

REPUBLIQUE FRANCAISE

RAPPORT N° 61

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES BOUCHES-DU-RHONE**

REUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 30 Juin 2017

SOUS LA PRESIDENCE DE MME MARTINE VASSAL

RAPPORTEUR(S) : MME MARIE-PIERRE CALLET / M. HENRI PONS

OBJET

Avis du Département sur le projet de SCOT du Pays d'Arles arrêté le 24 février 2017

**Direction de l'Environnement, des Grands Projets et de la Recherche
Service Urbanisme et Grands Projets
1 1073**

PRESENTATION

Le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays d'Arles a été arrêté par délibération du comité syndical le 24 février 2017.

Notre collectivité est sollicitée pour émettre un avis sur ce projet dans le cadre de la consultation des membres associés prévue par l'article L. 143-20 du Code de l'Urbanisme.

LE PROJET DU PAYS D'ARLES

A travers son Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), le Pays d'Arles envisage une croissance moyenne de 0,78% par an. Cette croissance porterait la population du Pays d'Arles à 189 000 habitants à l'horizon 2030, soit environ 26 000 nouveaux habitants. En réponse à ces besoins, le DOO fixe un objectif de production d'environ 17 500 nouveaux logements sur la période 2017- 2030, soit 1 250 logements par an en moyenne. En parallèle, le Pays d'Arles ambitionne de créer 20 000 nouveaux emplois.

L'AVIS DU DEPARTEMENT

Le Pays d'Arles se distingue par une importante superficie de 220 000 hectares, représentant 44% du département des Bouches-du-Rhône. De plus, ce territoire est composé de trois Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) différents qui regroupent 29 communes dont certaines n'ont pas approuvé leur PLU à ce jour. Enfin, le Pays d'Arles constitue le territoire le plus agricole du département, puisqu'il regroupe 60% de la Surface Agricole Utile (SAU), 51% des exploitants et 50% des emplois agricoles.

Entre 1999 et 2009, la tâche urbaine sur le Pays d'Arles a progressé de plus de 1 500 ha, au détriment des espaces agricoles et naturels soit environ 150 ha consommés par an. Entre 1999 et 2010, l'espace urbanisé a ainsi augmenté plus vite que la population (15% contre 7%) provoquant une diminution de la densité et un étalement urbain conséquent sur le territoire du Pays d'Arles.

Dans ces conditions, le Département apporte une attention toute particulière au Pays d'Arles et formule les observations suivantes sur ce projet de SCOT couvrant la période de 2017 à 2030 :

Concernant le redéploiement du Marché d'Intérêt National (MIN) :

Le Pays d'Arles envisage de s'appuyer sur la présence d'une filière agroalimentaire et agricole porteuse sur son territoire. Le SCOT projette ainsi un redéploiement multipolaire du MIN sur les cinq communes de Châteaurenard, Noves, Cabannes, Barbentane et Saint-Andiol.

Ce projet devrait asseoir l'assise économique de l'agriculture en faisant du nord des Bouches-du-Rhône une plateforme incontournable pour tous les produits agricoles du sud de la France et permettre ainsi tout à la fois de renforcer les filières longues et de créer des débouchés locaux.

Concernant sa connexion routière, conformément aux attentes du Département, le SCOT prescrit que le contournement Nord de Châteaurenard, réalisé en lien avec le redéploiement du MIN sur ce secteur, doit être raccordé à la LEO et à l'échangeur Bonpas pour assurer la connexion avec l'A7 et les liaisons Courtine.

Dans ces conditions, le Département soutient le renforcement du MIN de Châteaurenard dans son rôle moteur du Pays d'Arles.

En matière agricole :

Sur ce territoire le plus agricole du département, bon nombre de productions sont sous signe de qualité (AOP, IGP, GLOBAL GAP...). L'activité agricole par sa qualité et sa diversité (fruits et légumes, céréales, riz, foin de Crau, oliviers,...) a ainsi un intérêt économique majeur et façonne les paysages de façon remarquable.

Mais les crises agricoles successives ont mis à mal les exploitations, qui peinent à se renouveler et dont le nombre chute régulièrement depuis 10 ans. On constate aujourd'hui une forte consommation de l'espace agricole (12% de SAU en moins entre 2000 et 2010 dans le Pays d'Arles) et un mitage important des zones agricoles notamment sur Châteaurenard, St-Rémy-de-Provence et Arles (Pont de Crau).

Dans ce contexte difficile, tout l'enjeu du SCOT est de contribuer à dynamiser l'activité agricole tout en freinant la consommation d'espace et en pérennisant les infrastructures hydrauliques d'intérêt général.

Tant au niveau du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) que de la justification des choix, on ne peut que constater que les objectifs du SCOT rejoignent en tous points la politique agricole départementale :

- Maintenir l'équilibre entre espaces urbains agricoles et naturels, en préservant la mosaïque des milieux naturels et agricoles et les coupures d'urbanisation ;
- Valoriser et dynamiser le foncier agricole en accompagnant la résorption des friches, le maintien des espaces agricoles de production spécialisée, les espaces irrigués, les terroirs sous signe de qualité et les espaces agricoles à proximité des villes ;
- Eviter le mitage des espaces agricoles et travailler sur l'interface agriculture/espaces urbains ;
- Veiller au maintien des canaux et de leurs fonctionnalités.

Néanmoins, certaines prescriptions du DOO, tout en étant très protectrices sur les espaces à enjeux environnemental, laissent aux communes une bonne marge d'appréciation quant aux espaces agricoles puisqu'il s'agit, dans le cas d'extensions urbaines ou de zones d'activités, « d'éviter au mieux de porter atteinte à la viabilité économique des exploitations agricoles et de veiller à mesurer les impacts de l'urbanisation sur les zones d'AOP, d'AOC et d'IGP ». De plus, en aucune façon, au travers de cette formulation commune à plusieurs prescriptions, il n'est question de préserver le foncier agricole en tant que tel. En revanche, la protection du foncier agricole fait l'objet d'un chapitre à part entière du DOO, où il s'agit bien de préserver la ressource foncière agricole en évitant le mitage et la fragmentation des espaces.

Puisque les espaces dont la consommation est permise sont assez bien repérés dans le SCOT, il aurait été possible, sans remettre en cause l'équilibre général du document, de verrouiller plus fortement les prescriptions en affichant clairement la volonté d'éviter la consommation de l'espace agricole hors des espaces à vocation de développement identifiés.

Enfin, il apparaît que le SCOT pourrait s'accompagner d'une véritable réflexion sur les espaces agricoles impactés et dégager des pistes de travail à la fois pour compenser les pertes d'espace agricole mais également pour préserver de façon durable, par le biais de ZAP, de PAEN et/ou de conventions d'aménagement rural avec la SAFER, les espaces agricoles menacés par contrecoup des aménagements réalisés.

Concernant la lutte contre l'étalement urbain :

Le rapport de présentation du SCOT du Pays d'Arles prévoit, pour tout type de projet confondu, en extension, densification ou renouvellement, une consommation de 1383 ha entre

2017 et 2030. La mise en œuvre de ce SCOT et de son DOO constitue de ce fait une nette réduction de la consommation d'espace par rapport à la tendance du passé. En effet, l'artificialisation nette, en appliquant des coefficients de rétention foncière, serait de l'ordre de 1 077 ha, surface bien inférieure aux 1 562 ha consommés entre 1999 et 2009.

Néanmoins, même si le Département souligne les objectifs ambitieux du SCOT qui visent une réduction de 50% de la consommation foncière par rapport aux périodes précédentes il serait judicieux de connaître la consommation totale réelle et induite sur ce territoire à l'horizon 2030. En effet, à cette consommation foncière chiffrée par le SCOT s'ajoute celle des projets portés par l'Etat comme la liaison Est-Ouest (LEO) ou le contournement d'Arles. De plus, il serait intéressant d'estimer cette consommation non seulement de façon directe mais également en termes d'impact induit par les projets d'importance. En effet, les espaces naturels et les terres agricoles situés entre la tâche urbaine et les projets de barreaux routiers, de zones d'activités ou d'extensions urbaines risquent fort de disparaître sous une pression foncière démultipliée.

Concernant le projet de collège dans le secteur sud-Apilles :

Le DOO mentionne une localisation d'un futur collège à Mouriès. Le Département préférerait que le DOO soit moins précis et qu'un projet de collège dans le secteur Sud-Alpilles soit simplement mentionné.

Concernant les projets d'amélioration de la desserte routière du territoire :

Le projet de pont à Barcarin :

Le Département étudie actuellement le projet de franchissement du Grand Rhône par un pont en remplacement du Bac à Barcarin. Ce projet qui vise à améliorer la desserte locale vers la commune de Salin-de-Giraud est en parfaite cohérence avec le SCOT.

Le Département rappelle néanmoins que cet aménagement ne sera pas conçu pour constituer une porte d'entrée principale de la Camargue. L'objectif poursuivi est en effet d'améliorer la mobilité des habitants sur un plan strictement local. Ce projet vise en effet de conforter la continuité territoriale entre Salin de Giraud et Port Saint-Louis-du-Rhône et de réduire les effets d'isolement de la population et des industriels de Salin de Giraud.

Pour ces raisons, ce projet aurait pu apparaître sur la carte des mobilités du SCOT.

La ZIP de Fos-sur-Mer

Il serait pertinent de mentionner sur la carte des mobilités le projet de l'Etat de liaison A56 Fos-Salon. Même si le tracé de cette liaison autoroutière n'est pas situé sur le territoire du Pays d'Arles, ce projet qui contribuera à une meilleure mobilité sur le territoire, améliorera de façon significative la desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer et de son hinterland.

La sécurisation de la RD570n :

Le Département projette de requalifier le linéaire de cette voie entre Arles et Graveson, avec un objectif principal de sécurisation, notamment pour les modes actifs, en calibrant la plateforme. Ce projet s'inscrit pleinement dans les prescriptions du SCOT qui définit la RD570n comme un axe stratégique à sécuriser.

La liaison entre la RD35 et la RD570n sur Arles :

Si le Département partage la volonté affichée dans le SCOT d'assurer un bouclage entre les deux routes départementales RD35 et RD570n, l'opération sous Maîtrise d'Ouvrage Départementale actuellement à l'étude concerne uniquement le barreau qui relie la RD35 à la RN113 même si à terme il se connectera à la RD570n, via l'échangeur RN113 et la déviation Est d'Arles.

Cette voie de liaison inter quartiers, destinée à assurer la liaison RD35/RN113 sans traverser les quartiers sud d'Arles, aura également une vocation supplémentaire dans le cadre du contournement autoroutier d'Arles en assurant le raccordement de l'échangeur sud au réseau structurant local RN 113. Le barreau porte un intérêt propre, même sans connexion au contournement autoroutier.

Il serait d'ailleurs nécessaire de faire apparaître le tracé de cette nouvelle voie au même titre que les projets de voies structurantes sur la carte des mobilités.

La prise en compte des enjeux paysagers et de sécurisation sur la RD99 :

En premier lieu, cette route départementale étant essentielle pour les liaisons Est-Ouest (Cavaillon-Tarascon), le Département réaffirme qu'elle doit conserver sa capacité à écouler le trafic et les prescriptions du DOO devront nécessairement intégrer ce principe.

En second lieu, le Département, gestionnaire de cette voie, prend en compte les différents enjeux de trafic, de sécurisation et de qualité paysagère au travers le schéma d'aménagement et de développement durable de la RD99 en cours d'élaboration. Dans cet esprit, il s'engage également dans l'aménagement de la véloroute Eurovélo 8 qui emprunte un itinéraire entre Tarascon et Plan d'Orgon, parallèle à la RD99, majoritairement en site propre..

Les dispositions particulières au titre de la Charte du Parc Naturel Régional des Alpilles :

Le Département précise qu'hormis les interdictions de circulation pour les Poids lourds en agglomération qui peuvent être mises en place par les Maires, il n'existe pas de mesures d'exploitation pour limiter le transit des véhicules.

Le Département souligne qu'en tant que gestionnaire de la voie, il est déjà soumis au respect des orientations de la Directive Paysage (DPA) imposant des conditions spécifiques (paysage, alignement, aménagements routiers). Toutes les prescriptions du DOO visant à étendre les recommandations de la Directive Paysage à l'ensemble du territoire du Parc n'auraient pas de portée réglementaire en dehors du territoire de la DPA. Il serait ainsi souhaitable de faire évoluer ces prescriptions vers des recommandations.

Concernant la signalétique, le Département s'est doté d'un dispositif de Signalisation d'Information Locale (SIL) sur les routes départementales hors agglomération. Approuvé en juillet 2015, il apporte une réponse au besoin de visibilité en lien avec le tourisme et les loisirs. Il est aussi utile aux usagers de la route. Les principes et propositions contenues dans la charte de SIL intègrent de plus les échanges et démarches ayant eu lieu entre autres avec les Parcs Naturels Régionaux de Camargue (PNRC) et des Alpilles (PNRA).

PROPOSITION

Sur proposition de Monsieur le Délégué à l'aménagement du territoire hors Marseille et de la Mobilité ;

Au vu de l'ensemble des considérations qui précèdent, je vous propose :

- d'émettre un avis favorable sur le projet de SCOT du Pays d'Arles arrêté le 24 février 2017 sous réserve de prendre en compte les observations figurant dans le rapport,

- de bien vouloir prendre la délibération ci-jointe.

Signé
La Présidente du Conseil Départemental

Martine VASSAL