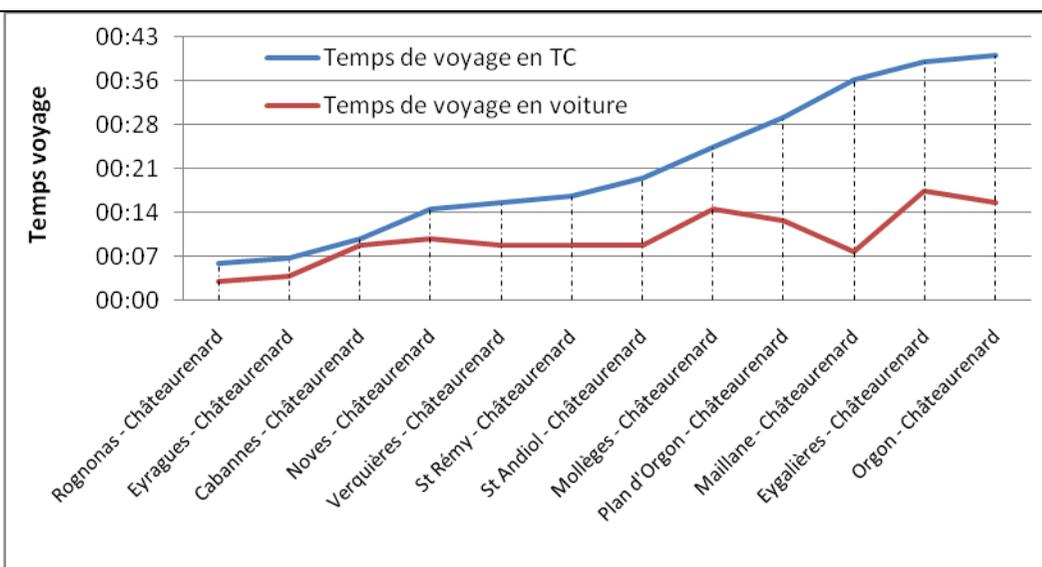
**Possibilité de séjour** = possibilité de se rendre à la commune de destination dans les intervalles horaires précisés. Les habitants de Rognonas peuvent se rendre à Arles vers 13h et revenir vers 19h

► **Desserte de Châteaurenard depuis l'intérieur du Pays d'Arles**

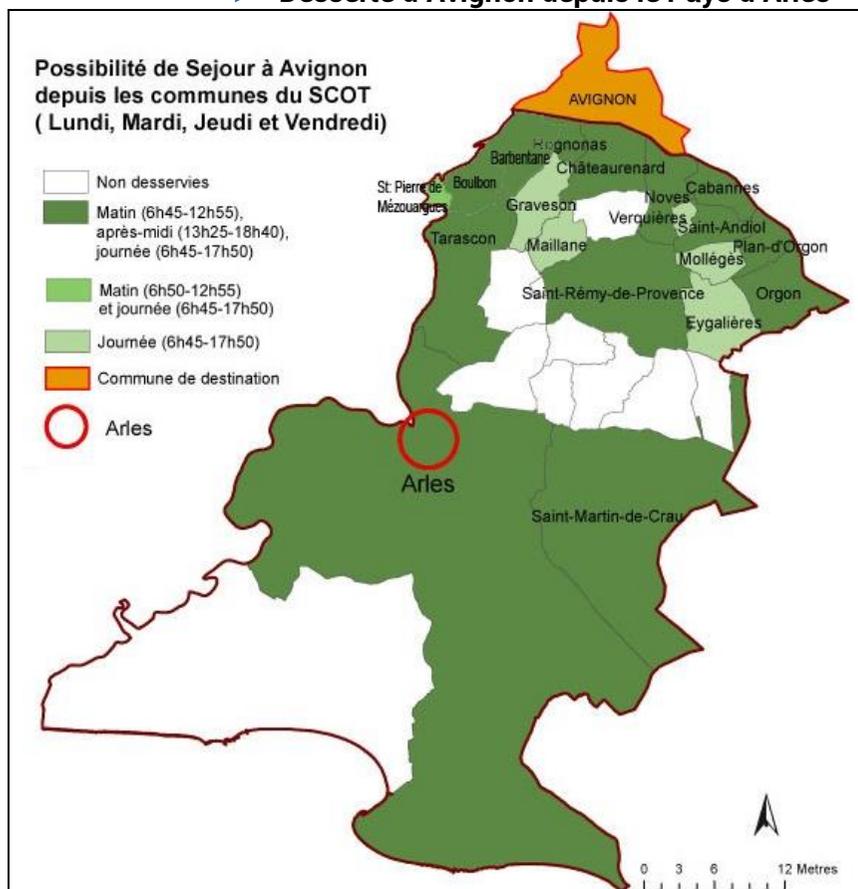


11 communes sont desservies vers Châteaurenard par le réseau Carreize. Seule la population à l'Est de Châteaurenard peut s'y rendre en transport en commun. Le reste du territoire n'est pas relié à Châteaurenard.

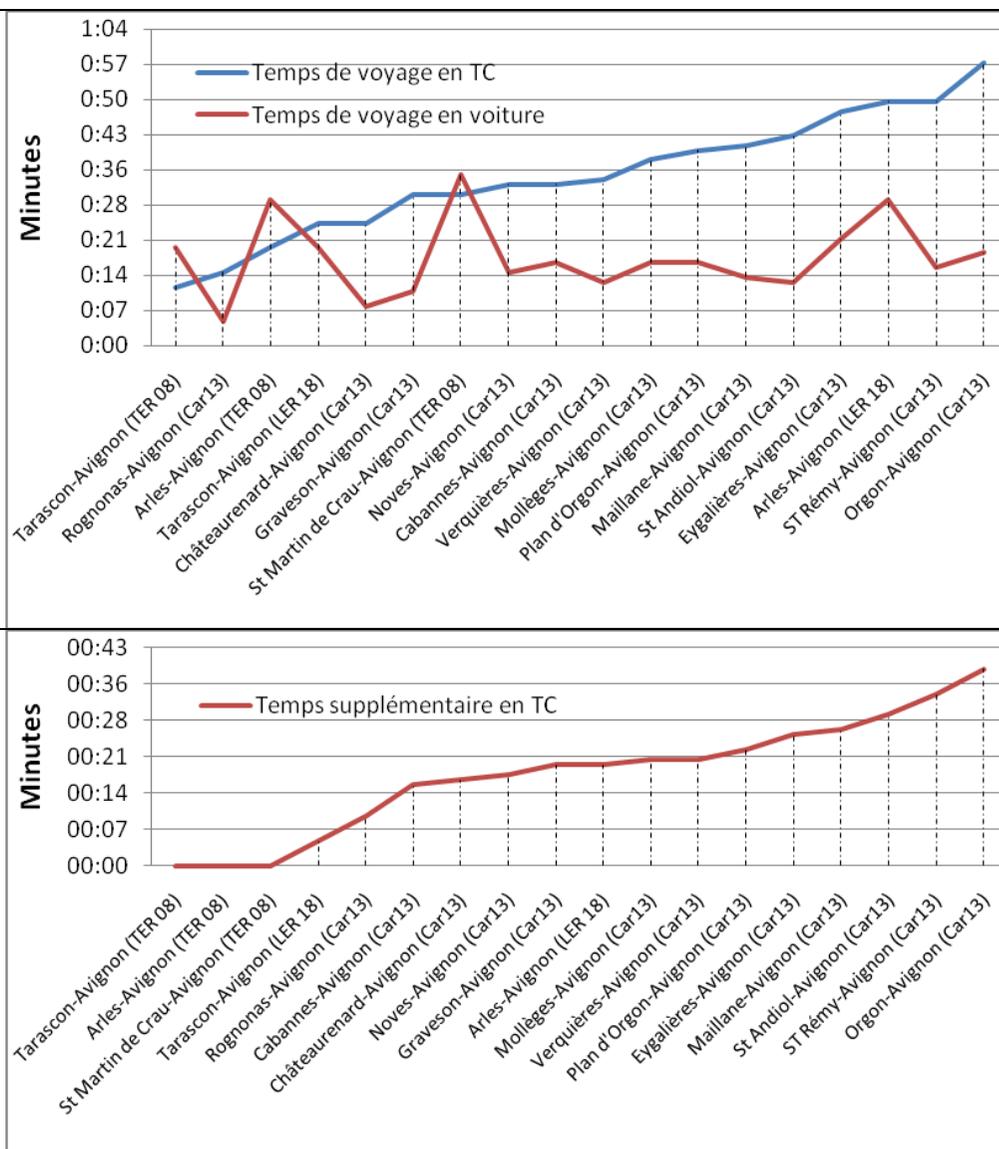
Le temps de trajet en transport en commun vers Châteaurenard est plus élevé qu'en voiture, surtout en provenance de Maillane.



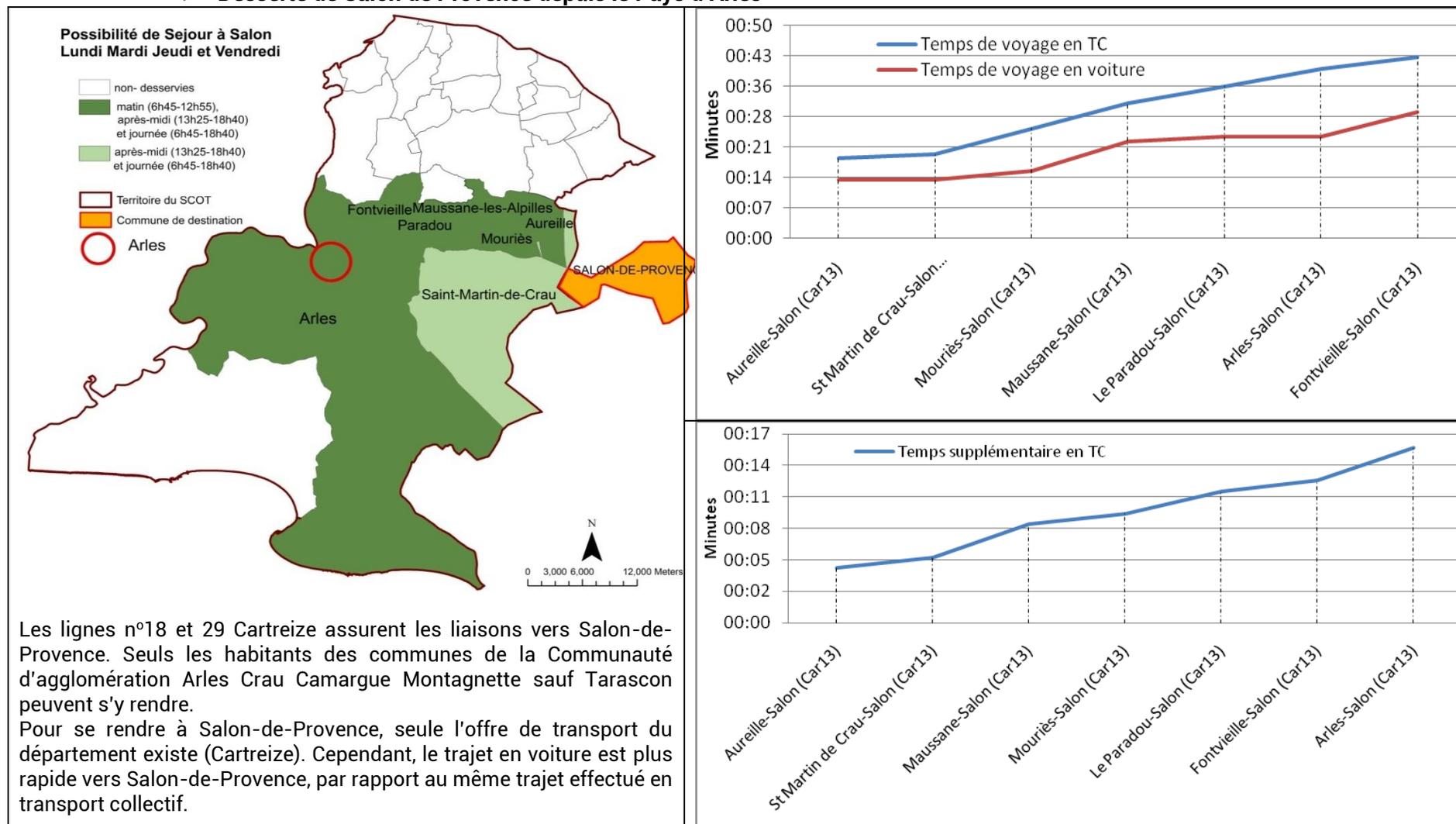
### ► Desserte d'Avignon depuis le Pays d'Arles



Les possibilités de séjour à destination d'Avignon sont assez importantes depuis les communes desservies par les lignes départementales Carreize, LER ou lignes TER. Les communes en blanc ne sont pas desservies vers Avignon par les lignes régulières. Le voyage en train est plus rapide que celui en voiture depuis Tarascon, Arles et Saint Martin de Crau. Par contre, 6 communes ont un TC largement moins compétitif que la voiture particulière (de 20 à 36 minutes de plus pour le même trajet en TC).



### ► Desserte de Salon de Provence depuis le Pays d'Arles



# D8

## Les modes actifs

### ■ DES MODES ACTIFS ENCORE REDUITS AUX DEPLACEMENTS DE COURTES DISTANCES

La problématique des modes actifs (piétons/cycles) est complexe dans les territoires avec une forte proportion d'espaces ruraux ou semi-ruraux comme le Pays d'Arles, car ils sont souvent réduits aux déplacements de très courtes distances, et ce pour plusieurs raisons :

- L'éloignement des villes et villages entre eux, limitant fortement les possibilités de déplacements pour des motifs tels que les déplacements domicile-travail (37 km séparent Arles des Saintes-Maries-de-la-Mer, et 32 km séparent Arles de Châteaurenard...);
- Dans les Alpilles et le Nord Alpilles, on note une relative proximité entre les villages, mais les distances restent malgré tout trop importantes pour aller travailler.
- La place réduite donnée aux modes actifs dans les aménagements : qu'ils soient viaires ou urbains. Le réseau viaire départemental par exemple, en dehors de quelques pistes sécurisées, ne propose que des accotements multifonctionnels non sécurisés pour les piétons et les cycles.
- De la même façon au sein des villes et villages, peu d'aménagements sont prévus pour relier les différents bassins de vie aux fonctions urbaines proposées (commerces, services, équipements).

La répartition modale des résidents du Pays d'Arles effectuée par le CETE Méditerranée a mis en évidence que les modes doux peuvent être compétitifs pour les motifs « achats » et « visite » (cf. page xx).

Les politiques locales en faveur des déplacements doux

### Le Schéma Directeur Vélo de la Ville d'Arles

Le Plan Global de Déplacement de la Ville d'Arles propose de nombreuses actions en faveur des modes doux et notamment à 3 échelles de temps :

Court terme :

- Renforcement de l'espace piéton en hyper centre
- Sécurisation des traversées des grands axes vers le centre-ville
- Création d'itinéraires vélo continus
- Aménagement des promenades sur les quais/berges
- Traitement des cheminements vers les P+D

Moyen terme :

- Traitement des grands axes piétons : Clemenceau-Lices / Combes / Hugo-Ateliers
- Aménagement des berges des canaux

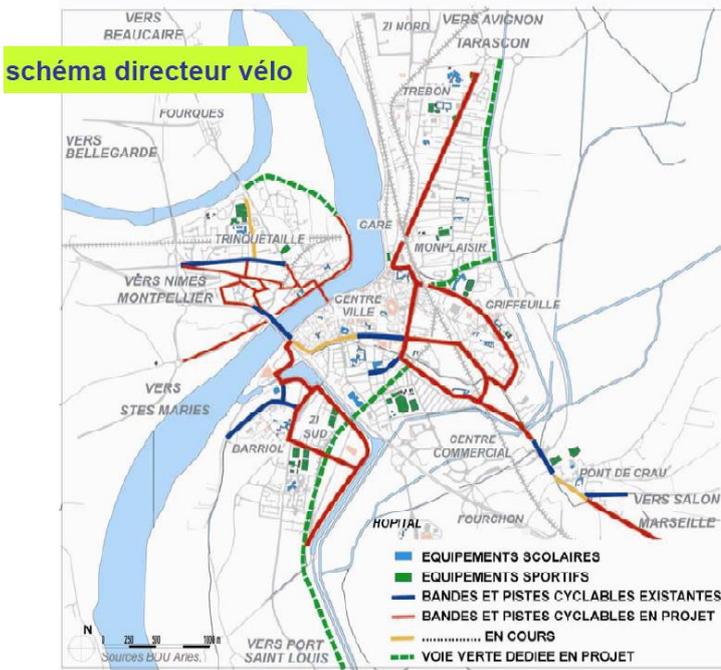
Long terme :

- Aménagement de voies vertes (du Léman à la mer...)
- Traitement du pont de Trinquetaille.

D'autres communes ont entrepris des réflexions sur la gestion des déplacements (notamment doux) sur leur territoire communal (Exemple : St-Rémy-de-Provence). Ces initiatives sont à souligner.

Au-delà des initiations mises en place par le Département, la Région soutient financièrement, dans le cadre de la complémentarité des modes doux, la réalisation d'aménagements cyclables vers les pôles d'échanges et vers les équipements publics, ainsi que la conception de voies vertes.

Schéma directeur des pistes cyclables :

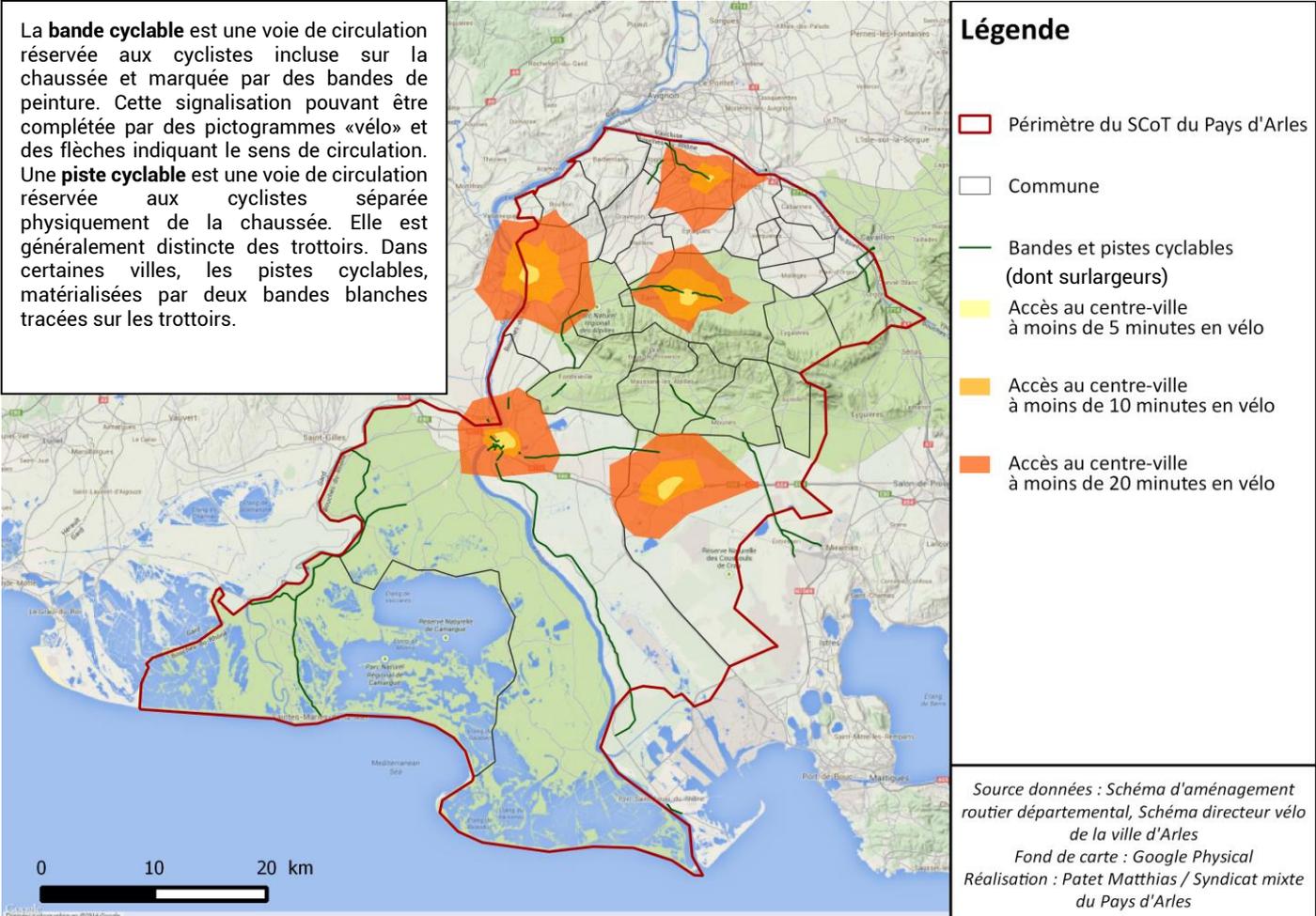


Autres perspectives d'itinéraires locaux

Les orientations de la politique cyclable du Conseil Général sont réunies au sein du Programme Vélo. Encore en cours d'élaboration, quelques grandes actions ont déjà été identifiées, notamment le **rabattement des pistes et bandes cyclables dans un rayon de 3 km autour des pôles TER/RER.**

Distance/temps par déplacement en vélo :

La **bande cyclable** est une voie de circulation réservée aux cyclistes incluse sur la chaussée et marquée par des bandes de peinture. Cette signalisation pouvant être complétée par des pictogrammes «vélo» et des flèches indiquant le sens de circulation. Une **piste cyclable** est une voie de circulation réservée aux cyclistes séparée physiquement de la chaussée. Elle est généralement distincte des trottoirs. Dans certaines villes, les pistes cyclables, matérialisées par deux bandes blanches tracées sur les trottoirs.



**Légende**

- Périmètre du SCoT du Pays d'Arles
- Commune
- Bandes et pistes cyclables (dont surlargeurs)
- Accès au centre-ville à moins de 5 minutes en vélo
- Accès au centre-ville à moins de 10 minutes en vélo
- Accès au centre-ville à moins de 20 minutes en vélo

Source données : Schéma d'aménagement routier départemental, Schéma directeur vélo de la ville d'Arles  
 Fond de carte : Google Physical  
 Réalisation : Patet Matthias / Syndicat mixte du Pays d'Arles

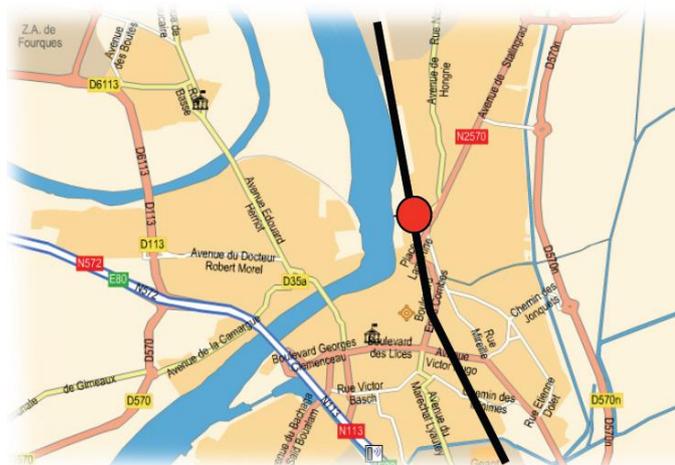
# D9

## L'intermodalité et l'accès aux pôles de transports

### ■ LES GARES SNCF

#### La gare SNCF d'Arles

Localisation de la gare SNCF d'Arles



La gare SNCF d'Arles est située en milieu urbain, à deux pas du centre ancien de la ville.

Cependant, elle souffre pour le moment d'une localisation relativement enclavée, car accessible uniquement par l'ouest en raison de la l'obstacle de la ligne ferroviaire. Elle se trouve également à proximité des quais du Rhône. Bien évidemment, plus que la localisation de la gare, c'est la configuration urbaine d'Arles qui limite l'accessibilité de la gare.

Pour autant, cette gare de grande envergure bénéficie d'un potentiel intéressant, avec une emprise foncière assez importante et la présence de plusieurs équipements et services.

La gare SNCF n'est pas accessible depuis l'Est alors qu'un accès de ce côté permettrait de replacer la gare dans la ville, ouvrant celle-ci sur l'espace historique. Par ailleurs, malgré le fait que la gare routière interurbaine soit située face à la gare SNCF, l'intermodalité entre train, TCU<sup>38</sup> et TCNU<sup>39</sup> n'est pas très effective et est ambiguë. En effet, le principal nœud de correspondance central et historique des transports collectifs à Arles se fait au niveau de la halte Clémenceau (située en centre-ville, la configuration des lieux est très contrainte et de fait peu propice au développement de l'intermodalité). Le lien entre les deux gares serait à améliorer afin de mieux organiser l'intermodalité.

<sup>38</sup> Transports en Commun Urbains

<sup>39</sup> Transports en Commun Non Urbains

Un projet partenarial est en cours (Ville, Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette, CG13, Région, SNCF et RFF) afin de désenclaver la gare et développer un véritable pôle d'échange.

#### La halte SNCF de Saint-Martin-de-Crau

Localisation de la halte SNCF de Saint-Martin-de-Crau



Cette halte SCNF offre tous les services et équipements standards d'une halte ferroviaire. Elle permet depuis son ouverture d'offrir un point d'arrêt supplémentaire sur le territoire et une alternative à la voiture pour de nombreux habitants.

Elle se situe à près de deux kilomètres du centre-ville de Saint-Martin-de-Crau. Elle jouxte notamment la zone d'activités logistique du Bois de la Leuze.

Compte tenu de son positionnement excentré, une navette gratuite assure la desserte de la gare, laquelle est donc un point de desserte intéressant pour les actifs de la zone logistique voisine (la navette gratuite permettant les correspondances). Cette halte a été aménagée à la fin de l'année 2005, et intègre quelques aménagements légers. La gare n'est accessible que par le côté nord et manque de signalisation. Le site présente l'avantage d'être localisé à côté d'un restaurant, ce qui laisse imaginer un développement potentiel de la gare en véritable centre de vie avec des services et des équipements en lien avec les activités voisines.

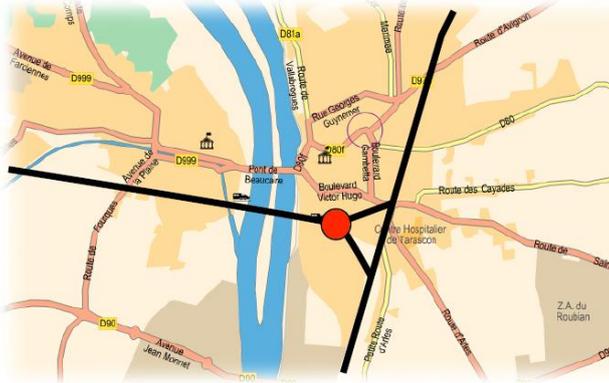
Elle fait actuellement l'objet de travaux afin de développer et d'améliorer les échanges entre modes.

#### La gare SNCF de Tarascon

La gare SNCF de Tarascon est située en centre-ville. Elle se trouve par ailleurs au niveau d'une bifurcation ferroviaire, ce qui multiplie les possibilités de

combinaisons d'itinéraires. Compte tenu de sa proximité avec Beaucaire, cette gare sert à l'ensemble des utilisateurs de l'agglomération Beaucaire-Tarascon.

Localisation de la gare SNCF de Tarascon



### La gare SNCF d'Orgon

Localisation de la gare SNCF d'Orgon



La gare d'Orgon est située sur la ligne Marseille-Salon-Cavaillon-Avignon. Cette gare présente un potentiel de desserte autre que par le réseau viarie dans le secteur de Cavaillon, Avignon mais également le reste des Bouches-du-Rhône. Cependant cette gare reste relativement excentrée du tissu urbain d'Orgon (environ 1 km) et n'est pas desservi par un transport en commun.

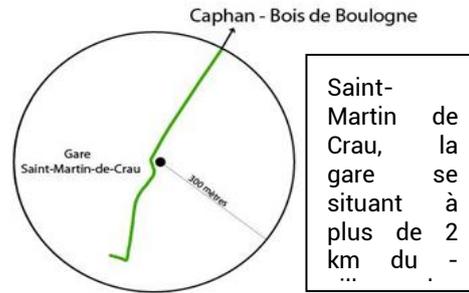
Les configurations des gares sont donc très différentes. Celles-ci peuvent être catégorisées au regard de critères de desserte et d'insertion urbaine:

- La gare de Saint-Martin-de-Crau : halte périurbaine ayant vocation à desservir plus particulièrement la zone logistique ;
- La gare d'Arles : gare urbaine ayant une vocation centrale pour le territoire avec une offre importante (notamment des TGV) et nécessitant un développement de l'intermodalité ;
- La gare de Tarascon : gare urbaine secondaire ;
- La gare d'Orgon : halte périurbaine.

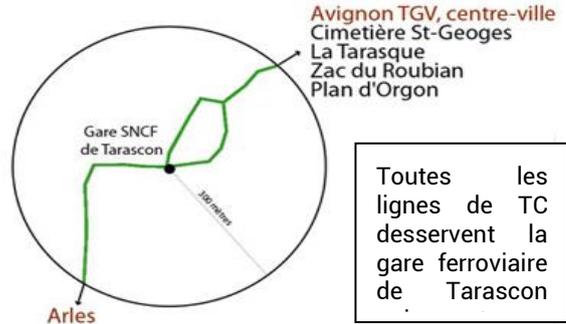
### L'ACCES AUX GARES

La majorité des lignes de transport collectif routier desservent les gares SNCF à moins de 300 m. Les gares d'Arles et de Tarascon sont situées à proximité du centre-ville. Mais **pour une bonne part du territoire le rabattement sans voiture sur les gares SNCF reste difficile.**

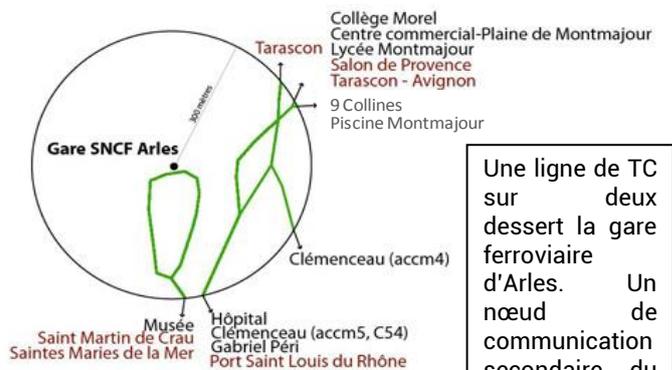
La moitié de la population du territoire peut accéder à une gare SNCF en moins de 10 minutes en voiture. Cependant, environ 70% de la population des communes du nord du territoire ne peut atteindre une gare en moins de 15 min en voiture.



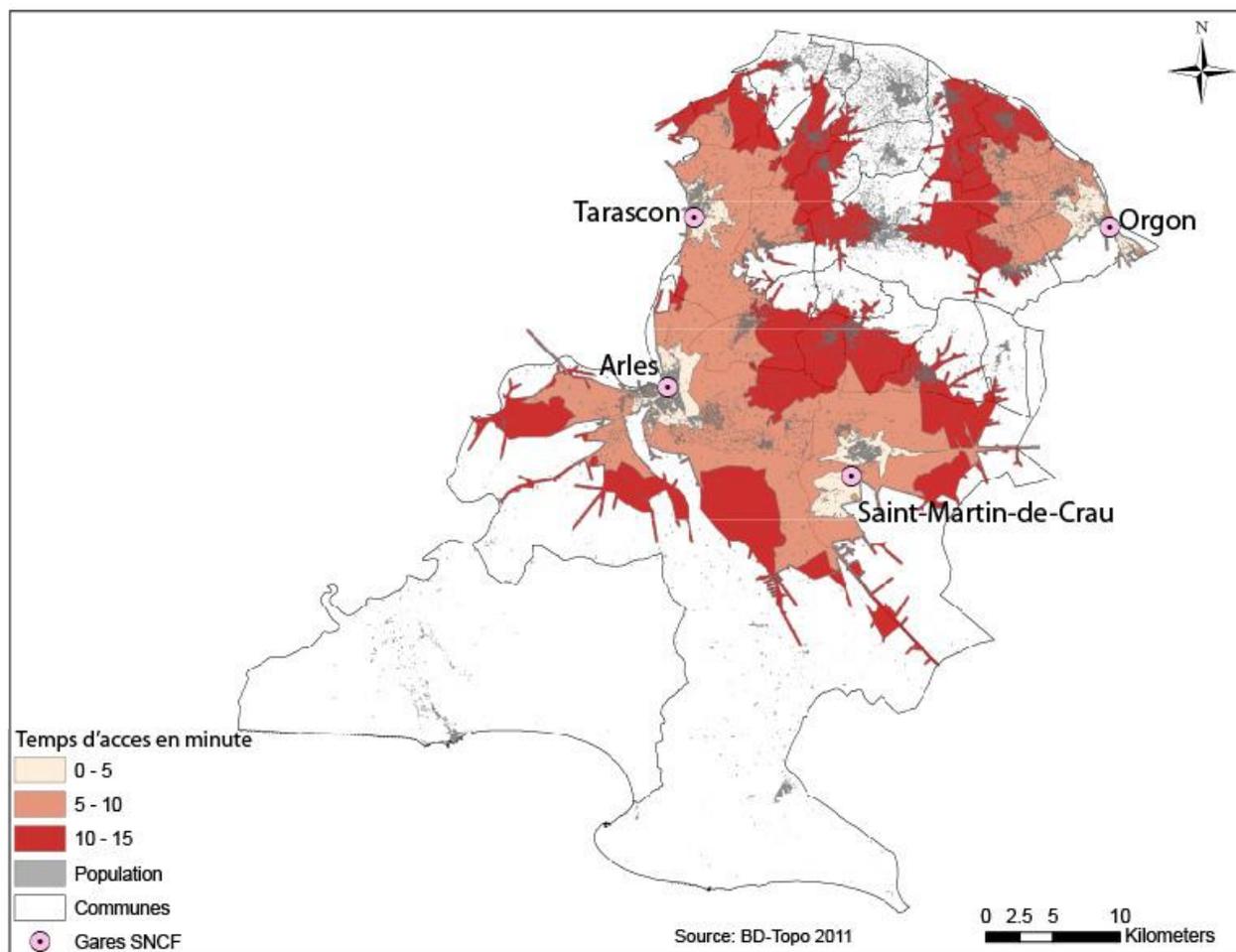
Saint-Martin de Crau, la gare se situant à plus de 2 km du - ...



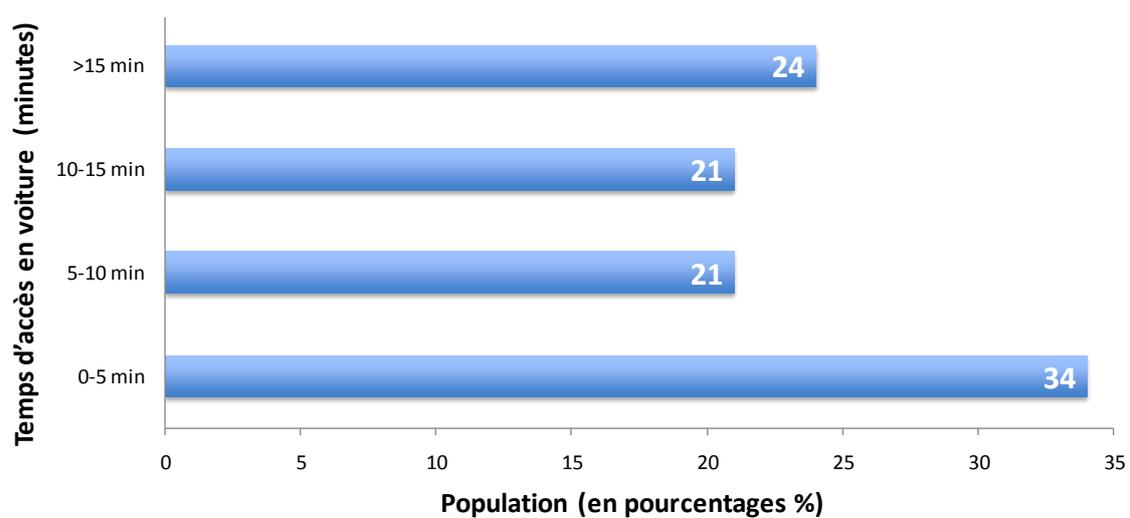
Toutes les lignes de TC desservent la gare ferroviaire de Tarascon



Une ligne de TC sur deux dessert la gare ferroviaire d'Arles. Un nœud de communication secondaire du réseau de TC

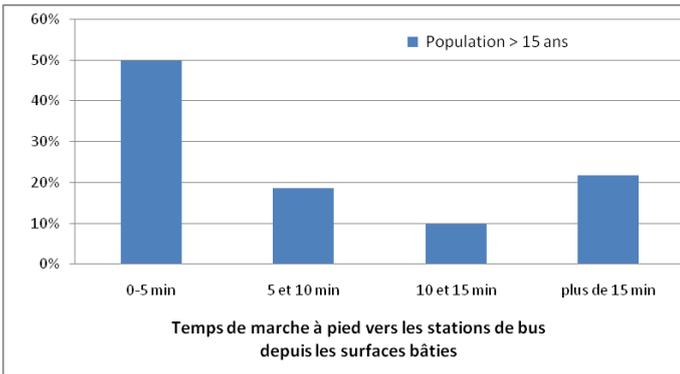


Temps d'accès en voiture aux quatre gares SNCF du Pays d'Arles



## ■ L'ACCES AUX STATIONS DE BUS A PIED

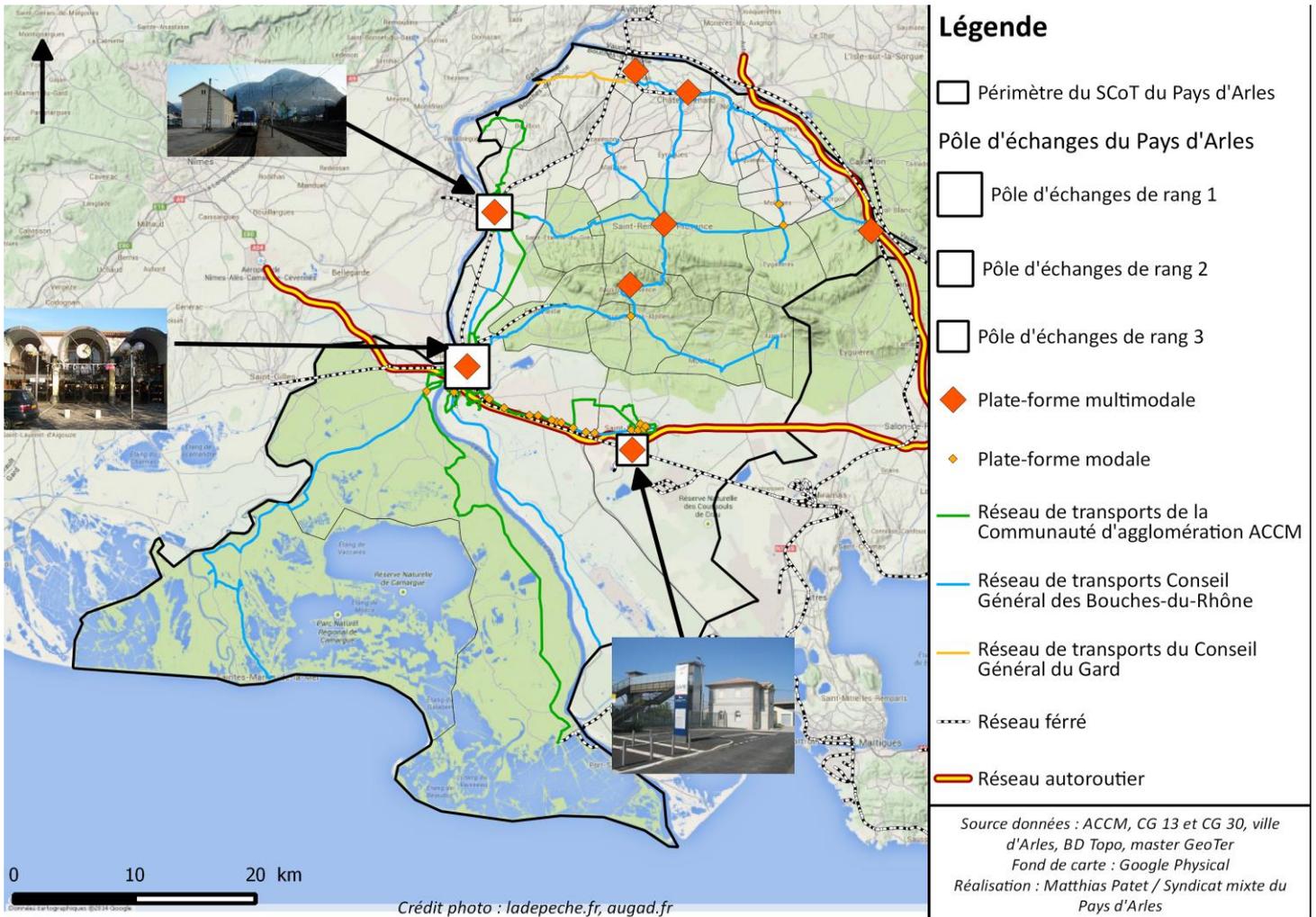
Temps de marche à pied vers les stations de bus depuis les surfaces bâties



La moitié de la population de plus de 15 ans se trouve à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de bus.

## ■ LES POLES D'ECHANGES ET PLATEFORMES MULTIMODALES

Les différents pôles d'échanges et plate-forme multimodale du Pays d'Arles



**Pôle d'échanges :** lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges assurent également un rôle

d'interface entre la ville et son réseau de transport et se caractérisent par une importante diversité de modes de transport : vélos, marche à pied, train, voiture, bus voir tramway, avion et métro.

**Plate-forme intermodale :** lieu d'articulation entre plusieurs modes de transports mais dont le rôle d'échanges reste moindre contrairement aux pôles d'échanges. Les plates-formes sont des espaces privilégiant l'interface entre automobile et transport public.

**Plate-forme modale :** lieu d'articulation entre plusieurs lignes d'un même mode de transports. En milieu urbain, les plates-formes modales sont généralement des arrêts de tramways où de métros. Dans les espaces non dotées de tramways ou de métros, ce sont les arrêts de bus qui assurent ce rôle de plate-forme modale

# D10

## Les déplacements de tourisme et de loisirs

### ■ LA PLAISANCE, UNE ACTIVITE EN DEVELOPPEMENT SUR LE RHONE ET LE LITTORAL

La présence du Rhône sur le territoire et du littoral constituent un atout indéniable jusqu'à aujourd'hui peu valorisé pour ce qui concerne le Rhône, notamment pour son intérêt touristique. Des projets de valorisation touristique du Rhône sont aujourd'hui en cours de réalisation ou encore au stade de réflexion et visent à inscrire la présence du fleuve dans la dynamique touristique du territoire.

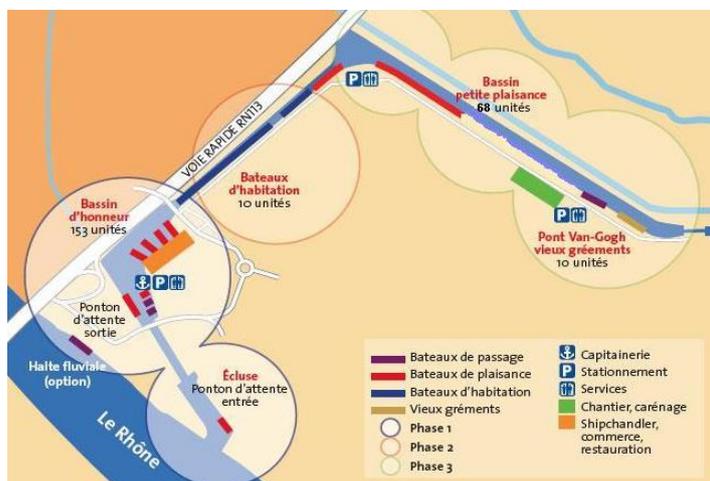
#### La halte fluviale de Tarascon

Située en bordure du Rhône, à 5 minutes du centre historique et 500 mètres du Château Royal de Tarascon, la halte fluviale a été portée par la Commune et accueille des bateaux de croisière d'une capacité de 150 à 200 passagers avec.

#### Le projet du port de plaisance d'Arles

La commune d'Arles est à l'initiative d'un projet de port de plaisance situé en plein cœur de la ville, à proximité du centre historique, et plus précisément contigu au cirque romain. Ce projet s'inscrit dans une réflexion plus globale qui concerne le quartier de Barriol. L'objectif est de dynamiser le quartier en valorisant notamment les berges du Rhône et le canal allant jusqu'à Fos. A l'heure actuelle, 230 anneaux sont prévus dans le futur port de plaisance.

Le projet du port de plaisance à Arles



#### L'agrandissement de Port Gardian

Situé sur le bord du littoral des Saintes-Maries-de-la-Mer, Port Gardian est le seul port abris dans une zone non côtière. A équidistance entre Port Camargue et Port-Saint-Louis, il représente un point d'escale qui peut s'avérer indispensable lors de certains événements climatiques. Le port de plaisance de Port Gardian propose :

- 22 anneaux pour les pêcheurs
- 153 anneaux pour la location
- 111 pour les amodiations
- 84 pour le passage

Mais, actuellement avec l'arrivée de plus en plus massive de nouveaux estivants, sa configuration actuelle et sa capacité ne lui permettent pas de répondre à la demande d'accueil, pour stationnement même temporaire, des embarcations. Actuellement en cours de réflexion, le projet vise à étendre les capacités d'accueil en anneaux du port, avec une estimation d'environ 330 anneaux supplémentaires. En outre, le projet d'agrandissement de Port Gardian permettra également de renforcer la sécurité du village, face aux risques de submersions marines.

Ces projets témoignent de l'importance du rôle que joue l'eau sur le territoire du Pays d'Arles et permettent d'amorcer des logiques de déplacements différentes qui peuvent être déployées à la fois pour le transport de marchandises, comme pour le transport de voyageurs et estivants.

#### Le réaménagement de Port l'Amarée aux Saintes-Maries-de-la-Mer

Port l'Amarée, port fluvial existant, situé sur le Petit Rhône, devrait être rétrocédé à la commune via le Conservatoire du Littoral dans les années à venir. Ce port de plaisance pourra, à terme, faire l'objet d'un réaménagement permettant de soutenir le développement touristique de la commune. Son réaménagement sera articulé avec l'extension de Port Gardian.

## ■ LES ITINERAIRES TOURISTIQUES CYCLABLES (GRANDE DISTANCE)

### Boucles 13

Sur cette base de nombreux aménagements cyclables ont été réalisés<sup>40</sup>. Des boucles ont été réalisées afin de développer le potentiel touristique du territoire (Boucles 13). Ces aménagements avaient pour objectif d'adapter les routes départementales peu fréquentées pour améliorer le confort des cyclistes (revêtement, balisage...). Six de ces boucles passent en Pays d'Arles :

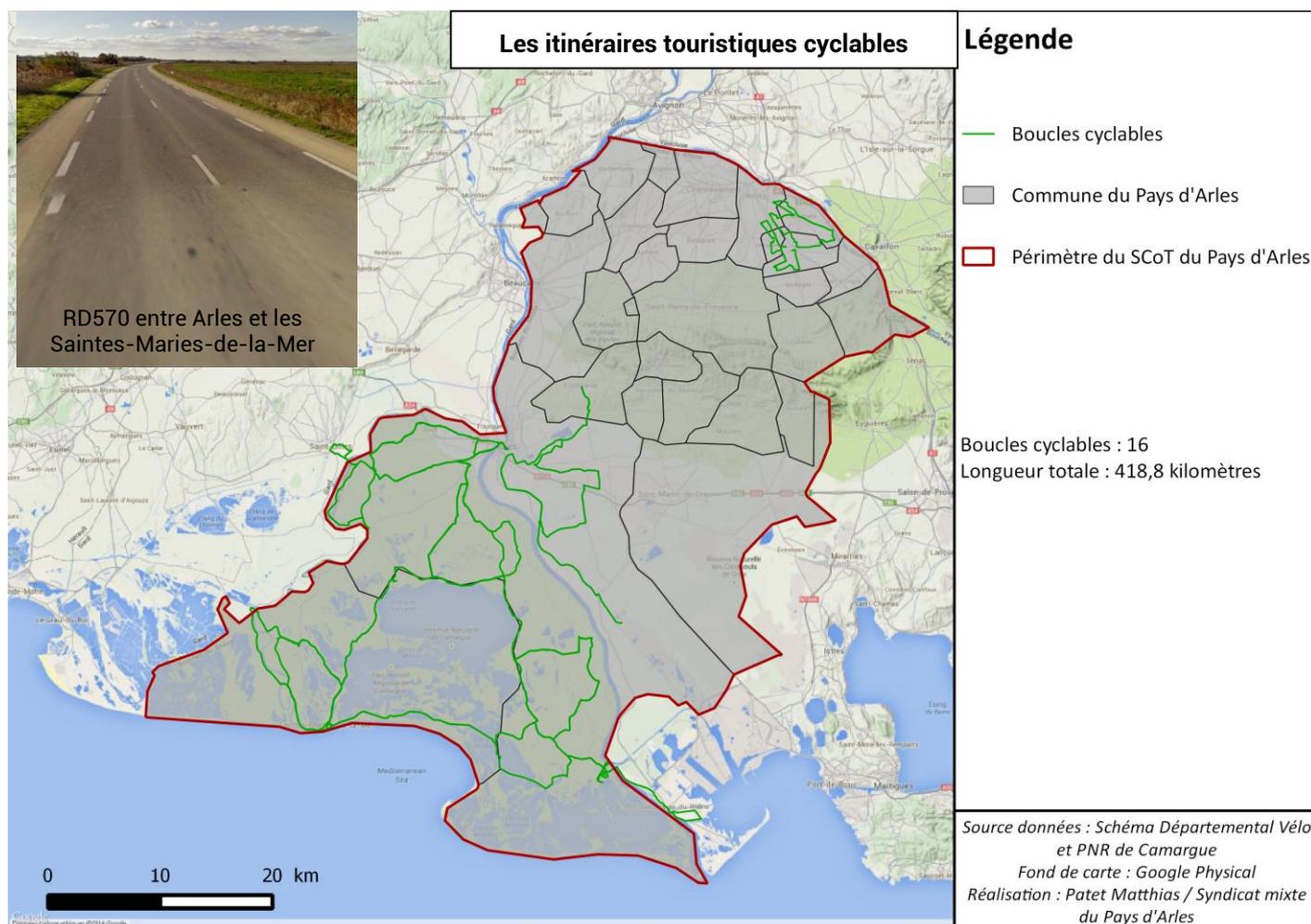
- La boucle partant d'Arles et allant jusqu'à l'étang de Vaccarès
- Celle nommée « Chemin des taureaux et de la vigne » (Centre d'Arles au hameau Saliers)
- Une au sein des rizières de Camargue
- Deux au Nord du territoire, passant par Saint-Andiol et Cabannes
- Enfin une réalisant une boucle vers les étangs des Saintes-Maries-de-la-Mer.
- Itinéraire « du Leman à la mer » :

En 2010, dans le cadre de son **schéma d'aménagement routier départemental**, le Conseil Général du 13 a inscrit l'aménagement d'un itinéraire cyclable entre Arles et le Mas Thibert.

Ce projet entre dans le cadre du **schéma régional véloroute et voies vertes des territoires du Rhône**.

Conçu comme une voie verte, ce projet comporte une dimension touristique de découverte des richesses locales situées le long du Rhône. La portion Véloroute n°8 part d'Arles et va jusqu'à Port-Saint-Louis-du-Rhône, et fait partie d'un itinéraire continu longeant les territoires Rhône, du lac Léman à la mer. De plus, 7 km le long de la RD99 à St Rémy de Provence ont été aménagés en « piste en site propre ». Il s'agit d'une voie exclusivement réservée aux cycles à 2 ou 3 roues sur une chaussée à plusieurs voies.

Les itinéraires touristiques cyclables du Pays d'Arles



<sup>40</sup> Notamment 680 km d'accotements revêtus et environ 30 km de pistes en site propre ainsi que 11 « boucles du 13 »

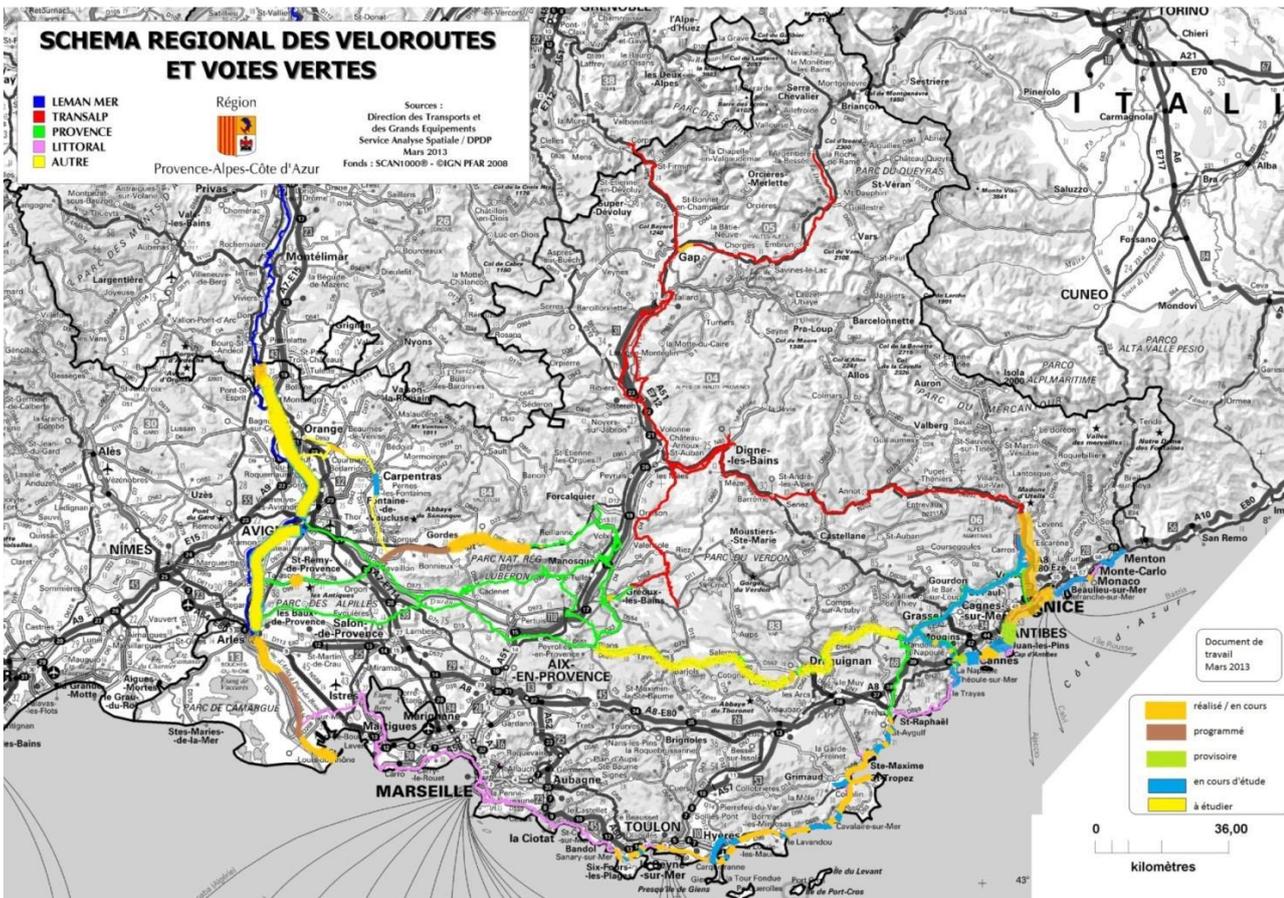
## Le schéma des véloroutes et voies vertes de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le schéma propose **cinq grands tracés** pour un linéaire cyclable de plus de 1500 Km, composé de :

- 2 grandes voies Nord/sud : un axe reliant le lac Léman à la Mer Méditerranée : « Léman-Mer » et un axe « Transalpin »,
- 2 grandes voies traversant la Région d'Est en Ouest : une voie « Littorale » et une voie localisée sur le moyen pays, « La Provençale »
- 1 voie Vauclusienne : la « Via Venaissia », connectée au Nord à l'axe Léman-Mer, traversant le Comtat Venaissin et se raccordant, au Sud, à l'axe Provençal

Le 10 décembre 2010, l'assemblée régionale a adopté un dispositif visant à développer son usage.

Ces projets et initiatives contribuent à amorcer de nouveaux modes de déplacements pour la découverte du territoire et sont à inscrire dans le cadre d'une politique globale à l'échelle du SCOT, en lien avec les itinéraires touristiques en cours de définition dans le projet Provence Pays d'Arles.



Véloroutes et des voies vertes à l'échelle de la région

## ■ LES ITINERAIRES DE RANDONNEE

### Le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée

Depuis 1986, le Conseil général s'est doté d'un Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PIDPR). Les objectifs de cet outil sont la préservation des chemins ruraux, la découverte de balades en Provence et une gestion pratique de la randonnée sur le territoire. A ce jour, au titre du PIDPR des Bouches-du-Rhône, quelque 2 700 kms d'itinéraires sont ainsi balisés, entretenus et font l'objet d'une signalétique spécifique pour les randonneurs.

L'objectif est de **constituer un maillage de chemins ouverts au public et protégés, répartis de façon cohérente sur le territoire**. Les sentiers de randonnées apparaissent ainsi comme un outil intéressant pour concilier aménagement, préservation et libre accès des sites au public. Ils permettent de canaliser la fréquentation tout en offrant la possibilité de découvrir la diversité des paysages et des sites prestigieux du territoire.

## Un potentiel en lien avec la plateforme Provence Pays d'Arles et la valorisation touristique du territoire

Provence Pays d'Arles est une plateforme dédiée à la promotion du territoire (visites virtuelles) et permettant de constituer des séjours en de réservation, circuits thématiques...

Début 2015, la plateforme proposait 41 circuits thématiques, dont 24 à vélo, cheval ou à pied.

L'internaute a également la possibilité de constituer son propre circuit à partir de différents Points d'Intérêt Touristiques.

Le renforcement des bandes et pistes cyclables sur le territoire constitue donc un enjeu pour l'activité touristique et la découverte du territoire.

Les modes doux représentent en effet un moyen de valoriser le territoire du Pays d'Arles au niveau du patrimoine bâti, de certains points de vue ou encore des espaces agri et naturels.

## ■ L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE POUR LES TOURISTES

Le territoire bénéficie de la présence de plusieurs gares TGV à proximité (Avignon, Nîmes, Aix-Marseille...), mais aussi d'aéroports (Marseille-Marianne...) et d'une façade maritime attractive pour les croisiéristes en escale à Marseille, après Aix et Sainte-Victoire. Ceci pose la

question des modalités de liaisons entre ces pôles extérieurs et le Pays d'Arles.

Par ailleurs, le territoire présente lui-même plusieurs points d'entrée avec le Rhône, la gare TGV d'Arles ou encore la façade maritime.

La majorité des déplacements touristiques se fait en véhicule particulier et en autocars. Le premier mode utilisé pour se rendre en Pays d'Arles est la voiture, dans une proportion beaucoup plus importante qu'à l'échelle départementale (88% des séjours en Pays d'Arles contre 65.7 % à l'échelle départementale).

La question de la gestion des flux touristique se pose notamment pour les autocaristes, au regard de la configuration des routes qui ne sont pas toujours adaptées pour accéder aux sites et communes touristiques du territoire, mais aussi du fait des problématiques induites de stationnement (sur Arles et les Baux-de-Provence notamment).

La problématique de l'acheminement des touristes en provenance des ports fluviaux d'Arles, Tarascon et de Port Saint Louis du Rhône se pose également.

Enfin, en venant de la gare TGV d'Aix ou d'Avignon, la seule alternative est souvent de recourir à la location d'un véhicule particulier.

**Ainsi, une réflexion sur les déplacements touristiques est indispensable.** En effet, l'amélioration des conditions de déplacement, et notamment la multiplication des solutions alternatives à l'automobile (train, transports en commun, vélos et véhicules électriques, voies cyclables sécurisées) ou de nouveaux usages (car-sharing), peut permettre de développer la fréquentation touristique dans le Pays.



#### Exemple de nouveaux usages :

Certains touristes étrangers séjournant en Pays d'Arles, mixent d'ores et déjà des modes de déplacement novateurs et écologiques. Une famille italienne explique ainsi être venue depuis Turin avec une voiture partagée (car-sharing). Une fois sur le lieu de villégiature, des vélos pliants permettent de minimiser les déplacements automobiles au profit de petits déplacements locaux  
*Camping de Fontvieille – juillet 2014.*

#### Modes utilisés pour se rendre en Pays d'Arles

		☀	🌙	🌑
<b>Route</b>	Pays d'Arles	88,2 %	82,9 %	5,0 jours
	BDR	65,8 %	63,1 %	5,1 jours
<b>Fer</b>	Pays d'Arles	7,8 %	12,2 %	8,2 jours
	BDR	20,5 %	22,1 %	5,7 jours
<b>Air</b>	Pays d'Arles	3,8 %	4,7 %	6,5 jours
	BDR	12,7 %	13,7 %	5,7 jours
<b>Autres</b>	Pays d'Arles	0,2 %	0,2 %	ns
	BDR	1,0 %	1,1 %	ns
<b>Total</b>	Pays d'Arles	100 %	100 %	5,3 jours
	BDR	100 %	100 %	5,3 jours

# D11

## Le transport de marchandises

Au-delà de la problématique de la mobilité des personnes, c'est celle du transport des marchandises qui prend une place de plus en plus prégnante sur le Pays d'Arles qui se trouve être un carrefour économique et stratégique au niveau européen et mondial. La nécessité pour le SCOT de s'intéresser à cette activité tient essentiellement à ses perspectives de développement, lesquelles sont loin d'être neutres sur l'aménagement du territoire. En effet, ces activités génèrent aujourd'hui un trafic routier et autoroutier relativement important, avec des effets induits d'un point de vue environnemental et de la sécurité des routes : on constate près de 20% de PL sur l'A54, 14% sur les autoroutes A7 et A8... Le développement de ce trafic pose donc la question des capacités routières actuelles et futures ainsi que celle des modes alternatifs au routier...

### ■ LES PRINCIPAUX POLES GENERATEURS DE TRAFIC DE MARCHANDISES

Sur la région PACA, plusieurs sites de transport de marchandises coexistent.

#### Le Grand Port Maritime de Marseille et la Zone Industriolo-Portuaire de Fos-sur-Mer

La Zone Industriolo-Portuaire de Fos est inscrite dans la circonscription maritime du Grand Port Maritime de Marseille qui en est l'aménageur. Ce territoire a fait l'objet à la fin des années 60 d'investissements majeurs de la part de l'Etat, permettant ainsi la création d'une plate-forme d'un niveau comparable aux principales plates-formes d'Europe du nord.

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est actuellement le deuxième port de France (en tonnage : premier pour les hydrocarbures car ce trafic représente 65% du trafic total) et le quatrième au rang européen (derrière Rotterdam, Anvers et Hambourg). 40 % de l'approvisionnement national en hydrocarbures transite par le Grand Port Maritime de Marseille. Cette fonction est complétée par les autres trafics que sont les marchandises diverses et les vracs solides. Le Grand Port Maritime de Marseille représente 27% du trafic portuaire français et 27% des exportations maritimes de trafics conteneurisés. 246 lignes régulières relient le Port de Marseille-Fos à plus de 400 autres ports et desservent près de 140 pays dans le monde.

Ces trafics, générateurs de forte valeur ajoutée (on estime que 10 tonnes de vracs liquides équivalent à 3 tonnes de vracs solides et à 1 tonne de marchandises diverses en termes de valeur ajoutée), font l'objet de stratégies de développement en vue de compenser la stabilité prévue des trafics pétroliers (voire la baisse...). Les bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille, situés majoritairement à Fos-sur-Mer, représentent ainsi l'un des principaux moteurs économiques de l'ouest du département (10 000 ha dont seulement 20% sont occupés à ce jour). La ZIP est actuellement constituée d'une quinzaine d'usines de grande envergure (sidérurgie, raffinage, pétrochimie, énergie...) et de six terminaux maritimes spécialisés et d'une zone de logistique.

Elle génère près de 7 000 emplois directs et les projets de développement (Fos 2XL, terminal méthanier, implantations sur Distriport...) devraient engendrer près de 7 000 emplois supplémentaires. C'est ce fort développement qui génèrera une densification des trafics routiers autour du Grand Port Maritime de Marseille, ainsi qu'un développement d'activités de logistique sur les secteurs alentour. Par ailleurs, l'ampleur de ce développement économique pose également la question de l'aménagement du territoire nécessaire à l'accueil de populations nouvelles sur ce bassin de vie dont l'attractivité déborde largement le Pays d'Arles.

#### Le Pays d'Arles, un territoire attractif de la couronne logistique industrialo-portuaire

L'hinterland logistique du port de Fos est en plein essor. Le terminal à conteneurs du Grand Port Maritime de Marseille va effectivement être développé très prochainement, ouvrant la voie à un doublement du trafic, qui a été de 658 039 conteneurs en 2012, soit une augmentation de plus de 12% par rapport au nombre de conteneurs accueillis en 2011. Après le démarrage des 2 terminaux « Fos 2XL » en 2012, « Fos 4XL » est en projet pour 2018 (source : GPMM).

A l'ouest du département, le positionnement stratégique vis-à-vis des grands flux de transit et la proximité d'infrastructures de transport de premier rang, font qu'un certain nombre de plates-formes se sont développées ou renforcées, pour la plupart en lien avec les activités du Grand Port Maritime de Marseille : parc d'activités de la Crau à Salon-de-Provence, centre logistique de l'Europe du sud de Clésud entre Grans et

Miramas, Fos Distriport, plateforme de Saint Martin de Crau, plateforme fluviomaritime d'Arles...

Chaque année, il se crée un peu plus d'un millier d'emplois logistiques entre Fos et Avignon, principalement sur les plates-formes de Saint-Martin-de-Crau et de Clésud.

Le Pays d'Arles compte deux pôles logistiques et d'activités en lien avec cette couronne industrialoportuaire :

- **La plateforme logistique et industrielle de Saint-Martin-de-Crau**

Très bien connectée aux réseaux autoroutiers stratégiques reliant Barcelone à Gênes, Marseille à Lyon, à proximité immédiate d'un échangeur autoroutier et disposant d'un embranchement ferroviaire, la plateforme de Saint-Martin-de-Crau occupe une superficie actuelle de 480 hectares (2,23% de la superficie communale).

Il est composé des zones de Bois de Leuze, d'Ecopole ainsi que de l'emprise foncière correspondante à la future zone d'activité de la Thominière.

Le développement de l'activité logistique à Saint-Martin-de-Crau date de la fin des années 90. Fortement dépendant de l'attractivité du Grand Port Maritime de Marseille, il a connu un développement sans précédent à la suite de la loi portant réforme portuaire de 2008 transformant notamment les anciens ports autonomes en grands ports maritimes, permettant d'améliorer performance et compétitivité.

Le pôle accueille les principaux clients containers du GPMM (Distrimag, Décathlon chargeur de la société de prestations logistiques Katoen Natie, et Castorama, chargeur de la société de prestations logistiques XPO). Distrimag (filiale logistique du Groupe Maisons du Monde) est le premier employeur de la zone avec 450 salariés.

Ce pôle d'activité concentre également divers services corrélés à l'activité logistique (maintenance poids lourds, agences d'intérim, collecte et reconditionnement de palettes, transporteurs, station GNL à venir...) ainsi qu'une activité industrielle (Somefor, Hydrotech, Sumika Polymer, Secomoc, Mareva, ...) et artisanale historique, en développement. Il dispose également d'activités de restauration et d'hébergement.

Au total, le pôle d'activité regroupe 130 établissements pour plus de 2200 emplois (hors Interim).

Les activités logistiques (entreposage et stockage, commerce de gros et transport) représentent 34% des établissements et 80% des emplois

- **La plate-forme fluviomaritime d'Arles**

Le port fluvial d'Arles est le premier port fluviomaritime sur l'axe Saône-Rhône. Il offre une surface de 58 hectares à proximité des installations portuaires. Les terrains disponibles peuvent être raccordés au réseau ferré et recevoir des trains complets.

La plateforme d'Arles dispose d'un potentiel foncier pour la logistique avec d'importants volumes de marchandises. Il pourrait ainsi **se développer en complémentarité et constituer un point relais du Grand Port Maritime de Marseille.**

### **Le MIN de Châteaurenard, un point d'ancrage pour le bassin de production et la logistique agricoles**

Situé au centre d'une région de cultures maraîchères et arboricoles intensives, le MIN de Châteaurenard – Provence est un marché de gros quotidien et un marché physique où est présentée et vendue toute l'année la production agricole du bassin.

Chaque matin, et durant les 4 saisons de l'année, des centaines de producteurs du Sud de la France viennent proposer leurs fruits et Légumes de saison sur un carreau de vente de 5 hectares à une centaine d'expéditeurs, de négociants, et de centrales d'achats pour vendre les fruites et légumes dans la journée, et les expédiés en France et en Europe. C'est donc un trafic quotidien de marchandises qui défile dans le secteur du MIN, au contact du centre ancien de Châteaurenard. La situation privilégiée du site avec la gare et le réseau viaire (Boulevard Ernest Genevet) facilite le transit des fruits et légumes.

**Le projet de redéploiement multipolaire du MIN devrait conduire à une augmentation des flux dédiés à la commercialisation et la valorisation des produits agricoles.**

### **LES MODES DE TRANSPORTS DEDIES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

Chaque jour (du lundi au vendredi) circulent environ 80 à 100 trains aller/retour, dont 32 relations de parcours fixes sur le territoire régional. La quasi intégralité des trains de marchandises qui sont issus ou se dirigent vers la région suivent un axe nord-sud, passant par Miramas et empruntant la ligne Paris Lyon Marseille en direction du nord. Cette partie du réseau ferroviaire est donc la plus fréquentée de la région en termes de services fret. Notons au passage que la gare de Miramas est la seconde gare de triage de France avec près de 14 millions de tonnes de fret par an (la région

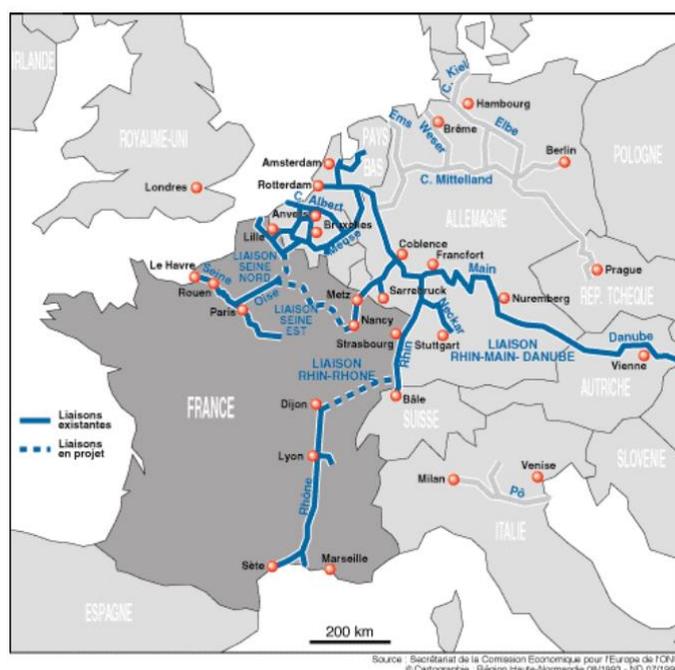
Provence-Alpes-Côte d'Azur est également la troisième région française par le volume de fret ferroviaire).

### Le transport combiné

Dans la perspective de freiner la croissance du trafic routier, et afin de résoudre le problème relatif au nœud ferroviaire lyonnais, l'Etat et la Région proposent de mettre en œuvre plusieurs mesures destinées à inciter les professionnels du transport à opter pour la technique du transport combiné, notamment le bi-modal fer-route. Ceci passe par l'extension de plates-formes existantes (Clésud située entre Grans et Miramas, Distriport...), la réalisation de nouvelles plates-formes multimodales, et par l'expérimentation de nouvelles techniques.

Notamment, un quai de transfert multimodal est prévu pour 2018 sur la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau. Il aura une fonction de quai de rabattement pour les entreprises de la zone.

*Le transport combiné : existant et projet*



### Le transport fluvial

#### La situation du transport fluvial

L'axe Dijon – Marseille constitue le seul couloir fluvial permettant de relier le nord de l'Europe à la Mer Méditerranée et d'accéder au sud de l'Europe (en intégrant la liaison Rhin-Rhône). Si le transport fluvial ne constitue que 4% du trafic national de marchandises parce qu'il est moins rapide et moins compétitif en termes de coût, il possède cependant des atouts non négligeables. Dans un contexte européen de plus en plus favorable aux modes des transports alternatifs à la route saturée, la voie d'eau reste une solution performante et respectueuse de l'environnement.

Sur le Rhône, la progression de trafic présente un rythme soutenu ces toutes dernières années. On compte près de 5,1 millions de tonnes manutentionnées et plus d'1,17 milliards de tonnes-kilomètres transportés, en 2012, soit 50 % de hausse par rapport à 1996.

#### Les équipements et les capacités

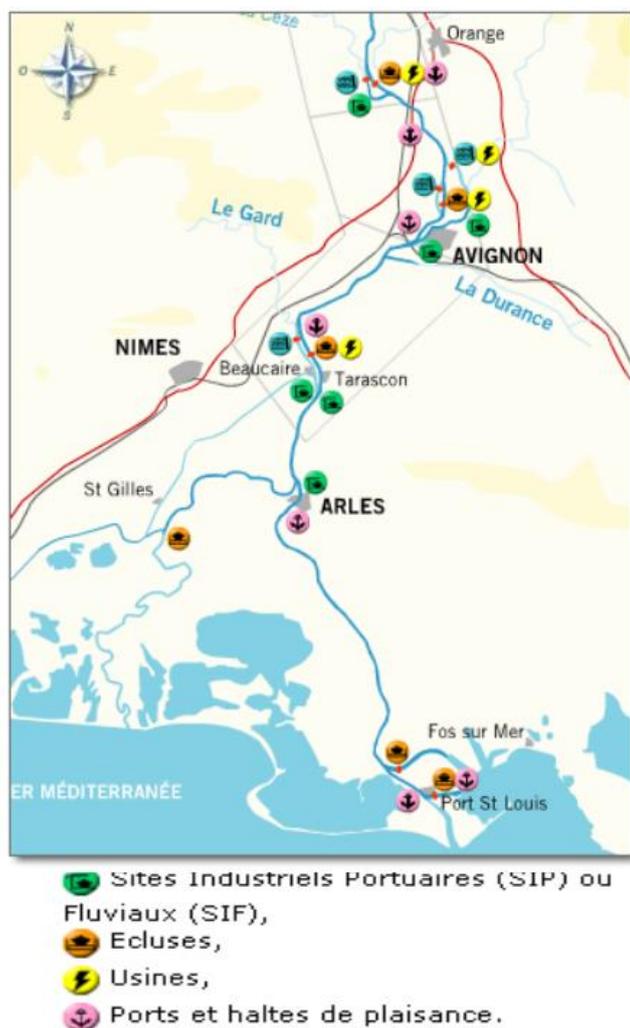
En matière de transport fluvial, la capacité propre de traitement du fleuve en lui-même ne pose pas problème (du point de vue des écluses). La problématique de capacité est liée aux infrastructures d'accueil et de traitement au niveau des sites industriels portuaires. Ces plates-formes semblent actuellement en limite de capacité. Les investissements doivent se porter sur leur configuration ainsi que sur le renforcement des moyens de lutte contre les risques d'inondations (programme d'investissement initié depuis les importantes crues de 2003) : capacité de traitement, capacité d'accueil, intermodalité, endiguement...

Les principaux équipements de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) sur la partie sud de l'axe fluvial sont les suivants :

- l'écluse à grand gabarit de Barcarin;
- l'écluse de Port-St-Louis;
- le port de plaisance de Port St Louis;
- la halte nautique de Port St Louis;
- la halte nautique d'Arles;
- le site Industriel et Portuaire d'Arles Nord;
- le site industriel et fluvial de Tarascon;
- le site industriel et fluvial de Beaucaire;
- l'écluse à grand gabarit de Beaucaire;
- la halte nautique de Vallabrègues

Au nord du territoire, autour d'Avignon, d'autres équipements fluviaux existent également : haltes nautiques, sites industriels fluviaux, ports.

## Les principaux équipements de la CNR



Le Pays d'Arles, largement traversé par le Rhône sur sa longueur, bénéficie donc d'une configuration avantageuse pour le développement du fret fluvial. Ainsi, le GPMM a décidé d'appuyer son développement sur l'exploitation alternative de ce mode.

Aujourd'hui, ce mode se développe de façon relativement importante même s'il ne constitue encore que 3% des entrées/sorties du terminal de Graveleau (sur la Zone Industrielle de Fos). La part modale du fluvial doit cependant passer à 10% dans le cadre du développement de Fos 2XL (ce qui induit plus qu'un triplement car les volumes vont considérablement augmenter).

Au niveau du GPMM, les accès fluviaux se font par le canal qui le relie à la darse. Il est prévu, dans le cadre de Fos 2XL, que le GPMM développe un terminal fluvial sur le quai actuel des marchandises diverses (le quai brûle-tabac). Notons que la capacité des axes existants est largement sous-utilisée car le trafic actuel ne représente que 5% de la capacité au niveau de l'écluse de Barcarin. Quand le pôle conteneurs atteindra sa pleine capacité, cette part devrait être d'environ 20%. Cette augmentation majeure est compatible avec les capacités de traitement des infrastructures existantes.

### Le port fluvial d'Arles : un équipement structurant en matière de fret

Le port, qui accueillait en 2012 28 entreprises sur 58 hectares (pour 140 emplois), se décompose en plusieurs sites :

- une partie publique, gérée par la Chambre de commerces et d'industrie territoriale du Pays d'Arles,
- et une zone d'implantation industrielle et portuaire, gérée par la Compagnie nationale du Rhône.

### Le port public

D'une superficie de 11 hectares, situés le long des quais du Rhône, le port public offre un potentiel unique sur le fleuve : il est le seul port à bénéficier naturellement d'un canal maritime suffisamment profond pour accueillir des navires de 3000 tonnes ; les ports maritimes européens sont quant à eux limités à l'accueil de navires de 1500 tonnes maximum.

Grâce aux équipements mis à la disposition des entreprises, le port fluvial d'Arles assure au quotidien une trentaine de liaisons maritimes européennes et méditerranéennes : pays de l'Est, Europe, proche orient et pays du Maghreb. Le port public s'est en effet doté d'engins portuaires adaptés et performants, d'une manutention portuaire expérimentée et polyvalente, de grues de tonnage élevé, d'un réseau ferré pour le chargement des marchandises et d'une plateforme de stockage pour tout type de conditionnement choisi (vrac, palette, etc.). En outre, le système de gestion informatique permet de fournir à tout instant un état précis des stocks. Pour assurer la totale sécurité du site, des biens entreposés et des personnes, le port d'Arles est clôturé et bénéficie de gardiens et d'une vidéosurveillance 24h/24. Un bâtiment administratif héberge également à la location les entreprises qui souhaitent réceptionner, produire et conditionner directement sur le site.

Le port a récemment bénéficié de l'extension de son espace de réception et de chargement des navires.

Un véritable écosystème fluvial est présent au sein de la commune d'Arles :

- une cale de halage (slipway), plan incliné de 120 m de longueur, permet de mettre à sec les navires fluviaux, jusqu'à 1750 tonnes, afin de les entretenir. Afin de s'adapter à l'augmentation de la taille des bateaux, des travaux d'extension sont d'ores et déjà prévus permettant au slipway de pouvoir traiter des bateaux de 135m de long, pesant jusqu'à 2400 tonnes.
- les chantiers navals de Barriol, à proximité immédiate de la cale de halage, sur une

emprise foncière d'1,2 hectares, regroupent des compétences permettant d'assurer la maintenance des bateaux : désamiantage, chaudronnerie, soudure,...voire à plus long terme leur déchargement (déconstruction).

- une station d'avitaillement est également à disposition des embarcations.
- 
- Cet écosystème rare, unique jusqu'aux portes de Lyon, devrait voir, à l'instar de l'augmentation du trafic sur le Rhône, son activité progresser et se développer.

### La zone d'implantation industrielle et portuaire

Cette partie du site, gérée par la Compagnie nationale du Rhône, propose, en bail emphytéotique et à des prix modérés, du foncier, en partie embranché fer, permettant l'accueil de nouvelles entreprises.

La mise en service du pont-route (courant 2018) visant à désenclaver cette zone constituera le point de départ d'une stratégie offensive de valorisation et de promotion de l'activité fluviale sur le territoire.

Concerné par le projet de contournement autoroutier, le port fluvial d'Arles dans sa globalité sera directement accessible par ce nouvel accès.

Grâce à l'ensemble de ses atouts, il est et sera d'autant plus le seul site à réellement offrir aux entreprises une plateforme multimodale combinant tous les types de transport : eau, fer et route.

## ■ LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DU FRET

**Le transport de marchandises est lié en grande partie aux perspectives d'activités du Grand Port Maritime de Marseille.** Cela est d'autant plus prégnant que des développements très importants sont attendus à court terme...

En effet, la valorisation de la situation de pivot entre les axes Nord-Sud et Est-Ouest nécessite une amélioration de l'accessibilité aux différents espaces métropolitains ainsi que l'offre sur le Pays d'Arles de conditions de fonctionnement économique (desserte, foncier...) adaptées aux objectifs de développement. Pour les transports de marchandises, cela induit de **développer les conditions de la multimodalité avec la constitution d'un axe ferroviaire de fret rhodanien** en direction de l'Europe du Nord d'une part et, d'autre part, la **valorisation de l'axe fluvial du Rhône** et

l'intensification des conditions de desserte fluviale du GPMM afin de tirer parti de l'axe Rhône-Saône.

Pour les relations et liaisons entre la ZIP et son hinterland, cela induit au niveau du Pays d'Arles de préserver le fonctionnement des grands axes de circulation dans un contexte de forte croissance des trafics. Cette nécessité fait plus particulièrement référence au projet d'aménagement du contournement autoroutier d'Arles, mais aussi aux différents projets de requalification mis en œuvre sur l'axe RN570, en lien avec le projet LEO.

Notons que le projet de DTA a reconnu les enjeux de développement du port de Marseille Fos et de la ZIP comme fondamentaux en termes économiques et d'aménagement. En ce qui concerne plus particulièrement la zone de Fos, la DTA remarque *"le fait que cet espace constitue avec ses quelques 10 000 hectares un ensemble unique en Europe et représente un enjeu fondamental pour le développement du département dans les 20 prochaines années"*. Par ailleurs, le développement attendu pour le GPMM induit également une répercussion directe au niveau de « la couronne logistique », ensemble de plates-formes logistiques (notamment celles de Saint-Martin-de-Crau, le port d'Arles, la plateforme CléSud...) assurant le rôle de redistribution des marchandises arrivant au GPMM (cela principalement par la route, mais aussi par d'autres modes alternatifs : le rail, le fleuve).

Plusieurs projets de développement ont été annoncés et amorcés depuis les années 2000 sur la Zone Industrielle de Fos (ZIF) :

- FOS 2XL, 3XL et 4 XL,
- GDF2,
- La plateforme logistique de Fos-Distriport,
- Développement du secteur ouest de la Feuillane,
- Le quai aux aciers de Sollac...

L'ensemble de ces projets de développement, déjà amorcés, illustre l'importance de la croissance qui va se produire autour du PAM dans les années à venir. Cette croissance va évidemment profiter à tout un ensemble d'entreprises et structures gravitant en périphérie de ces activités.

### FOS 2XL et les projets de FOS 3 XL et 4 XL

Le nouveau terminal Fos 2XL inauguré en 2011 a permis de tripler la capacité d'accueil en conteneurs de Fos en la portant à 2.1 millions EVP. Sur un linéaire de près de 1100 mètres environ de quai supplémentaire réparti sur deux terminaux, ce terminal a permis d'améliorer les conditions de desserte et de trafic notamment via le renforcement de l'intermodalité au niveau de la plateforme portuaire.

Les résultats enregistrés ces dernières années permettent d'affirmer le fait que le port a et aura une place de plus en plus majeure à jouer à l'échelle

internationale. Ainsi, le PAM envisage qu'en hypothèse moyenne, le trafic augmentera à Fos en continue de 5 à 6% jusqu'en 2025.

Pour faire face à cette croissance, le PAM envisage la réalisation à terme d'un troisième et quatrième terminal (Fos 3XL et 4XL).

Les objectifs affichés sur l'activité conteneur (transbordement non comptabilisé)

A noter que ces projets s'inscrivent doublement dans une logique de service public : d'une part, du point de vue de l'aménagement portuaire; d'autre part, du point de vue de la création d'emplois, ce projet devrait avoir créé 4 000 à 5 000 emplois supplémentaires à l'horizon

2015, dont l'essentiel dans les transports et la logistique.

Sur la question de la **répartition modale du trafic conteneur** (le trafic pipeline étant exclu), le projet du port de FOS 2XL avait pour objectif de réduire le transport de marchandise via la route, et d'augmenter celle du ferroviaire et du fluvial.

La répartition en 2012 peut être définie comme suit :

- Part fluvial : 10%
- Part du rail : 30%
- Part de la route : 60%

# D12

## Les infrastructures et l'aménagement numériques

### Le numérique et le SCOT

Le haut débit est devenu un service essentiel qui doit être pris en compte dans les SCOT. Le Code de l'urbanisme impose, depuis la loi Engagement National pour L'Environnement du 12 Juillet 2010, aux SCOT l'obligation d'assurer les besoins présents et futurs en matière de d'équipements et de développement des communications numériques.

Le développement du haut débit est aujourd'hui en **enjeu majeur en aménagement du territoire, pour l'attractivité du territoire pour les entreprises, mais aussi pour le développement des zones recevant des services et équipements** tels que les universités, hôpitaux, équipements publics... La diminution de la fracture numérique impose aussi à avoir dorénavant des réflexions visant à faciliter l'accès des foyers aux informations numériques.

L'aménagement numérique des territoires s'inscrit dans une échelle de temps compatible avec celle du SCOT, qui doit dès à présent réfléchir sur les besoins nécessaires en termes de déploiement d'infrastructures et de réseaux de communications électroniques.

Dans ce contexte, le SCOT constitue un outil de planification territoriale efficace pour construire une stratégie d'aménagement numérique du territoire. Au même titre que d'autres infrastructures (viaires, réseaux d'eau potable...), les infrastructures numériques constituent des outils d'aménagement du territoire et leur déploiement doit être mis en cohérence avec les projets de développement urbain. Au regard de la situation du Pays d'Arles au regard de l'offre existante et dans une logique d'amélioration du cadre de vie, la problématique de la couverture du territoire par le haut débit dans un premier temps, puis par le très haut débit (notamment la fibre optique) doit constituer un enjeu.

### ■ CONTEXTE ACTUEL DE L'AMENAGEMENT NUMERIQUE DES TERRITOIRES<sup>41</sup>

L'accès aux infrastructures numériques à Très Haut Débit est porteur d'enjeux économiques et de société au moins aussi importants que ceux de l'électrification au XXe siècle.

Les usages numériques se diffusent dans tous les domaines socio-économiques et concernent l'ensemble des acteurs (professionnels privés et publics, ménages), nécessitant des débits de plus en plus élevés. Cette omniprésence croissante du numérique et l'augmentation des besoins de débit dans tous les domaines de l'économie et de la vie quotidienne fait de l'accès par tous les acteurs à des infrastructures à Très Haut Débit (THD) un enjeu d'égalité d'accès aux services professionnels publics et privés (santé, service public, éducation, culture, loisirs), d'équité, d'attractivité et de compétitivité des territoires et in fine un enjeu de développement.

Or, l'infrastructure cuivre actuelle, qui permet d'accéder à Internet et aux offres Triple Play (Internet, télévision, téléphone) atteint d'ores et déjà ses limites. Ses évolutions, via les projets de montée en débit à la sous-boucle, ne sont qu'une solution palliative pour accompagner sur la décennie à venir les besoins croissants en débit, tout comme la solution des réseaux câblés (technologie hybride fibre optique/câble coaxial) dont les débits atteignent certes des débits de l'ordre de 100 Mbit/s en réception mais qui devront migrer en fin de compte vers le « tout fibre » pour assurer l'évolution ultérieure des débits.

La technologie la plus performante et la plus pérenne pour accompagner cette augmentation des débits est la fibre optique jusqu'à l'abonné (FTTH : Fiber To The Home), seule technologie actuellement à même de garantir une symétrie des débits montants et descendants et qui offre les perspectives d'évolutions de débit les plus intéressantes. Toutefois, il s'agit aussi de la technologie la plus coûteuse car elle requiert de déployer une nouvelle boucle locale, c'est-à-dire de remplacer la desserte en cuivre actuelle par des réseaux en fibre optique.

<sup>41</sup> Source : diagnostic du SCORAN PACA.

Cette transformation majeure qui nécessite des investissements considérables requiert d'être anticipée dès aujourd'hui. En 2010, la Commission européenne a lancé la stratégie numérique, l'une des initiatives phare de la stratégie EU2020, réaffirmant ainsi son objectif consistant à mettre le haut débit de base à la disposition de tous les Européens d'ici à 2013 et à faire en sorte que, d'ici à 2020, tous les Européens aient accès à des vitesses de connexion bien supérieures, de plus de 30 Mbit/s, et que 50% au moins des ménages aient une connexion internet de plus de 100 Mbit/s. A l'échelle nationale, le Président de la République lors de son discours du 9 février 2010 à Moray a fixé un objectif ambitieux de couverture de l'intégralité du territoire français en Très Haut Débit à horizon 2025, avec un palier de 70% de la population à horizon 2020.

En parallèle, pour accompagner la réalisation de cet objectif, deux milliards d'euros ont été fléchés dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir (anciennement « Grand Emprunt ») pour contribuer au financement du déploiement des infrastructures Très Haut Débit.

Le précédent gouvernement a établi un Programme National Très Haut Débit qui définit les modalités de l'accès à ce financement. L'une des lignes directrices des modalités du Programme National Très Haut Débit est l'articulation des déploiements privés et publics. A ce titre, le programme actuel donne la priorité aux déploiements des opérateurs, qui vont viser les zones les plus rentables, c'est-à-dire, en première approche, les zones urbaines les plus denses.

## ■ LA SITUATION EN MATIERE DE HAUT DEBIT

### Les actions conduites

Pour développer les TIC et l'accessibilité au réseau sur le territoire, un schéma local de développement numérique a été mis en œuvre entre 2008 et 2010 par le Syndicat mixte du Pays d'Arles. Plusieurs actions concrètes en découlent, dont un diagnostic sur l'aménagement numérique du territoire, suivi de la mise en œuvre du programme BLHD (boucle locale d'accès au haut débit). BLHD a permis l'installation de nœuds de raccordement supplémentaires dits NRA Zo (Zo pour zone d'ombre) supprimant ainsi certaines zones blanches du territoire. En 2013, l'ensemble des travaux d'aménagement BLHD engagés par les EPCs ont été terminés.

Durant l'été 2013, un travail en partenariat avec l'Université d'Avignon a permis d'affiner la vision théorique de l'aménagement numérique du territoire et de produire des cartes et des calculs de perte de connectivité en fonction de la distance au nœud de raccordement. Ces données ont ensuite été recroisées avec des jeux de données recensant des séries de test de connectivité sur des lignes téléphoniques éligibles à l'ADSL.

### La couverture en haut débit

De façon générale, la couverture haut débit du Pays d'Arles apparaît plus développée que dans d'autres départements de la Région (Hautes Alpes, Alpes de Haute Provence) qui connaissent de nombreuses zones faiblement desservies, principalement liées à un relief accidenté.

Toutefois, le détail des aménagements numériques met en évidence une répartition des équipements pas toujours homogène. Les communes situées à proximité de l'agglomération avignonnaise bénéficient d'une couverture plus importante et plus performante que les communes du sud du territoire, à l'exception de la zone agglomérée d'Arles qui bénéficie d'une bonne couverture. Ceci est notamment lié à la forte concentration de nœuds de répartition NRA, permettant l'accès à l'ADSL.

La couverture haut débit après BLHD fait apparaître des zones « grises » non couvertes par la technologie ADSL.

Plusieurs zones « blanches » sont également visibles : il s'agit de zones où l'atténuation du débit est forte (supérieure à 70 db) et où la qualité de service est très faible. On retrouve ces zones autour d'Arles et entre Arles et Tarascon notamment. Cette faiblesse des débits disponibles est due à un éloignement des nœuds de répartition (NRA). La faible densité urbaine au Sud (en dehors du centre urbain d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau) explique le faible investissement par les opérateurs privés au sein de ces secteurs.

Même si le nord du territoire présente une bonne couverture, certains foyers en particulier sur Noves et sur Maillane, n'avaient pas toujours accès à ces technologies. Un premier secteur situé à la limite des communes de Noves, de Châteaurenard et d'Eyragues a pu être équipé dans le cadre du programme BLHD, en créant un nouveau nœud de répartition (NRAZO) au plus près des habitations. Une deuxième opération de ce type est prévue sur la commune de Maillane en 2013. Par ailleurs, la suppression d'un multiplexeur a permis d'améliorer la desserte de nombreux foyers des Paluds de Noves.

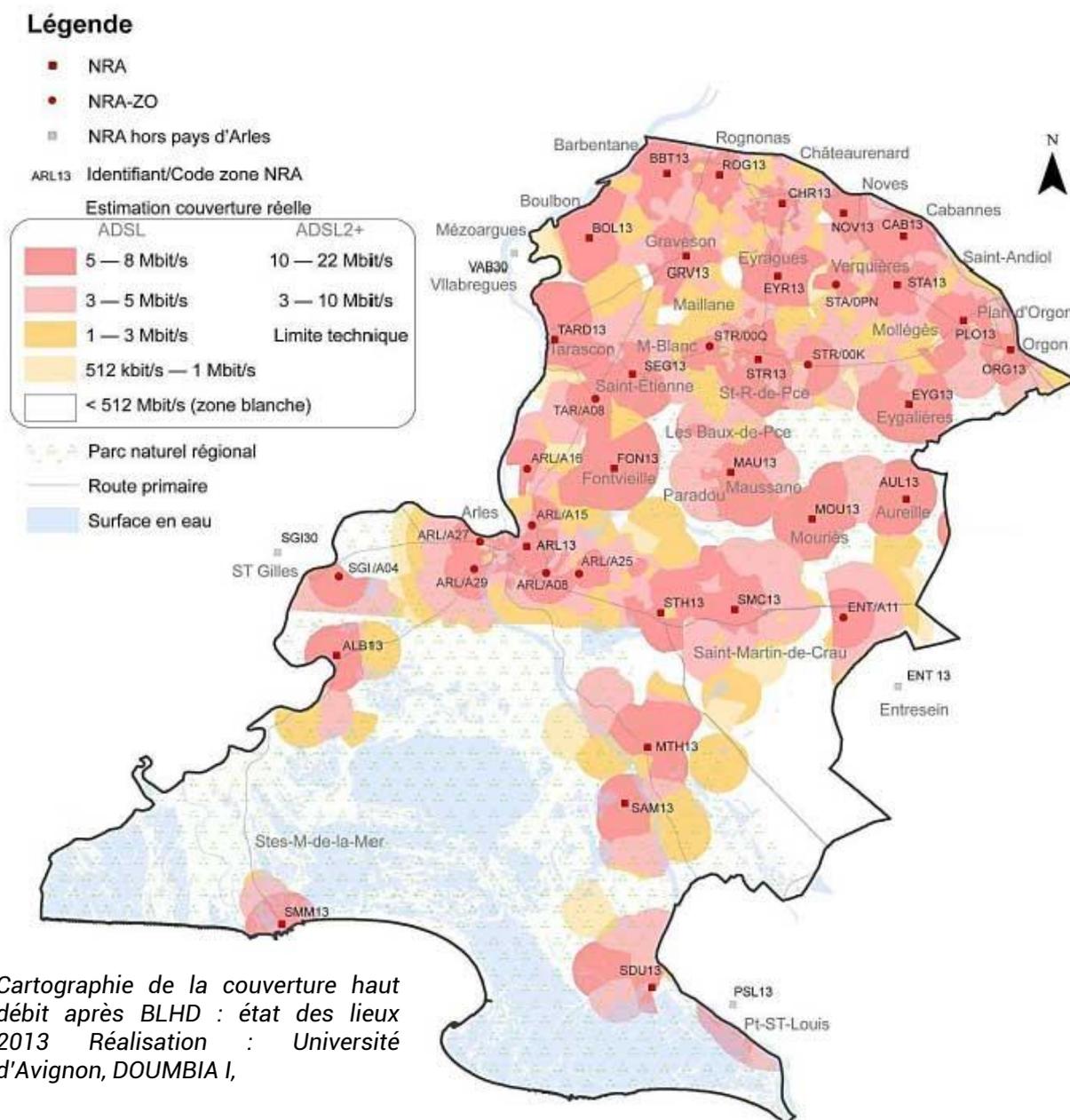
1. **Les zones blanches résiduelles** correspondent principalement :
  - aux espaces fortement agricoles pouvant accueillir ponctuellement des habitations isolées.
  - aux espaces naturels faisant l'objet de protection spécifiques (Camargue, Alpilles) et dont la présence de logements ou d'activités est très limitée ;

**Les zones blanches sont pour certaines en fait des « zones vertes »**, à savoir des zones naturelles non habitées. Si elles présentent moins d'enjeux du point de vue de l'aménagement numérique que les zones économiques ou habitées, elles peuvent toutefois susciter des besoins, en lien avec le déploiement des nouvelles technologies dans le secteur du tourisme.

La couverture ADSL et sa qualité de service (vitesse de débit) renvoie à une qualité du cadre de vie de plus en plus recherchée par les habitants. L'amélioration de cette couverture et des débits proposés participera à renforcer l'attractivité résidentielle et économique du territoire.

La dispersion du bâti sur le territoire entraîne des difficultés de raccordement du plus grand nombre de ménages aux services numériques. Les zones de faibles densités sont les moins bien desservies en équipements numériques.

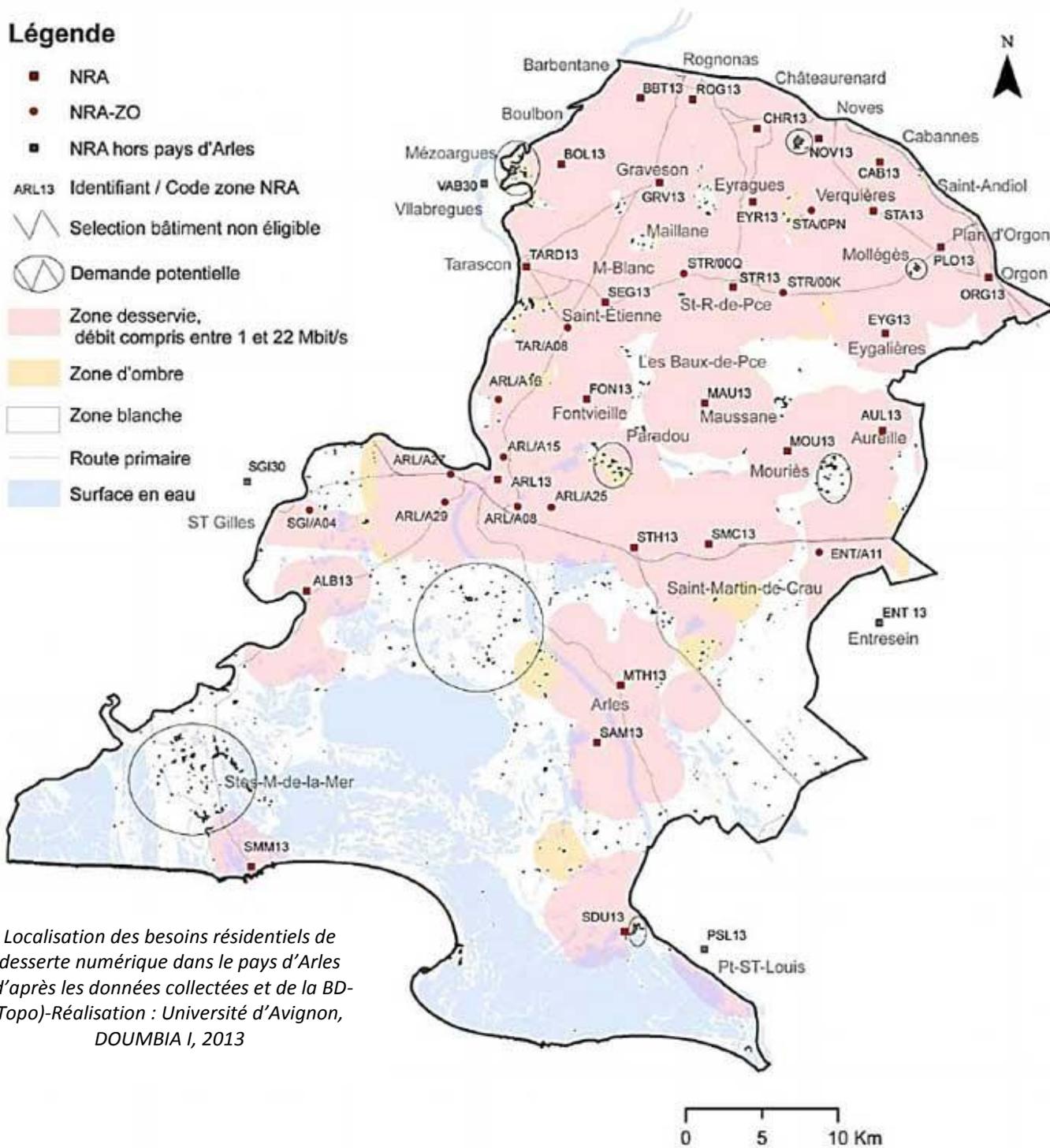
Couverture en Haut Débit après BLHD en 2013



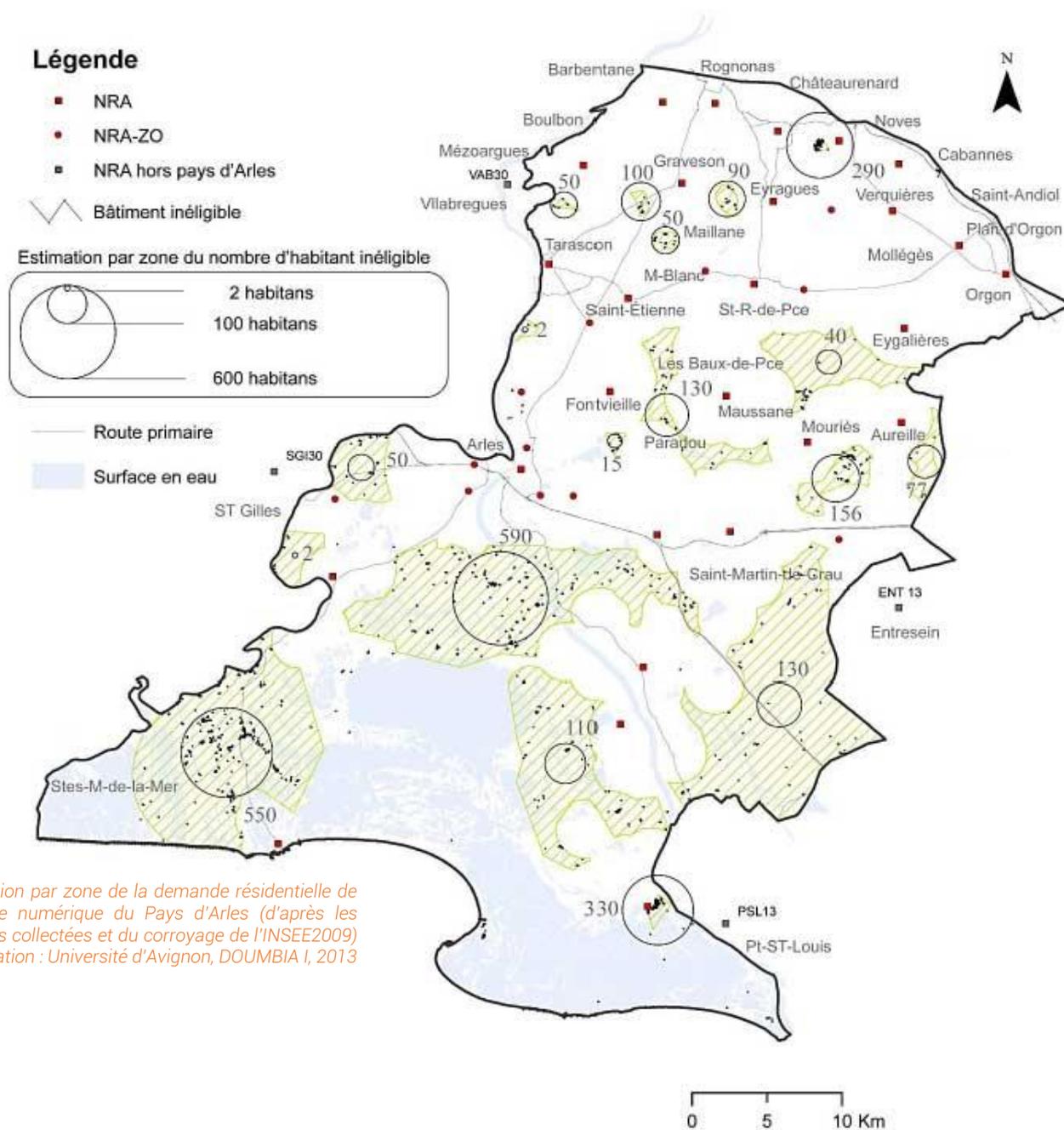
Les zones blanches dans le périmètre du SCOT

**Légende**

- NRA
- NRA-ZO
- NRA hors pays d'Arles
- ARL13 Identifiant / Code zone NRA
- ⚡ Selection bâtiment non éligible
- ⊕ Demande potentielle
- Zone desservie, débit compris entre 1 et 22 Mbit/s
- Zone d'ombre
- Zone blanche
- Route primaire
- Surface en eau



Localisation des besoins résidentiels de desserte numérique dans le pays d'Arles (d'après les données collectées et de la BD-Topo)-Réalisation : Université d'Avignon, DOUMBIA I, 2013



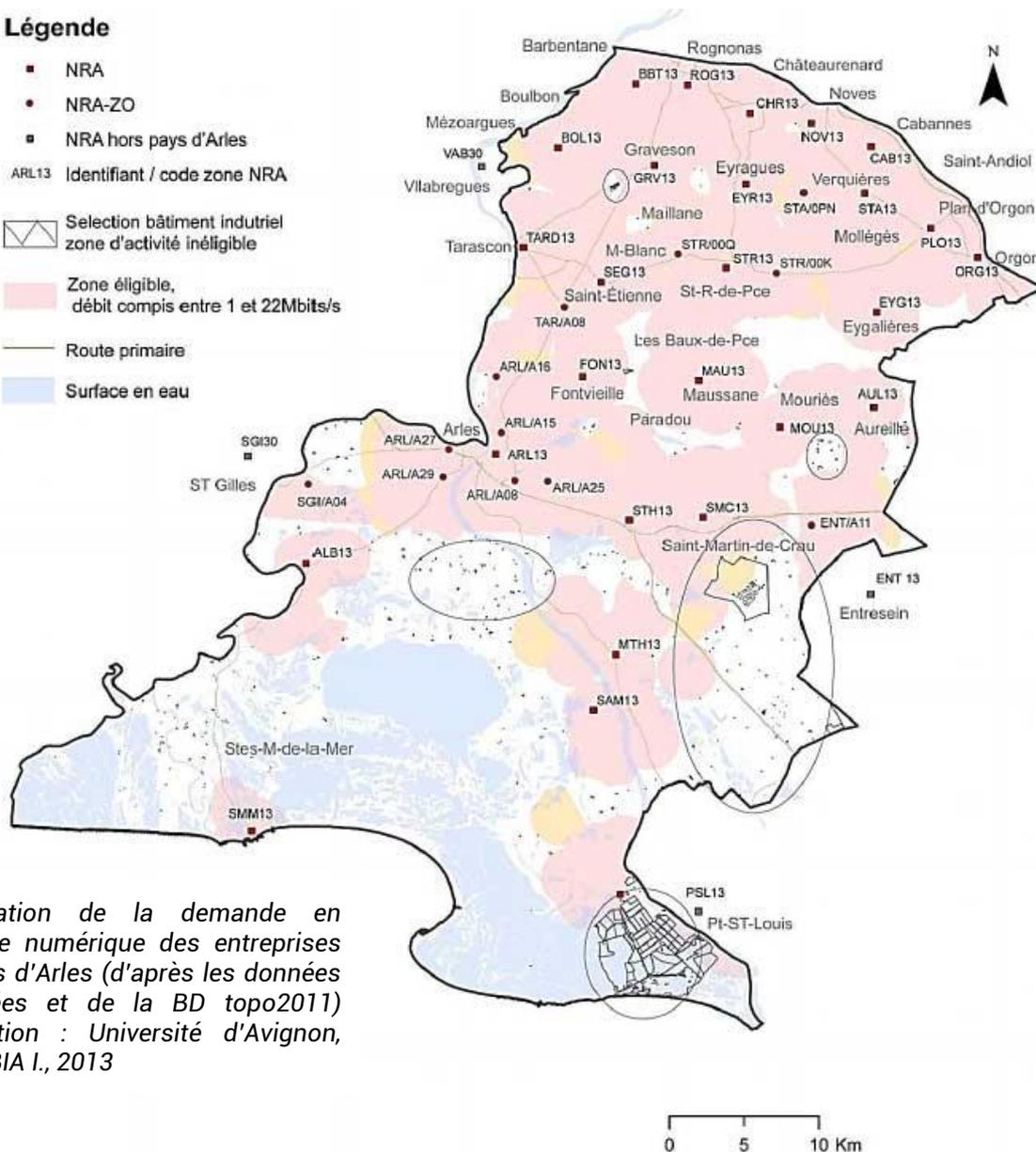
Estimation par zone de la demande résidentielle de desserte numérique du Pays d'Arles (d'après les données collectées et du corroyage de l'INSEE2009)  
 -Réalisation : Université d'Avignon, DOUMBIA I, 2013

### Focus sur une zone blanche : la Camargue

La couverture du territoire de la Camargue sur la commune d'Arles est assurée par cinq répartiteurs qui couvrent faiblement le territoire. De nombreuses habitations isolées se trouvent en zone blanche et ne sont pas éligibles au haut débit. Dans le cadre de BLHD, le PNRC a mené une étude sur les possibilités de déploiement radio sur son territoire. La solution Wimax c'est avérée trop coûteuse (construction de points hauts et financement des installations électriques trop chers) pour trop peu de clients potentiels.

**Légende**

- NRA
- NRA-ZO
- NRA hors pays d'Arles
- ARL13 Identifiant / code zone NRA
-  Selection bâtiment industriel zone d'activité inéligible
-  Zone éligible, débit compris entre 1 et 22Mbits/s
-  Route primaire
-  Surface en eau



Localisation de la demande en desserte numérique des entreprises du Pays d'Arles (d'après les données collectées et de la BD topo2011) Réalisation : Université d'Avignon, DOUMBIA I., 2013

**La demande résidentielle située en zone blanche**

La demande résidentielle a été évaluée par recoupement de la couverture numérique avec l'implantation des bâtiments, les données INSEE de population et les données carroyées<sup>42</sup>. La carte ci-dessous, bien qu'imprécise en raison de la classification des bâtiments concernés, offre une première vue de la demande résidentielle en zones blanches. **Le nombre**

<sup>42</sup> Source : BD-Topo2011. La couche « bâtiment indifférencié » est celle qui a été utilisée parmi les thèmes des bâtiments disponibles (industriels, remarquables...). Elle regroupe : les bâtiments d'habitation, bergeries, bories, bungalows, bureaux, chalet, bâtiments d'enseignement, garages individuels, bâtiments hospitaliers, immeubles collectifs, lavoirs couverts, musées, prisons, refuges et villages de vacances.

**d'habitants du Pays d'Arles situés en zone blanche en 2013 se situerait ainsi entre 3 200 et 4 400<sup>43</sup>.**

<sup>43</sup> Le nombre d'habitants en zones blanches est estimé à 2 170 bâtiments pour une population totale de 4 400 habitants, soit approximativement 2700 foyers fiscaux, si l'on recoupe avec les données de population de l'INSEE. Considérant que les abonnés Internet se comptent à l'échelle du foyer et non par individu ou par foyer fiscal, ces informations restent approximatives. Une autre méthode à partir des données carroyées de l'INSEE (mailles carrées et régulières d'une résolution de 200 mètres ou de 1000 mètres) permet d'estimer que 3 200 habitants seraient dans une zone inéligible, soit un écart de 1200 habitants par rapport au calcul précédant

### La demande des entreprises en zone blanche

La demande en couverture haut débit des entreprises en zone blanche a été estimée avec la même technique de recouplement entre la couverture numérique et l'implantation des bâtiments<sup>44</sup>. Un certain nombre de bâtiments industriels et de zones d'activités sont situés en zone blanche

**La demande des entreprises présente des résultats différents de la demande résidentielle.** En particulier sur le Val de Durance, plusieurs « poches » résidentielles sont identifiées en zones blanches, alors que la quasi totalité des zones d'activités et des bâtiments industriels de cette partie du territoire se situeraient en zone éligible.

Au sud, Salin-de-Giraud n'est pas à considérer comme une zone industrielle en demande : les contours accentués sur la carte représentent en effet des salines).

## 2. Les zones grises

Les zones grises sont des zones desservies en haut débit, mais non concurrentielles : un seul opérateur y

est présent.

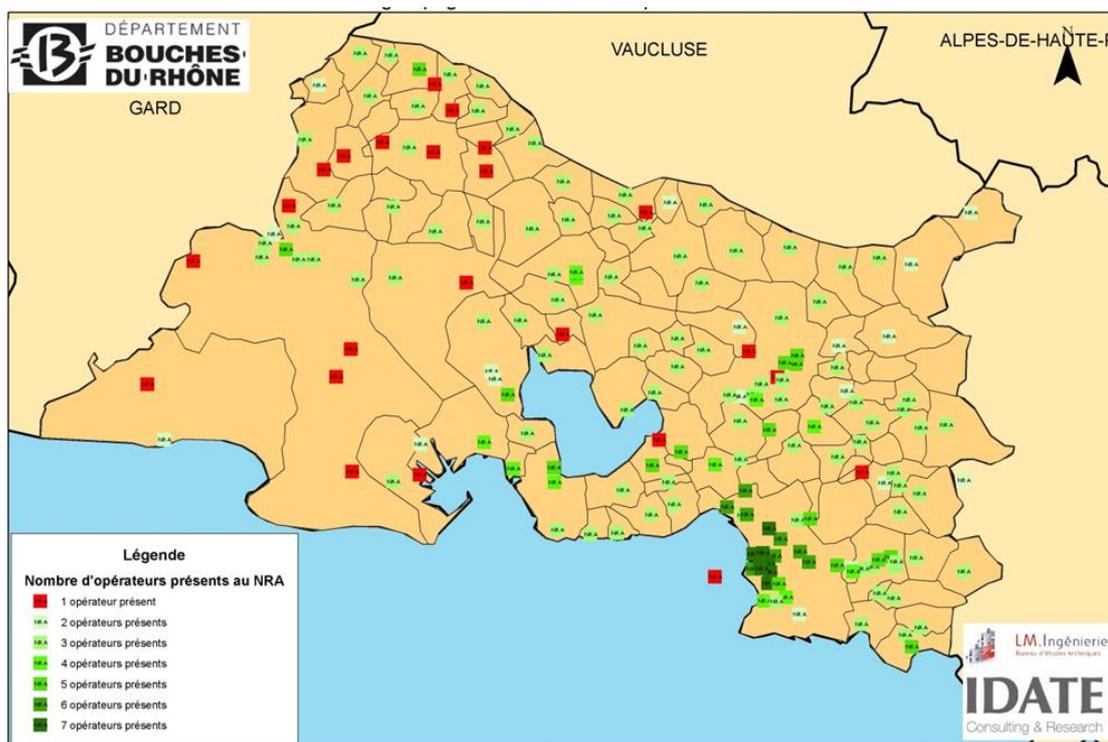
En Pays d'Arles, cela concerne 14 NRA, contre 7 NRA pour le reste du département (source : projet de SDTAN, Idate).

Une zone peut être considérée comme concurrentielle quand elle remplit au moins l'une des conditions suivantes :

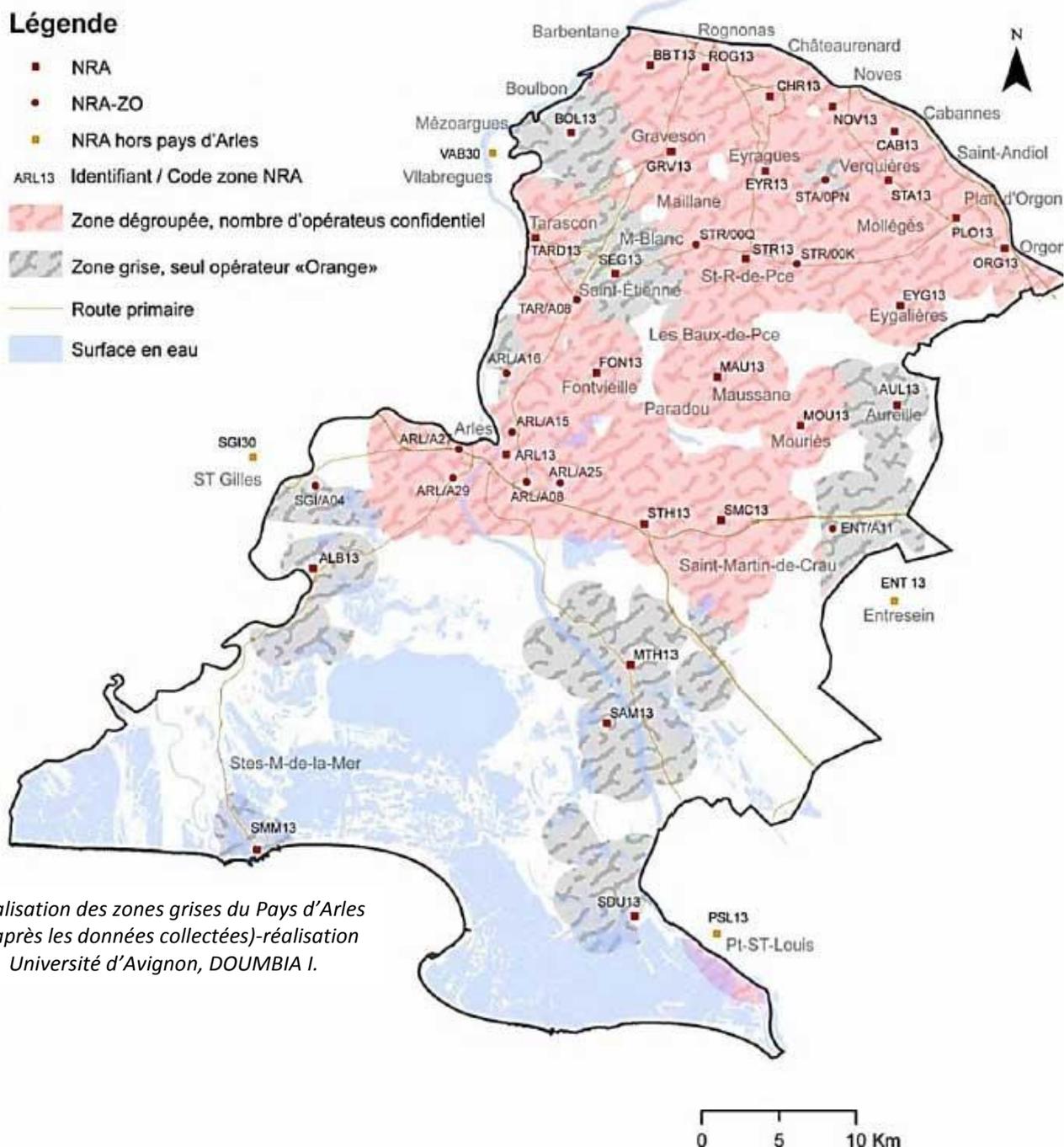
- plusieurs technologies offrant des niveaux de service et des tarifs comparables y coexistent
- la zone est éligible au DSL et le répartiteur est dégroupé.

Localiser les zones grises d'un territoire demande, en plus du nombre d'opérateurs par infrastructures, une connaissance de la topologie du réseau de télécommunications (caractéristiques principales de chaque répartiteur et sous-répartiteur). Cette connaissance n'est pas disponible pour le Pays d'Arles, faute d'avoir pu obtenir les données de France Telecom. La localisation des zones grises a donc été réalisée sur la base de l'hypothèse selon laquelle la distance au nœud de raccordement est la condition principale pour

qu'une zone soit éligible



<sup>44</sup> Source : BDTopo-2011. Les couches SIG des zones d'activités et des bâtiments industriels ont été sélectionnées. La couche zones d'activités regroupe les enceintes d'un équipement public, d'un site ou d'une zone ayant un caractère administratif, culturel, sportif, industriel ou commercial. Sont exclus les sites ayant perdu leur fonction administrative, industrielle ou commerciale (ancienne école, ancienne carrière...), et les enceintes limitées à un seul bâtiment. En général, la surface minimum pour une enceinte est de l'ordre de 1000m<sup>2</sup>. Les bâtiments agricoles, serres, et silos qui ne nécessitent pas une connexion Internet ont été exclus.



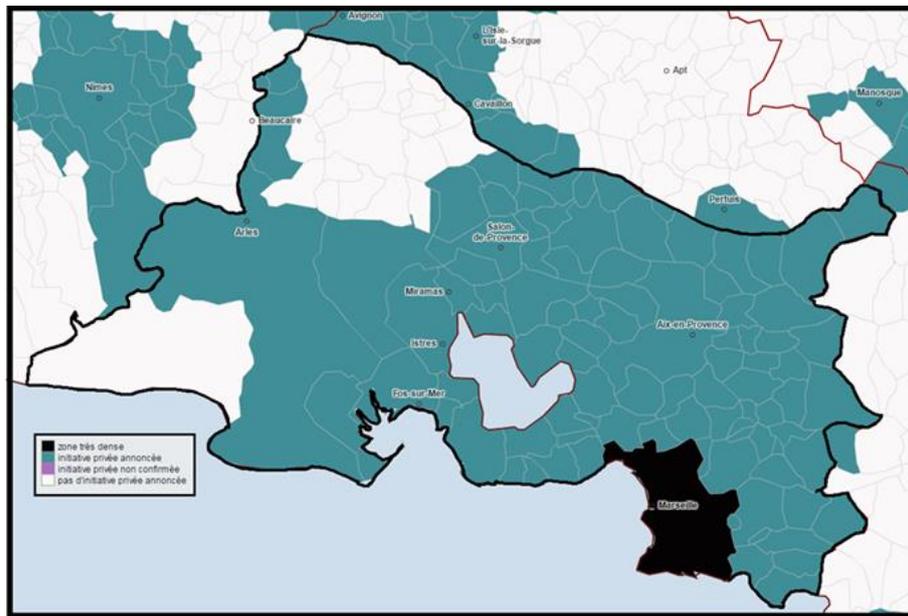
## ■ LA SITUATION EN MATIERE DE TRES HAUT DEBIT (FIBRE OPTIQUE NOTAMMENT)

Le Très Haut Débit pourtant un enjeu en matière de compétitivité des territoires auquel le SCOT devra apporter une réponse. La desserte de pôles économiques en Très Haut Débit permet d'améliorer leur attractivité et de diversifier le tissu économique. De plus, la desserte de certains équipements (médiathèques, pôles universitaires...) peut également permettre de réduire certains motifs de déplacements et compenser l'étendue du territoire.

**Le développement du Très Haut Débit passe par le déploiement de la fibre optique ou par des opérations de montée en débit.**

**Le plan « France Très Haut Débit »** vise à couvrir l'intégralité en Très Haut Débit d'ici 2022, c'est-à-dire proposer l'ensemble des logements, des entreprises et des administrations. Ce plan prévoit que les opérateurs privés déploient des réseaux de fibre optique jusqu'à l'abonné (FTTH) dans les grandes agglomérations et chefs-lieux de département et que, en dehors des grandes agglomérations, les collectivités territoriales prennent en charge le déploiement de réseaux publics mobilisant plusieurs types de réseaux d'accès à Internet : FTTH, amélioration des débits sur le réseau ADSL, satellite, Wimax, 4G.

**La Communauté d'agglomération Arles Crau Montagnette**, en bleu sur la carte, bénéficie d'un Appel à Manifestation d'Intention d'Investissement (AMII) par l'opérateur Orange. Les travaux de déploiement du FTTH ont débuté en 2013 et doivent être terminés en 2018. Arles doit être couvert prioritairement dans le cadre de la première tranche et le reste du territoire d'ACCM doit être traité à partir de 2015. Par ailleurs, les travaux de couvertures en FTTH (particuliers) sont prioritaires sur le FFTO (professionnels)



Source : <http://carto.observatoire-des-territoires.gouv.fr/>

**A ce jour, le calendrier de déploiement du FTTH sur le reste du Pays d'Arles reste incertain** : la Communauté d'agglomération Terre de Provence et la Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles ne font pas, à l'heure actuelle l'objet d'un déploiement prioritaire du FTTH par un opérateur privé. Le Schéma Départemental Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) en cours d'élaboration offre toutefois des perspectives d'accès à certains financements publics pour des projets d'aménagement du très haut débit dans les années à venir.

Parallèlement, il est possible d'imaginer des déploiements sur la base d'initiatives publiques, sachant que les trois EPCI du Pays d'Arles mènent des réflexions vers de la montée en débit ou pour permettre le raccordement en fibre des sites publiques et zones d'activité ainsi qu'une offre en services opérés.

**La desserte d'un territoire en fibre induit des investissements lourds en matière d'infrastructures dédiées** (pose de fibres et de fourreaux) et nécessite une anticipation à envisager en lien avec les travaux et projets globaux d'aménagement du territoire (contournements routiers, réfection de voiries, construction des digues, projets urbains, travaux d'équipements en eau et assainissement...).

## ■ DES INITIATIVES DE PRISE EN COMPTE DU VOLET NUMERIQUE DANS LES PROJETS D'AMENAGEMENT

L'aménagement numérique doit être considéré comme une contrainte transversale à prendre en compte obligatoirement en amont de chaque projet d'aménagement.

**Le retour d'expérience de la commune d'Arles** démontre qu'une prise en compte permanente et prioritaire du numérique dans les projets d'aménagement permet des opportunités réelles et concrètes de déploiement en matière de très haut débit

Arles a en effet développé et étendu son réseau Ville, dit « Metropolitan Area Network », en ajoutant des fourreaux et de la fibre optique pendant des opérations de travaux de voiries. Le quartier de Trinquetaille, à l'est du Rhône est ainsi prêt pour recevoir la fibre. De la même manière la ville a raccordé le quartier de Pont de Crau, puis l'hôpital et par extension le Symadrem en fibre optique. Le Symadrem travaille à un projet de réseau de communication radio en cas d'intempérie majeure, et l'hôpital permet d'installer les équipements radio sur son toit et dans les sous-sols de l'établissement. En contrepartie, il bénéficie d'un accès en très haut débit.

## ■ LES DEMARCHES REGIONALES ET DEPARTEMENTALES

L'innovation numérique est au cœur des priorités de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il s'agit avant tout de réduire la fracture sociale en permettant à tous les citoyens d'accéder au haut débit et d'utiliser les nouvelles technologies pour accélérer le développement économique et créer de l'emploi. L'Aménagement Numérique du Territoire régional est mis en œuvre au travers de plusieurs démarches.

**Le programme Boucles Locales Haut Débit (BLHD)**, voté en avril 2009 par la Région PACA, était destiné à accompagner les collectivités territoriales désireuses de résorber les zones blanches pour l'accès internet haut débit. En Pays d'Arles, à travers le Schéma Local de Développement Numérique, BLHD a permis le déploiement de nouveaux NRA et de combler certaines zones blanches. Les travaux sont aujourd'hui terminés. Toutefois, la problématique de la montée en débit dans les zones d'activités et du Très Haut Débit demeure.

**Le Très Haut Débit pour l'Enseignement Supérieur et la Recherche** : tous les différents organismes de la communauté éducative et recherche de Provence-

Alpes-Côte d'Azur ne sont pas à égalité face à l'accès très haut débit. La diversité des offres commerciales des opérateurs de télécommunication est très différente selon que l'on se situe à Marseille, à Nice ou dans le reste du territoire. Le SHERPAA, qui est le réseau de services à très haut débit du secteur de l'enseignement tend à être généralisé sur l'ensemble des pôles éducatifs du territoire.

**La Stratégie de COhérence Régionale d'Aménagement Numérique (SCoRAN)** qui établit le diagnostic des besoins de débit, l'état des lieux et les perspectives de l'offre de services de communications électroniques afin d'aboutir à la définition d'un cadre d'orientations (objectifs, priorités, perspectives) pour les acteurs publics de la Région. Les réflexions stratégiques qu'il soulève doivent dès aujourd'hui être intégrées dans l'élaboration du SCOT. Les principaux objectifs fixés sont les suivants :

- Dès 2020, des initiatives publiques complémentaires aux déploiements des opérateurs privés devront permettre de couvrir en fibre au moins 70 % de la population de chaque département, avec un engagement à 10 Mbit/s au minimum sur l'ensemble de la région.
- En 2020, la population régionale et les entreprises non desservies en fibre devront pouvoir néanmoins accéder à un service triple play (internet, téléphonie, télévision haute définition), grâce à l'utilisation de technologies alternatives.
- L'ensemble de la population régionale devra être couverte en très haut débit (fibre) en 2030. Le coût global des aménagements est estimé à 2,2 Md€.

**Une Instance Régionale de Concertation sur l'Aménagement Numérique (IRCAN)** a été mise en place afin de faciliter les échanges entre les collectivités locales, les services de l'Etat et les opérateurs privés et éviter un aménagement numérique géré seulement par les principaux opérateurs privés

**La Région a aussi structuré la couverture en Très Haut Débit à travers la création du Syndicat Mixte Ouvert « PACA THD ».** L'objectif est le déploiement de la fibre et de l'équipement satellitaire dans les Hautes Alpes et les Alpes de Haute Provence. Le département des Bouches-du-Rhône n'est à l'heure actuelle pas concernée.

**Par ailleurs, les Schémas Directeurs d'Aménagement Numérique Territoriaux (SDTAN) :** sont la traduction et le complément du SCoRAN à l'échelle départementale. Celui des Bouches-du-Rhône est en cours d'élaboration.

*La politique régionale d'aide au déploiement des infrastructures du Très Haut Débit doit permettre à l'ensemble des habitants du territoire de pouvoir accéder d'ici 2030 aux services numériques.*

## ■ LES USAGES NUMERIQUES

Plusieurs usages ont été identifiés, par exemple :

- L'activité économique et les besoins des entreprises situées en zone d'activité mais aussi dans les centres-villes, centres-bourgs et centres-villages.  
Il est notamment observé un recours croissant des commerces pour la vente en ligne afin de se diversifier.
- L'accès aux services, à distance à domicile ou à partir de point d'accès dans les lieux publics (médiathèques, pôles universitaires, écoles...)
- Le télétravail, représentant un réel enjeu au regard de l'étendue du territoire
- Les besoins croissants des particuliers, en lien avec les usages multimédia
- L'usage touristique, en lien avec les circuits proposés et la découverte des points d'intérêt dans le cadre de Provence Pays d'Arles

Le numérique est par ailleurs créateur de nouveaux emplois, en lien avec la structuration sur le territoire d'une filière liée aux industries culturelles et numériques.

De plus, outre les enjeux de compétitivité économique, l'enjeu est d'éviter le « décrochage » des territoires non équipés.

## L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

### 2/2 : LES DEPLACEMENTS ET LES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION

#### SYNTHESE DES ENJEUX

#### La définition d'une stratégie de déplacement favorisant la mobilité locale, avec une vision collective du transport

<b>Sous-enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réduction des déplacements longue distance vers les territoires limitrophes et l'accompagnement de la « mobilité locale », c'est-à-dire les déplacements de proximité :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- par le développement endogène du territoire</li> <li>- par le développement d'une offre d'équipements, activités et commerces suffisante sur le territoire et par le rapprochement des bassins de vie de ces pôles de services ;</li> </ul> </li> <li>• L'inscription des projets d'amélioration des différents réseaux (viaires, transport collectif et ferroviaire notamment) dans le SCOT afin de faciliter leur mise en œuvre ;</li> <li>• Le report modal pour limiter la dépendance à la voiture individuelle</li> <li>• La mise en cohérence et la coordination des différentes politiques en matière de déplacements sur le territoire et l'amélioration de l'intermodalité ;</li> <li>• Une réflexion sur l'organisation des déplacements professionnels au sein des entreprises (à ce jour, il n'y a pas de plan de déplacement interentreprises identifié)</li> <li>• Une articulation entre urbanisme et transports, en définissant les secteurs stratégiques de développement en lien avec le réseau actuel et projeté de transport en commun</li> <li>• La recherche de multifonctionnalité dans les secteurs de développement</li> <li>• Une réflexion sur l'évolution des transports collectifs à l'échelle du Pays d'Arles et en lien avec les territoires voisins</li> <li>• Une meilleure place aux modes « actifs » (piétons/cycles) pour des motifs de déplacements acceptables pour le Pays d'Arles, notamment les trajets courtes distance (au sein des villes et villages) et les trajets touristiques ;</li> <li>• Le développement de modes alternatifs au mode routier pour le transport de marchandise (fer, fluvial notamment) ;</li> </ul>
--------------------	---

#### Le déploiement du Très Haut Débit comme priorité pour le développement économique, et la résorption des « zones blanches numériques »

<b>Sous-enjeux</b> x	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le développement de la fibre optique comme vecteur d'attractivité économique, en réfléchissant au raccordement prioritaire des polarités économiques (FFTO) ;</li> <li>• L'accès de la population aux services du Très Haut Débit : en offrant des points d'accès en priorité dans les lieux publics (médiathèques, pôles universitaires, écoles...) et dans les nouvelles opérations, et favoriser le déploiement des réseaux auprès des espaces déjà urbanisés (en mutualisant les investissements notamment lors de travaux sur les réseaux afin d'y intégrer les fourreaux nécessaires).</li> <li>• S'assurer de la couverture du nord du territoire en fibre optique en matière de déploiement FFTH</li> <li>• L'augmentation du débit dans les zones grises identifiées (couverture ADSL)</li> <li>• Le déploiement du haut débit, de la fibre optique et du très haut débit afin de limiter certains motifs de déplacements (télétravail, téléservices...) et pour rendre le territoire plus attractif pour les entreprises</li> </ul>
-------------------------	--



# SYNTHESE

- 1. Rappel des enjeux et problématiques**
- 2. Les besoins à l'horizon 2030**
- 3. Les potentialités et les perspectives de développement**



## Rappel des enjeux et problématiques

**Le diagnostic a permis de faire émerger les enjeux suivants :**

<p><b>LES HABITANTS ET LEURS CONDITIONS DE VIE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le maintien de l'attractivité du territoire, et la réponse aux besoins liés aux dynamiques démographiques et aux évolutions sociétales</li> <li>• L'amélioration du niveau de vie et la recherche d'une meilleure articulation entre actifs et emplois</li> <li>• Un parc de logements diversifié, accessible à tous et énergétiquement performant</li> <li>• Le maillage en commerces et en services, en réponse aux différentes catégories de besoins</li> </ul>
<p><b>LA VITALITE ECONOMIQUE ET LA CREATION DE RICHESSES</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le soutien aux secteurs historiques (industrie, logistiques) et de proximité (tissu de TPE-PME : artisanat, bâtiment, services...)</li> <li>• L'accompagnement des secteurs innovants et d'avenir pour favoriser les créations d'emplois</li> <li>• La relance de l'agriculture et la structuration de la filière agroalimentaire</li> <li>• Le tourisme comme activité économique et de promotion du Pays d'Arles</li> <li>• Le maintien d'une offre commerciale dans les centralités, en lien avec leur revitalisation, et le renforcement de l'attractivité commerciale du Pays d'Arles pour limiter l'évasion commerciale</li> </ul>
<p><b>LES RESSOURCES ET LEURS CONTRIBUTIONS AU DEVELOPPEMENT</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La gestion de l'espace, la préservation des paysages, des patrimoines naturels et bâtis</li> <li>• La valorisation durable des ressources</li> <li>• La préservation de la qualité de vie</li> </ul>
<p><b>L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le positionnement du Pays d'Arles et son articulation avec les territoires voisins, dans un contexte de recomposition territoriale</li> <li>• La structuration du territoire et l'organisation des diverses fonctions de façon cohérente et solidaire</li> <li>• La modération de la consommation d'espaces et de l'étalement urbain pour maintenir le cadre de vie</li> <li>• La définition d'une stratégie de déplacement favorisant la mobilité locale, avec une vision collective du transport</li> <li>• Le déploiement du Très Haut Débit comme priorité pour le développement économique, et la résorption des « zones blanches numériques »</li> </ul>

**Le projet de SCOT devra permettre d'apporter une réponse aux problématiques suivantes :**

- Quels seront la vocation et le rôle du Pays d'Arles au sein de cet espace interrégional ? Quels sont les caractéristiques et spécificités du territoire à développer et/ou à mettre en valeur ? Comment valoriser les qualités du territoire afin d'en faire un levier de développement ?
- Quels sont le rôle et les fonctions que les pôles urbains doivent remplir pour le développement équilibré du Pays d'Arles ? Comment ces pôles s'organiseront-ils avec leur bassin de vie ? Quelles relations entre les différents bassins de vie ? Quelles relations ces pôles vont-ils entretenir avec les territoires voisins ?
- Comment favoriser les déplacements au sein d'un territoire relativement peu dense ?
- Quelles stratégies mettre en œuvre par filière ? Comment accompagner la mutation du tissu économique ? Comment valoriser mieux le foncier à vocation économique et commercial ? Quelle évolution de la hiérarchie commerciale ?
- Quelle politique d'attractivité pour éviter le départ des jeunes et des ménages actifs, mais aussi pour les attirer ? Quelle(s) typologie(s) de logements pour répondre aux besoins de la population (croissance démographique, évolution des modes de vie, vieillissement..) ?
- Quelles formes urbaines pour gérer le développement démographique sans dégrader le cadre de vie ? Comment préserver les équilibres ruraux-urbains ?
- Comment anticiper les évolutions prévisibles du coût des matières premières (tant pour le logement que pour le transport) ? Comment préparer le territoire au changement climatique ?
- Comment faire de la réduction des impacts de nos activités un levier de développement économique et social ? Comment concilier préservation des ressources et développement territorial ?

# E2

## Les besoins à l'horizon 2030

### ■ UN MAINTIEN ATTENDU DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

Le diagnostic laisse envisager un maintien de la croissance démographique sur les mêmes niveaux à celui observé ces dernières années (proximité de l'agglomération avignonnaise, grands projets structurants soutenant l'attractivité générale du territoire, clarification des possibilités de construction avec l'avancée des PPRI...).

Dans le cas d'une croissance démographique moyenne qui serait de l'ordre de 0.76 % par an, ce qui correspond aux niveaux observés sur les périodes 1999-2009 et 2006-2011, **la population en 2030 serait de 191 553 personnes, soit 25 665 nouveaux habitants par rapport à 2011.**

Le SCOT doit ainsi permettre d'organiser l'accueil de cette population nouvelle, l'enjeu étant de **répartir différemment la croissance et de la polariser** en fonction du degré de centralité, pour permettre l'accès aux équipements, services, commerces, à l'emploi.

### ■ LES BESOINS POUR L'HABITAT ET L'ECONOMIE

#### Les besoins en logements pour maintenir les habitants et en attirer de nouveaux

Deux variables ont été prises en compte :

- L'attractivité du Pays d'Arles et l'évolution de la population due principalement au solde migratoire ;
- Le phénomène de desserrement des ménages, en prenant une hypothèse moyenne de 1,98 personnes par logement sur le Pays d'Arles, soit un scénario « intermédiaire » reposant sur une baisse un peu plus marquée que celle envisagée par l'INSEE au niveau régional ou national (-0.015) (le taux moyen d'occupation actuel étant de 2,2 personnes par logement, mais avec des différences selon le type de communes).

**Compte tenu de ces variables et en considérant une population des ménages de l'ordre de 188 955 personnes en 2030, 23 675 résidences principales seraient nécessaires, dont :**

- 10 525 pour répondre au desserrement des ménages
- 13 150 pour répondre à l'arrivée des nouveaux habitants.

**Par ailleurs, le nombre de résidences secondaires serait de 1765 dans le cas d'une stabilisation de leur part par rapport aux résidences principales.**

Pour être à la hauteur des besoins et au vu de l'obligation réglementaire d'atteindre 20% de logements sociaux pour la Communauté d'agglomération ACCM et 25 % pour la Communauté d'agglomération Terre de Provence, cela impliquait de produire au moins 4 470 logements sociaux en lien avec les 23 675 résidences principales nécessaires.

#### Les besoins en emplois pour rééquilibrer le ratio emploi / actif

La production de logements doit s'accompagner d'une création d'emplois, pour ne pas devenir un territoire résidentiel, et rester un territoire « actif ».

En partant de l'hypothèse selon laquelle **chaque actif accueilli doit correspondre à un emploi créé**, 18 200 nouveaux emplois seraient à créer pour répondre aux besoins d'emploi de la population nouvelle en 2030<sup>45</sup>

**Il convient de noter que cette estimation constitue un minimum pour maintenir le ratio actuel** (0.9 emploi potentiel par actif résidant sur le territoire).

Une création d'emplois additionnelle serait par ailleurs nécessaire pour diminuer le taux de chômage et répondre également aux besoins de la population existante.

Les efforts et politiques des différentes collectivités en faveur de l'emploi et du développement économique doivent permettre cette création d'emplois et d'accompagner la croissance du territoire.

### ■ LES BESOINS EN FONCIER

<sup>45</sup> La projection s'est faite sur la base du taux d'actifs actuel de la population (considérant sur la base des travaux récents de l'INSEE que ce taux ne devrait pas varier d'ici 2050) appliquée à la population nouvelle à accueillir

## Les besoins fonciers pour l'habitat

En considérant des densités moyennes plus fortes que celles observées les précédentes années, les besoins fonciers liés à la création de 25440 nouveaux logements seraient de :

- 1 696 hectares dans le cas de densités moyennes de 15 logements à l'hectare
- 1 106 hectares dans le cas de densités moyennes de 23 logements à l'hectare
- 565 hectares dans le cas de densités moyennes de 45 logements à l'hectare

**Le SCOT devra donc définir le meilleur scénario possible, en tenant compte des caractéristiques des villes, bourgs et villages.**

## Les besoins fonciers pour le développement économique

Une enquête menée en 2012 auprès des EPCI indique que les projets de création de zones sont moins nombreux que dans la dernière décennie. Il est donc peu probable que les tendances passées se prolongent.

Les projets en cours ou en projet sur le territoire, témoignent de deux types de besoins :

- Le premier porte sur l'accueil d'entreprises industrielles, logistiques et agroalimentaires, dans les zones bénéficiant d'une forte accessibilité : Arles, Saint Martin de Crau, Châteaurenard... Le besoin estimé est de 150 à 200 d'ici 2030, pour des zones ou des extensions de zone de 30 à 50 ha.

A ceci s'ajoute le projet de redéploiement multipolaire du MIN, nécessitant environ 140 hectares.

- Le seconde concerne une offre de ZAE à vocation de proximité pour le tissu de PME-TPE, les artisans et les activités de services, en particulier sur les villages périurbains. Le besoin estimé est de 100 à 150 ha d'ici 2030, pour des créations ou des extensions de zones de 10 à 20 ha.

## LES HYPOTHESES DE MODERATION DE LA CONSOMMATION FONCIERE

4 hypothèses peuvent être bâties en matière de consommation foncière et devront être confrontées aux hypothèses de développement démographiques et économiques :

**Une hypothèse au fil de l'eau**, qui consiste à imaginer que le territoire se développe sur les mêmes tendances que depuis 10 ans et que les modes d'urbanisation restent inchangés, soit :

- une consommation totale de 1400 m<sup>2</sup> en moyenne par nouvel habitant pour répondre à l'ensemble des besoins (logements, équipements, infrastructures et services/emplois.)
- une artificialisation qui pourrait s'élever au total à 3 232 ha (soit environ 170 ha par an entre 2011 et 2030) pour accueillir 23 089 habitants à l'horizon 2030.

Au regard de la répartition de la consommation foncière entre 1999 et 2009, et dans le cas d'un prolongement des tendances, cette artificialisation pourrait se répartir de la manière suivante :

- 2000 hectares pour l'habitat (62%) sachant que la densité moyenne serait de 12 logements à l'hectare dans le cas où les 25 440 logements à produire seraient réalisés dans cette enveloppe foncière.
- 800 hectares pour l'activité (25%).
- 430 ha (13%) pour le reste des occupations du sol visant une artificialisation du sol (équipements, infrastructures, loisirs...).
- en matière de logements, l'hypothèse serait une consommation d'environ 868 m<sup>2</sup> par logement, soit une densité brute de 11,5 logements à l'hectare environ.

**Cette hypothèse au fil de l'eau a pour intérêt d'évaluer l'impact du projet en l'absence de SCOT, mais elle ne pourra être retenue, car contraire aux prérogatives d'un SCOT Grenelle devant « modérer » la consommation foncière observée sur les 10 dernières années.**

De plus, il est peu probable que cette tendance se maintienne, du fait de plusieurs paramètres :

- les PPRI approuvés ou en cours, réduisent les possibilités d'extension
- les prix du foncier et de l'immobilier, militant pour de plus petites parcelles, notamment pour l'accession à la propriété des jeunes.
- les besoins et modes de vie ont évolué (vieillesse, retour aux centralités...)
- de nombreuses communes, en cours d'élaboration de leurs PLU, ont pris conscience de la nécessité de définir des modes d'urbanisation moins consommateur de foncier

**Une hypothèse de modération**, qui consisterait à « modérer » la consommation foncière par rapport à celle observée sur les 10 dernières années, et qui viserait à réduire de 25% la consommation, soit :

- Une consommation totale de 1 050 m<sup>2</sup> par nouvel habitant pour répondre aux besoins de logements, équipements, infrastructures et services/emplois.
- En matière de logements uniquement, cette hypothèse induit une consommation d'environ 650 m<sup>2</sup> par logement, soit une densité brute de près de 15 logements à l'hectare.

**Une hypothèse de limitation**, qui consisterait à « limiter » la consommation foncière par rapport à celle observée sur les 10 dernières années et qui viserait à réduire de 50% la consommation, soit :

- Une consommation totale de 700 m<sup>2</sup> par nouvel habitant pour répondre aux besoins de logements, équipements, infrastructures et services/emplois.
- En matière de logement uniquement, cette hypothèse induit une consommation moyenne de 435 m<sup>2</sup> par logement, soit une densité brute de près de 23 logements à l'hectare.

**Une hypothèse volontariste de densification**, qui consisterait à « réduire » de 75% la consommation soit :

- Une consommation totale de 350 m<sup>2</sup> par nouvel habitant pour répondre aux besoins de logements, équipements, infrastructures et services/emplois.
- En matière de logements uniquement, cette hypothèse induit une consommation moyenne de 200 m<sup>2</sup> par logement, soit une densité brute de près de 45 logements à l'hectare.

*Ces hypothèses peuvent paraître faibles pour les communes qui pratiquent déjà ces densités sur leurs dernières opérations (renouvellement du centre-ville de Graveson, écoquartier de Châteaurenard, Villa du Nord de Saint-Rémy-de-Provence). La consommation foncière des 10 dernières années démontrent que ces objectifs nécessiteront une véritable volonté pour que ces mesures soient effectives visibles sur l'ensemble du territoire. Des choix politiques qui seront réalisés (en fonction des densités souhaitées, des capacités d'accueil, de l'armature urbaine que l'on souhaite donner au territoire, de la population et des activités à accueillir) découleront diverses typologies de formes urbaines réalisables.*

## ■ LES BESOINS EN FAVEUR DE LA MOBILITE LOCALE

Les manques et dysfonctionnements relevés sur certains réseaux de transport et les attentes spécifiques exprimées par les usagers font ressortir les besoins suivants :

- **Un besoin de consolidation ou d'adaptation des réseaux en transport en communs existe**, au regard d'un manque de desserte de certains secteurs et/ou de fréquences de passage insuffisantes :
  - Nord/Sud : entre les communes du nord et Arles (préfecture, université, centre de formation...), ou entre St-Martin-de-Crau (ZAE) et les communes du nord,
  - Ouest/Est : Arles / St-Martin-de-Crau (ZAE),
  - Au Nord : Barbentane / Cabannes / Châteaurenard,
  - Vers certains secteurs ruraux, notamment Boulbon et St Pierre de Mézoargues,
  - Vers les zones industrielles, notamment St Martin de Crau,
  - Ne sont pas desservies : Eygalières / Graveson / Maillane / Verquières,
- **De plus, si le sud du territoire est bien structuré en terme d'offre de transports en commun urbain (TCU) grâce au réseau Envia, un besoin existe sur les Alpilles et le Val de Durance.** Les perspectives d'évolution sont favorables sur le Val de Durance, la Communauté d'agglomération Terre de Provence étant désormais dotée de la compétence transports. Par contre, les perspectives d'amélioration sont moins favorables à moyen terme pour les communes des Alpilles en matière de TCU.
- **De plus, il existe un besoin d'amélioration vers les territoires voisins, en lien notamment avec les flux domicile – travail, mais aussi avec les déplacements scolaires.**
- **Le SCOT devra également tenir compte du besoin d'amélioration et de structuration du réseau routier sur les axes nord-sud et est-ouest**, pour en améliorer le fonctionnement viaire du territoire, notamment en prévoyant certaines infrastructures clés : le contournement d'Arles, la LEO
- **Le besoin d'une offre de transport plus adaptée pour les travailleurs et les personnes en difficulté**, notamment en termes d'horaires, pour les personnes n'ayant pas accès à la voiture. A l'exception de Rhône Crau Camargue (où la Communauté d'agglomération propose un transport à la demande pour les personnes en fauteuil roulant et un service à horaires décalés pour les travailleurs de la zone de Saint Martin de Crau), l'absence d'offre adaptée sur une grande

partie du territoire constitue un frein pour l'accès à l'emploi et à la formation, ou au dé-isolement des populations fragiles ;

- **Le besoin d'information et de communication :** la segmentation des opérateurs intervenants sur les transports collectifs rend difficile l'accès à une information claire pour les usagers et les relais (type offices de tourisme) sur les possibilités de mobilité d'un lieu à un autre ;
- **Des besoins spécifiques liés au tourisme, avec de fortes demandes concernant :**
  - le renforcement des pistes cyclables dans les Alpilles et en Camargue,
  - des navettes reliant les communes des Alpilles,
  - des transports pour se rendre aux marchés des villes,
  - des itinéraires pédestres et de vélo ;

### **Pour améliorer les transports en communs en Pays d'Arles, plusieurs actions peuvent être mises en œuvre :**

- une communication auprès des usagers des gains financiers sur certains trajets effectués en train plusieurs qu'en voiture (cf. étude GEOTER)
- une coordination renforcée des AOT au niveau des horaires, tarifs... Sachant que certains outils existent déjà dans le but de favoriser certaines formes de coordination. La Communauté d'agglomération Rhône Crau Camargue a par exemple modernisé son réseau de transport en 2011. En partenariat avec le Conseil Général 13, des tickets et des abonnements Carreize permettent d'emprunter le réseau Envia, les lignes scolaires et régulières, et bientôt des lignes régionales et de la SNCF.

La révision du Plan de Déplacements Urbains d'Avignon peut également constituer une opportunité de réfléchir aux possibilités d'amélioration des liaisons qui s'effectuent entre Avignon et le Pays d'Arles.

- l'amélioration de l'intermodalité entre les transports en commun urbains, non urbains et ferroviaires et en particulier, des nœuds de correspondance au niveau des gares routières
- l'organisation des réseaux de transports autour des générateurs de déplacements (zones d'activités...) et des principaux pôles urbains, en lien avec les bourgs et villages (enjeu de rabattement sur un territoire étendu)

- un renforcement des fréquences (mesure incitative) sur les lignes à fort potentiel usage pour attirer davantage de navetteurs (ex. lignes Carreize 58 Orgon – Avignon et 57 St Rémy – Avignon (plus de 1 700 actifs potentiellement concernées par ces lignes dont plus de 1200 à Châteaurenard)

Toutefois, la desserte de certaines zones peut s'avérer compliquée au regard de la structuration actuelle des AOT, de leur territoire d'intervention et de leurs compétences. Même si elle représente un enjeu majeur, c'est le cas par exemple de la liaison entre les Alpilles et le pôle d'emploi de Saint Martin.

## **■ LES BESOINS EN EQUIPEMENTS PUBLICS**

Le territoire présente un enjeu de maintien des équipements publics existants, mais aussi un besoin de renforcement et de structuration sur certaines catégories de services :

- **Du point de vue des services administratifs :** un besoin de maintien des équipements supérieurs existants sur Arles (sous-préfecture) et Tarascon (tribunal) mais aussi la structuration de points relais (Maison des services sur Châteaurenard)
- **Du point de vue de la santé :** le besoin de renforcement de l'hôpital d'Arles mais aussi la constitution de points relais par l'implantation de maisons médicales (Alpilles...)
- **Du point de vue de la formation :** un besoin de renforcement de l'offre universitaire sur Arles, mais aussi dans l'enseignement secondaire sur le reste du territoire (lycée de Châteaurenard, collège d'Eyragues, collège du versant sud des Alpilles)
- **Du point de vue de l'économie :** un besoin de modernisation de certains équipements (redéploiement multipolaire du MIN de Châteaurenard)



## Les potentialités et les perspectives de développement

*Les éléments ci-après reprennent et synthétisent le diagnostic foncier réalisé en 2012-2013 dans le cadre du SCOT, et réactualisé en 2015 pour tenir compte des dispositions réglementaires récentes en matière de PPRI.*

Un croisement entre les documents d'urbanisme communaux et la photo aérienne a été réalisé pour écarter les surfaces déjà bâties. Des entretiens ont été menés auprès des communes en 2012-2013 pour identifier d'éventuels nouveaux projets. Il s'agit toutefois de potentiels et de perspectives théoriques, souvent impactés par le risque inondation, ou par d'autres contraintes (Natura 2000, DPA...). D'autres entretiens sont ainsi menés actuellement pour dégager la nouvelle géographie foncière qui résulte suite à l'intégration des différentes contraintes.

### ■ LE POTENTIEL FONCIER DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME EXISTANTS

#### Le potentiel de renouvellement urbain<sup>46</sup>

Le potentiel de mutation des **grands sites d'activités économique en friche, dégradé ou à potentiel** comprend des petits sites mais aussi quelques sites majeurs :

- une logique forte de reconquête des rives du Rhône à Arles
- l'entrée de ville Nord à Arles présentait au POS un gisement important, mais qui a été impacté par les dispositions du PPRI, ouvrant toutefois la possibilité d'un assouplissement pour certains sites après qualification du système de protection de Trinquetaille et de la rive gauche du Rhône
- l'entrée de ville Nord de Châteaurenard, et le site du MIN qui pourrait se libérer au regard du projet de redéploiement.
- le potentiel de requalification de la ZA du Bois de Leuze à Saint-Martin doit également être souligné.

Pour ces sites, l'enjeu sera de définir les vocations possibles, pour de l'habitat ou pour de l'activité, et d'envisager les possibilités de mixité fonctionnelle.

<sup>46</sup> Terrains imperméabilisés, inclus ou non dans l'enveloppe urbaine et pouvant être amenés à muter

**A contrario, les grands sites de renouvellement urbain dont la vocation dominante pourrait être de l'habitat sont très peu nombreux**, sans masse significative. Or, la problématique du Grenelle suppose un effort de construction prioritairement en renouvellement urbain.

Le potentiel de renouvellement urbain pour de l'habitat est diffus sur le Pays d'Arles, composé de petits îlots éclatés dans les enveloppes agglomérées. Le seul site d'envergure correspond au site actuel du MIN de Châteaurenard dans le cas de sa relocalisation.

Ainsi, un scénario d'équilibre possible serait la redistribution des vocations actuelles activités / habitat pour les sites de renouvellement urbain (exemple des études menées sur le renouvellement urbain d'Arles Nord).

#### Les dents creuses<sup>47</sup>

La répartition des **dents creuses dont la vocation pourrait être maintenue ou orientée vers des activités économiques** est inégale :

- la quasi-totalité des sites économiques de la Ville d'Arles est impactée par les dispositions du PPRI, qui ouvre toutefois la possibilité d'un assouplissement pour les sites en R2A.
- à Saint Martin de Crau, la plupart de l'enveloppe disponible dans le document d'urbanisme est déjà affectée pour le pôle logistique existant et en développement (ZAE de l'Ecopôle et du Bois de Leuze). Les zones de la Crau et de la Chapelette peuvent présenter un potentiel résiduel qui reste à affiner.
- A Tarascon, le potentiel dans la zone du Roubian est important, mais il pourrait être impacté par le projet de PPRI.
- Dans le Val de Durance, le potentiel de foncier économique en dents creuses est d'une dizaine d'hectares avec des sites compris entre 1 et 3 ha
- Le foncier économique en dents creuses est plus faible dans les Alpilles.

Concernant le potentiel des **dents creuses dont la vocation dominante pourrait être orientée vers de l'habitat** :

<sup>47</sup> Terrains non bâtis et situés dans les enveloppes agglomérées

Sur Rhône Crau Camargue :

- le centre-ville d'Arles accueille un gisement théorique relativement conséquent, mais avec une part contrainte par les bandes de recul des digues (RH) et les zones rouges du PPRI.

- à Saint-Martin-de-Crau, le potentiel se concentre sur un secteur au nord-ouest.

Sur le secteur de Caphan, plusieurs sites pourraient être considérés comme des dents creuses, mais ils sont en réalité très proches d'une dynamique d'extension de la tâche urbaine qui devrait être limitée dans le futur PLU.

- Tarascon dispose d'un potentiel théorique conséquent, mais contraint par les dispositions du PPRIA.

Sur le Val de Durance : les dents creuses sont relativement épargnées par les risques et les contraintes environnementales. Leur répartition est équilibrée entre les communes. Le potentiel sur Châteaurenard représente 20 % par rapport au total de l'EPCI.

Sur les Alpilles : le gisement foncier est très important, dont plus de 50 % sur Saint-Rémy-de-Provence, interrogeant sur l'utilité de nouvelles extensions.

### Les sites d'extension urbaine<sup>48</sup>

**Les sites en extension dont la vocation est économique présentent une capacité théorique cumulée très importante qui induirait une extension forte de la tâche urbaine. Toutefois, plusieurs sites sont aujourd'hui amenés à évoluer au regard des PPRI approuvés ou en projet.**

Sur Rhône Crau Camargue : une grande partie des sites est en totalité touchée par Natura 2000 et/ou les risques inondations. Avec un scénario "strict" excluant les sites sous forte contrainte, le stock foncier à vocation économique en extension urbaine se limiterait donc à :

- pas de zone d'activités en extension à Arles en raison du risque inondation et de Natura 2000
- plus de 20 hectares inscrits dans le POS de Boulbon, mais avec un faible potentiel mobilisable ou commercialisable (environ 5 hectares).
- moins de 25 hectares à Saint Martin de Crau (Mas de Gouin près de la Gare et Bergerie du Rousset à l'Ouest).
- à Tarascon, au niveau de la Conserverie ainsi qu'un potentiel recherché autour de la ZA de Roubian (au-delà de ses périmètres opérationnels actuels), mais qui pourrait être impactée par le projet de PPRI.

<sup>48</sup> Terrains non bâtis et situés en dehors des enveloppes agglomérées.

Sur le Val de Durance : la programmation du développement économique s'est effectuée en valorisant les grands axes de circulation qui maillent ce secteur. Le foncier total en extension est réparti entre 14 grands sites de plus de 10 hectares, notamment :

- l'émergence d'un grand pôle économique Sagnon-Gare sur Graveson/Barbentane
- un couloir se dessinant entre Noves – Cabannes – Plan d'Orgon et Orgon, mais où une part importante du foncier économique est impactée par le risque inondation, Natura 2000 ou la Direction de Protection des Alpilles.
- Un pôle sur Châteaurenard, constitué de plusieurs sites, présentant encore des potentialités ou non ouverts à l'urbanisation à ce jour : la zone du Barret, l'entrée Est, le secteur de Saint Jean en accroche à la LEO (mais dont une part importante de ce secteur est fortement impacté par le risque inondation) et, dans le futur, la délocalisation du MIN de Châteaurenard sur le site des Iscles, nécessitant environ 100 hectares.

Sur les Alpilles, les grands sites de foncier économique en extension urbaine se situent en majorité :

- à Saint-Rémy-de-Provence sur la ZAE de la Massanne, mais qui est de plus en plus occupée
- à Saint-Etienne-du-Grès au niveau de la ZAE de la Mourgue, mais dont l'urbanisation est bloquée par le risque inondation.

Les autres sites sont de plus petite taille réparties sur différentes communes (entre 3 et 6 hectares).

**Concernant les sites d'extension dont la vocation dominante pourrait être orientée vers de l'habitat le potentiel est également important, mais très fortement impacté par les PPRI d'Arles, PPRIA Rhône et projets de PPRI Durance :**

Sur Rhône Crau Camargue :

- à Arles, si la mobilisation de la frange Est (Pont de Crau) apparaît compatible avec les contraintes réglementaires en vigueur, notamment du PPRI, les autres secteurs (sud notamment) et les parties agglomérées en aval du Rhône (Mas Thibert, Salins-de-Giraud) sont fortement contraints.
- A Saint-Martin-de-Crau, les sites d'extension sont très limités, avec un site théorique à l'ouest, et sachant que le secteur de Caphan n'étant plus amené à être un site de développement.
- Tarascon présente plusieurs grands secteurs théoriques de développement qui ceignent la commune, mais qui sont impactés par le PPRIA et/ou le projet de PPRI :
  - notamment, la vaste zone de Saint Antoine prenant appui sur le tracé du projet de déviation Est inscrit dans le POS de Tarascon ;
  - mais aussi, le potentiel de renouvellement urbain de la vaste zone NB Marly au sud.

Sur le Val de Durance : trois dynamiques différentes sont à relever :

**Au Sud**, les communes ont des zones d'extension urbaines inscrites dans des silhouettes d'agglomération circulaires et des interfaces zones urbanisées / zones agricoles relativement nettes

**A Châteaurenard**, le rééquilibrage de la silhouette urbaine en cours vers l'Ouest et le Sud (objectif du PLU 2005).

**Les zones d'urbanisation future** des autres communes ont un aspect très étiré.

Sur les Alpilles : les sites d'extension inscrits dans les documents d'urbanisme sont relativement nombreux

Or, le potentiel est déjà très important dans l'enveloppe agglomérée (dents creuses).

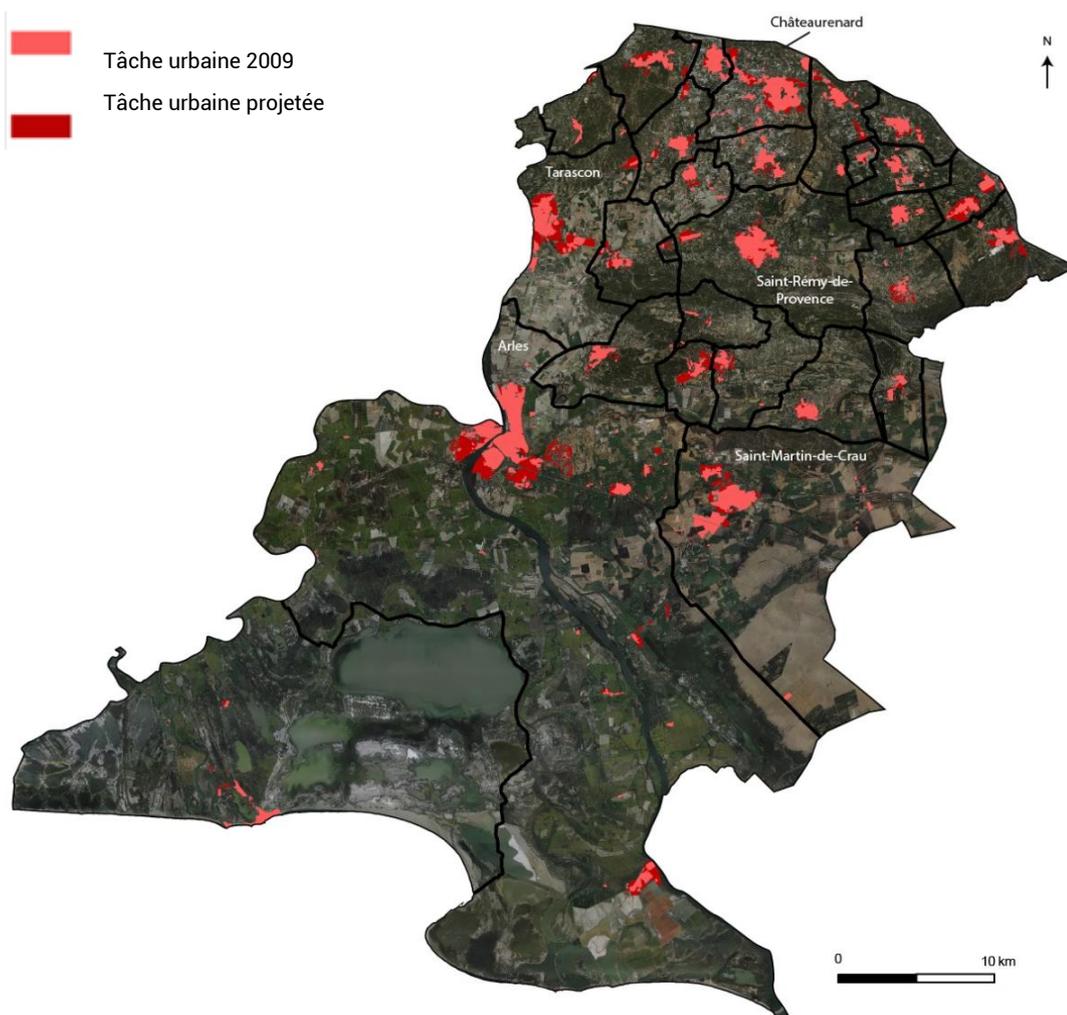
Dans le secteur de Paradou – Maussanne, la localisation des zones d'extension future telle que prévue dans les documents d'urbanisme actuels risque de produire une véritable continuité urbaine entre les communes.

Dans certaines communes, le nombre de zones d'extension peut conduire à terme à un quasi doublement de la tâche urbaine.

*Le potentiel foncier résiduel recensé dans l'inventaire en 2013 en fonction des documents d'urbanisme et des projets communaux représentait au total 3 337 hectares, dont 2 044 hectares pour l'habitat et 1 293 hectares pour l'économie.*

**Toutefois, il s'agit d'un potentiel théorique. En effet, une part très importante est impactée par les risques inondation ou contraintes (Natura 2000, DPA...), ce qui réduit le stock disponible de manière conséquente. Les contraintes portant en grande partie sur les sites d'extension, l'enjeu réside dans l'optimisation du foncier au sein de l'enveloppe urbaine existante (dents creuses, sites de renouvellement urbain).**

## ■ LA TACHE URBAINE PROJETEE EN L'ABSENCE DE SCOT ET DE PLU



**L'évolution de la tâche urbaine mobiliserait 2 893 hectares de foncier, soit plus de 180 hectares par an, dans le cas d'un remplissage complet des zones inscrites dans les documents d'urbanisme actuels, correspondant pour la plupart à des Plans d'Occupation des Sols.**

*La superficie de la tâche urbaine projetée a été calculée à partir de l'analyse des documents d'urbanisme communaux. Elle correspond plus précisément aux zones à urbaniser, urbaines et NB des POS et PLU non urbanisées à ce jour.*

**Toutefois, cette projection ne tient pas compte de certaines contraintes intangibles, comme les zones rouges des PPRI qui, de fait, modèreront l'extension de la tâche urbaine.**

**L'un des enjeux du SCOT et des PLU est donc de travailler sur la stabilisation de la tâche urbaine, et d'identifier plus finement les potentiels au sein des enveloppes existantes.**

## ■ LES PROPRIETES PUBLIQUES

Les propriétés foncières publiques où la maîtrise foncière est publique représentent près de 13% du territoire (26 318 ha)

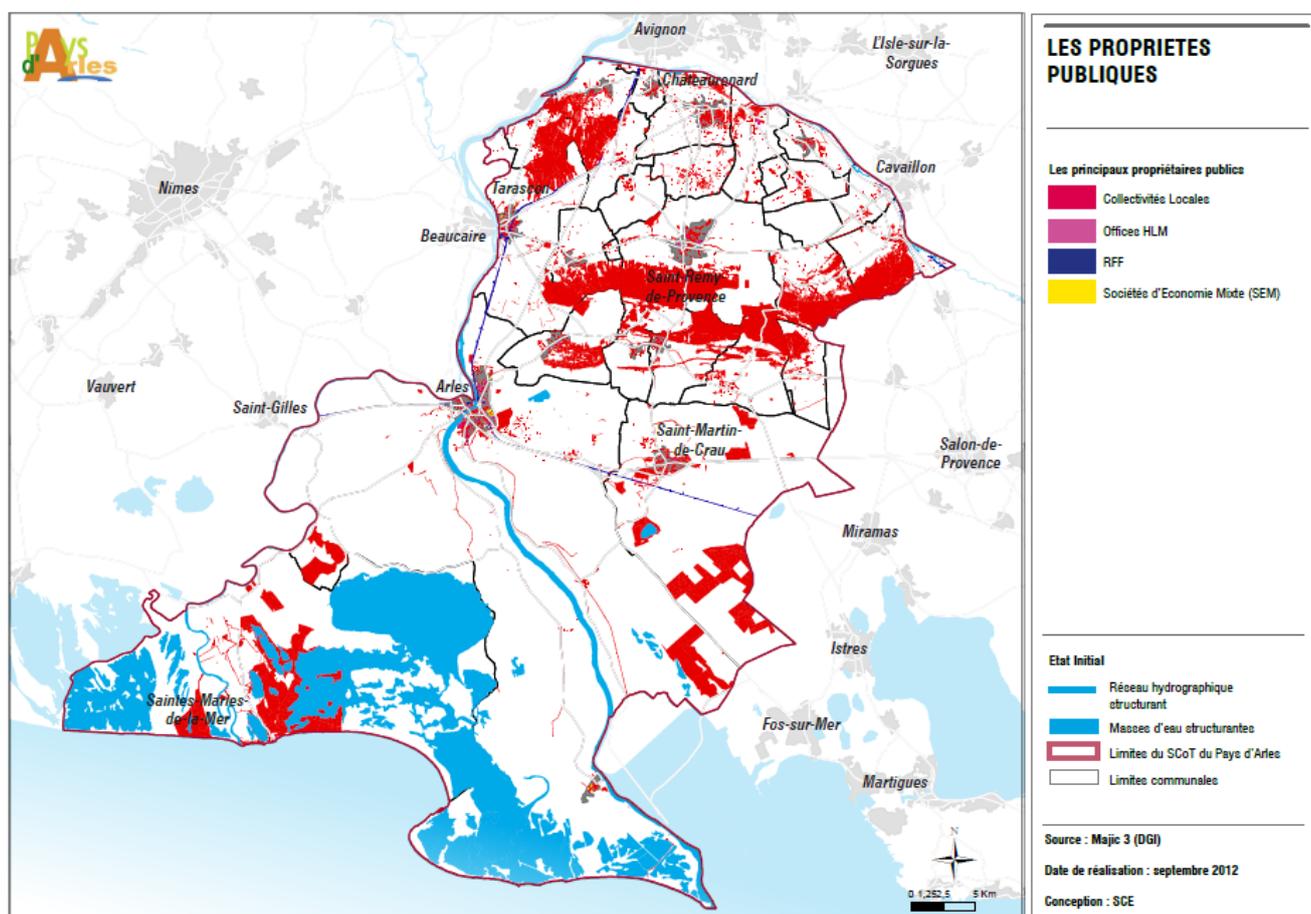
Les plus gros propriétaires fonciers publics sont : les collectivités locales, les offices et sociétés HLM, RFF pour le réseau ferroviaire et quelques Sociétés d'Economie Mixte (SEM).

- Les collectivités locales constituent les propriétaires publics les plus représentés avec 25 850 ha soit 98% des propriétés publiques totales du territoire. Parmi ces collectivités, on retrouve les communes et le Département des Bouches-du-Rhône (6280 ha).
- Les propriétés foncières (et immobilières) des offices HLM représentent près de 75 ha, et correspondent au parc social du territoire.
- Les SEM sont, quant à elles, peu présentes sur le territoire avec seulement 20 ha. Il s'agit des sociétés ADOMA (ex-Sonacotra), SEMPA (Société d'Economie Mixte du Pays d'Arles) et SEMITAR.

Les propriétés publiques du territoire concernent majoritairement des zones agricoles ou naturelles.

**Peu de zones d'extension urbaine sont maîtrisées publiquement** (seulement 5% des zones à urbaniser inscrites aux documents d'urbanisme locaux sont maîtrisées publiquement, ce qui se limite souvent aux espaces publics), laissant ainsi une large place à la promotion privée. Ce phénomène engendre un coût non régulé du foncier non bâti impactant fortement les typologies et formes urbaines proposées.

*Carte : les propriétés publiques du Pays d'Arles*





# MISE À JOUR DES DONNEES

- 1. L'attractivité démographique et les évolutions sociétales**
- 2. la situation socio-économique des habitants**
- 3. L'offre de logements**
- 4. L'offre commerciale**
- 5. L'offre de services et d'équipements**
- 6. Le tissu économique**
- 7. La consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers**



# L'attractivité démographique et les évolutions sociétales

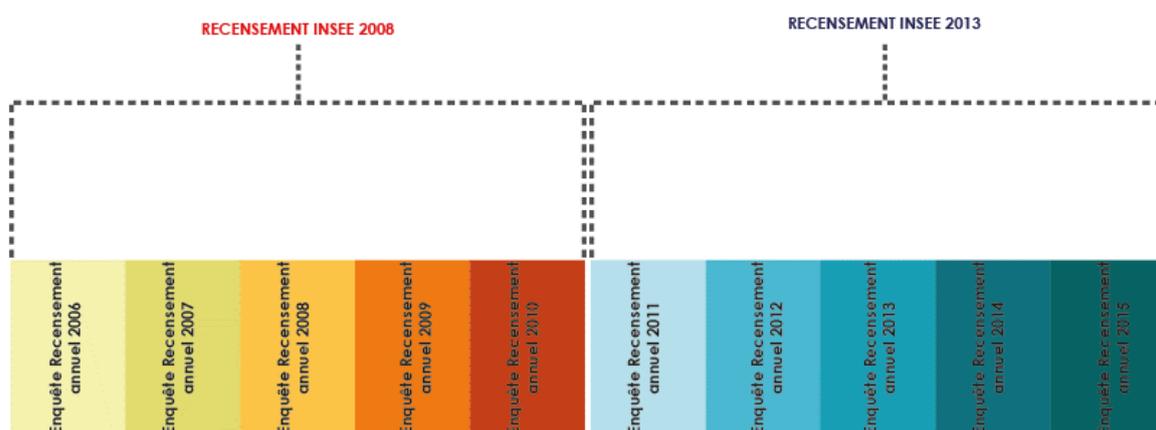
Les recensements effectués par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) reposent sur une collecte d'information annuelle, concernant successivement tous les territoires communaux au cours d'une période de cinq ans.

Les communes de moins de 10 000 habitants réalisent une enquête de recensement portant sur toute la population, à raison d'une commune sur cinq chaque année. Les communes de 10 000 habitants ou plus, réalisent tous les ans une enquête par sondage auprès d'un échantillon d'adresses représentant 8 % de leurs logements.

En cumulant cinq enquêtes, l'ensemble des habitants des communes de moins de 10 000 habitants et 40 % environ de la population des communes de 10 000 habitants ou plus sont pris en compte. Les informations ainsi collectées sont ramenées à une même date pour toutes les communes afin d'assurer l'égalité de traitement entre elles. Cette date de référence est fixée au 1er janvier de l'année médiane des cinq années d'enquête pour obtenir une meilleure justesse des données et une comparaison des territoires à 5 ans.

Dans le cadre de l'actualisation des données du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Arles, il été choisi d'utiliser les données 2008 et 2013. En effet, ces données comportent 5 années d'écarts ce qui limite les « biais statistiques » dans les analyses qui découlent des comparaisons de données

## SCHEMA EXPLICATIF DES RECENSEMENTS INSEE



**Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 8)**

« Au nord, dans l'entité du Val du Durance qui rassemble 34% de la population, les communes sont fortement attractives, dynamisées par la proximité d'Avignon. Le taux de croissance moyen annuel entre 1999 et 2009 a été de 1.28 %. Plus récemment et sur une période plus courte, le taux de croissance moyen annuel a été de 1.29 % entre 2006 et 2011 et de 2.27% sur Châteaurenard, ce qui témoigne d'une poursuite de l'attractivité.

Au centre, dans l'entité des Alpilles qui rassemble à ce jour 17% de la population, la dynamique démographique est affirmée, proche de la moyenne du Pays d'Arles. La croissance moyenne annuelle entre 1999 et 2009 s'établissait à 0.66 % pour St-Rémy de Provence et 0,73% pour le reste de l'entité. Sur les cinq dernières années entre 2006 et 2011, le massif a connu un emballement de la croissance, avec un taux annuel moyen de 1.40% et de 1.19% sur la ville principale de St Rémy-de-Provence.

Au sud, dans l'entité Rhône Crau Camargue qui concentre 49% de la population du Pays, la croissance démographique a été plus modérée, inférieure à la moyenne du Pays, tout en restant positive avec des taux moyen annuel de l'ordre de 0.36 % entre 1999 et 2009. Plus particulièrement, la croissance a été de 0.43 % par an entre 1999 et 2006, et de 0.09 % entre 2006 et 2011 sur l'entité, et de 0.21 % sur la ville-centre d'Arles.

Cette évolution s'explique par des contraintes liées au risque inondation, renforcée par la définition récente des PPRI. De plus, ces tendances récentes ne prennent pas en compte les dernières opérations de logements et les programmes réalisés dans le cadre du PLH, livrés pour partie après 2011.

D'autre part, la commune des Saintes Maries de la Mer perd des habitants entre 1999 et 2006 au sens du recensement de population de l'INSEE, mais ce recensement est réalisé en début d'année soit à une période non représentative de la population d'une commune touristique qu'est la Commune des Saintes Maries de la Mer. En termes de dynamiques réelles, la commune est animée par une fréquentation touristique notable en été et non négligeable de mai à novembre, et accueille en conséquence des saisonniers qui habitent sur la commune<sup>1</sup>. Depuis 2006 (2006-2011), la commune connaît une reprise de sa croissance démographique avec un taux de croissance de 0.5% par an. Dépassant désormais celui des autres communes de l'intercommunalité et du département. »

**Les données clefs du dernier recensement :**

Nombre d'habitants et évolution démographique	Rappel p.8		Données complémentaires		
	Taux d'évolution annuel 1999-2009	Taux d'évolution annuel 2006-2011	Population 2008	Population 2013	Taux d'évolution annuel moyen entre 2008 et 2013
Rhône Crau Camargue	0.36 %	1.29 %	81136	83561	0,6
Val de Durance	1.28 %	0.09 %	54749	57602	1
Alpilles	0.73 %	1.40%	27028	27510	0,4
Pays d'Arles	0.72 %	0.71 %	162913	168673	0,8

N.B. Les analyses effectuées dans le cadre du diagnostic ont été établies sur la base de l'année 2009 et les analyses des évolutions ont été menées sur cette période de référence 1999-2009 afin de pouvoir faire lien avec les analyses sur la consommation foncière effectuée sur la période 1999-2009.

Dans le cadre de la présente mise à jour des données clés, il est nécessaire en d'introduire l'année 2008 dans les analyses afin de pouvoir comparer les évolutions démographiques récentes par rapport à l'année 2013 (dernière donnée disponible à la date de la mise à jour des données).

**L'analyse :**

**Le territoire de Val de Durance**, qui rassemble 34% de la population, dispose d'un taux de croissance moyen annuel entre 1999 et 2009 a été de 1.28 %.

Sur la dernière période donnée, 2008-2013, le taux de croissance moyen annuel est de 1 % et reste le taux de croissance moyen annuel intercommunal le plus important du Pays d'Arles.

La ville de Châteaurenard conserve une attractivité certaine bien que son taux de croissance moyen annuel soit passé de 2,27% entre 2006 et 2011 à 1,3 % entre 2008 et 2013.

**Le territoire des Alpilles** a connu une croissance moyenne annuelle entre 1999 et 2009 de 0.66 % pour St-Rémy de Provence et 0,73% pour le reste de l'entité. Sur les cinq dernières années entre 2006 et 2011, le massif a connu un emballement de la croissance, avec un taux annuel moyen de 1.40% et de 1.19% sur la ville principale de St Rémy-de-Provence.

Ce taux de croissance entre 2008 et 2013 a sensiblement ralenti puisqu'il est de 0,4 % et que la ville principale de Saint-Rémy-de-Provence connaît une décroissance démographique de l'ordre de -1,7 % en moyenne par an. Ce qui ne coïncide plus avec les tendances précédemment établis dans le diagnostic.

**Au sud, dans l'entité Rhône Crau Camargue** qui concentre 49% de la population du Pays, la croissance démographique a été plus modérée, inférieure à la moyenne du Pays, tout en restant positive avec des taux moyen annuel de l'ordre de 0.36 % entre 1999 et 2009. Plus particulièrement, la croissance a été de 0.43 % par an entre 1999 et 2006, et de 0.09 % entre 2006 et 2011 sur l'entité, et de 0.21 % sur la ville-centre d'Arles.

Sur la période 2008-2013, le taux de croissance annuel moyen est de 0,6 % et est principalement porté par les communes de Tarascon (+0,9%) et de Saint-Martin-de-Crau (+3%). En effet, la ville-centre d'Arles connaît-elle une perte de population correspondant à un taux annuel moyen de 0,1%.

A contrario la commune de Saintes-Maries-de-la-Mer qui a connu une perte de population sur la période 2006-2011 connaît une forte croissance sur la période 2008-2013 avec un taux de croissance de 2,5% en moyenne par an.

L'analyse des données 2008-2013 montre que la situation observée dans le diagnostic tend à évoluer vers un développement démographique plus éparé.

#### **Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 12)**

« Les équilibres démographiques évoluent, et conduisent à un vieillissement de la population important. On note en effet :

- des taux de natalité qui stagnent depuis 20 ans
- des taux de mortalité qui continuent de décroître très légèrement

Ces évolutions coïncident avec les tendances observées au niveau national, mais sont aussi renforcées par le départ du territoire des jeunes actifs et des couples avec deux enfants.

Sur la décennie 1999-2009, toutes les classes d'âges de moins de 45 ans (0 à 14 ans ; 15 à 29 ans ; 30 à 44 ans) diminuent en proportion tandis que toutes celles de plus de 45 ans (45 à 59 ans ; 60 à 74 ans ; 75 ans et plus) augmentent. 2 habitants sur 10 ont moins de vingt ans. La répartition est différenciée au sein du territoire.

Les 75 ans et plus sont passés de 7% en 1999 à 10% de la population en 2009. Ils sont par ailleurs plus nombreux qu'à l'échelle départementale.

La tendance au vieillissement de la population est généralisée, mais elle s'observe de manière contrastée sur le territoire : la part des 75 ans et plus dans la population totale varie de trois points entre deux intercommunalités. »

#### **Les données clefs du dernier recensement :**

Population de - de 20 ans (0 à 19 ans)	Rappel p.12		Données complémentaires	
	Nombre en 2009	% de la population totale en 2009	% de la population totale en 2013	Nombre en 2013
Rhône Crau Camargue	18244	23,1 %	19393	23,2 %
Val de Durance	11 518	24,7 %	13998	24,3 %
Alpilles	5 721	21,1 %	5675	20,6 %
Pays d'Arles	35 483	23,2 %	39066	23,2 %
Département 13	477 815	24,3 %	479856	24,1 %

Population de + de 75 ans	Rappel p.12		Données complémentaires	
	Nombre en 2009	% de la population totale en 2009	Nombre en 2013	% de la population totale en 2013
Rhône Crau Camargue	8 060	10,2%	8803	10,5%
Val de Durance	4 358	9,3 %	4953	8,6%
Alpilles	3 524	13 %	3472	12,6%
Pays d'Arles	15 942	10,5 %	17228	10,2%
Département 13	176 073	8,95%	186136	9,3 %

### L'analyse :

Les données issues du recensement 2013 confirment le constat de vieillissement de la population, précédemment établi dans le diagnostic du SCOT. La tendance au vieillissement de la population est généralisée, mais elle s'observe de manière contrastée sur le territoire : la part des 75 ans et plus dans la population totale varie de quatre points entre l'intercommunalité du Val de Durance et des Alpilles.

### **Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 12)**

« La hausse de la divortialité et le développement de la monoparentalité. Sur les 47 348 familles que comptait le Pays d'Arles en 2009, 14,7% étaient des familles monoparentales, contre 12,3% une décennie auparavant. Cela représente 1 680 familles monoparentales en plus entre 1999 et 2009, avec en grande majorité des femmes seules avec enfants plutôt que des hommes seuls avec enfants. La progression de la monoparentalité induit des problématiques particulières : vulnérabilité plus grande à la précarité, besoins en logement spécifique, difficulté d'allier monoparentalité et emploi ».

### **Les données clefs du dernier recensement :**

	Part des familles monoparentales, en 2013	Nombre de familles monoparentales, en 2013	Nombre de familles en 2013
Rhône Crau Camargue	17,3%	4055	23412
Val de Durance	14,3%	2434	17069
Alpilles	12,5%	1019	8154
Pays d'Arles	15,4%	7508	48635

	Part des familles monoparentales, en 2009	Nombre de familles monoparentales, en 2009	Nombre de familles en 2009
Rhône Crau Camargue	16,44%	3757	22860
Val de Durance	13,85%	2261	16326
Alpilles	11,56%	944	8162
Pays d'Arles	14,57%	6962	47348

**L'analyse :**

Le territoire du Pays d'Arles compte, en 2013, 48 635 familles soit 1 300 de plus qu'en 2009. La monoparentalité des familles a également augmenté passant de 14,7 à 15,4 %. Ce nombre croissant de ménages monoparentaux sur la période 2009-2013 rejoint l'observation faite dans le cadre du diagnostic du SCOT mettant en avant le développement de la monoparentalité et la hausse de la divortialité.

**Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 12)**

« Le nombre d'enfants par famille diminue et le nombre de couples n'ayant pas d'enfants augmente. En effet, les familles très nombreuses (4 enfants ou plus) diminuent (- 373 familles) alors que le nombre de familles de 2 enfants augmente légèrement (+790 familles entre 1999 et 2009), et que le nombre de familles de 3 enfants est quasi-stable (+180 familles). La proportion de couples n'ayant pas d'enfants a augmenté plus fortement, (+ 3 000 familles) et est plus importante qu'au niveau départemental. »

**Les données clés du dernier recensement :**

	Nombre de familles, en 2013	Nombre de familles sans enfant(s), en 2013	Nombre de familles avec un enfant, en 2013	Nombre de familles avec deux enfants, en 2013	Nombre de familles avec trois enfants, en 2013	Nombre de familles avec quatre enfants ou plus, en 2013
Rhône Crau Camargue	23412	11675	5335	4353	1517	533
	100%	49,9%	22,8%	18,6%	6,5%	2,3%
Val de Durance	17069	8289	3948	3553	1007	271
	100%	48,6%	23,1%	20,8%	5,9%	1,6%
Alpilles	8154	4520	1711	1526	331	65
	100%	55,4%	21%	18,7%	4,1%	0,8%
Pays d'Arles	48635	24484	10994	9432	2855	869
	100%	50,3%	22,6%	19,4%	5,9%	1,8%

	Nombre de familles, en 2008	Nombre de familles sans enfant(s), en 2008	Nombre de familles avec un enfant, en 2008	Nombre de familles avec deux enfants, en 2008	Nombre de familles avec trois enfants, en 2008	Nombre de familles avec quatre enfants ou plus, en 2008
Rhône Crau Camargue	22808	11164	5338	4352	1481	473
	100%	48,9%	23,4%	19,1%	6,5%	2,1%
Val de Durance	16214	7673	3686	3585	1002	268
	100%	47,3%	22,7%	22,1%	6,2%	1,7%
Alpilles	8035	4294	1843	1441	386	72
	100%	53,4%	22,9%	17,9%	4,8%	0,9%
Pays d'Arles	47057	23131	10867	9378	2869	813
	100%	49,2%	23,1%	19,9%	6,1%	1,7%

**L'analyse :**

« Le nombre d'enfants par famille se stabilise et le nombre de couples n'ayant pas d'enfants augmente. En effet, les familles très nombreuses (4 enfants ou plus) progressent (+ 60 familles), de même que les familles composées de 3 enfants (+ 31 familles). Le nombre de familles de 2 enfants reste stable.

Bien que les familles avec enfant(s) soient plus nombreuses sur le territoire du Pays d'Arles, cette progression reste moins importante que le nombre de familles sans enfants (+ 511 familles).

<b>Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 12)</b>
--

« Enfin, le nombre de personnes vivant seules a augmenté de 5 000 entre 1999 et 2009. »
---

**Les données clefs du dernier recensement :**

	Nombre de personnes vivant seules, en 2008	Nombre de personnes vivant seules, en 2013
Rhône Crau Camargue	11660	12939
Val de Durance	5949	6765
Alpilles	3577	3833
Pays d'Arles	21186	23537

**L'analyse :**

Lors de l'élaboration du diagnostic, il avait été constaté une baisse de la taille moyenne des ménages à l'échelle du Pays d'Arles, s'expliquant en partie par l'augmentation du nombre de personnes vivant seules entre 1999 et 2009 (+ 5000 personnes). Les données de 2008 et 2013 viennent consolider ce constat puisque sur cette période certes plus courte, le nombre de personnes vivant seules à toute de même progressé de près de 11 % soit 2351 personnes.

**Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 13)**

« La population des ménages a augmenté : elle était de 160 734 en 2009, alors qu'elle était de 148 746 en 1999, et de 162 920 en 2011.

Parallèlement, le nombre de ménages a augmenté : il était de 70 095 en 2009, contre 60 621 en 1999. Cette hausse du nombre de ménages s'explique par la hausse de la population mais aussi par la baisse de la taille des ménages, elle-même due à la modification des structures et des pratiques familiales (décohabitation). En effet, le nombre moyen de personnes par ménage était de 2.29 en 2009, contre 2.45 en 1999.

Supérieur à 3 personnes en 1968, le nombre de personnes par résidence principale n'a cessé de décroître depuis 40 ans, sous l'effet des évolutions de structures familiales et du phénomène de décohabitation, pour atteindre 2.29 personnes par logement en 2009.»

**Les données clefs du dernier recensement :**

	Taille moyenne des ménages en 2009	Taille moyenne des ménages en 2013
Rhône Crau Camargue	2,3	2,2
Val de Durance	2,4	2,4
Alpilles	2,2	2,2
Pays d'Arles	2,3	2,2

**L'analyse :**

Le dernier recensement révèle une augmentation de la population depuis le dernier recensement de 2011. La population des ménages est de 168 613 en 2013, alors qu'elle était de 148 746, en 1999, de 160 734, en 2009 et de 162 920, en 2011.

Dans le même temps, on observe un accroissement du nombre de ménages puisque ces derniers étaient de 73436, en 2013, de 70 095 en 2009, contre 60 621 en 1999. Cette hausse du nombre de ménages s'explique par la hausse de la population mais aussi par la baisse de la taille des ménages. Le territoire du SCOT du Pays d'Arles conserve ainsi la dynamique observé dans le diagnostic.

# F2 La situation socio-économique Des habitants

## Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 14)

« Le Pays d'Arles est un territoire où l'on compte plus d'actifs que d'emplois. En 1999, le Pays d'Arles comptait près de 55 800 actifs occupés pour 50 800 emplois, soit un ratio de 0.91%. Ce ratio était de 90,7 % en 2009 (63 000 actifs et 57 200 emplois), ce qui signifie que le Pays d'Arles offre 0,9 emploi potentiel par actif y résidant. Toutefois, ceci ne préjuge pas de l'adéquation entre les emplois proposés, et le profil de ces actifs

## Les données clefs du dernier recensement :

	Nombre d'actifs occupés, en 2013	Nombre d'emplois dans la zone, en 2013	Ratio emploi-actifs occupés, en 2013
Rhône Crau Camargue	29735	31619	106,3
Val de Durance	24053	17207	71,5
Alpilles	10961	9709	88,6
<b>Pays d'Arles</b>	<b>64749</b>	<b>58535</b>	<b>90,4</b>

## L'analyse :

Le Pays d'Arles conserve une dynamique semblable à celle observée en 1999 et 2009. En effet, le territoire compte près de 0,9 emploi potentiel par actif résidant sur le Pays d'Arles soit 58535 emplois pour 64749 actifs occupés résidant sur le Pays d'Arles.

## Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 15)

« Sur la décennie 1999-2009, la structure socioprofessionnelle du Pays d'Arles des plus de 15 ans a connu d'importantes évolutions :

- Un déclin important du nombre d'agriculteurs exploitants (- 700 personnes), en liaison avec la diminution de l'activité agricole. En proportion, le nombre d'artisans, de commerçants et de chefs d'entreprise et d'employés est stable ;
- Une diminution de la proportion d'ouvriers (-900 personnes) et de personnes sans activité professionnelle (-6200 personnes) ;
- Enfin, une augmentation des cadres et professions intellectuelles supérieures ; professions intermédiaires mais aussi des retraités (+ 10 000 retraités).

La structure socioprofessionnelle actuelle du Pays est marquée par les caractéristiques suivantes :

- Le poids encore important des agriculteurs en dépit de la baisse enregistrée et une surreprésentation d'artisans, de commerçants et de chefs d'entreprise comparativement au niveau départemental.
- A contrario, les cadres, professions intellectuelles supérieures sont sous-représentés par rapport au niveau départemental.
- Les professions intermédiaires sont légèrement sous le chiffre de référence départemental.
- La proportion d'employés est identique à la moyenne départementale. Par contre, les ouvriers sont surreprésentés.
- Les retraités représentent désormais un poids important en Pays d'Arles, avec une représentation légèrement supérieure à la moyenne départementale
- Les personnes sans activité professionnelle moins importantes qu'au niveau départemental, excepté pour l'entité Rhône Crau Camargue qui est à un niveau équivalent.

**Les données clefs du dernier recensement :**

2013																
	Agriculteurs exploitants		Artisans, commerçants, chefs d'entreprise		Cadres et professions intellectuelles supérieures		Professions intermédiaires		Employés		Ouvriers		Retraités		Autres personnes sans activité professionnelle	
	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008
Communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette	746	799	2777	2604	3537	3477	8103	7565	11152	10963	8889	8993	20381	18249	13577	14549
Communauté d'Agglomération Terre de Provence	845	901	2705	2202	2890	2640	6435	5929	7806	7108	7019	6604	12771	11949	6546	6906
Communauté de Communes de la Vallée des Baux Alpilles	437	519	1567	1479	1550	1481	2829	2607	3414	3445	2366	2451	7995	7189	2984	3522
SCOT Pays d'Arles	2028	2219	7049	6285	7977	7598	17367	16101	22372	21516	18274	18048	41147	37387	23107	24977

**L'analyse :**

- Les données 2008-2013 montrent une situation contrastée sur l'évolution des catégories socio-professionnelles des personnes âgées de 15 ans et plus. Certaines « tendances » observées correspondent aux observations du diagnostic sur la période 1999-2009. Néanmoins certaines tendances semblent s'inverser :
- Les données 2008 et 2013 fournies par l'INSEE pour le dernier recensement disponible montre une baisse du nombre d'agriculteurs exploitants, dans la continuité du constat inscrit dans le diagnostic du SCOT (-200 personnes).
- Contrairement à l'observation faite dans le diagnostic du SCOT, le nombre d'artisans, commerçants et chefs d'entreprises et le nombre d'employés sont en hausse.
- Le nombre d'ouvriers est stable sur la période 2008-2013 (+220 personnes) pouvant s'expliquer par une baisse importante observée sur la période 1999-2009 et la création de nouvelles industries sur le territoire.
- Le nombre de personnes sans activité professionnelle, comme observée sur la période 1999-2009, est en baisse (-1870 personnes).
- Enfin les cadres et professions intellectuelles supérieures ainsi que les professions intermédiaires et les retraités gardent une dynamique de croissance à l'échelle du Pays d'Arles.

**Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 16)**

« En 2009, le niveau de formation est assez faible en Pays d'Arles, et est marqué par un taux élevé de personnes peu ou pas diplômées. Les personnes n'ayant aucun diplôme, les titulaires d'un CEP, d'un CAP ou d'un BEP sont surreprésentées par rapport aux niveaux départementaux et régionaux : seulement 10 % de diplôme supérieur à bac + 2, contre 14 % pour les Bouches-du-Rhône. Cette faible qualification ne contribue pas à l'amélioration du niveau d'emploi, d'autant que certains secteurs en devenir tels que la culture et le patrimoine nécessitent des qualifications. Le poids du tourisme, de l'agroalimentaire et de l'agroalimentaire, qui constituent des secteurs à forte saisonnalité, explique la moindre qualification des emplois du territoire

Toutefois, cette situation connaît d'importantes évolutions. En effet, la décennie 1999-2009 a été marquée par une tendance générale à l'augmentation du niveau de diplôme. Alors que les moins diplômés régressent en proportion (le nombre de titulaires d'un CEP notamment) les plus diplômés augmentent largement. C'est le cas du nombre des titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur. »

**Les données clefs du dernier recensement :**

	Aucun diplôme ou au plus BEPC, brevet des collèges, DNB		CAP/BEP		Baccalauréat (général, technologique, professionnel)		Diplôme de l'enseignement supérieur		TOTAL	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Rhône Crau Camargue	42,4%	37,1%	23,9%	24,7%	14,7%	16,2%	19%	22%	61162	62949
Val de Durance	41,7%	35,7%	23,8%	25%	15%	16,1%	19,6%	23,2%	40136	42803
Alpilles	38,6%	33,4%	21,7%	22,3%	16%	17,4%	23,7%	26,9%	20869	21652
Pays d'Arles	41,5%	36%	23,5%	24,4%	15%	16,4%	20%	23,2%	122167	127404

	Aucun diplôme ou au plus BEPC, brevet des collèges, DNB		CAP/BEP		Baccalauréat (général, technologique, professionnel)		Diplôme de l'enseignement supérieur	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Pays d'Arles	41,5%	36%	23,5%	24,4%	15%	16,4%	20%	23,2%
Bouches-du-Rhône	37,3%	33,1%	21%	21%	16%	16,8%	25,7%	29,1%
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	37,4%	33%	21,9%	22,1%	16,8%	17,7%	23,9%	27,2%

**L'analyse :**

En 2013, le niveau de formation des habitants du Pays d'Arles, âgés de 15 ans et plus et non scolarisés reste assez faible. En effet, le taux de personnes sans diplôme est de 36 % bien que ce dernier est baissé de près de 5 points de pourcentage sur la période 2008-2013.

L'augmentation du niveau de diplôme observé dans le diagnostic se retrouve sur la période 2008-2013 puisque on relève une baisse de la part des personnes sans diplôme combiné à une hausse de la part des personnes diplômées de l'enseignement supérieur (+ 3 points de pourcentage).

En comparaison des moyennes départementale et régionale, le Pays d'Arles reste en retard avec un niveau de formation globalement plus faible que le département et la région.

**Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 17)**

« Le revenu net moyen par foyer fiscal en 2009 était de 20 543 €, significativement inférieur à la moyenne nationale de 22 700 €. Il existe de fortes disparités :

- entre les différentes parties du territoire, avec des revenus net moyens relativement faibles (inférieurs à 20000 €) sur Arles, Tarascon, Châteaurenard et le secteur d'Orgon, Cabannes, St Andiol ; et des revenus relativement élevés (supérieurs à 25 000 €) dans le secteur des Alpilles, et notamment dans la vallée des Baux où les autres indicateurs socio-économiques (taux d'activité et taux de chômage) sont globalement favorables.

- entre les communes d'un même secteur, y compris dans les Alpilles. Ces écarts se confirment au niveau du nombre de foyers fiscaux imposables. De manière générale sur le territoire, il existe d'importantes différences par rapport aux niveaux départementaux et régionaux, avec en 2009, 52,3 % de foyers non imposables, contre 47,7 % dans les Bouches-du-Rhône et 47,2 en Région PACA.

De plus, le nombre de foyers non imposables a augmenté sur la période 2006-2009 (+ 2 700 foyers). Etant donnée l'inflexion du nombre de chômeurs sur le territoire suite à la crise économique de 2008, il est probable que l'écart entre les foyers fiscaux non imposables et imposables va encore se creuser. »

**Les données clefs du dernier recensement :**

	Revenu médian par unité de consommation, en 2013	Part des foyers fiscaux imposables, en 2013	Nombre de ménages fiscaux, en 2013	Nombre de ménages fiscaux, non imposables
Rhône Crau Camargue	17 812,4	48,8	36783	17950
Val de Durance	20 512,0	58,4	24117	14084
Alpilles	18 990,5	52,6	12325	6483
Pays d'Arles	18 899,8	52,6	73225	38517

**L'analyse :**

Depuis 2009, les méthodes de calcul de l'INSEE ont évolué est le revenu médian, auparavant calculé par foyer fiscal est aujourd'hui rapporté à l'unité de consommation. Ce qui explique des écarts entre les données de 2013 (Cf. Tableau ci-dessus) et les données du diagnostic. Néanmoins entre les différentes parties du territoire, on constate des disparités notamment entre les communes de la Crau Camargue (Arles, Tarascon, ...) et d'autres communes du Val de Durance ou des Alpilles (Baux de Provence, ...). De manière générale sur le territoire, il reste d'importantes différences par rapport aux niveaux départementaux et régionaux, avec en 2009, 52,3 % de foyers imposables, contre 57,1 % dans les Bouches-du-Rhône et 5 en Région PACA.



## L'offre de logements

### Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 19)

«Les occupants des résidences principales ont les profils suivants, avec une répartition qui diffère légèrement de celle observée au niveau départemental : 59% de propriétaires (53% dans les Bouches-du-Rhône), 37 % de locataires (44 % dans les Bouches-du-Rhône), et 4% de logés gratuitement.

La part des propriétaires pour le Val de Durance (63%) et les Alpilles (64 %) est plus élevée sur Rhône Crau Camargue (55%)

A contrario, la part des locataires est plus faible pour le Val de Durance (34%) et les Alpilles (29 %) contre 42 % pour Rhône Crau Camargue.

En 2009, 70% des logements étaient encore des maisons individuelles (source : INSEE). »

### Les données clefs du dernier recensement :

	Part des propriétaires, en 2013		Part des locataires, en 2013		dont ... part des locataires HLM, en 2013		Part des logés gratuitement, en 2013	
	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
Rhône Crau Camargue	52,9%	19598	43,5%	16097	15,7%	5831	3,6%	1343
Val de Durance	60,1%	14512	36,1%	8716	6,6%	1595	3,8%	916
Alpilles	63,5%	7779	30,7%	3764	3,7%	447	5,7%	699
Pays d'Arles	57,1%	41889	38,9%	28577	10,7%	7873	4,0%	2958

	Part des propriétaires, en 2008		Part des locataires, en 2008		dont ... part des locataires HLM, en 2008		Part des logés gratuitement, en 2008	
	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb
Rhône Crau Camargue	44,7%	18413	37,7%	15510	14,6%	6004	3,0%	1251
Val de Durance	56,4%	13597	32,8%	7909	6,8%	1631	4,0%	960
Alpilles	60,5%	7361	30,5%	3704	2,8%	338	6,2%	755
Pays d'Arles	50,8%	39371	35,0%	27123	10,3%	7973	3,8%	2967

	Maisons en 2013		Appartements en 2013		TOTAL	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Rhône Crau Camargue	25667	59%	17479	40,2%	43479	100%
Val de Durance	20779	76,2%	6198	22,7%	27255	100%
Alpilles	13377	81,1%	2887	17,5%	16488	100%
Pays d'Arles	59823	68,6%	26564	30,5%	87222	100%

	Maisons, en 2008		Appartements, en 2008		TOTAL	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Rhône Crau Camargue	24273	59,5%	16497	40,5%	40770	100%
Val de Durance	19291	78,9%	5173	21,1%	24464	100%
Alpilles	12292	84,1%	2323	15,9%	14615	100%
Pays d'Arles	55856	70%	23993	30%	79849	100%

### L'analyse :

Les occupants du parc de résidences principales restent majoritairement des propriétaires (57 %), suivi avec les locataires (39 %) et les personnes logées gratuitement (4 %). Le constat établi dans le diagnostic reste le même pour l'année 2013.

Dans une analyse plus fine à l'échelle du Pays d'Arles, on constate que sur les Alpilles (63,5%) et le Val de Durance (60,1%), la part des propriétaires est plus élevée que sur Rhône Crau Camargue (52,9 %). Cette observation reste ainsi la même que celle établie dans le diagnostic.

On observe tout de même une progression de la part des locataires sur l'ensemble du territoire (38,9%, en 2013 contre 37 %, en 2009).

Les maisons individuelles restent, comme en 2009, la catégorie de logements la plus présente sur le territoire représentant 68,6 % du parc de logements, en 2013.

### **Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 23)**

«Le taux de résidences secondaires est assez élevé (7 % en 2009) et supérieur au niveau départemental de 4%. Il connaît une légère croissance : en 10 ans, plus de 1.600 résidences secondaires ont été créées.

**Les données clefs du dernier recensement :**

	Nombre en 2008	Nombre en 2013	Evolution 2008-2013
Rhône Crau Camargue	2916	2597	- 10,9 %
Val de Durance	814	896	+ 10,1 %
Alpilles	2103	2920	+ 38,9 %
Pays d'Arles	5833	6413	+ 9,9 %

**L'analyse :**

En 2013, le taux de résidences secondaires est de 7,4 % contre 4 % au niveau départemental. Le taux de résidences secondaires reste dans les tendances relevées dans le diagnostic du SCOT.

**Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 24)**

«Le taux de vacance représentait sur le Pays d'Arles plus de 5 700 logements en 2009, soit 7 % du parc de logements (6,5 % à l'échelle départementale) (source : INSEE)

Les logements vacants constituent un potentiel pour un changement d'usage plus en adéquation avec les besoins.

Toutefois, la notion de vacance peut renvoyer à des réalités différentes : vacance de rotation entre deux locations (un taux de 6% étant considéré comme «normal»), vacance temporaire liée à une utilisation ponctuelle du logement ou encore vacance réelle. Dans ce cas, elle peut être liée à plusieurs facteurs : à l'état du bâti et au coût induit par la réhabilitation du logement, à une situation juridique complexe (indivision, copropriété, bail commercial...), ou à des craintes d'impayés ou de dégradation ou encore à de la spéculation. »

**Les données clefs du dernier recensement :**

	Nombre en 2008	Nombre en 2013	Evolution 2008-2013
Rhône Crau Camargue	3088	3844	+ 24,5 %
Val de Durance	1561	2214	+ 41,8 %
Alpilles	874	1327	+ 51,8 %
Pays d'Arles	5523	7385	+ 33,7 %
13	57 224	69 231	+ 21 %

**L'analyse :**

Le nombre de logements vacants, en 2013, était de 7 385 à l'échelle du Pays d'Arles représentant 8,5 % du parc de logements (contre 7,1% à l'échelle du département). Ces dernières années le nombre de logements vacants est en constante augmentation et représentent une part plus importante du parc de logements.



## L'offre commerciale

### Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 34)

«Le Pays d'Arles offre une desserte très fine des populations en concerne les achats « quotidiens », correspondant aux commerces et services de proximité (boulangerie, presse, boucherie, coiffeurs, distributeur de billets, fleuristes ...) : toutes les communes du Pays d'Arles (sauf une) accueillent au moins une activité marchande de proximité. Ce constat s'explique notamment par les caractéristiques démographiques du territoire :

Répartition du plancher commercial (surface de vente) par commune et par famille de produits :

- Peu de communes sont de taille insuffisante pour structurer une offre commerciale (au moins 1000 habitants).
- De plus, avec près de 13 commerces pour 1 000 habitants, la densité en commerces est largement supérieure à la moyenne nationale (7 commerces / 1000 habitants).

Ainsi, pour la grande majorité des communes, l'offre commerciale permet de répondre de manière plus ou moins complète à des besoins de première nécessité.»

**Les données clefs du dernier recensement :**

Source : Base Permanente des Equipements au 1er Janvier 2015 - INSEE		Rhône Crau Camargue	Val de Durance	Alpilles	Pays d'Arles
Hypermarché	3	0	1	4	
Supermarché	17	10	2	29	
Grande surface de bricolage	7	4	3	14	
Supérette	11	5	6	22	
Epicerie	36	27	11	74	
Boulangerie	69	49	29	147	
Boucherie charcuterie	34	17	16	67	
Produits surgelés	4	2	0	6	
Poissonnerie	5	2	3	10	
Librairie papeterie journaux	35	17	11	63	
Magasin de vêtements	143	30	77	250	
Magasin d'équipements du foyer	29	11	18	58	
Magasin de chaussures	20	4	5	29	
Magasin d'électroménager et de matériel audio-vidéo	15	5	3	23	
Magasin de meubles	16	7	14	37	
Magasin d'articles de sports et de loisirs	29	9	6	44	
Magasin de revêtements murs et sols	2	1	1	4	
Droguerie quincaillerie bricolage	13	18	11	42	
Parfumerie	18	11	8	37	
Horlogerie Bijouterie	16	4	3	23	
Fleuriste	37	23	19	79	
Magasin d'optique	28	7	6	41	
Station-service	16	14	5	35	

**L'analyse :**

Le Pays d'Arles conserve un tissu commercial dynamique qui offre une bonne desserte pour les achats « quotidiens », correspondant aux commerces et services de proximité (boulangerie, presse, boucherie, coiffeurs, distributeur de billets, fleuristes ...).

La densité commerciale semble néanmoins avoir fortement diminué par rapport à 2009 puisque cette dernière est de 7 commerces pour 1 000 habitants, en 2014 contre 13 commerces pour 1 000 habitants, en 2009. Cette évolution peut s'expliquer par une augmentation de la population corrélée à une baisse du nombre de commerces dans certaines communes.

Néanmoins pour la grande majorité des communes, l'offre commerciale reste suffisante pour répondre de manière plus ou moins complète à des besoins de première nécessité.



## L'offre de services et d'équipements

### Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 37)

«Le niveau de services et d'équipements à l'échelle du Pays est satisfaisant : en Pays d'Arles, on trouve l'ensemble des services de proximité et des équipements structurants (au sens de l'INSEE), à l'exception d'une cour d'appel.

Le Pays d'Arles compte notamment une sous-préfecture, une université, un centre hospitalier et deux hôpitaux locaux assurant un relais essentiel par rapport à l'offre des territoires voisins.

N.B. L'offre commerciale, développée dans la partie « offre commerciale », est indissociable de la question des services et des équipements »

### Les données clefs du dernier recensement :

Source : Base Permanente des Equipements au 1er Janvier 2015 - INSEE	TOTAL
Rhône Crau Camargue	1919
Val de Durance	1324
Alpilles	810
Pays d'Arles	4053

### L'analyse :

Le Pays d'Arles compte près de 4000 équipements et services à la population. Le niveau de services et d'équipements est satisfaisant puisque, comme observé en 2009, la quasi-totalité des services et équipements sont présents sur le territoire à l'exception d'une cours d'appel et d'un réseau spécialisé de Pôle-Emploi.

Le Pays d'Arles conserve également les services publics répertoriés dans le diagnostic notamment une sous-préfecture, une université, un centre hospitalier et deux hôpitaux locaux assurant un relais essentiel par rapport à l'offre des territoires voisins.



## Le tissu économique

### Ce que dit le diagnostic actuel ... (page 51)

Une des spécificités du Pays d'Arles est l'importance du nombre de très petites entreprises, avec un nombre d'entreprises n'ayant aucun salarié plus élevé (66%) qu'au niveau départemental (59%). »

### Les données clefs du dernier recensement :

(au 01.01.2014) – Répertoire SIRENE - INSEE	Total	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Rhône Crau Camargue	9 959	7 138	2 346	239	146	90
	100%	71,7%	23,6%	2,4%	1,5%	0,9%
Val de Durance	6 773	4 925	1 538	168	102	40
	100%	72,7%	22,7%	2,5%	1,5%	0,6%
Alpilles	4 485	3 298	1 031	88	46	22
	100%	73,5%	23,0%	2,0%	1%	0,5%
Pays d'Arles	21 217	15 361	4 915	495	294	152
	100%	72,4%	23,2%	2,3%	1,4%	0,7%
Bouches-du- Rhône	216 593	156 914	48 127	5 747	3 543	2 262
	100%	72,4%	22,2%	2,7%	1,6%	1%

### L'analyse :

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, la part des entreprises de très petites tailles étaient de 72,4 % sur le Pays d'Arles, une part, aujourd'hui, semblable à celle des Bouches-du-Rhône (72,4 %).

En 2009, la forte proportion de TPE était une spécificité du Pays d'Arles, aujourd'hui cette tendance est généralisée à l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône.



# La consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers

## Ce que dit le diagnostic actuel ...

La démarche basée sur les analyses issues de l'outil "OCSOL » du CRIGE PACA sur 1999 et 2006, complété par une analyse des photos aériennes 1998 et 2009, a permis de mettre en évidence l'artificialisation de l'espace sur une période de référence entre 1999 et 2009 (pas de temps de 10 ans).

Celle-ci est d'**environ 156 hectares consommés par an en moyenne entre 1999 et 2009**, comprenant à la fois la densification du tissu urbain existant de 1999 (remplissage des « dents creuses », division parcellaire, etc.) et l'artificialisation des espaces en dehors de ce tissu (c'est-à-dire par extension urbaine).

## Les résultats de la mise à jour de l'analyse de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers

### Phase 1 : Identification des espaces artificialisés en dehors du tissu urbain de 2009

- *Estimation théorique de l'artificialisation d'espaces en dehors du tissu urbain de 2009 (appelée l'extension urbaine) : environ 140 hectares consommés par an en moyenne entre 2010 et 2015*

### Phase 2 : Appréciation de la densification au sein du tissu urbain existant

- *Estimation théorique de la densification à l'intérieur du tissu urbain de 2009 : environ 20 hectares par an en moyenne de surface bâtie entre 2011 et 2015 (hors commune de Mollégès par manque de données cadastrales).*

### Phase 3 : Appréciation du renouvellement urbain

- *Estimation théorique du renouvellement urbain : environ 3 hectares par an en moyenne de surface bâtie entre 2011 et 2015 (hors commune de Mollégès par manque de données cadastrales).*

## L'analyse :

Les phases 2 et 3 n'utilisant pas la même méthodologie que la phase 1, il est par conséquent impossible de les comparer (cf. détail de la méthodologie dans le rapport de présentation).

De plus, les données mises à jour constituent des ordres de grandeur.

Toutefois, le travail réalisé sur la période récente (2010-2015) met en évidence une prolongation de la tendance plus ancienne du rythme de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

- *1999 - 2009 : environ 156 hectares consommés par an en moyenne (extension + densification)*
- *2010-2015 : environ 140 hectares consommés par an en moyenne (extension)*
- *2011- 2015 : environ 20 hectares consommés par an en moyenne (densification)*



## Les évolutions démographiques de 1999 à 2009

### Les évolutions démographiques par commune de 1999 à 2009

Libellé de commune	Population 1999	Population municipale 2009	Taux de croissance annuel 1999-2009
ARLES	50 513	52979	0,53%
AUREILLE	1 357	1476	0,94%
BARBENTANE	3 645	3777	0,40%
BAUX-DE-PROVENCE	434	421	-0,34%
BOULBON	1 510	1536	0,19%
CABANNES	4 119	4300	0,48%
CHATEAURENARD	12 999	14971	1,58%
EYGALIERES	1 851	1772	-0,48%
EYRAGUES	3 941	4241	0,82%
FONTVIEILLE	3 456	3594	0,44%
GRAVESON	3 188	3875	2,19%
MAILLANE	1 880	2283	2,18%
MAS-BLANC-DES-ALPILLES	373	507	3,47%
MAUSSANE-LES-ALPILLES	1 968	2076	0,60%
SAINT-PIERRE-DE-MEZOARGUES	225	249	1,13%
MOLLEGES	2 171	2493	1,55%
MOURIES	2 752	3297	2,03%
NOVES	4 440	5169	1,70%
ORGON	2 642	3055	1,63%
PARADOU	1 167	1357	1,69%
PLAN-D'ORGON	2 417	2816	1,71%
ROGNONAS	3 578	4144	1,65%
SAINT-ANDIOL	2 605	3193	2,29%
SAINT-ETIENNE-DU-GRES	2 103	2202	0,51%
SAINTE-MARIES-DE-LA-MER	2 478	2308	-0,79%
SAINT-MARTIN-DE-CRAU	11 023	11003	-0,02%
SAINT-REMY-DE-PROVENCE	9 806	10458	0,72%
TARASCON	12 640	13152	0,44%
VERQUIERES	801	791	-0,14%

**Les évolutions démographiques par entités et typologie de Communes de 1999 à 2009**

Entités	Typologie	Population 1999	Population 2009	Taux de croissance annuel 1999-2009
Rhône Crau Camargue	Ville centre	50 513	52 979	0,53%
	Villes structurantes	23 663	24 155	0,23%
	Bourgs et villages	4 213	4 093	-0,32%
Alpilles	Ville structurante	9806	10458	0,72%
	Bourgs et villages	15 461	16 702	0,86%
Val de Durance	Ville structurante	12 999	14 971	1,58%
	Bourgs et villages	35 427	40 137	1,40%