

ARLES

PLAN LOCAL D'URBANISME



VERSION ARRÊT

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES



1-B

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal du
Monsieur le Maire d'Arles

POS PUBLIE LE : 27 JANVIER 1982

POS APPROUVE PAR ARRETE PREFECTORAL DU : 02 MARS 1983

REVISIONS TOTALES DU : 23 MARS 1987 ET 20 NOVEMBRE 2001

REVISION PARTIELLE DU : 19 FEVRIER 1996

REVISIONS SIMPLIFIEES DU : 15 DECEMBRE 2005 ET 14 FEVRIER 2008

PRESCRIPTION DE L'ELABORATION DU PLU LE : 20 MAI 2015

ARRET DE L'ELABORATION DU PLU LE :

ENQUETE PUBLIQUE DE L'ELABORATION DU PLU LE :

APPROBATION DU PLU LE :

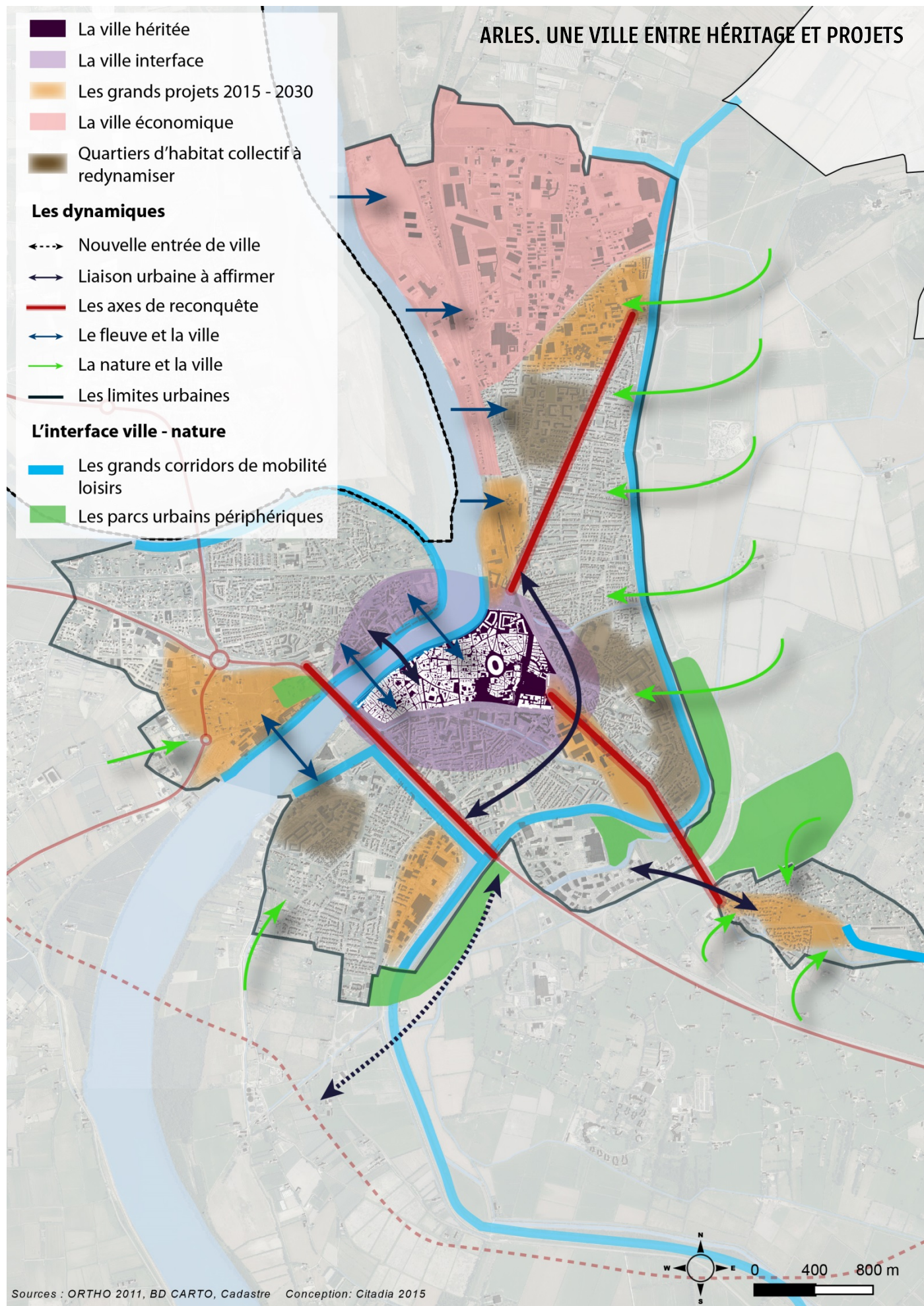
SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
1. Arles, une ville entre héritage et projets	6
1.1 La liaison ville héritée, ville patrimoine	6
1.2 Arles en mutation urbaine	6
1.3 Les nouvelles dynamiques arlésiennes	6
1.4 Des enjeux naturels comme trame du développement urbain	9
2. Arles, territoire entre ville et villages	11
2.1 Des villages camarguais structurants à consolider	11
2.2 Des villages de Crau relais à structurer	11
2.3 Des liens à renforcer	11
2.4 Des ruptures d'urbanisation à affirmer	11
3. Les projets de territoire	13
3.1 Arles nord	13
3.2 ZI Sud	13
3.3 Rive droite : les 2 gares, le Vittier sud	15
3.4 ZAC des Minimes ZAC des Ateliers	15
3.5 Pont de Crau – Fourchon	16
PARTIE A : ORIENTATIONS URBAINES	17
Ambition 1 L'habitat arlésien régénéré	19
Ambition 2 Le renouveau économique arlésien confirmé	22
Ambition 3 Des mobilités actives et solidaires	29
Ambition 4 Un enrichissement territorial au prisme de l'accès au numérique	35
PARTIE B : ORIENTATIONS PATRIMONIALES, PAYSAGÈRES ET ENVIRONNEMENTALES	37
Ambition 1 Arles, « haut lieu patrimonial et culturel », une valeur paysagère et architecturale à préserver et valoriser	38
Ambition 2 L'eau, une ressource à préserver, une contrainte à prendre en compte	50
Ambition 3 Valoriser les ressources naturelles locales, répondre aux enjeux énergétiques du territoire	53
Ambition 4 La matrice verte et bleue comme trame au développement urbain, pour une ville méditerranéenne durable	56
PARTIE C : OBJECTIFS DE MODÉRATION DE LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN	62

PRÉAMBULE

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durables couvre l'intégralité du territoire d'Arles, y compris le secteur du Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) actuel et étendu.

ARLES. UNE VILLE ENTRE HÉRITAGE ET PROJETS



1. Arles, une ville entre héritage et projets

1.1 | La liaison ville héritée, ville patrimoine

Arles, ville riche d'un passé multiséculaire, voit son cœur urbain protégé et valorisé par un PSMV et un label UNESCO couvrant la totalité de la vieille ville mais aussi une partie de ses abords (l'ancienne nécropole des Alys-camps et le site Saint-Pierre-des-Mouleyrès).

Or, préserver la ville héritée de l'histoire gallo-romaine et moyenâgeuse ne signifie pas la muséifier et risquer le dépérissement du patrimoine vernaculaire, ou de voir apparaître un parc d'habitat potentiellement indigne, voire une vacance commerciale géographiquement concentrée dans le centre ancien.

Ainsi, même si le Plan Local d'Urbanisme n'a pas vocation à s'immiscer dans la gestion du secteur sous contrôle du PSMV, il se doit de créer les conditions favorables au bon développement de la vieille ville dans les abords plus ou moins immédiats.

Cette « zone-tampon » entre ville héritée et ville récente, doit concilier mise en valeur du patrimoine bâti, renouvellement urbain et apport en équipements, commerces et services permettant à la fois d'attirer les populations périphériques et de desservir les populations du cœur de ville.

Ici réside toute la subtilité de ce secteur qui ne doit pas phagocyter ou détourner l'offre en aménité existante du centre ancien au profit de la zone tampon, disposant de contraintes bien moins prononcées.

1.2 | Arles en mutation urbaine

Fortement contrainte par un environnement protégé et source de risque, la ville d'Arles est le modèle d'une ville qui doit composer avec ses espaces déjà urbanisés pour se développer tant quantitativement que qualitativement.

Ainsi, de nombreux délaisés urbains ont été identifiés lors du diagnostic, ceux-ci adjoints aux grandes friches industrielles du territoire et aux secteurs à enjeux, composent des pans entiers de la ville où le fonctionnement urbain, le rôle au sein de la cité et les perspectives d'évolution restent à définir.

Ces secteurs de projet de territoire seront développés ci-après.

La ville d'Arles compte trois quartiers prioritaires « Politique de la ville » (ex-ZUS) dont un retenu dans le nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU) de l'Agence Nationale de Renouvellement Urbain dont les enjeux sont tout autant cruciaux pour l'avenir et la stabilité de la commune.

Actuellement en déprise sociale et économique ces quartiers doivent être redynamisés au risque de voir

s'affirmer pauvreté, exclusion de populations, chômage et difficulté d'insertion des jeunes.

L'amélioration du parc de logements, la mixité sociale par le contrôle du peuplement et la diversification de l'offre, le désenclavement par un traitement urbain tant visuel que fonctionnel, une amélioration quantitative et qualitative de l'offre en équipements et en espace publics sont autant de pistes à suivre pour réintégrer ces quartiers dans la vie arlésienne.

1.3 | Les nouvelles dynamiques arlésiennes

Les axes de reconquête

Trois axes de reconquête urbaine ont été identifiés sur Arles. Ils présentent les mêmes caractéristiques, à savoir des pénétrantes de l'agglomération, aux enjeux d'entrée de ville affirmés et au traitement architectural et paysager peu marqués. Il s'agit de :

- l'avenue Stalingrad, reliant Arles nord au centre-ville ;
- la route de la Crau ;
- la RN113 dans sa partie urbaine.

Tous ont pour devenir d'être des boulevards urbains, au profil conciliant circulations douce et automobile, marquant plus fortement l'entrée dans Arles. L'alignement et l'intensification du bâti à ses abords directs est indivisible du développement d'équipements structurants, de commerces et du transport en commun.

Leur morphologie se prête parfaitement à ces attentes du fait de leur rôle actuel et futur qui ne changera que très peu, hormis pour la RN113. Ce sont des axes support de liaisons interquartiers, où la circulation qui y est concentrée permet de préserver les quartiers résidentiels, situés en arrière, et de développer commerce et services viables, à portée locale et communale.



Un axe de reconquête urbaine : l'Avenue Stalingrad



L'usine Lustucru

Le fleuve et la ville

Organe incontournable de la ville d'Arles, support d'échanges commerciaux mais également générateur de risques, il l'a façonnée et la contraint encore aujourd'hui. Or, il faut inciter la ville à se tourner vers le Rhône et composer avec lui, afin de bénéficier de son attrait tant environnemental, qu'économique ou paysager. Ceci doit se faire selon deux approches :

- Organe économique, le fleuve est support et apport d'activité économique, tant pour la zone portuaire et son hinterland au nord, qu'au centre et au sud avec le développement du tourisme fluvial au travers d'escales de croisières et du projet de port de plaisance sur le canal d'Arles à Bouc. Les liens avec le fleuve peuvent être multiples (hub multimodal ou tourisme fluvial) et seront bénéfiques au développement économique et touristique d'Arles, le fleuve devient utile et est à utiliser ;
- Frontière naturelle et marquante entre Arles centre et le faubourg de Trinquetaille, le Rhône est à reconquérir pour adoucir la rupture visuelle et urbaine qu'il cause actuellement. Des liaisons douces le long des berges, des percées visuelles depuis le tissu urbain donnant sur le Rhône et la rive opposée ou encore une liaison fluviale entre les deux quartiers sont à envisager afin d'y parvenir.

La nature et la ville

Les quartiers est d'Arles sont le lieu d'une frange urbaine franche, visuellement très marquée notamment du fait de nombreux immeubles collectifs sur le quartier de Griffeuille, mais également des digues du canal du Vigueirat. À cause de leur hauteur relativement importante, ils viennent bloquer visuellement et sensiblement la proximité immédiate de la nature.

En effet, l'est d'Arles, faisant partie de la Crau irriguée, dispose de paysages ouverts remarquables, de nombreux canaux, support de biodiversité, mais qui ne bénéficient actuellement aucunement aux habitants du secteur.

L'enjeu est donc de parvenir à faire pénétrer la nature en ville, par l'usage notamment des canaux et roubines (roubine du Roy). Ainsi, les espaces agrestes ouverts ne sont plus des variables d'ajustement d'une éventuelle extension urbaine, mais un prérequis à la qualité de vie. Cette perméabilité du tissu urbain aux espaces naturels est un enjeu essentiel de l'est arlésien

Les limites urbaines

Un des enjeux du PLU d'Arles sera de réussir à contenir l'urbanisation afin de préserver l'écran de nature qui entoure la ville du mitage urbain.

Ceci s'est fait naturellement au fil du temps à cause du risque inondation et à l'importance des terres cultivées. Ce sont notamment ces limites, fixées par l'environnement arlésien que le PLU se doit de respecter pour éviter toute exposition supplémentaire de la population aux risques et limiter l'érosion des espaces agricoles et naturels.

Cependant, sur le secteur du plateau de Crau, et à Pont-de-Crau ainsi qu'à Raphèle plus particulièrement, le risque étant inexistant, Arles a vu son étalement urbain, composé de lotissements de villas plus ou moins qualitatives, s'y établir et se développer. L'enjeu de limiter la conquête urbaine sur des terres agricoles de forte valeur y est donc plus prégnant.

Les limites urbaines sont donc établies pour protéger ce qui définit Arles, à savoir une agriculture traditionnelle et patrimoniale reconnue, des espaces naturels sensibles et un paysage identitaire.



Le quartier de Griffeuille

Le fleuve et la ville



Les grands corridors de mobilité/loisirs

Les berges du Rhône et les nombreux canaux d'Arles sont de véritables espaces de mobilités-loisirs. Que ce soit pour des déplacements cyclables, promenades ou encore du tourisme fluvial, ils sont à requalifier en termes de traitement paysager et d'espaces publics, voire, pour certains à sécuriser.

Nombreux sont les espaces proches des canaux sans traitement qualitatif qui sont pourtant parfois utilisés par les Arlésiens. Le potentiel existant (anciennes voies du chemin de fer) est à mobiliser pour un meilleur cadre de vie.

Les parcs urbains périphériques

Avec des limites urbaines distinctement définies et permettant la protection d'espaces naturels et agricoles de qualité, il faut absolument éviter l'asphyxie du tissu urbain à cause d'une densification qui se traduirait par une artificialisation massive des sols et un oubli des espaces verts, pourtant indispensables à la création d'une ville agréable à vivre.

La création de parcs urbains, situés à la périphérie de l'agglomération, permettrait d'ouvrir en partie la ville sur sa nature limitrophe. Les Arlésiens se verraient ainsi conviés à se réapproprier des espaces de respiration, véritables poumons verts, donnant sur des espaces agrestes existants, mais trop souvent ignorés, délaissés ou privatisés.



Les Berges du Rhône au niveau du pont de la RN113



Pont Réginel et berge du canal d'Arles à Bouc



Vue sur le canal du Vigueirat

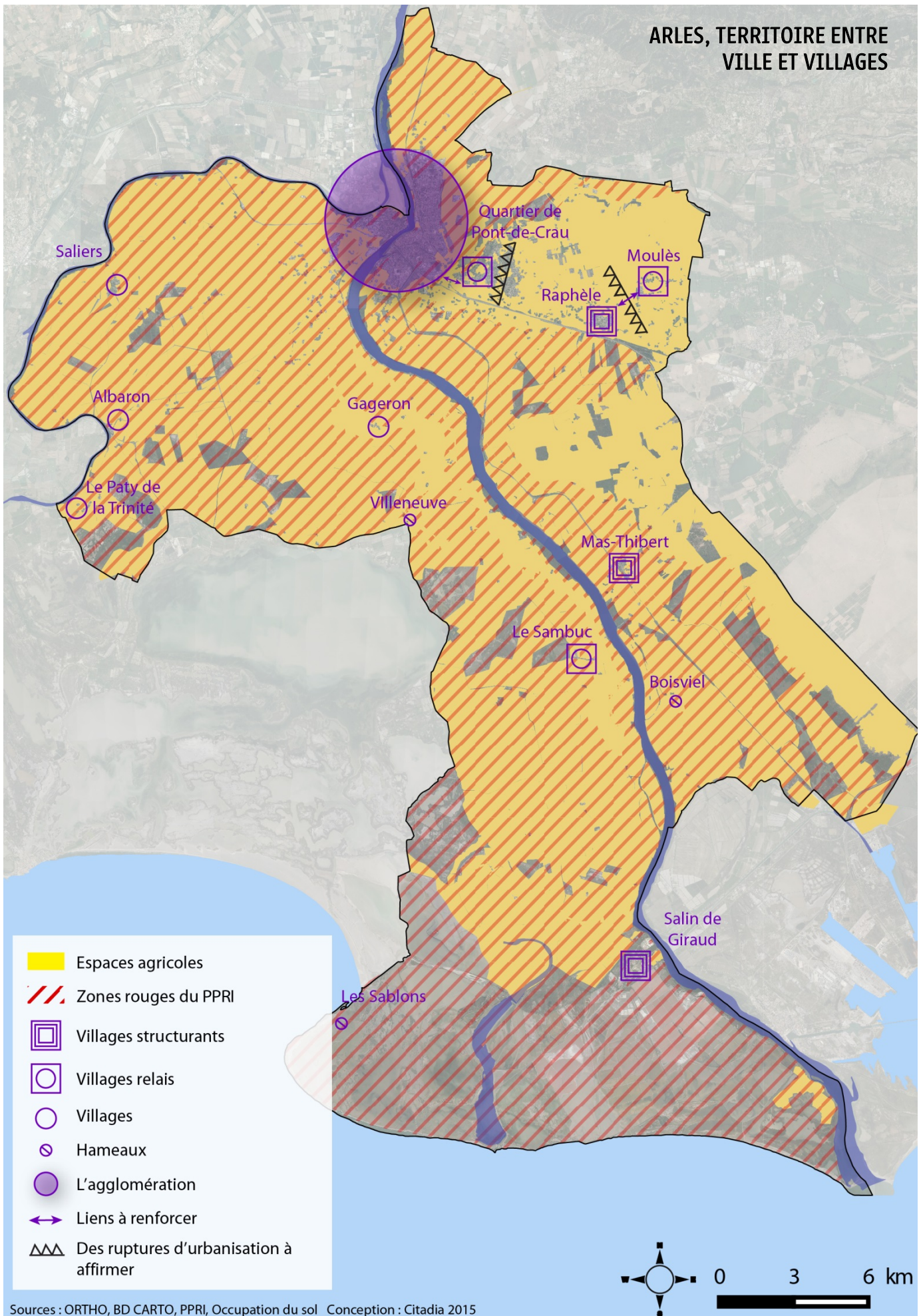
1.4 | Des enjeux naturels comme trame du développement urbain

La commune d'Arles compte depuis le 3 février 2015 un **Plan de Prévention des Risques d'Inondation** qui cadre le développement urbain de la commune et les choix qui sont faits dans le PLU. Ce document contraint fortement les possibilités d'extension des enveloppes urbaines d'Arles, amenant à organiser le développement urbain vers un renouvellement urbain important et un développement concentré de la partie est du territoire encore peu dense (Pont de Crau essentiellement).

Riche d'un patrimoine naturel et agricole unique (reconnu à travers divers périmètres de protection écologique et de la présence d'un Parc naturel régional en Camargue), **la préservation des paysages et des activités agricoles de Camargue et de Crau s'affiche comme l'un des objectifs majeurs du PLU**. Ceci au regard du rôle essentiel qu'ils jouent dans l'identité paysagère du territoire, la construction de la trame verte et bleue, la régulation face aux risques d'inondation, de submersion marine et de ruissellement pluvial, la régulation des émissions de gaz à effet de serre..., et bien entendu l'attractivité résidentielle, touristique et économique du territoire.

Il ne s'agit pas aujourd'hui d'identifier les enjeux environnementaux comme de simples contraintes au développement (PPRI) mais bien comme des éléments devant forcer une réflexion sur une plus grande exigence dans l'aménagement du territoire communal.

ARLES, TERRITOIRE ENTRE VILLE ET VILLAGES



2. Arles, territoire entre ville et villages

2.1 | Des villages camarguais structurants à consolider

La Commune dispose dans sa partie Crau et en Camargue de deux entités villageoises d'importance que sont Mas-Thibert et Salin-de-Giraud. Ces deux villages font cependant face à des difficultés pour maintenir leur appareil commercial et leur population.

C'est donc un enjeu d'aménagement du territoire que de consolider ces centralités qui irrigue le territoire rural camarguais de leurs équipements publics ainsi que de leurs commerces et services.



Salin-de-Giraud

2.2 | Des villages de Crau relais à structurer

À l'inverse des villages camarguais, les villages de Crau font preuve d'un dynamisme démographique important qui cause un étalement urbain conséquent.

Leur enveloppe et leur fonctionnement sont à structurer afin d'éviter la création de village dortoir à mi-chemin entre Arles et Saint-Martin de Crau.

De véritables enjeux de densification et de limitation de l'urbanisation des sols existent afin de préserver le terroir agricole et la nappe de Crau. La ressource en eau est inévitablement une ressource sensible et stratégique pour l'avenir du territoire tout comme l'évitement de zones en rupture, isolées du fonctionnement et des équipements urbains.



Lotissement sur la route de Fontvieille à Raphèle les Arles

2.3 | Des liens à renforcer

Des liens de fonctionnement existent entre villages et hameaux, le plus prégnant étant Raphèle et Moulès. Bien que ceux-ci soient plus ou moins marqués, ils sont tout autant cruciaux pour l'équilibre et le bon fonctionnement de ces territoires ruraux.

Le village de Moulès a besoin de la centralité que représente pour lui Raphèle et, réciproquement, cette centralité a besoin de ce bassin de vie pour subsister.



Vue aérienne sur Mas Thibert

2.4 | Des ruptures d'urbanisation à affirmer

Sur le plateau de Crau, l'étalement urbain a mis en exergue des problématiques de lecture du territoire qui est brouillée par le mitage.

Ainsi, afin de préserver le paysage de la Crau, les espaces agricoles et l'identité du territoire, il est indispensable que les ruptures d'urbanisation entre le quartier de Pont de Crau et les villages du plateau de Crau soient affirmées.



Vue aérienne du paysage entre Raphèle les Arles et Pont de Crau



NB : Potentiel foncier mobilisable à échéance PLU estimé à 75 % du potentiel total



NB : secteur de projet de ZI sud, potentiel foncier mobilisable à échéance PLU estimé à 25 % du potentiel total

3. Les projets de territoire

3.1 | Arles nord

Arles nord, projet initialement prévu sur l'ensemble de l'emprise de la ZI Nord, est maintenant largement amputé du fait du PPRI. En effet, toute la zone au nord de la voie ferrée reliant Arles à Fontvieille est aujourd'hui classée en R2-A, zone excluant tout usage d'habitat du fait de l'inondabilité du site, jusqu'à révision du PPRI.

Cette partie d'Arles nord est le site prioritaire et exclusif pour le développement économique de demain, tourné vers les activités économiques de production, mais aussi le commerce et l'artisanat.

Dans sa partie en deçà de l'ancienne voie ferrée de Fontvieille, l'étude de mutabilité urbaine a détecté de vastes îlots sous-bâti, friches urbaines et espaces délaissés en tout genre. Dégagé par le Renouvellement Urbain, Arles nord- Trebon se mue en une opération urbaine de plus de 15 hectares mixant l'habitat, les commerces, les services et les équipements au sein d'îlots remaniés permettant de réécrire une trame viaire et écologique innovante, véritable laboratoire pour la transition énergétique et l'expérimentation des nouvelles urbanités (proximité, numérique, mixité).

Quelques secteurs mutables sont également mobilisables ; entrepôts ou commerces de type « boîte à chaussure » disposant de grandes dalles de parking, ils représentent un foncier peu optimisé permettant de grands projets qualitatifs ayant pour but de changer durablement le visage d'Arles nord.



Vue aérienne de la ZI nord et de la ZI Sud



3.2 | ZI Sud

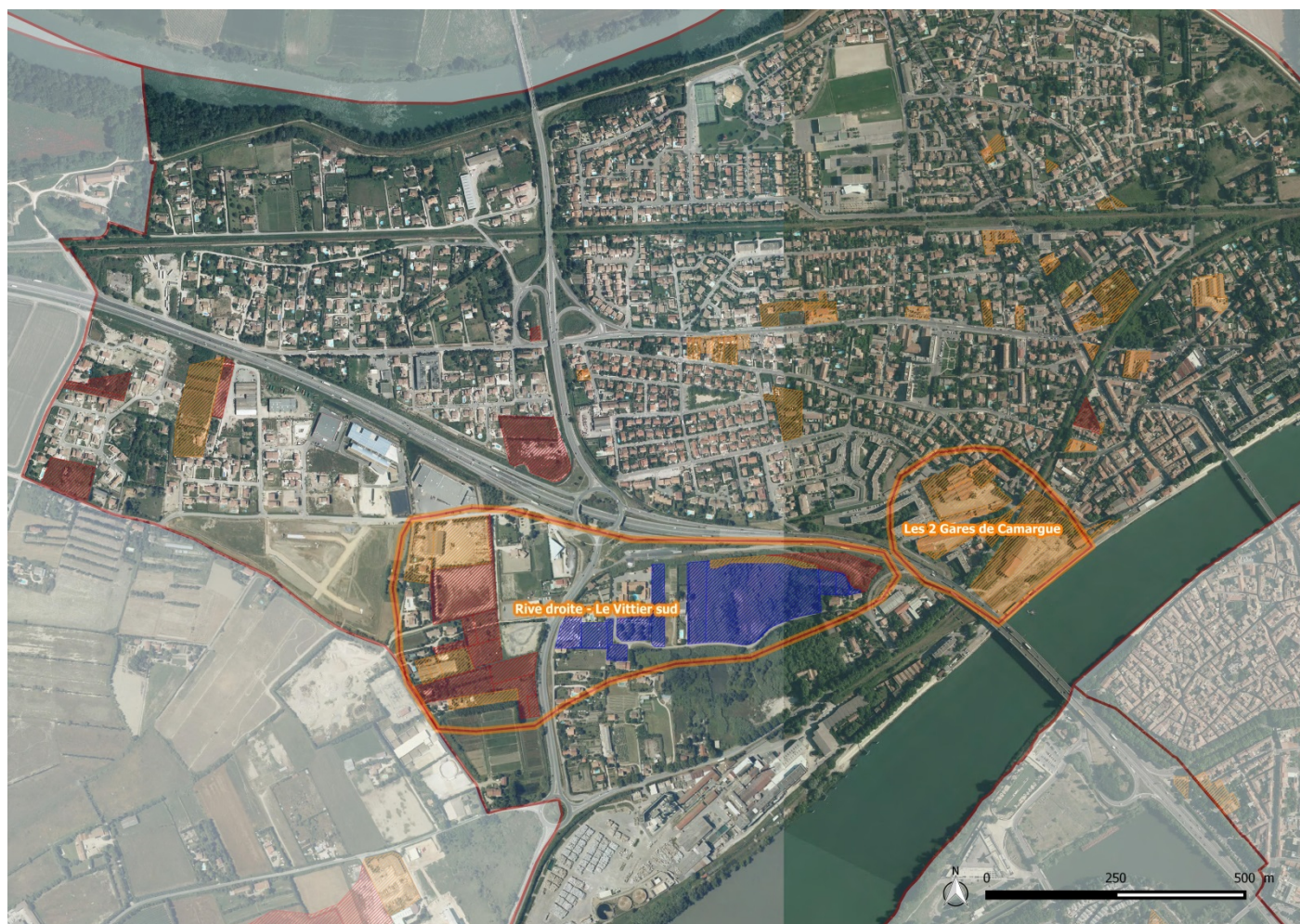
Ancienne polarité économique d'Arles, la ZI Sud est aujourd'hui lieu de nombreuses entreprises en déprise. Aujourd'hui, la ville d'Arles a entamé un changement d'usage de la zone avec la création d'un quartier mixte avec des habitations de type maison de lotissement.

Cette zone comprenant friches industrielles et dents creuses, en lien direct avec le quartier de Barriol et le canal d'Arles à Bouc, est tout à fait disposée à quitter la monofonctionnalité d'une zone d'activité économique à faible valeur ajoutée pour s'orienter vers un quartier économique, liant activité touristique-commerciale et habitat à haute performance sociale et environnementale.

La proximité du canal d'Arles à Bouc et du projet de port de Plaisance afférent, ainsi que celle du Pont Van Gogh, implique un traitement urbain de qualité, ouvrant le quartier à l'est sur les espaces agricoles de Fourchon par un aménagement du canal et, au sud, sur ceux de Plan du Bourg via un parc urbain, véritable zone tampon entre milieu urbain et milieu agricole. Ce quartier en frange urbaine de l'agglomération d'Arles devra bénéficier d'aménités de qualité pour compenser un enclavement du secteur causé par le canal et la RN113.

Ces espaces publics permettraient de faire entrer la nature en ville et ainsi d'accéder à la demande des Arlésiens, désireux d'un cadre de vie hautement qualitatif réunissant urbanité et naturalité. Les enjeux qui sont ceux de la ville des 15 prochaines années sont, en effet, de proposer une ville suffisamment attrayante pour que le choix de vivre en ville ne soit plus vu comme une contrainte mais une chance pour les jeunes ménages en voie de fonder une famille.

La restructuration urbaine de la ZI Sud est programmée comme progressive, dans le respect des unités économiques présentes qui doivent continuer à fonctionner en même temps que l'intensification urbaine se réalise. Ouvert sur l'eau (Canal d'Arles à Bouc), la mixité fonctionnelle du futur quartier se tournera naturellement aussi vers la plaisance et la maintenance nautique.



NB : Secteur Rive droite, potentiel foncier mobilisable total incluant la zone R2-A (en bleu), non mobilisable pour du logement à échéance PLU

3.3 | Rive droite : les 2 gares, le Vittier sud

Dans le but de renforcer la centralité de la rive droite du Rhône, accueillant notamment les quartiers de Trinquette, véritable faubourg d'Arles, et du Vittier, et de composer de nouvelles entrées de ville, à la morphologie urbaine repensée, intensifiée et surtout requalifiée esthétiquement et dans son fonctionnement, une nécessaire mobilisation du foncier existant est à mettre en place.

À ce titre, le projet Rive droite du Rhône, étudié par la commune d'Arles, avait pour objectif la réappropriation de nombreux délaissés industriels et infrastructurels, existants et à venir, sur le secteur. La réalisation du projet avait comme jalon de lancement la réalisation du contournement autoroutier, libérant le quartier de nombreuses contraintes tant topographiques que liées aux flux routiers. Cependant, le projet s'est vu fortement contraint par le classement, issu du PPRI, en zone RH (proximité directe des digues empêchant toute exposition de bien ou personnes à l'aléa inondation) et R2-A de nombreuses parcelles, ainsi que par la présence d'une espèce de triton crêté protégée contraignant de fait tout projet dont l'emprise se localiserait dans son habitat (nord du site).

L'avenir du secteur de projet Rive droite se joue donc entre la route des Saintes-Maries-de-la-Mer et la RN113 ainsi que sur le secteur des deux gares de Camargue. Conçu comme une nouvelle porte de ville, le projet Rive Droite mobilise un vaste périmètre d'intervention qui court du Vittier jusqu'aux abords des deux anciennes gares de Camargue, un axe de reconquête fort pour la Ville qui verra son attractivité encore renforcée avec l'ouverture du contournement autoroutier.

L'aspect architectural et urbain de l'ouest du secteur est à garantir. En effet, du fait de l'enjeu d'entrée de ville tant via l'actuelle RN113 que via la route des Saintes et la proximité visuelle du PSMV, l'attente en matière de qualité du traitement visuel et sensible des lieux est d'une importance certaine.



Les secteurs des deux gares et de la Rive droite

3.4 | ZAC des Minimes ZAC des Ateliers

La ville d'Arles a su mobiliser un foncier conséquent au sud de l'agglomération, anciens ateliers SNCF d'une part (11 hectares), grand espace agricole non urbanisé de l'autre (10 hectares), afin d'y mener des projets urbains structurants, accueillant à la fois équipements, activités et logements.

Ces deux terrains, intégrés au tissu urbain, ne présentent aucune contrainte forte liée au PPRI. Hormis la contrainte patrimoniale des ateliers, la ville y est donc libre de mener un projet qualitatif, en adéquation avec les attentes des Arlésiens. La communauté d'agglomération a ainsi prévu d'établir, sur le terrain des Minimes, le futur conservatoire de musique.

La ZAC des Ateliers accueille des projets phares pour la ville d'Arles. On y trouvera l'École Nationale de la Photographie, le siège des éditions « Acte Sud » ou encore un immeuble de grande hauteur pour accueillir la fondation LUMA, dessiné par Franck Gehry et un parc paysager.



Périmètre de la ZAC des Minimes et la ZAC des Ateliers



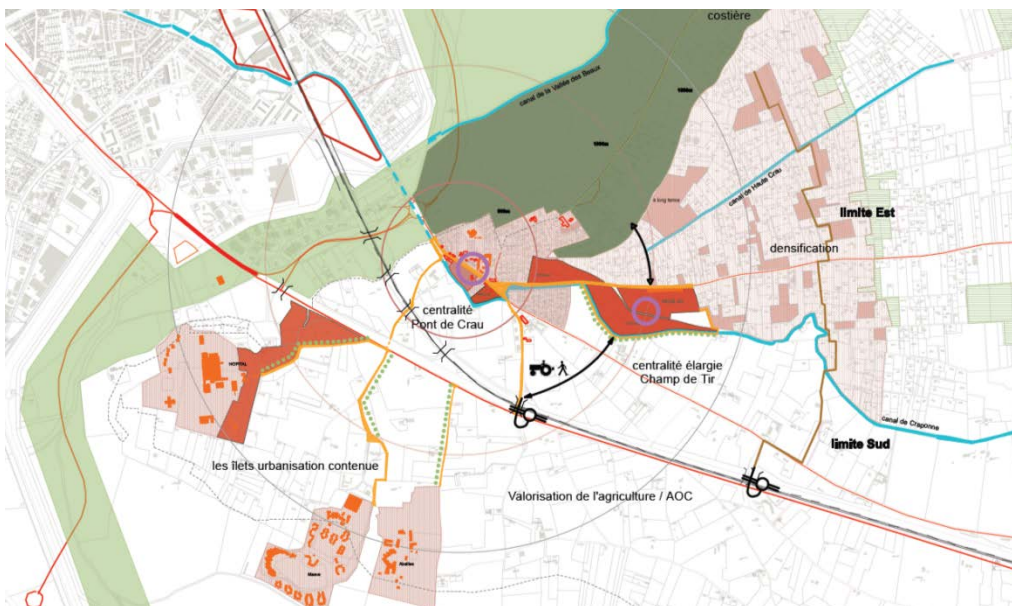
3.5 | Pont de Crau – Fourchon

Une étude a été menée par la commune sur le potentiel de densification du secteur de Pont-de-Crau – Fourchon. Cette étude a pour but de structurer le quartier en améliorant les aménagements viaires et en comblant des dents creuses par de l'habitat individuel et du petit collectif, tout en renforçant la centralité du village de Pont-de-Crau et en créant une nouvelle centralité au niveau du champ de tir.

L'intérêt d'affirmer le caractère urbain de ce secteur est un enjeu crucial pour le futur durable de ce quartier. En effet, l'étalement continu de l'habitat pavillonnaire sur des terres agricoles fait naître de nombreuses problématiques quant aux déplacements des personnes, au coût élevé des réseaux à mettre en place, et à la viabilité de l'agriculture locale.

Une meilleure organisation de la centralité de Pont-de-Crau couplée à une réflexion autour de la proximité (espaces publics, espaces verts, continuités) et le désenclavement du quartier, apportera une réponse aux attentes exprimées au cours de la concertation, et de maintenir la limite d'urbanisation sud par le Canal de Craponne.

La volonté de préserver le sud du canal de toute urbanisation supplémentaire a été un des points clés du projet.



Source :

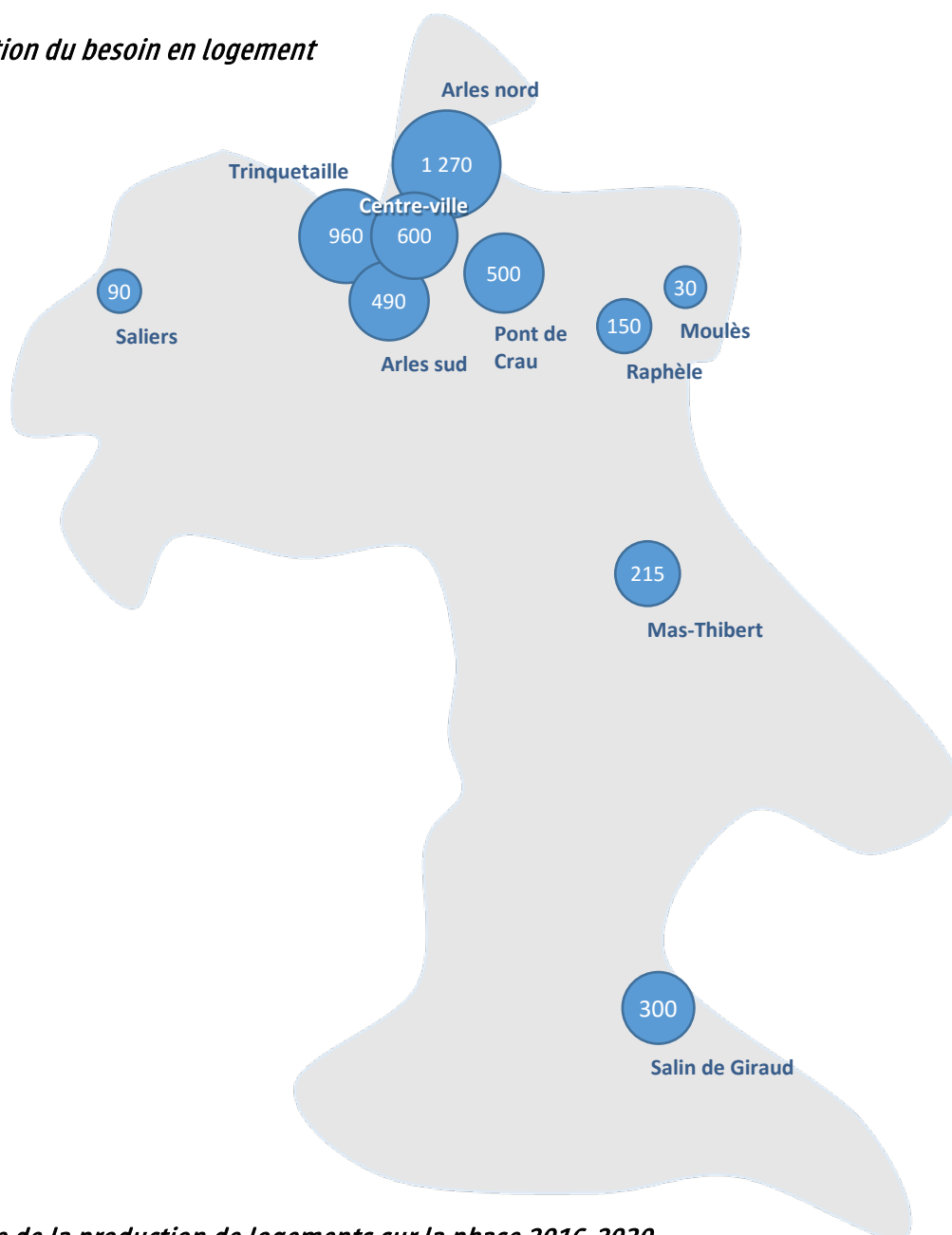
Mission d'étude pour la programmation et l'aménagement du secteur Fourchon/Pont de Crau Comité de pilotage – Tekhné Architectes - Janvier 2013



Vue aérienne de Pont-de-Crau, vers l'est

PARTIE A : ORIENTATIONS URBAINES

La répartition du besoin en logement



Le phasage de la production de logements sur la phase 2016-2030

4 600 logements à produire 336 000 m ² de Surface de Plancher	310 par an
900 logements en auto production	60 par an (5 par mois)
15 % de regain sur la vacance immobilière Soit 300 logements réhabilités sur 15 ans	20 par an (2 par mois)
3 400 logements neufs à identifier dans le PLU	230 par an
2 700 logements dans l'agglomération (80%)	700 logements dans les villages (20%)

Ambition 1 | L'habitat arlésien régénéré

Orientation 1 | L'engagement pour le développement urbain durable

■ Une évolution différenciée des ménages entre agglomération et villages/hameaux

L'hypothèse d'un desserrement généralisé de 0,6 % par an des ménages sur toute la commune d'Arles n'est pas une approche réaliste. En Crau et en Camargue les ménages vont conserver un profil familial (aux alentours de 2,5 personnes par ménage minimum). C'est donc sur l'agglomération d'Arles que le desserrement va être le plus fort.

Ainsi, sur les 4 600 logements attendus en 15 ans, 3 400 logements neufs sont à produire ; 80 % (3 400) iront dans l'agglomération et 20 % (800) dans les villages afin de soutenir leur revitalisation.

■ Une ville des centralités : priorité aux secteurs à capacité de développement

Comme développé auparavant, le développement de l'habitat arlésien s'appuiera sur de multiples secteurs à forte capacité de développement, du fait de leur emplacement, de la capacité des réseaux et du tissu existant à absorber de nouveaux habitants.

Un travail est également à effectuer dans le diffus, plus difficile à mettre en place il n'en est pas moins conséquent en termes de nombre de logements à produire. On estime ainsi le potentiel de renouvellement urbain dans le tissu existant à 24 000 m² de SDP mobilisables à échéance 2025 et 24 000 m² de SDP supplémentaires mobilisables à échéance 2030.

La commune s'engage également à rénover son parc en centre ancien, dans le secteur sauvegardé, afin de favoriser « l'habiter » dans le centre historique.

■ Des centralités rurales renforcées

Du fait des multiples centralités du territoire arlésien, il convient de répartir également l'apport démographique pour renforcer et revitaliser les centralités rurales structurantes.

Sur les 700 logements neufs construits entre 2015 et 2030 :

- 260 à Salin de Giraud ;
- 200 dans le secteur de Mas-Thibert ;
- 150 dans le secteur de Raphèle et Moulès ;
- 90 en Camargue nord.

Cette répartition respecte différents enjeux tant environnementaux que volontaristes pour l'aménagement du territoire arlésien en compatibilité avec la Charte du PNRC.

Ainsi, la nécessaire stricte protection de la nappe de Crau implique de freiner le développement de Moulès et d'orienter quelque 130 logements sur Raphèle.

En Camargue nord, Saliers, du fait de sa disposition et des enjeux démographiques et économiques qui lui sont liés, a la prérogative du développement de parc de logements sur le secteur. Les autres entités ne présentent que peu d'opportunités tant foncières que de logique urbaine.

Les deux villages de Camargue, éléments structurants du territoire, sont les lieux privilégiés pour le développement de l'habitat. L'objectif pour Mas-Thibert est de réussir 200 logements. Sur Salin-de-Giraud, un vaste projet urbain est nécessaire, dans le but de construire 260 logements répartis sur plusieurs secteurs dans le village.



Moulès

Orientation 2 | L'engagement pour la qualité de l'habitat

■ Des quartiers de projets urbains qui majorent la centralité et l'intensité urbaine

En plus de leur emplacement dans des secteurs proches de services et d'équipements publics, les programmes de logements issus du renouvellement urbain seront d'une forme urbaine « intensifiante » mais pas asphyxiante.

En effet, la hauteur des constructions se situera autour du R+3 avec une emprise au sol de 25 %. Ceci permettra la création d'espaces verts conséquents tout en garantissant une ville des courtes distances.

L'habitat nouveau favorisera les perméabilités piétonnes et visuelles afin d'éviter l'effet « barre ». De plus la proximité et l'accès aux espaces verts sera la condition sinequanone de logements qualitatifs et permettra également d'éviter les îlots de chaleur.

■ Des formes urbaines conçues pour aider à la performance énergétique

Les objectifs de la nouvelle réglementation thermique 2020 risquent d'être inatteignables pour nombre d'Arlésiens propriétaires d'un logement individuel. Les coûts induits et les difficultés de mise en œuvre doivent inciter le PLU à programmer au mieux cette transition délicate.

Ainsi, la gamme de formes urbaines qui seront utilisées à Arles devra, au moins faciliter, au mieux permettre d'atteindre la performance énergétique attendue.

À ce titre, le logement collectif n'est pas la seule réponse à la performance énergétique passive, des formes d'habitat semi-individuel, de maisons mitoyennes ou de maisons en bande sont une possibilité qui permet de concilier cadre de vie lié à l'habitat horizontal (jardins, espaces privés, intimité...) et sobriété énergétique.

■ Des mobilités douces au cœur de l'habitat arlésien

Afin d'obtenir des quartiers soutenables sur le long terme, la voiture individuelle ne peut pas être l'unique moyen de locomotion proposé aux habitants. L'intensité urbaine doit ainsi être favorisée pour permettre une ville des proximités. Ces proximités seront de fait un terreau favorable aux mobilités douces.

Effectivement, d'un relief plat et d'une météorologie favorable, la ville d'Arles se prête tout à fait à ce type de déplacements.

Les nouveaux programmes se devront de proposer une mixité fonctionnelle soit verticale (services/commerces en rez-de-chaussée, logements dans les niveaux supérieurs) soit horizontale (bâtiment de commerces/activité mêlé à des bâtiments d'habitation) afin d'éviter la monofonctionnalité, ou le « zoning », qui allonge inéluctablement les distances entre lieu de vie, lieu de loisirs, lieu d'achat et lieu de travail. Ceci dans le respect des contraintes du PPRI.

Orientation 3 | L'engagement pour la mixité sociale

Loin des opérations de grands ensembles d'habitat social qui ont pu avoir lieu sur Arles durant la deuxième moitié du XXème siècle (Barriol, Griffeuille, le Trébon), le défi du logement social aujourd'hui est d'éviter la concentration de populations en risque de rupture.

De plus, il serait réducteur de réduire la mixité sociale au logement locatif social, en effet, celle-ci se fait également dans le locatif libre ou dans l'accession à la propriété.

■ Une distribution spatiale du logement social

- Multiplier les opérations de petites tailles de manière décentralisée, afin de favoriser une mixité sociale géographique de fait ;
- Favoriser des opérations mêlant logement social, locatif classique et accession à la propriété.

■ Une urbanité pour le logement social

- Garantir un accès facilité aux commerces, services et équipements pour les habitants d'un logement social, soit par la proximité immédiate, soit par une desserte qualitative en transport en commun ;
- Accompagner la création de nouveaux programmes sociaux d'équipements et commerces de proximité si l'offre présente est insuffisante.

■ Un nivellement par le haut des quartiers en déprise

- Inciter l'ouverture des quartiers de logement social en déprise en relocalisant du parc locatif social dans des opérations plus petites et en permettant l'accès à la propriété ou le changement de destination du parc locatif social vacant ;
- Repérer les quartiers d'habitat social (habitat potentiellement indigne, logements en sur-occupation) afin de proposer des opérations de réhabilitation urbaine, notamment pour encourager l'accession à la propriété groupée, à destination de ménages d'actifs dotés d'un pouvoir d'achat élevé.
- Un habitat de qualité supérieure dans le centre ancien, captant des populations à plus fort pouvoir d'achat ou des ménages avec enfants, tout en assurant le maintien des populations résidentes permettra une mixité sociale du secteur sauvegardé.

■ L'engagement pour la redynamisation des quartiers prioritaires

L'amélioration de la qualité de vie dans les 3 grands quartiers d'Arles accompagnés par la Politique de la Ville et le NPNRU est un objectif porté par le projet politique du PLU. Retrouver de l'attractivité sur ces quartiers, c'est actionner de manière concomitante tous les leviers disponibles de la redynamisation, qui passe d'abord par une diversification de l'habitat, la conservation de l'emploi et des services dans ces quartiers, l'accessibilité facile sur la Ville. Il peut être envisagé la création de Fab Lab, ateliers urbains coopératifs de mutualisation des moyens de fabrication artisanaux et de haute technologie, pour donner des moyens de se former, de cultiver l'art de fabriquer et innover aux habitants de ces quartiers.

Le second moteur de l'attractivité de ces quartiers sera la poursuite de leur résidentialisation (espaces publics, espaces verts, espaces communs) avec pour ambition d'apporter dans ces quartiers les aménités qui leur manquent.

Ambition 2 | Le nouveau économique arlésien confirmé

Après des années de restructuration économique difficiles ponctuées de fermeture d'entreprises (Ateliers SNCF, Lustucru, Papeteries Etienne), Arles s'est choisi un avenir de développement économique renouvelé à partir de nouvelles bases tournées vers l'inventivité des femmes et des hommes, l'inépuisable héritage culturel, patrimoine naturel, et le génie de son lieu, transition entre la terre et la mer.

Ancrée au plus grand delta méditerranéen, carrefour d'histoire et d'échanges, Arles se réinvente d'abord créative avec des atouts indéniables en matière de patrimoine et de culture à partir desquels elle mise sur les Savoirs.

De là, elle se projette dorénavant comme un territoire d'innovation et d'expérience, autour de l'image et du numérique, et vers les défis du XXIème siècle, elle-même directement concernée par les conséquences potentielles du Changement Climatique.

Ce nouveau se lit aujourd'hui dans l'attractivité nouvelle d'Arles, et son aura culturelle, la Ville évoluant d'une économie de transformation à une économie de la Connaissance, l'animation et du tourisme, avec un rôle retrouvé du Rhône dans sa vie quotidienne, et ses liens avec son vaste terroir, porteur d'emplois dans sa vaste partie rurale.

L'économie sociale et solidaire dispose également d'un rôle prépondérant au sein de la vie économique arlésienne. En effet, celle-ci représente 20 % de l'activité économique de la commune.

Orientation 1 | Le Patrimoine et la Connaissance, socles du nouveau économique

Les engagements pris pour le déploiement de la Culture dans la Ville (fondation LUMA, Rencontres Internationales sur la Photographie, pôles muséaux, pôle d'éditions ...) et la valorisation du Patrimoine contribuent

jour après jour à hisser Arles dans le rang des Villes Créatives Européennes, à étoffer son appareil de formation supérieure (MOPA, ENSP, IUT...). Des synergies positives sont attendues à partir de ces dynamiques.

■ Arles, Ville Antique et Culturelle de Méditerranée :

- Une attractivité touristique en très forte croissance, au cœur d'une destination touristique mondiale, la Provence. La renommée soutient ainsi le parc d'hébergement existant en ville (hôtellerie) et en campagne (gîtes, hébergement de plein air...). Le PLU accompagne la diversification du parc, et son intensification à chaque point du territoire Arlésien.
- La fréquentation touristique de la Ville est une chance pour l'appareil commercial du Centre-Ville qui peut se relancer en relayant la demande croissante de biens culturels et artisanaux autour des forces culturelles actuelles.
- Le centre ancien est un pilier de ce développement économique, pour cela il ne doit pas être muséifié. Il faut renforcer l'intérêt du quartier de la cité comme centre commercial, culturel et touristique. Cela pourra se faire en développant des circuits touristique-culturels se conjuguant avec un circuit commercial.

■ Arles, Ville universitaire et des savoirs

- Une dimension de ville universitaire à atteindre (1 300 étudiants en 2015), nécessitant une intervention dans le cadre du logement étudiant
- Des filières reconnues comme dans les métiers de la conservation (Archeomed, salon des industries du patrimoine...)
- Une vie universitaire à structurer, pour intensifier les rencontres et les échanges avec toutes les perspectives favorables entre l'image, le tourisme et le numérique, et l'éventualité positive de la reconfiguration des Papeteries Etienne en ce sens, sans en figer la localisation

Orientation 2 | La transition écologique comme moteur de croissance

La transition écologique recouvre toute la filière de la Croissante Verte, segment de développement sur lequel la Ville a des atouts importants à faire valoir, des avancées notables reconnues (le génie de la Biodiversité notamment) et des filières à faire éclore.

■ Le patrimoine naturel au soutien de l'économie Arlésienne

- Poursuivre la politique d'accueil d'ingénierie du vivant porté par les structures de recherche des acteurs de la biodiversité en Crau et Camargue qui démontre sa capacité à attirer de la recherche et développement, tant dans la Ville que dans les espaces ruraux.
- Continuer à combiner tourisme urbain et le tourisme d'éco-sensibilisation pour allonger les temps de séjour et réussir toutes les synergies. L'augmentation des capacités d'accueil touristique (hébergement, restauration, activités de loisirs) en Crau et Camargue est une priorité forte du Plan Local d'Urbanisme.
- Proposer de nouveaux sites dédiés à la découverte de la faune et de la flore dans les zones humides et les espaces littoraux, en collaboration avec le PNRC.
- Puiser dans les savoir-faire des structures de recherche locales pour innover dans les éco-filières autour de l'énergie, les nouveaux matériaux de construction ou de consommation, avec des performances améliorées en matière de sobriété et d'incidences pour l'emploi local et rural.



Rénovation énergétique et technique de la cité Mas Thibert

■ La réhabilitation énergétique, un défi pour la filière BTP Arlésienne

Le passage vers la Réglementation Thermique 2020 et la mise en œuvre du futur Plan Climat Énergie Territorial du Pays d'Arles forment à la fois une inquiétude pour toute la filière professionnelle de la construction, mais également la perspective d'un vaste marché de réhabilitation - estimé à 200 emplois nouveaux pour la seule ville d'Arles.

- Accueillir les nouvelles entreprises artisanales au sein de pôles de la réhabilitation énergétique permettant de diffuser les savoirs, mutualiser les expériences et les aider à se positionner sur les futurs marchés
- Faire de la commande publique locale (équipements et logements publics) la première marche d'expérimentation vers la transition énergétique - initiative engagée dans l'agenda 21 communal.

■ Des quartiers à énergies positives, comme laboratoire des nouveaux modes d'habiter

- Proposer des périmètres d'intervention pour l'écoconstruction tant en milieu urbain que rural, avec la volonté de réussir un habitat contemporain sobre en matériaux et valorisant d'abord des ressources locales
- Lier l'écoconstruction pour la performance énergétique à la problématique de la construction en zone potentiellement inondable, et se doter d'une compétence unique et rare, recherchée par l'ensemble des territoires
- Associer les acteurs du patrimoine naturel à la construction arlésienne contemporaine pour insuffler le développement local.

Orientation 3 | Le choix de l'économie urbaine et intégrée

Avec l'approbation du Plan de Prévention des Risques Naturels Inondation en février 2015, Arles sait que son développement économique ne passe plus par la réalisation de vastes zones économiques en extension urbaine mais une création de valeurs à l'intérieur de ses enveloppes agglomérées.

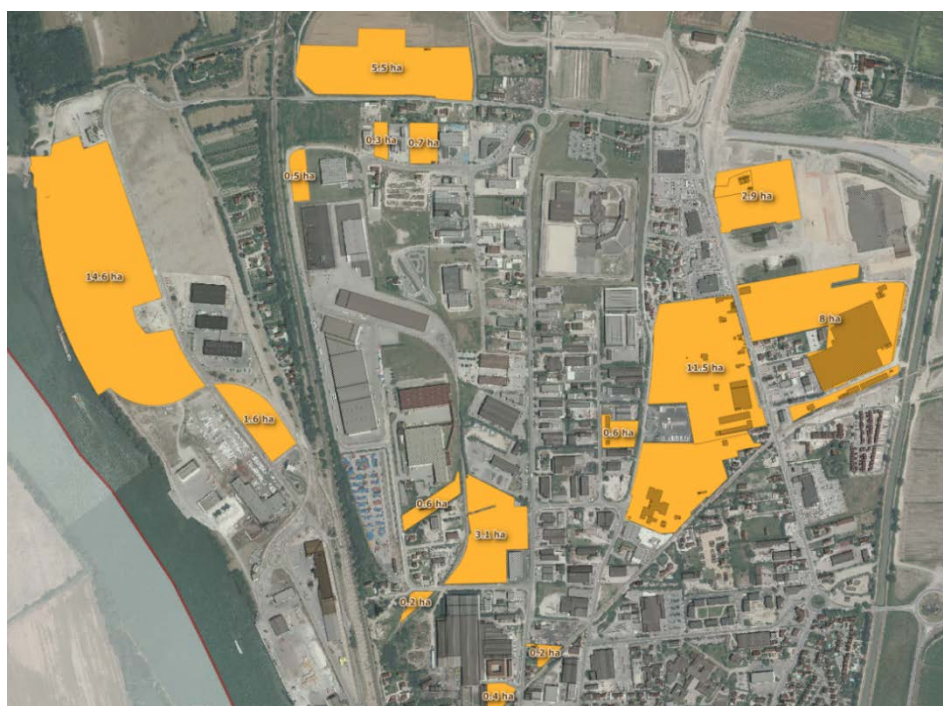
Le PLU doit l'aider à inventer ce nouveau modèle en misant sur l'intégration du territoire aux grands sites économiques voisins et en renouvelant sa propre capacité d'accueil.

- **L'économie, condition d'équilibre du territoire**

- Reconnaître comme des espaces économiques contributifs les grands projets économiques voisins à la Ville que sont les zones économiques de l'Agglomération (Tarascon, Saint-Martin-de-Crau) et le vaste projet Fos XXI proche des villages de Camargue. L'importance de la desserte en transport public pour faciliter l'accès à ses sites est capitale pour la réussite du PLU.
- Doter chaque village d'Arles d'un appareil économique et commercial indispensable à la qualité de vie quotidienne.
- Maintenir l'économie dans les grands quartiers d'habitat populaire de la Ville-Centre en assurant leur caractère ouvert et passant sur le reste de la Cité, pour leurs fonctions commerciales d'abord, et l'installation de locaux artisanaux et tertiaires.
- Concernant le centre ancien, il est prévu de soutenir les petits commerces alimentaires existants et leur développement. Il s'agit également de conserver et valoriser les lieux non-bât (places, esplanades, mails...). Clé de voûte d'un centre urbain vivant, le maintien des services administratifs et culturels dans le secteur sauvegardé est indispensable.

- **Des espaces économiques existants en mutation**

- Renouveler l'offre économique de la grande zone industrielle d'Arles nord, y compris pour offrir à nouveau du foncier économique libre pour les activités économiques classiques autres que commerciales, tertiaires et artisanales. Avec plus de 11 hectares à remanier, non compris la friche Lustucru, auxquels viendront s'ajouter les tènements de la future ZA du Fer à Cheval
- Accorder au quartier de la gare une ambition nouvelle d'accueil et d'animation. En lien avec les perspectives d'intermodalité entre le tourisme fluvial et la desserte ferroviaire (hôtellerie...) et l'attente opportune d'une augmentation du tourisme d'affaires, attiré par l'offre de sens et de savoirs dans l'offre culturelle de la Ville.
- Reconsidérer le périmètre actuel de la Zone Industrielle Sud, dans le respect des grandes activités économiques existantes pour l'aider à se revitaliser autour de nouvelles fonctions, et notamment sa proximité avec le tourisme fluvial (projet de port de plaisance), sa fonction dans la requalification de la RN 1113...



Potentiel foncier économique mobilisables en renouvellement urbain et densification sur Arles nord

■ **Développer l'immobilier au profit de toutes les filières économiques**

- La base de l'économie urbaine, c'est la qualité de l'accueil et l'animation de l'économie. Arles doit amplifier son offre immobilière économique artisanale et tertiaire, et notamment dans les périmètres des grands projets, pour retrouver une certaine mixité fonctionnelle, faciliter l'installation des jeunes entreprises, abaisser l'incidence locative (prix du m² loué) dans la vie des sociétés.
- L'économie innovante issue du projet de Ville Créative est elle aussi en recherche de lieux d'installation regroupés (à l'exemple d'Archéomed et du CIPEN, le projet de Cluster d'Innovation Pédagogique et Numérique porté par la CCI d'Arles). Le projet de ville est celui de voir émerger des noyaux (Clusters) autour de petits districts spécialisés déclinant leur savoir-faire (l'Edition, l'Image, le Patrimoine, la Conservation...)

■ **Transmettre l'urbanité de la proximité**

- Protéger les centralités et les linéaires commerciaux traditionnels (et notamment les métiers de bouche) contre la spéculation immobilière et les changements de destination. Cette action vise les quartiers de la Ville-Centre, les appareils commerciaux des quartiers d'habitat social mais aussi les villages.
- Travailler sur des linéaires commerciaux/tertiaires prioritaires le long des grands axes de ville renouvelés pour offrir des continuités avec le centre ancien. Le renouvellement urbain de la Ville doit l'aider à offrir au sein de ses quartiers résidentiels une offre immobilière commerciale adaptée aux besoins des grandes locomotives.

■ **Redynamiser les portes commerciales de la Ville**

- Maintenir le rang commercial d'Arles en étoffant notamment son offre autour de l'équipement de la personne et de la maison. Un meilleur équilibre entre Arles nord (déficitaire) et Fourchon est à atteindre au terme du futur Plan Local d'Urbanisme.
- La refonte du paysage urbain des entrées de ville commerciales d'Arles est une condition du maintien de leur attractivité. Le PLU doit les accompagner dans leur propre processus de renouvellement urbain avec une exigence architecturale affirmée, une maîtrise accrue de la pression publicitaire, une pacification des axes de circulation et un verdissement généralisé. La Révision du Règlement Local de Publicité, sera un des d'outils de requalification de ces grandes entrées de ville commerciales.

Orientation 4 | Une ville ouverte sur son fleuve et la mer

Le rôle du Rhône et de l'estuaire dans l'économie arlésienne demeure aujourd'hui tout aussi fondamental qu'il l'était hier ou jadis. L'estuaire reste une voie de communication primordiale qui connecte la Ville, son

delta à un arrière-pays économiquement prospère (couloir Rhodanien) et peuplé. Son apport au développement arlésien est multiple :

■ Le Port fluvial d'Arles, plateforme logistique d'importance régionale

- Finaliser l'intermodalité de la plateforme portuaire avec l'accessibilité poids-lourds au-dessus de la voie ferrée. Le port d'Arles sera demain le premier port quadri-modale de la façade méditerranéenne en France (maritime, fluviale, route et fer)
- Optimiser les délaissés fonciers au profit de la logistique de masse et le "brouettage" (logistique de petite distance entre le maritime et le terrestre). Ce rôle d'interface dans le couloir Rhodanien est également propice à l'installation d'unités de transformation sur son périmètre

■ Le Rhône, nouveau filon du tourisme de croisière

- Doter la Ville d'infrastructures adaptées pour l'accueil des paquebots fluviaux en pleine croissance de fréquentation, l'ensemble du tourisme fluvial représentant 69 000 passages comptabilisés en 2013.
- Réaliser le nouveau port de plaisance d'Arles dans la confluence entre le Canal d'Arles à Bouc pour accueillir les plus petites unités.
- Proposer des circuits intégrés fleuve-- nature dans le Delta avec des points d'accueil à compléter en aval vers Mas-Thibert (canal) et Salin-de-Giraud (fleuve).

■ La Mer Méditerranée, des fonctions économiques primordiales pour demain

- La réorganisation du tourisme balnéaire sur les plages d'Arles doit profiter à une plus forte fréquentation des équipements, des commerces et des services de Salin-de-Giraud. L'hébergement touristique doit y être dynamisé, sous toutes ses formes (hôtellerie, résidences, plein air, camping...) et l'offre d'animation renforcée autour de la vie locale, l'éco-sensibilisation, le patrimoine Salinier et les pratiques sportives.
- Au-delà du tourisme, les économies de la mer (le sel, l'énergie, l'élevage en mer...) représentent également des pistes de développement durable majeures que le nouveau PLU va favoriser.



La plateforme portuaire d'Arles nord



Lieu du projet du nouveau port de plaisance d'Arles (Canal d'Arles à Bouc)



Le tourisme fluvial à Arles

Orientation 5 | L'agriculture au cœur du nouveau projet de territoire

Riches de sa diversité et de sa notoriété (AOC foin de Crau, taureaux et riz de Camargue...), l'agriculture Arlésienne n'échappe pas à la profonde crise structurelle que rencontre le monde économique agricole en France face à la mondialisation tendue de la filière. Les restrictions nouvelles engendrées par le PPR Inondation de 2015 (volume d'accueil limité pour l'agro-tourisme...) sont également de nouvelles charges réglementaires à supporter.

Même si adossée à des mécanismes de redistribution financière (PAC) sur lesquels le document d'urbanisme ne peut pas agir, le devenir de l'agriculture est aussi une

question de choix et d'objectifs dont le premier, la protection des terres agricoles contre l'étalement urbain et la spéculation foncière, est du plein ressort du Plan Local d'Urbanisme.

Après des décennies de recul face à l'urbanisation, et les incidences négatives en matière d'emplois agricoles et d'imperméabilisation des sols (cas de la nappe de la Crau), l'agriculture à Arles a besoin de nouvelles ambitions et de nouveaux outils pour se reconstruire et poursuivre son rôle de gestionnaire d'écosystème dans ces milieux singuliers que représentent la Camargue et la Crau.

- **Soutenir l'agriculture Arlésienne et ses besoins en équipements structurants**
 - Concilier protection des milieux et des sites aux besoins d'équipements pour l'agriculture en matière de réalisation de sites d'exploitation, de droits à construire et d'aménagement. Le PLU doit réussir la bonne application de la Charte du Parc Naturel Régional de Camargue en traduisant réglementairement les intentions déjà arbitrées par ce document de référence.
 - Faire du PLU un facilitateur pour le développement ou le redéploiement des installations agricoles, en permettant à toute la filière la meilleure réactivité face au changement climatique et les risques naturels.
- **Fixer des limites "franches" entre urbain et agricole**
 - Rompre avec l'urbanisme de l'étalement urbain en contenant l'agglomération et les villages dans leur grande enveloppe agglomérée.
 - Traiter les nouvelles interfaces urbain (village)/ campagne autour de nouvelles lignes paysagères, témoins d'une limite pérenne entre deux usages, et signes d'une volonté claire de contenir l'urbanisation
 - Instaurer sur les espaces agricoles les plus sensibles à la pression foncière des outils de sauvegarde des terres agricoles, ou des classements réglementaires volontaristes face au mitage tendanciel.
- **Intégrer encore mieux le territoire agricole et sa Ville**
 - Associer activement les exploitations agricoles au projet touristique arlésien avec l'agro-tourisme comme fer de lance de l'hébergement en milieu rural dans les limites prescrites par le PPRI
 - Continuer, au sein d'un vaste projet agroalimentaire municipal, à offrir des débouchés commerciaux privilégiés aux filières agricoles locales en direction de l'alimentation des équipements publics et institutionnels (restauration scolaire, collective, événementielle...)
 - Combiner au sein des exploitations agricoles la filière de production et de transformation - valorisation - distribution pour voir émerger des unités agro-artisanales nouvelles au soutien de l'emploi de Crau et de Camargue.
 - Enfin; l'agriculture est un partenaire privilégié du projet énergétique du Pays d'Arles, et la valorisation de la biomasse au sein des exploitations est une clé pour sa mise en œuvre.

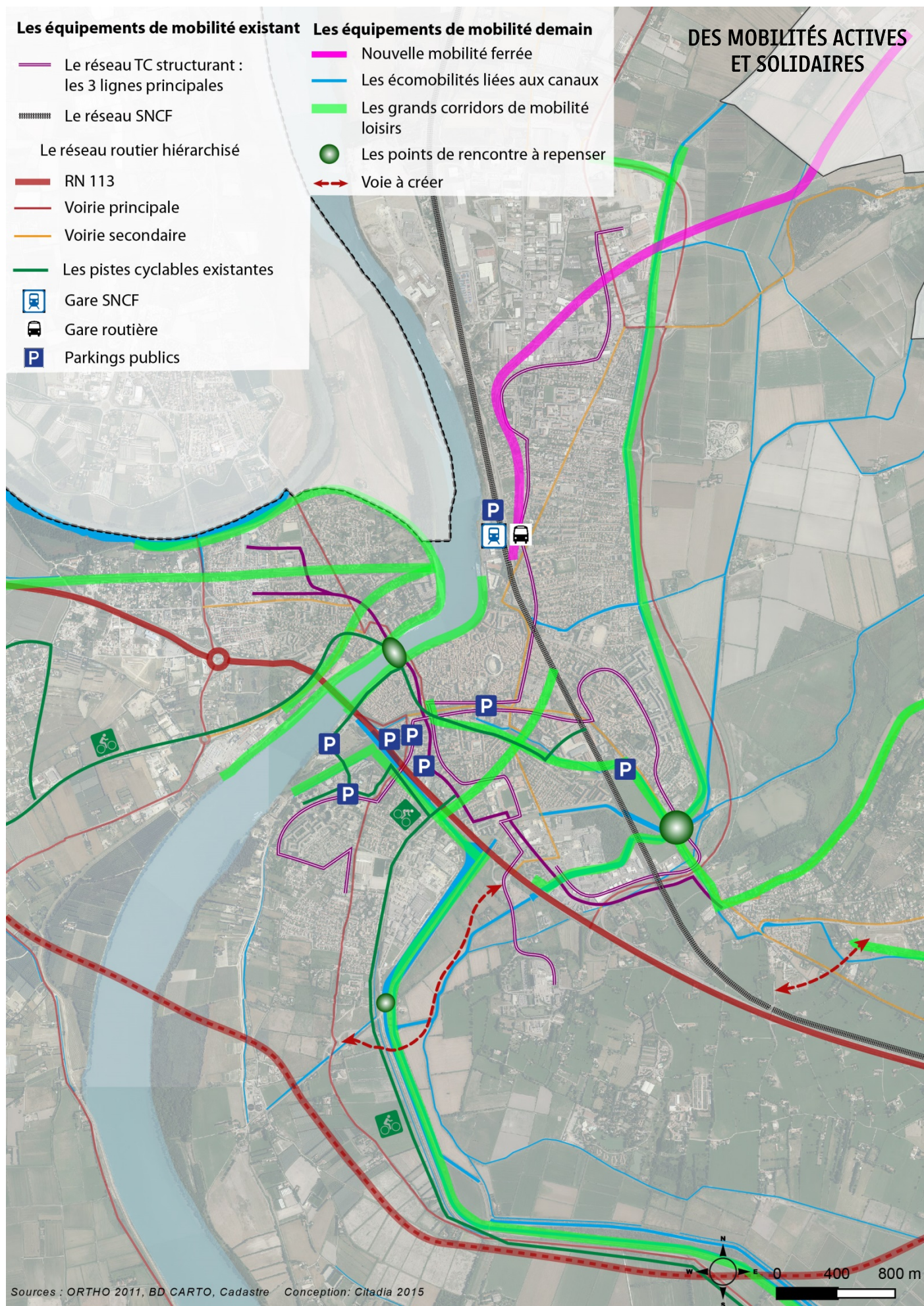
Les équipements de mobilité existant

- Le réseau TC structurant : les 3 lignes principales
- ▬▬▬ Le réseau SNCF
- Le réseau routier hiérarchisé
 - RN 113
 - Voirie principale
 - Voirie secondaire
- Les pistes cyclables existantes
- 🚉 Gare SNCF
- 🚌 Gare routière
- P Parkings publics

Les équipements de mobilité demain

- Nouvelle mobilité ferrée
- Les écomobilités liées aux canaux
- Les grands corridors de mobilité loisirs
- Les points de rencontre à repenser
- - - Voie à créer

DES MOBILITÉS ACTIVES ET SOLIDAIRES



Ambition 3 | Des mobilités actives et solidaires

Arles reste en 2015 une ville structurée pour l'usage du déplacement automobile, la part des transports en commun (3%) en témoigne. Pourtant le projet de territoire croit en une inflexion du tout-voiture à l'échéance des 15 prochaines années, horizon de ce Plan Local d'Urbanisme car :

- l'écomobilité est devenue une attente forte en matière d'art de vivre et de se déplacer, plus conforme à l'urbanité d'Arles, et surtout plus pratique dans un territoire qui s'intensifie
- la multipolarité (ville et villages) voulue va demain réduire le besoin de se déplacer constamment, celui de l'accès au travail, aux équipements publics et mar-

chands, et rendre plus évidentes les alternatives proposées

- le vieillissement inédit de la population, l'étendue de la plus grande Commune de France et la fin de l'énergie à bon prix (qu'elle soit carbone ou renouvelable) impose d'agir en matière de planification du territoire pour garantir demain à chaque Arlésien le maintien de l'une de ses premières libertés, celle de se déplacer
- enfin, l'inventivité des usages mutualisés permis par les réseaux Internet va redessiner le contour des usages traditionnels de la voiture individuelle, généraliser la co-utilisation, et lier définitivement la question de la mobilité en 2030 à celle de l'énergie locale.

Orientation 1 | La mobilité durable comme qualité de vie

En Europe, l'éclosion des écomobilités dans le paysage quotidien (vélos, véhicules) assistance électrique...) devient plus visible jour après jour, et le territoire urbain d'Arles enregistre cette même dynamique. La priorité du PLU est désormais d'en programmer le réseau.

- **Le réseau hydrographique pour organiser les écomobilités :**
 - L'imposante présence du fleuve et sa Via Rhône et la multitude de grands canaux irriguant le territoire forment des axes privilégiés pour les modes doux. Sans minimiser les problématiques de sécurité et de responsabilité juridique, le PLU propose un maillage hiérarchisé utile pour la desserte locale
 - avec les quais du Rhône qui mettent la Ville en scène
 - avec le canal du Vigueirat qui offre l'avantage de proposer un parcours périphérique en bordure est de l'agglomération
 - avec les canaux plus urbains que sont la Roubine du Roy et le Canal de Craonne
 - avec le canal d'Arles à Bouc permettant un itinéraire privilégié vers les villages de Camargue



Le Canal de Craonne

- **Une agglomération dotée de deux grands axes d'écomobilité**
 - L'axe nord-sud en Agglomération dispose d'un atout considérable que représente la voie ferrée désaffectée liant Barriol au nord du centre ancien d'une part et le centre ancien à Fontvieille d'autre part. L'axe Stalingrad-Libération devra prolonger cette diamétrale
 - L'axe ouest-est relie lui Trinquetaille à Pont de Crau avec comme points forts l'amélioration du franchissement du pont du Rhône et la connexion avec la zone commerciale de Fourchon et Pont de Crau.
 - Une traversée du Rhône pour les modes doux entre Trinquetaille et la gare SNCF est à créer

■ **Les écomobilités, des déplacements également adaptés aux villages**

- Définir un axe de mode doux privilégié entre Moules et Raphèle pour assurer une bonne complémentarité d'accès aux équipements entre les deux villages de Crau. Une liaison vers Pont de Crau est également projetée pour une desserte facile.
- Lier par la Via Rhôna et autour d'elle les villages de Camargue, le PLU doit traduire notamment le Schéma de circulation annexé à la Charte du Parc Naturel Régional.
- Phaser la réalisation des axes de mode doux complémentaires dans la Camargue nord pour desservir dans les meilleurs délais tous les villages et les écarts situés sur la route des Saintes.

L'engagement du PLU pour un réseau plus dense des écomobilités trouve également sa raison dans son apport au développement touristique de la Crau et de la Camargue avec l'intention de promouvoir des itinéraires de découverte des grands sites de sensibilisation à la nature, le patrimoine rural et paysager.



Voie ferrée désaffectée aménagée en piste cyclable à prolonger avenue Maréchal Foch

■ **L'assistance à la mobilité électrique, l'autre volet des écomobilités**

La transition des mobilités carbone vers les mobilités électriques (sous forme de batteries ou autres) doit être accompagnée par le futur Plan Local d'Urbanisme à partir :

- d'une politique volontariste de stationnement réservé pour les mobilités électriques, que ce soit tant dans les grands sites ou équipements publics, que dans tous les grands programmes résidentiels à réaliser.
- d'une mise à disposition de parcs publics de stationnement capables d'assurer le rechargement de ces mobilités.



Orientation 2 | La réduction du besoin de déplacement et la priorité à la vie de proximité

La multipolarité est un atout de solidarité du territoire arlésien. Il permet une vie de quartier, assure la rencontre entre les générations, intensifie naturellement les relations sociales. C'est sur cette somme de grandes et petites centralités que se joue une des questions impor-

tantes du développement durable, celle de réduire le besoin quotidien de déplacement et de (re)construire un territoire moins dépendant au déplacement consommateur d'énergies.

■ Les déplacements courts, nouvelle priorité de la Ville

- Conserver la mixité fonctionnelle dans tous les villages et quartiers de la Ville pour permettre à chacun d'accéder à moins de 15 minutes à pieds aux équipements nécessaires (commerces, administrations, loisirs, sports...).
- S'engager sur une Charte des espaces publics qui redistribue les priorités entre les flux doux, les équipements techniques urbains et surtout le stationnement automobile. **La Trame Douce**, ce sont des axes prioritaires qui rendent la Ville agréable au cheminement et aux circulations alternatives.
- Pacifier les axes routiers dans les secteurs les plus résidentiels en utilisant l'ingénierie et les expériences acquises en matière de voies piétonnes, Zones de Rencontre, profils en travers de voie recomposée.
- Diminuer la présence de la voiture en surface, prioritairement dans le secteur sauvegardé, car inadaptée à la morphologie des voies et à un usage piétonnier sécurisé.



■ La maîtrise du stationnement automobile

- Reconsidérer l'automatisme de ratios élevés pour le stationnement automobile dans tous les quartiers et villages d'Arles, en proposant comme contre-offre une augmentation en contrepartie du stationnement des écomobilités et de l'auto-partage.
- Expérimenter également autour des pôles d'échange multimodaux et du quartier de la gare des règles d'urbanisme volontaristes en matière d'autorisation maximale de stationnement automobile (zones bleues, limitation du temps de stationnement pour les riverains, etc.), et en évaluer les incidences.
- Améliorer l'offre de stationnement dans le secteur sauvegardé en proposant des tarifs adaptés aux résidents pour les parkings en ouvrage, en dissuadant le stationnement pendulaire et en évitant le parking de surface.

■ Repositionner en périphérie le stationnement domicile-travail

La nouvelle politique de stationnement automobile impulsée avec la Communauté d'Agglomération est de mieux coordonner l'offre de transport public et les parkings de délestage des flux domicile travail. Avec pour ambition de capter les flux journaliers entrants le plus en amont des grandes pénétrantes d'Arles et de proposer un rabattement vers le réseau TC de l'Agglomération et/ou le réseau de modes doux.

■ Une logistique mieux adaptée pour les fonctions économiques....

- Promouvoir une livraison urbaine plus adaptée aux spécificités d'un cœur urbain et d'un vaste centre ancien avec une rupture de charge à faciliter au sein d'un site de dégroupage
- Abaisser le coût de l'acheminement pour les villages les plus éloignés en facilitant la mutualisation de la livraison

■ **...et pour une vie en ville et dans les villages plus facile**

- Installer des sites de retrait de courses pour les particuliers dans les grands quartiers de la Ville et dans les Villages, notamment pour rendre plus facile la vie dans le centre ancien, et toujours éviter un déplacement automobile,
- Développer l'offre de portage à domicile sur tout le territoire arlésien, et agir en cela pour l'autonomie des personnes les plus isolées.
- Conforter les déplacements alternatifs à la voiture dans le secteur sauvegardé et les connexions au reste de la ville. Il s'agit notamment de développer le transport en commun, favoriser les déplacements doux et cibler l'accessibilité des hôtels et autres de séjour.



Déménagement avec un camion de levage



Vélo cargo

Orientation 3 | Agir pour une accessibilité régionale et intercommunale toujours améliorée

La géographie particulière du territoire Arlésien commande qu'une attention particulière soit accordée à tout risque d'isolement de toutes les parties qui le composent (écart hameaux et villages), et au maintien du bon niveau d'accessibilité de cette partie du Pays d'Arles.

Or, pour qu'en période de restriction des finances publiques, les conditions d'accessibilité d'hier ne puissent pas être remises en cause, il appartient au projet de territoire de toutes les valoriser pour leur attribuer une utilité économique et sociale manifeste, reconnue et évaluée, les rendant indispensables.

Sur ce terrain, le projet de territoire est complexe car il s'écrit sur plusieurs échelles et plusieurs temporalités mêlant:

- les questions de l'accessibilité régionale et intercommunale avec au cœur la capacité de chaque Arlésien à accéder à l'emploi, la culture, la santé.... à partir d'un réseau de transport performant
- la question du phasage avec la mise en service programmée du contournement autoroutier qui va modifier en profondeur l'organisation physique et fonctionnelle de la Ville-Centre.

■ L'accessibilité ferroviaire, des enjeux multiples autour de la gare

- Recomposer le quartier de la gare comme un quartier économique à part entière autour du tertiaire, de tourisme d'affaire et du tourisme fluvial sur le Rhône dont il doit devenir l'une des portes les plus importantes. Car sans fonctions urbaines importantes autour de la gare, avec l'ouverture du contournement LGV de Nîmes, Arles pourrait perdre des échelons de sa desserte inter-régionale.
- Accomplir son rôle de hub régional du réseau régional avec en perspective son rôle d'interface entre le train et le grand nombre de réseaux de bus qui doivent s'y lier (Agglomération, Réseau Métropolitain et Gardéen, Réseau Régional PACA et LR, bus privés inter-régionaux...). L'achèvement du pôle multimodal doit aller dans ce sens.



■ L'accessibilité fluviale, un enjeu de notoriété

Déjà détaillée dans le volet économique du PADD, cette accessibilité est celle liée au positionnement du port d'Arles, seul port quadri-modal en façade française de la Méditerranée, et nouveau grand couloir touristique européen. Des aménagements des quais du Rhône sont réalisés sur certains secteurs et à programmer pour améliorer les conditions d'accueil à la ville antique.

■ L'accessibilité Transport en Commun, un enjeu de solidarité

- Contribuer au développement du réseau de transport en commun de la Communauté d'Agglomération qui est une offre de transport au service de toutes les solidarités. Le projet d'urbanisme doit en premier lieu soutenir la demande d'offre TC pour en assurer le fonctionnement et donc programmer tous ses projets urbains autour de l'intégration la mieux réussie du réseau ACCM (accès en centralité, qualité de l'environnement de l'attente, fréquence des passages; facilité de l'intermobilité...)
- Mieux lier également le développement économique et la desserte Transport en Commun en positionnant les sites économiques sur des lignes structurantes du réseau, et en rationalisant les dessertes existantes.

■ L'accessibilité routière, un projet engagé

La nécessité de la réalisation du contournement autoroutier d'Arles a été actée lors de son débat public, sa mise en œuvre fait partie de l'économie générale du projet d'urbanisme. Avec le détournement du centre urbain des 80 000 véhicules jour qui le traversent, Arles pourra alors engager le vaste plan de renouvellement urbain qu'il a programmé :

- Casser la fonction de rocade urbaine de la RN 113 pour remettre au même niveau Arles Centre et Arles sud, et redonner de la visibilité aux sites historiques présents, à la présence de l'eau et (ré)ouvrir Barriol sur la Ville
- Traiter le pont de Trinquetaille comme une nouvelle jonction douce à améliorer (flux estimé à 13 000 véhicules par jour) sur le Rhône avec un axe de reconquête portant sur la Rive Droite vers les anciennes Papeteries Etienne, le Vittier et la route de Nîmes et la création d'une traversée au niveau du pont des deux lions.
- Doter Arles de nouvelles portes de ville (échangeur Plan du Bourg - échangeur Fourchon) permettant de libérer son centre urbain de tout le trafic de transit, et de réserver désormais sa circulation interne à ses propres flux de mobilité urbaine, voulue plus douce et plus courte.



Ambition 4 | Un enrichissement territorial au prisme de l'accès au numérique

Orientation 1 | La logistique numérique au cœur des nouvelles dynamiques arlésiennes

■ Un renouvellement urbain dynamisé par l'innovation numérique

- Intégrer le très haut débit le long des axes de reconquête urbaine afin d'y faciliter l'implantation d'entreprises de services ou de commerces.
- Assurer un raccordement au réseau de qualité dans les secteurs à densifier afin d'éviter toute surcharge des infrastructures, notamment sur la boucle cuivre.

■ Un pôle universitaire à très haut débit

- Inciter à la création d'un pôle universitaire à très haut débit permettant d'apporter les infrastructures réseaux nécessaires au développement d'entreprises à proximité du quartier.
- Développer des points d'accès libre (Hot Spot) dans des secteurs cibles. L'installation

d'étudiants et d'actifs dans le cluster de l'information et du numérique impliquera inéluctablement une hausse de la demande en termes de qualité de desserte et de quantité des points d'accès.

■ Culture et information, nouvelles richesses de l'Arles actuel

- Engager Arles comme centre de développement des nouvelles technologies de l'information et de la culture au travers de filières économiques et de formation en devenir.
- Développer l'accès au numérique dans les structures culturelles et de loisirs du territoire communal : retransmissions de spectacles, accès numériques aux musées et depuis les musées, reconstitutions 3D sur site des monuments antiques de la commune...

Orientation 2 | L'excellence territoriale en matière d'accès au numérique pour les Arlésiens

■ Le numérique, support d'un nouvel accès aux services (médecine, administration, etc.)

- Engager la mairie d'Arles dans l'ambition « Arles, ville numérique » en développant l'accès numérique à des services administratifs de la vie quotidienne (état civil, inscription aux transports scolaires, etc.).
- Organiser l'ubiquité événementielle dans les villages et les hameaux afin de permettre à tous d'accéder à la culture qui se déroule principalement dans l'agglomération (vidéo-transmission de spectacles, performances artistiques, événements sportifs...).
- Impliquer les personnels de santé (médecins, hôpital d'Arles, cliniques) dans les consulta-

tions à distance (téléconsultations) pour les actes médicaux peu sensibles (renouvellements d'ordonnance, gériatrie...).

■ Le monde rural, priorité du développement de l'accès au numérique mobile

- Phaser le développement du réseau filaire via la boucle fibre afin que les villages ne deviennent les parents pauvres de l'agglomération.
- Dans le but de soutenir la densification et la relance des villages de Camargue et de Crau (Salin de Giraud, Mas-Thibert, Moulès et Raphèle), leur développement numérique est à mettre sur le même plan que les quartiers de

- l'agglomération (accès au FTTH, hot spot, etc.)
- Veillez à l'application de l'engagement national des opérateurs téléphoniques pour l'apport de la 3G et de la 4G sur l'ensemble du territoire arlésien afin d'éviter les zones blanches.
- Mettre en place une aide aux particuliers concernant l'installation de l'Internet satellitaire dans les secteurs où les infrastructures filaires sont peu envisageables à court et moyen termes.

Orientation 3 | Le numérique comme facteur de renouveau économique

- **Le télétravail pour les Arlésiens, contribution à la ville apaisée et au renouveau rural**
 - Réaliser une étude de marché pour estimer la demande réelle sur le territoire communal auprès des employeurs et employés.
 - Créer des télécentres dans les quartiers de l'agglomération et les villages, accessibles facilement à pieds, à vélo ou par les transports en commun pour permettre aux Arlésiens qui le désirent de travailler près de chez eux, tout en bénéficiant d'un environnement de travail de qualité.
 - Engager auprès des entreprises du territoire une démarche en faveur du télétravail afin d'aider à l'adoption de cette pratique (information, sensibilisation accompagnement, etc.).
- **De la zone au parc d'activités à haute densité d'information**
 - La requalification des zones d'activités passera nécessairement par l'accès au numérique, ainsi les pôles économiques doivent être une priorité en termes de raccordement à la boucle fibre.
 - Créer des pôles d'excellence numérique en identifiant des secteurs dans les zones d'activités économiques qui seraient les plus à même d'accueillir des activités concernées par les clusters du numérique, de l'information et de l'événementiel. Ceci afin d'y développer les équipements nécessaires, en matière d'accès au numérique, pour répondre à leurs besoins importants en bande passante et points d'accès.

PARTIE B : ORIENTATIONS PATRIMONIALES, PAYSAGÈRES ET ENVIRONNEMENTALES

Ambition 1 | Arles, « haut lieu patrimonial et culturel », une valeur paysagère et architecturale à préserver et valoriser

Étendue entre la mer Méditerranée, le Rhône et la Durance, la ville d'Arles possède un extraordinaire patrimoine urbain, naturel et agricole, reconnu aujourd'hui notamment par son label au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO et la présence d'un Parc Naturel Régional sur la Camargue.

La commune affirme dans son PLU sa volonté de **pérenniser et de renforcer son attractivité en mettant en valeur de façon plus importante son patrimoine**, en particulier urbain. Il s'agit également de **valoriser la qualité urbaine et du cadre de vie pour la population** : le paysage doit dorénavant constituer la matrice du développement et du fonctionnement urbain (favoriser un urbanisme « esthétique »).

En cohérence avec le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du secteur sauvegardé du cœur historique d'Arles, la commune affiche la volonté de :

- Conserver et mettre en valeur sa forme urbaine et son patrimoine bâti.
- Permettre l'adaptation des ensembles bâtis aux exigences de la vie contemporaine, dans le respect de leurs caractéristiques patrimoniales.
- Conserver les caractéristiques géomorphologiques et paysagères de la ville
- Accompagner les espaces publics sur les lieux historiques et résidentiels.
- Accompagner la dynamique culturelle et patrimoniale autour des projets emblématiques de mise en valeur :

Sur les autres secteurs ressortant directement du PLU, les objectifs affichés sont les suivants :

Orientation 1 | Renforcer les coutures urbaines avec le secteur sauvegardé du centre historique et affirmer l'identité des quartiers classés au titre du patrimoine UNESCO

Concerné par un secteur sauvegardé sur le centre historique (et son Plan de sauvegarde qui se substitue au règlement du PLU), Arles bénéficie d'un périmètre plus large constituant une zone tampon du patrimoine UNESCO. Ce secteur, bien que regorgeant de richesses bâties, ne fait l'objet d'aucune mesure de protection spécifique.

Le PLU est l'opportunité pour les élus d'afficher l'importance de l'enveloppe extérieure du centre historique dans l'identité patrimoniale de la commune et de porter une attention particulière :

- aux coutures urbaines faites avec le cœur ancien ;
- à la préservation et valorisation des quartiers remarquables.

Ceci passe par les objectifs suivants :

- **Assurer la cohérence et la qualité bâtie des zones d'interface entre le secteur sauvegardé et les quartiers proches**, secteurs de co-visibilités et « zones tampon » du centre historique (correspondant à la zone tampon UNESCO)
- **Améliorer la qualité des entrées du secteur sauvegardé**, 1^{ères} images du centre ancien, dont une partie bénéficie aujourd'hui d'un fort potentiel de valorisation, en particulier les entrées/interfaces par :
 - L'avenue de Stalingrad
 - l'avenue Victor Hugo
 - les Alyscamps
 - les liaisons de part et d'autre de la voie ferrée.
- **Préserver et valoriser les cônes de vue sur le centre ancien et les bords du Rhône**
 - cônes de vue depuis Trinquetaille et le Rhône sur le centre historique ;
 - cônes de vue depuis la place Lamartine, la digue et le Rhône sur Trinquetaille ;
 - vues depuis le lointain sur le centre ancien, en particulier depuis l'abbaye de Montmajour, la Costières de Crau, l'hôpital, l'autoroute A54 et la RD453 (entre Pont de Crau et le canal du Vigueirat). La tour des Arènes, Notre Dame de la Major, Les Cordeliers, St Trophime, l'hôtel de ville et le rocher de Mouleyrès constituent les principaux points d'appel identifiés comme à préserver dans les champs de visibilité ; ainsi que la future tour Gehry.

- **Préserver l'identité des quartiers remarquables** : assurer la conservation des morphologies urbaines identitaires et des typicités architecturales.

Les quartiers identifiés sont les suivants :

- **le centre historique de Trinquetaille** - qui se caractérise par ses constructions en ilots à un niveau, ses façades alignées à la voirie, ses ruelles étroites et son architecture arlésienne – ainsi que **le quartier XXe siècle** issu de la reconstruction liée aux sinistres de la 2nd guerre mondiale (immeubles de l'architecte Pierre Vago).



Trinquetaille – Quartier ancien



Trinquetaille – Quartier XXe siècle

- **les abords de l'église St Genest**, petit ilot aggloméré de maisons mitoyennes anciennes qui doivent faire l'objet d'une préservation particulière en raison de la présence d'une nécropole médiévale sur le site.



Abord de St Genest

- **Chabourlet, la rue Parmentier et Les templiers**, quartiers construits au XXe siècle, marqueurs de l'évolution du pavillon populaire et bourgeois de l'époque, qui se caractérisent par leur maillage transversal de maisons mitoyennes alignées en façades d'une architecture décorative de qualité et leurs espaces/jardins de courtoisie.



Chabourlet



Les Templiers

■ Préserver les quartiers marqueurs de l'architecture du XXe siècle

- **Le quartier Barriol** (patrimoine du XXe siècle), qui occupe une place singulière dans l'urbanisme arlésien, regroupant plusieurs opérations de logements collectifs, références architecturales, dont les groupes HLM Barriol et les Peupliers (arch. Didier Guichard) ; ainsi que des opérations de logements individuels groupés sur Les Aigrettes et Les Flamants (arch. Mario Fabre). Sur Les Flamants, il s'agit également de pérenniser l'architecture typique des maisons en RDC à toiture terrasse et patio intérieur.



Barriol- Les Flamants

- **Les quartiers Mouleyrès-Griffeuille**, regroupant les cités Eugène Sautet, les Castors, Watton-Chabert et les groupes HLM Genouillade et Griffeuille, des écoles et infrastructures sportives ; eux aussi sont marqueurs d'une identité architecturale du XXe siècle.



Griffeuille - Résidence les Tamaris

- **Les quartiers du Trébon-Monplaisir** (patrimoine du XXe siècle), avec ses groupes HLM Monplaisir, Montmajour et le Trébon, qui bénéficient d'une écriture architecturale spécifique (le Trébon, arch. Mile Sala). Adoptant des plans en I en L ou en U, les bâtiments délimitent divers espaces paysagers qui bénéficient aujourd'hui d'un potentiel de revalorisation paysagère ; tout comme les façades, dont une partie a perdu de son identité.



Groupe HLM le Trébon - Monplaisir

- **Assurer la protection des autres éléments bâtis labellisés « patrimoines du XXe siècle »** (non inscrits/classés au titre des monuments historiques):

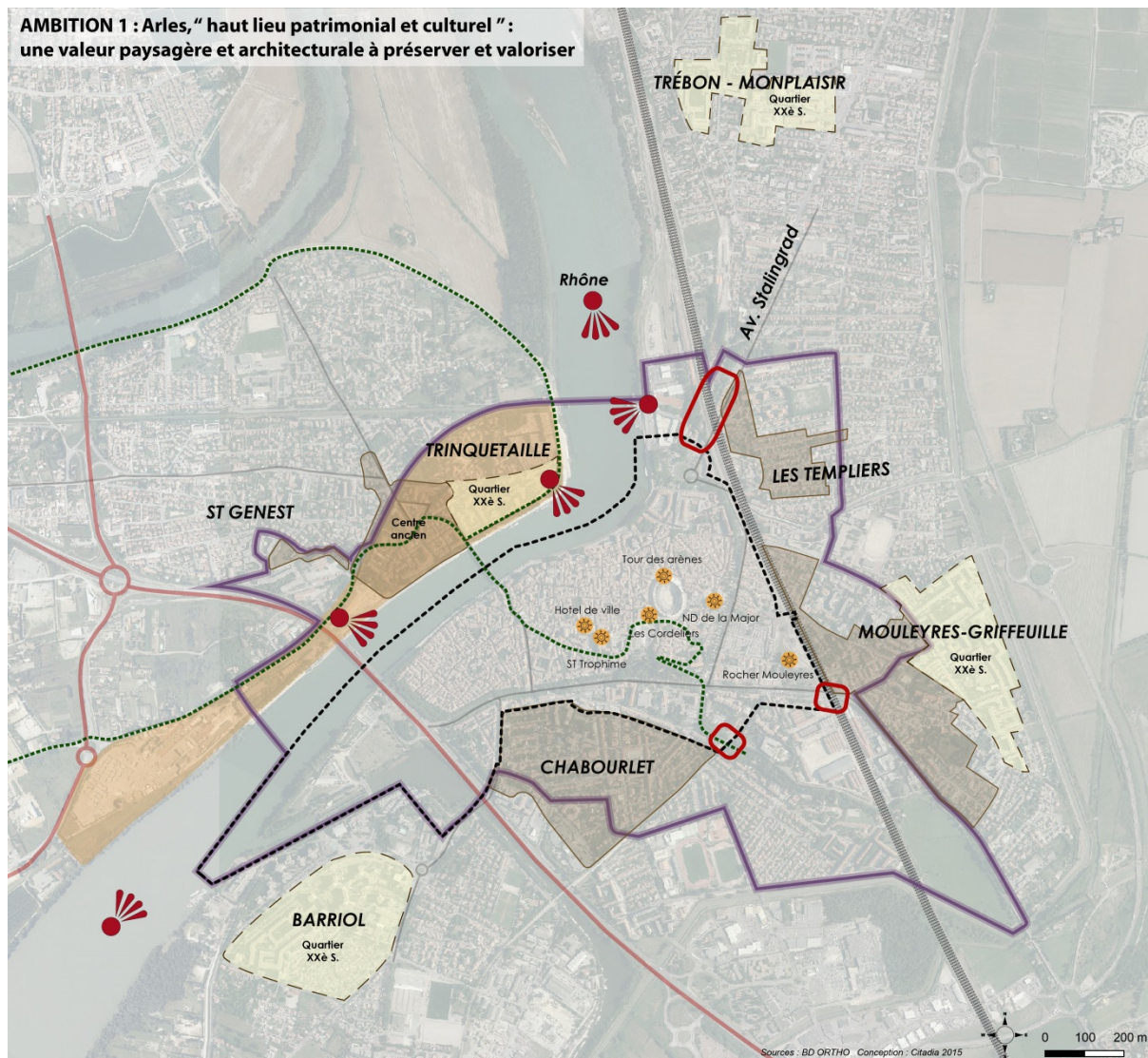
De nombreux bâtiments récents « ponctuels » jalonnent la commune d'Arles et ses quartiers. Parmi eux : le Lycée Pasquet, les collèges André Ampère et Vincent Van Gogh, le groupe scolaire Monplaisir, la Direction Départementale des Équipements au Trébon. Symbole d'une identité et d'une époque architecturale, ces bâtiments, s'ils ne sont pas protégés, sont à préserver.



Direction Départementale des Équipements, Trébon

- **Assurer la lisibilité des continuités du cheminement de Saint Jacques de Compostelle** à travers les quartiers et préserver les points de repère.
- **Porter une attention particulière à l'intégration paysagère et bâtie du projet de renouvellement urbain du quartier de Trinquetaille** (projet Rive Droite), secteur présentant une forte covisibilité avec le centre historique d'Arles, via le Rhône et les quais.
- **Assurer la qualité urbaine de l'ensemble des quartiers de la commune**, via une valorisation paysagère et architecturale des espaces publics mais également des espaces privés. Il s'agit de promouvoir un "urbanisme esthétique", en favorisant des aménagements de qualité : **valorisation du végétal, qualité architecturale du bâti, requalification des places publiques et noyaux villageois, promotion des nouveaux modes d'habiter et du vivre ensemble** (encadrement des hauteurs de clôtures, ...).

**AMBITION 1 : Arles, " haut lieu patrimonial et culturel " :
une valeur paysagère et architecturale à préserver et valoriser**



ORIENTATION 1

Renforcer les coutures urbaines avec le secteur sauvegardé et affirmer l'identité des quartiers "zone tampon" UNESCO

	Secteur Sauvegardé		Quartiers identitaires remarquables à préserver		Point d'appel depuis le lointain - Vue "extérieure" à préserver
	Assurer la cohérence et la qualité bâtie des zones d'interfaces entre le secteur sauvegardé et les quartiers proches (zone tampon)		Ensembles résidentiels/collectifs : architecture du XXème Siècle (Reconstruction, logements sociaux, ...)		Patrimoine bâti du chemin de St -Jacques de Compostelle à valoriser
	Entrée de Secteur Sauvegardé à améliorer		Secteur de renouvellement urbain sur lequel une attention particulière doit être portée sur son intégration à l'environnement paysager et bâti (covisibilité centre historique - Rhône)		Axes routiers principaux
	Principaux cônes de vue sur le centre ancien et les bords du Rhône à préserver et valoriser (hors cône de vue depuis le Secteur Sauvegardé)				Voies ferrées

Orientation 2 | Préserver et valoriser le patrimoine des hameaux et villages, pérenniser le patrimoine remarquable de la Camargue et de la Crau

Reconnus au-delà des frontières nationales pour leur unicité écologique et paysagère, la Camargue et la Crau constituent des espaces remarquables regroupant des enjeux de préservation/valorisation des milieux naturels et de pérennisation des activités agricoles, à l'origine de la diversité des milieux et des paysages façonnés. L'eau joue un rôle essentiel dans l'identité paysagère du territoire, à l'origine de sa diversité et de son unité. Il s'agit aujourd'hui d'afficher la préservation de ce patrimoine naturel comme une orientation fondamentale du PLU.

Ainsi, les objectifs affichés sont les suivants :

■ Préserver le patrimoine naturel et agricole du territoire, par :

- une limitation de la consommation d'espaces sur les terres agricoles, représentant actuellement 45% de la surface de la commune ;
- un encadrement du changement de destination des bâtiments agricoles (en cohérence avec le PPRI), qui sera privilégié dans le cadre d'activités complémentaires à une activité agricole ou dans un objectif de préservation du patrimoine architectural des bâtiments.
- la pérennisation de la diversité des activités agricoles et donc des paysages façonnés (agricultures et élevages extensifs, activités d'artisanat, transformation des produits du terroir pour les lieux de production agricole).
- la pérennisation des zones humides et des espaces de cultures qui y sont associés (rizières, saliculture, foin...) ;
- la préservation des ensembles arborés comme trames végétales ;
- l'identification et la préservation des alignements et ilots arborés constituant l'écrin des mas agricoles, points de repère dans le grand paysage et éléments de diversité paysagère.

Sur la Camargue, Arles affiche sa cohérence avec la **Charte du Parc Naturel Régional**, dans ses objectifs de préservation, de valorisation et de développement :

- Maintenir l'intégrité et le fonctionnement des milieux naturels ;
- Pérenniser les activités contribuant au maintien et à la valorisation du patrimoine biologique du territoire ;
- Réduire les impacts négatifs des activités sur le patrimoine naturel ;
- Renforcer la qualité des paysages et du cadre de vie des habitants.

Sur la Crau, face aux enjeux paysagers présents, et en cohérence avec la **Directive Paysagère des Alpilles**, les élus affichent :

- la préservation stricte des zones agricoles situées dans le champ de visibilité de la RN570, qui participent pleinement à la mise en valeur du paysage local ;
- une maîtrise des formes architecturales et de la densité des constructions sur la Costière de Crau, allant vers la préservation des structures paysagères identitaires et de la qualité des covisibilités avec le massif des Alpilles.

■ Protéger le littoral côtier des dégradations liées aux usages

Le littoral côtier d'Arles doit bénéficier d'une attention particulière quant à la préservation des milieux dunaires, principaux espaces vulnérables jouant un rôle paysager, écologique mais également de barrière naturelle contre la mer, nécessitant pour cela des mesures particulières de conservation.

Les plages de Piémanson et de Beauduc constituent les principaux secteurs à enjeu du territoire communal, conjuguant aujourd'hui des usages et des phénomènes naturels d'érosion à l'origine d'une forte dégradation des dunes et plages. Les nombreuses installations sauvages (cabanons...) impactent quant à elles également la qualité des paysages.

Face à l'urgence de l'enjeu sur Piémanson, un projet d'aménagement doit être réalisé.

Il s'agit aujourd'hui en priorité :

- d'aménager une nouvelle aire de stationnement, à l'écart de la dune, et de fermer à la circulation certains accès ;

Sur Beauduc et Piémanson, il s'agit :

- de répondre aux enjeux de constructions sauvages en poursuivant la stratégie d'interdiction de toute nouvelle construction sur le milieu dunaire, en cohérence avec les exigences de la DTA et la Charte du PNR de Camargue...

- ... Ceci sans remettre en cause l'existence de **cabanons à valeur patrimoniale** (culturelle et sociale), pour lesquels des objectifs de préservation sont définis (hameau des Sablons et cabanes à l'Est du Piémanson accessibles uniquement par bateau depuis Port Saint Louis)

Sur ces secteurs, une Charte de cabanons régule le fonctionnement de cet habitat remarquable identifié par la DTA.

- de permettre la re-végétalisation du milieu naturel ;
- de remettre en valeur ces paysages remarquables.



■ **Préserver et valoriser le patrimoine bâti remarquable :**

- La typologie urbaine identitaire de certains centres-villages en particulier :

- o Saliers, Mas Thibert et Moulès.

- o Salin de Giraud, sa cité minière (inspiré des Corrons du nord de la France) et son ensemble urbain, son « ambiance » urbaine, ainsi que les éléments paysagers qui maillent le village (patrimoine arboré). Il s'agit de porter une attention particulière au renouvellement urbain de ce secteur et à la rénovation de son patrimoine arboré ; ce dernier participant pleinement à l'identité du village et sa qualité de vie.

- Les autres richesses historiques et architecturales ne faisant actuellement pas l'objet de mesures de préservation, les éléments bâtis marqueurs de l'histoire locale et des usages : bâti historique, religieux, agricole (mas, moulins), ferroviaire, civil.

- Trois types d'architecture qui ont profondément marqué le paysage : les séries de « tours » le long du Rhône et du petit Rhône qui font partie de l'architecture arlésienne récurrente que ce soit en ville ou en campagne et marquent verticalement le paysage ; les Mas construits en forme d'îlot dont l'architecture est héritée des bergeries gallo-romaines et les pigeonniers en forme de tour au niveau du rond-point de Monplaisir sur la rocade est.

- **Pérenniser les chemins de promenade et de randonnées**, engager sur le long terme la reconquête de certaines drailles, anciens chemins agricoles ; et valoriser les circuits de découverte du patrimoine des villages.

- **Poursuivre la réalisation des aménagements de la Via Rhôna du Léman à la Mer**, voie cyclable longeant le Rhône permettant de découvrir les rives méridionales du fleuve à vélo, et la Camargue sur son dernier tronçon.

Les dispositions particulières de la Loi littoral pour le PLU

La loi n°86-2 du 3 Janvier 1986, dite loi littoral affiche dans son article 1er « la nécessité d'une politique spécifique d'aménagement de protection et de mise en valeur du littoral ».

La DTA des Bouches du Rhône précise les modalités d'application de la loi littorale, adaptée aux particularités géographiques locales.

La DTA recense sur le territoire arlésien 36,5 % d'espaces naturels remarquables soit 27 655 ha. Ces territoires sont **inconstructibles**, sauf pour des aménagements légers en vue de la mise en valeur, de la gestion et de l'ouverture au public de ces espaces.

■ Les espaces naturels remarquables à préserver au titre de la DTA

Les espaces remarquables identifiés dans les Bouches-du- Rhône à l'échelle de la DTA sont d'abord des espaces de grandes dimensions. Il s'agit :

- des rives sableuses et des cordons dunaires à l'embouchure du Rhône et en frange maritime du delta,
- des milieux et des zones humides de la Camargue,
- des milieux sensibles abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales,
- des salins de pré-concentration de Salin de Giraud ou de Berre, des salins du Lion,
- des parties naturelles du grand site des Calanques,
- des ripisylves en bordure du Rhône

■ Les espaces proches du rivage

Dans la DTA des Bouches du Rhône, les espaces proches du rivage n'ont pas été repérés le long du littoral camarguais. Dans le PLU, les limites des Espaces proches du rivage ont été déterminé selon plusieurs critères :

- La présence de l'étang de Vaccarès sur la commune des Saintes-Maries de la mer, intégré comme espace proche du rivage dans le PLU des Saintes.
- une distance de 1700m, depuis l'étang de Vaccarès
- la co-visibilité mer-site (faiblement déterminante),
- le caractère artificialisé des sites entre le trait de côte et les Salins-de-Giraud (présence des tables salantes.), constituant une limite nette de la littoralité sur la partie sud du territoire.

« Sur le Grand Rhône, il est admis que la limite entre le domaine fluvial et le DPM se situe au débouché du canal de Port-Saint-Louis-du-Rhône dans le Rhône » Décret du 7-déc 1912

■ Les coupures d'urbanisation

Selon le dernier alinéa de l'article L.146-2 du Code de l'Urbanisme, une commune littorale a l'obligation d'intégrer dans son Plan Local d'Urbanisme une ou plusieurs coupures d'urbanisation.

La commune d'Arles, par son littoral naturel, constitue une coupure d'urbanisation franche qui s'étend depuis Port-St-Louis-du-Rhône jusqu'aux Saintes-Maries-de-la-Mer.

■ La notion d'urbanisation en continuité des agglomérations et villages existants ou en hameaux nouveaux

Conformément à l'article L146 - 4 du Code de l'urbanisme, l'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants soit sous la forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement.

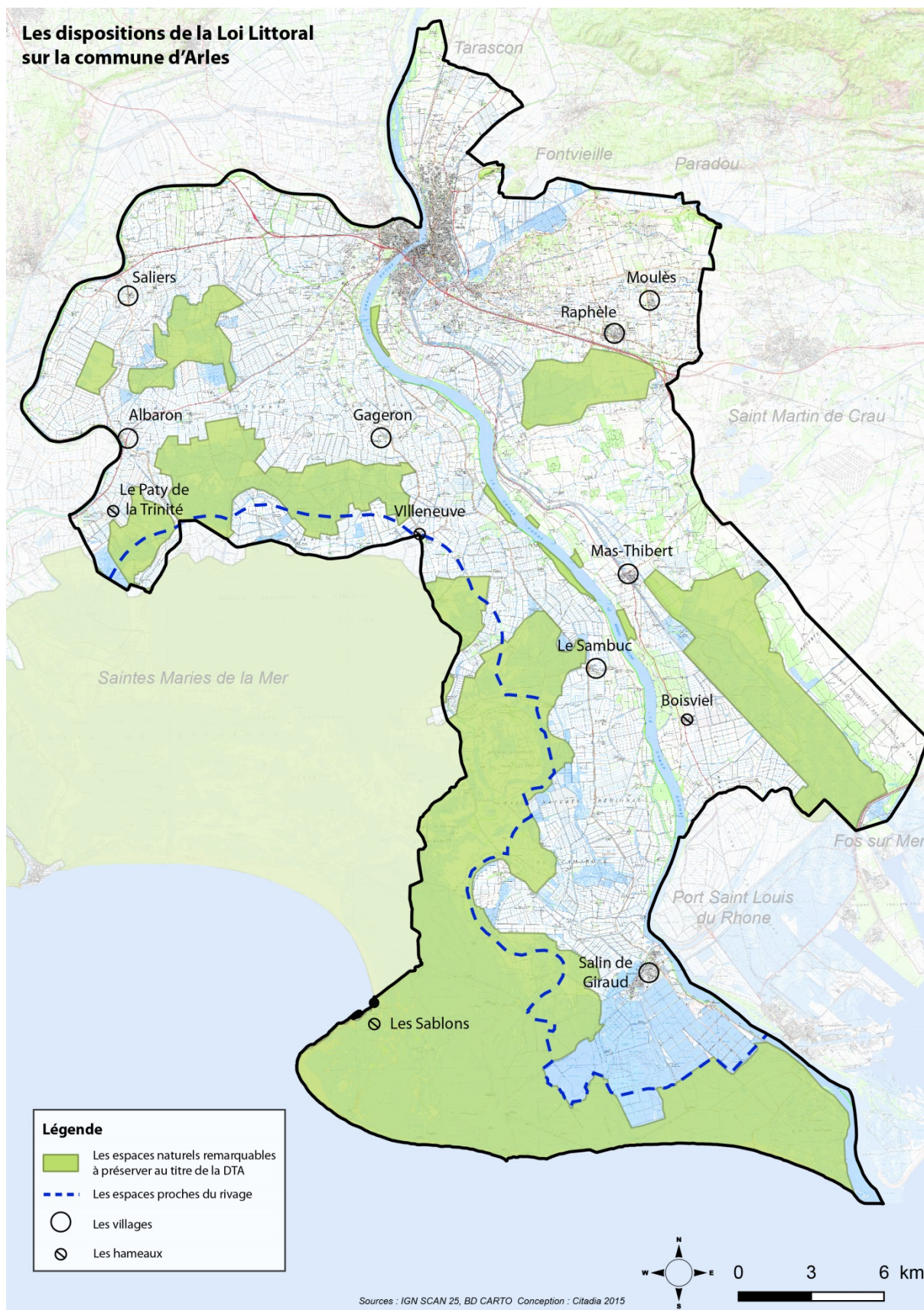
La circulaire du 14 mars 2006 mentionne les définitions de « village » et « hameau » :

« Un village correspond à un ensemble d'habitations organisé autour d'un noyau traditionnel, assez important pour avoir une vie propre, comportant un ou plusieurs bâtiments offrant des services de proximité-administratifs (mairie, école...), culturels ou commerciaux - tout au long de l'année.

« Un hameau est un petit groupe d'habitations (une dizaine ou une quinzaine de constructions au maximum), pouvant comprendre également d'autres constructions, isolé et distinct du bourg ou du village. On reconnaît qu'une commune peut être composée d'un ou de plusieurs villages et de plusieurs hameaux (...) ».

À Arles, les entités assimilables à des villages sont : Raphèle, Moulès, Saliers, Albaron, Le Sambuc, Salin de Giraud, Mas Thibert et Gageron. Les entités du Paty de la Trinité, Villeneuve, Boisviel, Sablons, sont pour leurs parts considérés comme des hameaux.

Les dispositions de la Loi Littoral sur la commune d'Arles



AMBITION 1 : Arles, " haut lieu patrimonial et culturel " : une valeur paysagère et architecturale à préserver et valoriser



Orientation 3 | (Re)valoriser les zones urbaines à enjeux

Les entrées de ville et pénétrantes routières constituent les premières images de la ville. L'intérêt porté à la qualité de ces espaces apparaît donc majeur. Aujourd'hui, un certain nombre bénéficie d'un potentiel de valorisation, que ce soit en matière de traitement de la voirie et de ses abords (végétalisation, aménagements urbains), qu'en terme de qualité bâtie (traitement des délaissés, qualité et cohérence architecturale) ou de densité et qualité des nombreux dispositifs publicitaires présents.

La mise en valeur de ces espaces passe donc par une réponse aux objectifs suivants :

- **Améliorer le traitement urbain des entrées de ville et pénétrantes urbaines** suivantes ainsi que leurs premiers abords bâtis : boulevard de Stalingrad et avenue de la Libération, RN113, entrées depuis la RN570 (chemin des Truchet et chemin des Jonquets), route de La Crau, avenue de Camargue, route de Salin ainsi que les futures bretelles et sorties d'autoroute. Des Orientations d'Aménagement et de Programmation spécifiques seront réalisées sur les principaux secteurs à enjeux.
- **Améliorer la qualité des zones commerciales** : qualité bâtie, traitement des espaces publics, végétalisation, publicité...
- **Encadrer l'implantation, la densité et le type de dispositifs publicitaires apposés le long de ces axes**, via l'élaboration d'un règlement local de publicité, en cohérence avec la Charte d'occupation du domaine public ;

- **Considérer le fleuve Rhône et la voie ferrée comme des axes d'entrée de ville**, pérenniser ou valoriser la qualité paysagère des espaces qu'ils traversent et y sont visibles. Les abords en friche de la voie ferrée doivent faire l'objet d'une attention particulière. Le linéaire arboré bordant le Rhône en amont du centre historique constitue un atout paysager à préserver pour sa perception depuis le fleuve.

Des enjeux sont également identifiés sur les franges urbaines. Les objectifs affichés sont :

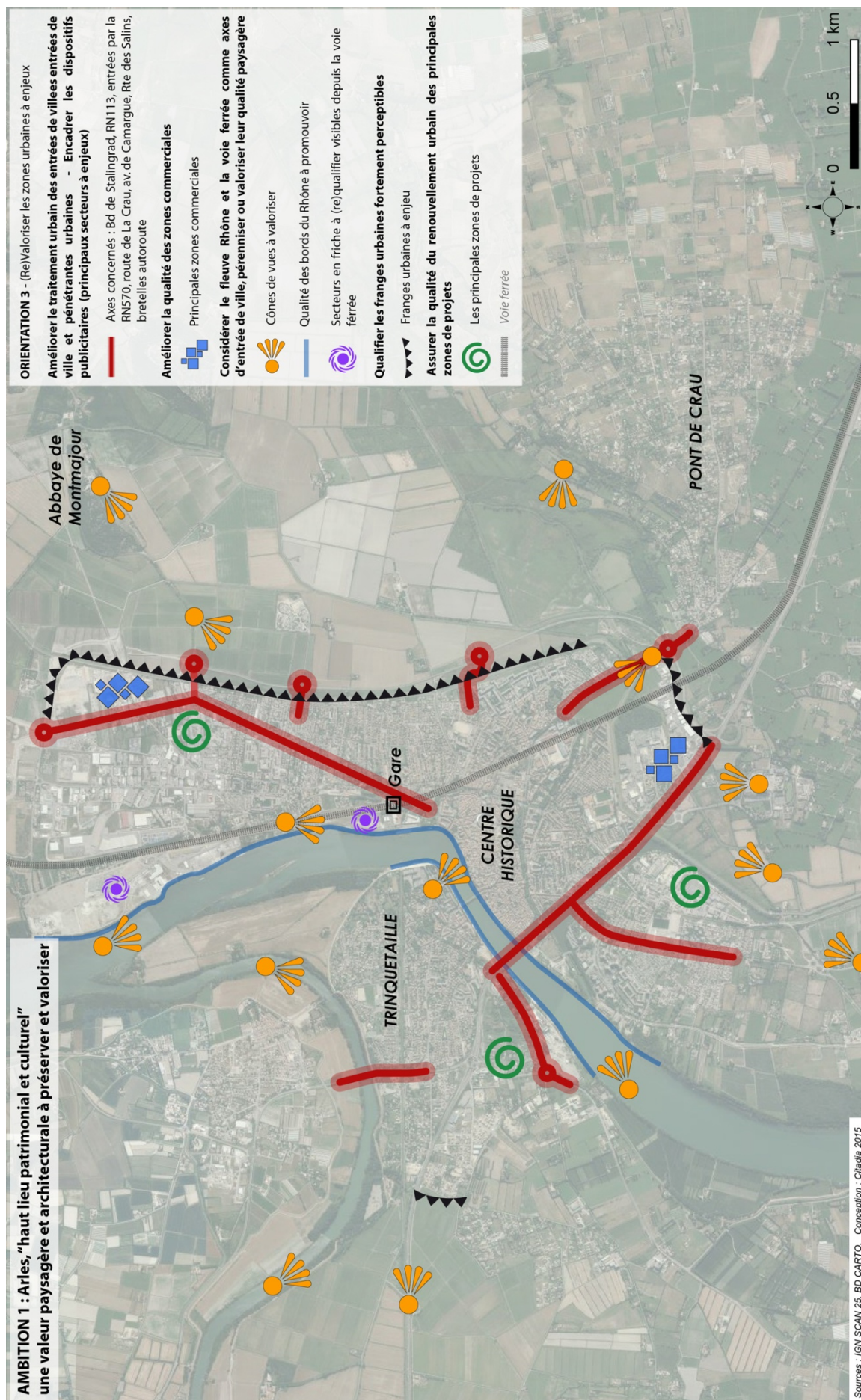
- **Qualifier les franges urbaines fortement perceptibles**

Espaces de transition entre la ville et la campagne, un certain nombre de ces secteurs présentent une forte visibilité de par leur ouverture sur de vastes espaces agricoles. Comme les entrées de ville, ils doivent bénéficier d'une attention particulière de qualité urbaine :

- les interfaces ouest (autoroute), route des Saintes Maries et route de Salin de Giraud constituent **des franges urbaines à valoriser** de par la transition parfois peu qualitative et franche entre les espaces agricoles et les espaces urbains.
- la frange urbaine bordant la RN570 constitue un secteur à enjeu en matière de qualité du renouvellement urbain de par sa visibilité depuis l'abbaye de Montmajour notamment.

Il s'agit ici de travailler des transitions plus naturelles et qualitatives.

**AMBITION 1 : Arles, "haut lieu patrimonial et culturel"
une valeur paysagère et architecturale à préserver et valoriser**



Ambition 2 | L'eau, une ressource à préserver, une contrainte à prendre en compte

Ressource patrimoniale, la nappe de la Crau constitue, au niveau départemental, l'une des principales ressources en eau potable pour la satisfaction des besoins humains et industriels du territoire, alimentant près de 300 000 habitants sur onze communes ainsi que les principales industries du complexe industriel de Fos-sur-Mer.

Alimentée à 70 % environ par les eaux d'irrigation gravitaire issues de la Durance, cette nappe bénéficie d'un caractère de vulnérabilité important au regard :

- des besoins croissants en eau potable ;
- du maintien de sa qualité face aux pollutions ;

- des dynamiques de consommation d'espaces connues depuis plusieurs dizaines d'années, qui impactent les terres agricoles, vecteurs essentiels de réalimentation de la nappe (600 ha de prairies irriguées ouvertes à l'urbanisation entre 1997 et 2009 sur l'ensemble du périmètre de la nappe).

Le maintien des surfaces de prairies irriguées est aujourd'hui indispensable à l'équilibre quantitatif de la ressource ; la préservation face aux pollutions indispensable à sa qualité. Ces deux éléments constituent l'un des objectifs environnementaux prioritaires pour le PLU, en cohérence avec les objectifs du Contrat de nappe Crau.

Orientation 1 | Protéger les principaux secteurs de recharge de la nappe de Crau

Le foin de Crau est la principale culture contribuant à la recharge de la nappe (19 000 m³/an pour un hectare, soit l'équivalent de la consommation en eau potable de 250 habitants). La pérennité de la ressource est donc en majeure partie liée à la pérennité de cette production agricole.

Ainsi, la commune affiche, **en cohérence avec le Contrat de Canal Crau-Sud Alpilles et au Contrat de nappe**, comme objectifs :

- **la préservation sur le long terme des espaces de production de foin.** Ceci en :
 - Allant vers une sobriété de la consommation d'espace sur l'ensemble du périmètre AOC, avec un maintien des emprises actuelles du POS sur Pont de Crau, une limitation de l'étalement urbain sur Moulès et des extensions limitées sur Raphèle.
 - Prévoyant la relocalisation des prairies irriguées lorsque leur disparition ne peut être évitée, en lien avec le SYMCRAU.

- Encadrant toute nouvelle urbanisation et extension en dehors des limites d'urbanisation, hormis celles nécessaires à l'activité agricole.

- **La pérennisation de « l'outil » agricole, en :**

- Encadrant le changement de destination des bâtiments agricoles, qui sera privilégié dans le cadre d'activités complémentaires à une activité agricole (*ou dans un objectif de préservation du patrimoine architectural des bâtiments*).
- Préservant les canaux d'irrigation et en assurant leur fonctionnalité et entretien. Ceci en les affichant comme un patrimoine à préserver et en intégrant les servitudes de passage dans le PLU, hiérarchisées selon l'importance des réseaux.



Orientation 2 | Assurer la pérennité de la qualité de l'eau et répondre aux besoins en eau potable de la population

Bien que la nappe de Crau présente globalement une bonne qualité chimique, celle-ci connaît des facteurs potentiels de pollution, liés à une multiplication des points de prélèvements et à l'imperméabilisation progressive des terres. La pérennisation de la qualité du milieu constitue l'un des enjeux prioritaires pour l'alimentation en eau potable de la population.

Dans cette optique, la commune affiche les objectifs suivants :

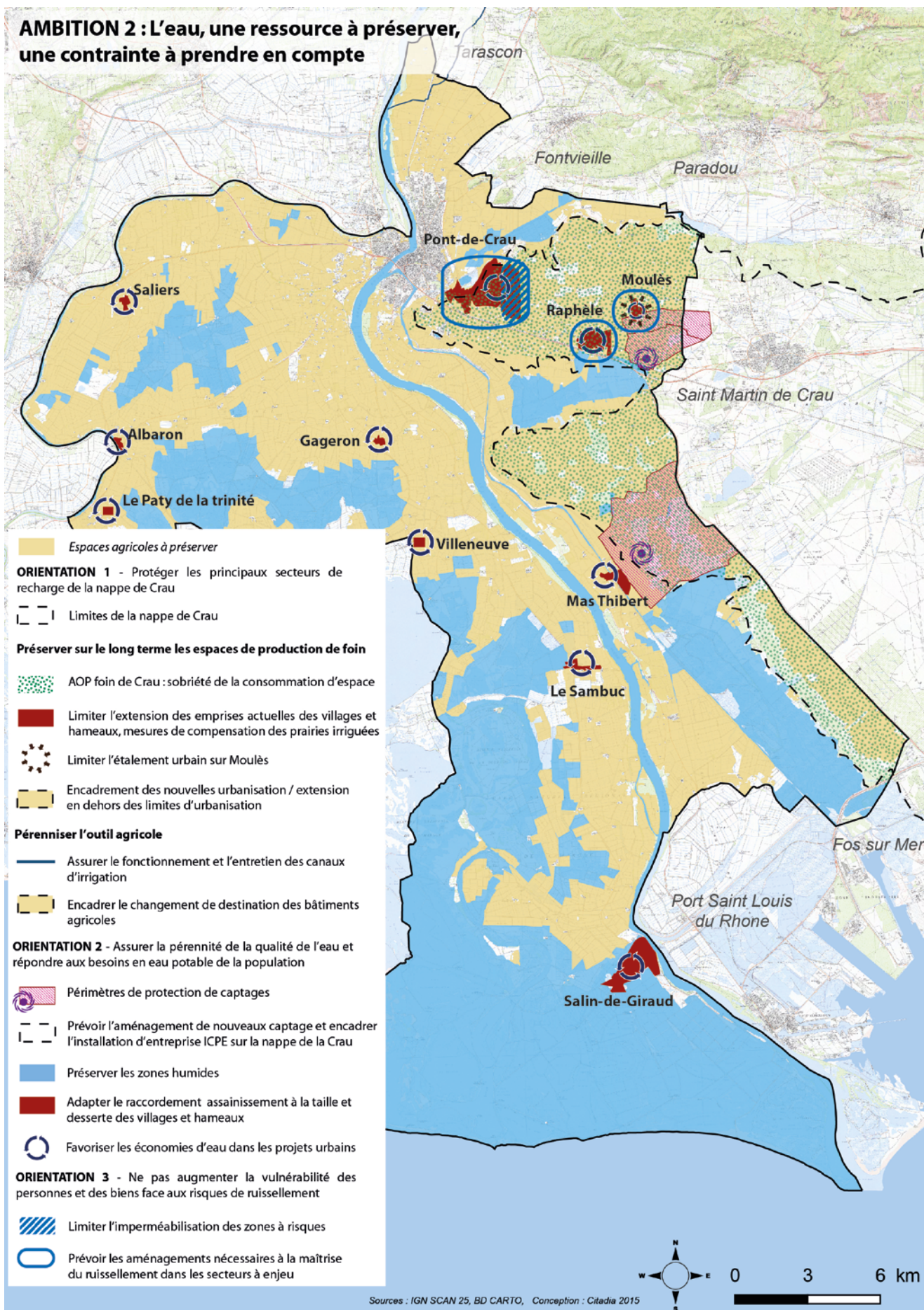
- **Préserver de toute nouvelle construction les espaces concernés par les périmètres de protection de captage d'eau potable, quels qu'ils soient ; identifier et préserver des zones de sauvegarde permettant une implantation de nouveau(x) captage(s) d'eau souterraine et de leurs périmètres de protection**, afin de satisfaire sur le long terme aux besoins en eau potable, dont l'unique ressource est vulnérable.
- Dans le périmètre de la nappe de Crau, encadrer l'implantation d'installations ICPE pouvant entraîner une pollution des sols et de l'eau.
- Contribuer au maintien de la qualité environnementale de milieux ; **Préserver les zones humides**, qui, en plus de participer notamment à l'alimentation de la nappe, jouent un rôle essentiel de filtration de l'eau.
- Dans les hameaux et zones de petits rejets éloignés d'un réseau d'assainissement collectif -et en cohérence avec le projet de Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux 2016-2021 (SDAGE) - **privilégier** (et contrôler) **l'assainissement non collectif ou de proximité**, dès lors que les conditions y sont favorables (aptitude des sols, absence de zones sensibles, coût...). Il s'agit entre autre du hameau de Ville-neuve. Sur les autres secteurs bénéficiant d'une conformité d'équipements, favoriser en revanche le raccordement à l'assainissement collectif.
- **Favoriser les économies d'eau** dans les projets urbains et promouvoir une utilisation des eaux résiduelles de canaux dans les zones urbaines (arrosage des jardins...) ; maintien des réseaux d'eau brute.

Orientation 3 | Ne pas augmenter la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques d'inondation

La commune d'Arles connaît un risque d'inondation et de submersion majeur lié au Rhône et à la mer, facteur de vulnérabilité des personnes et des biens, en particulier au sein de l'enveloppe urbaine d'Arles, entièrement concernée. L'urbanisation d'une très grande partie de son territoire est depuis 2015 encadrée par un Plan de Prévention des risques ; la requalification de digues est en cours pour le limiter (travaux sur ouvrages de protection soumis à procédure de classement RCR), avec pour objectif sur certains secteurs d'un reclassement de zones rouges en zones bleues. Ainsi, il s'agit de :

- **Poursuivre la réalisation des travaux de confortement des digues**, en particulier la digue Arles-Tarascon, pour permettre le bouclage du système de protection de 1^{er} rang et de 2nd rang en protégeant les personnes et les biens face au risque de débordement du Rhône.
- **Protéger le littoral et en particulier les milieux dunaires**, qui jouent un rôle de protection face au risque de submersion marine.
- Sur le reste du territoire - le plateau de Crau, bien que non concerné par des risques de débordement du Rhône ou de submersion marine, il existe toutefois des enjeux de ruissellement pluvial importants, qui constituent un deuxième caractère de vulnérabilité lié à l'eau, aujourd'hui non encadré par des règles d'urbanisme. La prise en compte de cet enjeu apparaît donc essentielle dans les choix du PLU.
- Ainsi, en cohérence avec le SDAGE Rhône-Méditerranée, les élus affichent comme objectifs de :
 - **Limiter l'imperméabilisation des zones à fort risque de ruissellement**, en particulier les secteurs de débordement sur la Crau, non concernés par un PPRI. L'est de Pont de Crau est en particulier concerné.
 - **Prévoir les aménagements nécessaires** dans les secteurs à enjeu et définir des mesures de maîtrise des écoulements ;
 - **Favoriser la compensation des nouvelles imperméabilisations.**

AMBITION 2 : L'eau, une ressource à préserver, une contrainte à prendre en compte



Ambition 3 | Valoriser les ressources naturelles locales, répondre aux enjeux énergétiques du territoire

À travers l'élaboration de son Agenda 21 et de sa démarche « Collectivité lauréate Agir pour l'Énergie », la commune d'Arles a fait du développement durable une politique prioritaire pour l'avenir de son territoire. Les orientations en lien avec les problématiques d'urbanisme sont reprises dans le PADD. De même, le PLU reprend les objectifs de la Charte du PNR de Camargue.

ment durable une politique prioritaire pour l'avenir de son territoire. Les orientations en lien avec les problématiques d'urbanisme sont reprises dans le PADD. De même, le PLU reprend les objectifs de la Charte du PNR de Camargue.

Orientation 1 | Réduire les consommations énergétiques du territoire

En matière d'énergie, la ville d'Arles a fait le choix de mener une politique en profondeur qui enracine la prise en compte de la maîtrise des consommations d'énergie au niveau des différents acteurs du territoire. Elle a ainsi privilégié :

- la mise en place d'approches globales qui associent la société civile,
- la sensibilisation de ses agents et du public à la maîtrise de l'énergie,
- le soutien aux structures œuvrant dans le domaine de l'amélioration énergétique et à la coopération entre ces structures,
- des actions qui touchent le plus grand nombre tout en respectant les contraintes du territoire.

La demande en énergie du parc bâti de la commune constitue un levier d'action prioritaire pour la réduction de la dépendance énergétique. Le PADD fixe pour cela les objectifs suivants :

- **lutter contre la précarité énergétique dans le parc résidentiel en engageant des actions de réhabilitation ;**
- **développer des formes urbaines économes en énergie.**
- **anticiper l'arrivée de la RT2020 en favorisant des performances énergétiques ambitieuses dans les nouveaux projets urbains d'ensemble**

Orientation 2 | Développer les énergies renouvelables locales, accompagner la transition énergétique du territoire

La lutte contre les émissions de gaz à effet de serre se fait dans un second temps à travers la valorisation d'énergies renouvelables locales, qui doivent progressivement remplacer l'utilisation des énergies classiques polluantes (fioul, gaz, nucléaire...).

Le fuel assure encore aujourd'hui sur le territoire communal 36% des consommations du territoire, 12% pour le gaz ; en priorité pour les secteurs du résidentiel/tertiaire et des transports. L'utilisation des énergies renouvelables reste encore trop peu développée (0,05% d'énergie solaire thermique, 4% de biomasse). Au regard des ressources disponibles sur le territoire et des marges de manœuvres existantes, les élus affichent l'ambition de favoriser le développement de ces énergies, en cohérence avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement, du Schéma Régional Climat Air Énergie de la région

PACA (SRCAE) et du projet de Plan Climat Énergie Territorial du Pays d'Arles.

Dans ce sens, la commune souhaite, sous réserve d'une compatibilité avec les enjeux patrimoniaux, paysagers et d'intensification urbaine :

- **favoriser le développement de l'énergie solaire, thermique et photovoltaïque**

Plusieurs démarches et réflexions sont déjà engagées sur quelques sites :

- Ségonnaux : projet d'agri-centrale (ancienne décharge)
- Beauregard (ancienne carrière)
- Site du parking de Leclerc.

Il s'agit de promouvoir le développement d'énergies nouvelles pour poursuivre la transition énergétique du territoire ; ceci tout en étant

compatible avec les exigences patrimoniales du territoire et sans concurrencer le maintien des activités agricoles (*implantations privilégiées sur toitures, hangars agricoles et espaces déjà imperméabilisés*).

La commune porte également une réflexion, avec les services de l'Etat et partenaires institutionnels, sur le **devenir des tables saunantes de Camargue**, dont le potentiel de reconversion en parc photovoltaïque existe.

- **développer les installations productrices d'énergies renouvelables** dans les zones d'activités et commerciales, et sur tout type de bâtiments ne présentant pas de caractère architectural remarquable.

Il s'agira de permettre le développement des équipements individuels et collectifs. Ceci tout en **l'encadrant dans les quartiers et sur les éléments bâtis identifiés comme remarquables** dans le PLU, mais également dans le reste de la zone tampon UNESCO où des enjeux de covisibilité avec le secteur sauvegardé sont notamment identifiés ; ainsi qu'aux abords de monuments historiques. Cet encadrement se fait également au sein du secteur sauvegardé dont le PSMV règlemente cet aspect.

- **accompagner le projet de parc éolien offshore en mer**, dont les réflexions sont d'ores et déjà engagées par la Région ;

Sur la partie terrestre, la commune confirme la position de l'étude de développement éolien du

territoire, qui n'identifie pas de zone propice au développement d'un Parc (ZDE) sur le territoire communal. Toutefois, la Ville est favorable à une révision de cette étude au regard des enjeux liés aux nouvelles technologies, en cohérence avec les objectifs de préservation du paysage et de l'environnement.

- **valoriser le développement des infrastructures liées aux énergies issues de la biomasse** (déchets issus de la riziculture notamment) **et des déchets verts**, sous réserve de la protection de la nappe de la Crau.
- **promouvoir le développement d'autres énergies renouvelables (géothermie, petit éolien, hydraulique...)**, dans un objectif de compatibilité avec les enjeux patrimoniaux et paysagers du territoire. Et dans un souci d'intégration architecturale et paysagère des équipements. Ceci en cohérence également avec les possibilités offertes par la Charte du PNR de Camargue.
- **Développer les mobilités douces, l'utilisation des transports en commun et le covoiturage** pour limiter les émissions de gaz à effet de serre liées à l'utilisation des voitures individuelles.

L'ensemble des projets devront être menés **le respect des paysages et notamment des perspectives paysagères**.

Le PLU ira dans le sens des objectifs du Plan Climat Énergie Territorial du Pays d'Arles (PCET) en cours d'élaboration.

Orientation 3 | Répondre aux enjeux liés au changement climatique

« Le territoire du Pays d'Arles a globalement une bonne capacité d'adaptation au changement climatique, par son histoire et par ses moyens de prévention et d'intervention » (*source : diagnostic PCET Arles*). « Le réseau de santé est globalement bon, il s'appuie sur des réseaux de veille et des capacités de recherche à l'échelle de la Région. Le dispositif de prévention s'est singulièrement amélioré, avec par exemple le plan canicule adopté au niveau national suite aux événements de 2003, au plan Rhône de prévention des inondations et au PPRI ».

Plusieurs enjeux déjà évoqués dans les parties précédentes sont liés au changement climatique : augmentation du risque d'inondation et de submersion marine (montée des eaux), vulnérabilité de la ressource en eau, augmentation du phénomène d'îlots de chaleur en milieu urbaine, émissions de gaz à effet de serre avec besoins de développement des énergies renouvelables... **Les objectifs affichés**

vont également dans le sens d'une réponse aux enjeux liés au changement climatique.

D'autres enjeux sont identifiés à prendre en compte dans le PLU :

- le développement d'espèces animales invasives sur le territoire méditerranéen, augmentant l'occurrence de certaines maladies infectieuses transmises par des insectes. Les moustiques et parasites, outre la gêne qu'ils occasionnent au quotidien (et notamment dans certains quartiers d'Arles), font partie de ces vecteurs.
- le développement d'espèces végétales invasives (herbes de la pampa, jussie...).
- l'augmentation du risque de « feux de forêt ». Bien qu'essentiellement concentré sur les massifs des Alpilles, il pourrait s'étendre sur la zone des marais de l'Ilon,

la vallée des Baux et Montmajour (source : diagnostic PCET).

Ainsi, la commune affiche comme objectifs complémentaires :

- **Favoriser des solutions alternatives à la mise en place de bassins/espaces de rétention d'eau à ciel ouvert**, pour ne pas augmenter la présence de moustique tigre sur le territoire (problématique liée au changement climatique).

Ceci que ce soit dans le cadre des réponses apportées face au risque de ruissellement, aux ob-

jectifs de compensation des espaces imperméabilisés (projet de SDAGE) et à la promotion de petites rétentions d'eau dans les jardins privés notamment en zone urbaine.

- **Inciter aux bonnes pratiques horticoles par l'utilisation d'essences locales** dans les parcs et jardins, également moins consommatrices d'eau.
- **Encadrer les constructions à proximité des zones boisées et arbustives.**

Orientation 4 | Arles, pour une reconnaissance et une promotion de sa biodiversité

En participant au concours « Capitale française de la biodiversité 2014 » à destination des collectivités locales, la Ville se voit dotée par l'Agence régionale de l'environnement d'une labellisation (2 libellules) symbolisant son engagement vis-à-vis de la biodiversité.

La Ville affiche dans cette démarche ses ambitions en matière de protection de la biodiversité, à travers l'élaboration d'une Charte de la biodiversité. Dans le PLU, celle-ci est prise en compte par :

- **Une valorisation de la nature en ville et une réappropriation/réintroduction de la nature en ville** (reconquête de friches urbaines, projets collaboratifs...);

- **Une promotion de la stratégie de biodiversité**, par l'information et par la pédagogie, en valorisant la découverte de la biodiversité des espèces sur les sites de reconquête de friches et délaissés urbains.
- La réalisation d'un **cahier de recommandations environnementales** à destination de la population, préconisant les bonnes pratiques à mettre en place.
- **Une préservation du patrimoine naturel et agricole du territoire**, de la diversité de ses milieux et de ses paysages.
- **Une limitation de la consommation d'espaces sur les terres naturelles et agricoles.**

Ambition 4 | La matrice verte et bleue comme trame au développement urbain, pour une ville méditerranéenne durable

La trame verte et bleue constitue l'un des outils pour organiser un aménagement durable du territoire, jouant un rôle multifonctionnel dans l'aménagement urbain et répondant aux nombreux enjeux de développement durable auxquels est soumise la commune d'Arles : espaces de biodiversité, aménités paysagères, supports de mobilité douces...; apportant également des bénéfices sociaux, esthétiques,

culturels, éducatifs, spirituels procurés par la nature réponse aux phénomènes d'îlots de chaleur liés au changement climatique, gestion des eaux pluviales... **La multifonctionnalité de la Trame Verte et Bleue doit être dans le PLU une réponse globale en faveur d'une nature en ville qui associe services environnementaux et services sociaux.**

Orientation 1 | Préserver les grandes composantes de la trame verte et bleue, en cohérence avec le SRCE et le projet de SCoT

Plus vaste commune de France, Arles compte près de 96,5% d'espaces naturels et agricoles, qui, au-delà d'être vecteurs de paysages, structurent la trame verte et bleue du territoire par leur richesse écologique. Celle-ci est reconnue par un panel de périmètres de protection et d'inventaires écologique, marquant l'intérêt faunistique et floristique de la Camargue et de la Crau, au-delà des frontières nationales.

En cohérence avec les objectifs de la loi Grenelle et les orientations du Schéma Régional de Cohérence Écologique de la région PACA, la commune d'Arles identifie les grandes composantes de sa trame verte et bleue et affiche ses objectifs de préservation des milieux d'intérêt remarquables :

■ Les réservoirs de biodiversité.

- Sont identifiés comme d'intérêt supra-communal, les réservoirs de la **trame bleue** suivants : l'étang de la Gravière et l'ensemble des zones humides situées autour du canal de la vallée des Baux; les marais de Meyranne et des Chanoines, les marais et zones humides proches des coussouls de Crau située le long du canal du Vigueirat ; ainsi que les marais et étangs de Camargue comptant les espèces et habitats les plus remarquables. **En cohérence avec le SRCE, ces réservoirs font l'objet d'une préservation optimale.** le Rhône, identifié également comme réservoir de biodiversité pour la trame bleue a pour objectif la **recherche de remise en état optimale.**
- Sont identifiés comme d'intérêt supra-communal, les réservoirs de la **trame verte** suivants : les ripisylves et bords du Rhône ; les

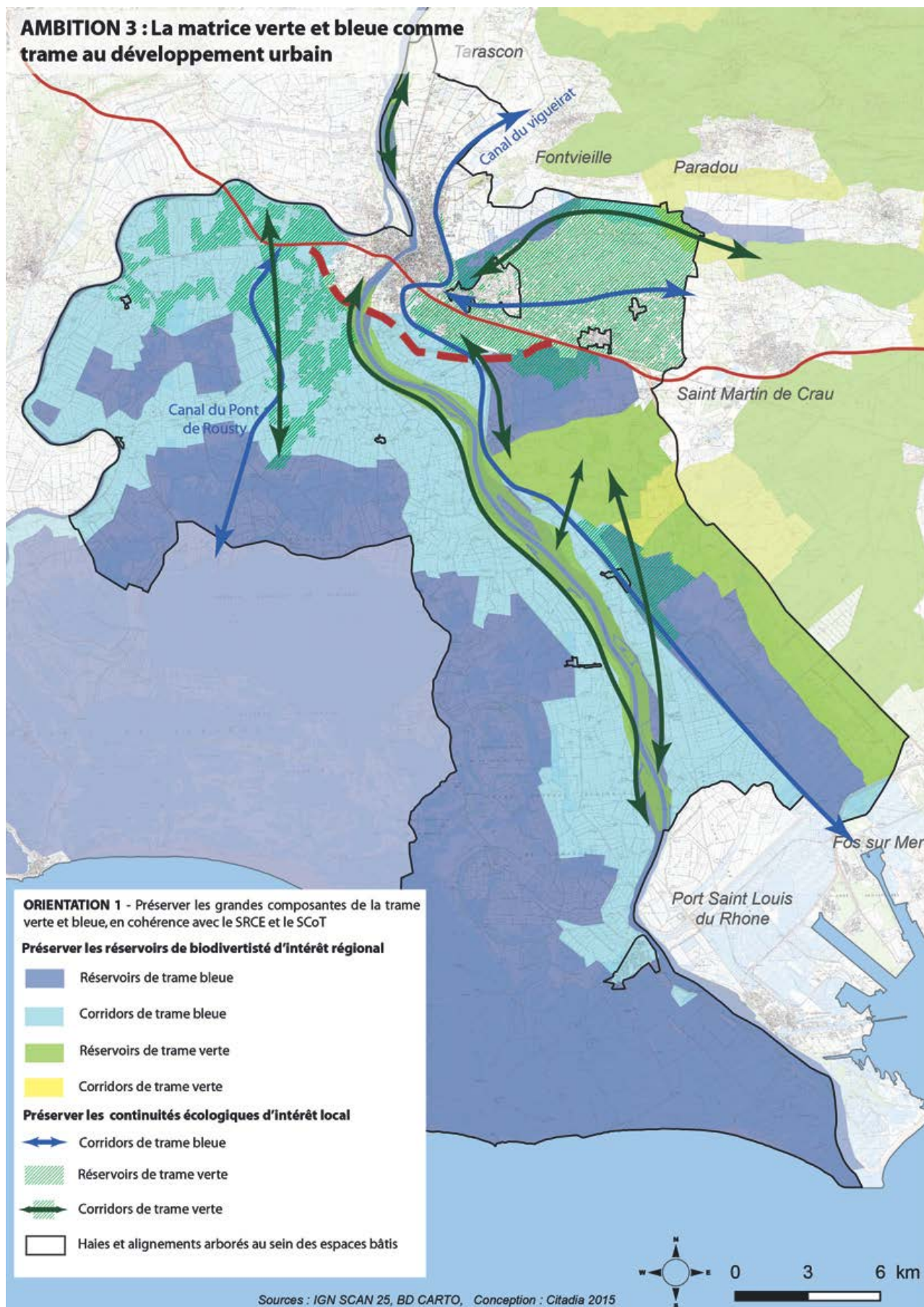
ripisylves et espaces boisés bordant le canal de la vallée des Baux et de l'étang de la Gravière, ainsi que la réserve naturelle de l'Ilon ; les bois de Lanau et de l'Espinaud et leurs abords, les abords de la bergerie de Gamadou, **Ils font eux aussi l'objet d'une préservation optimale.** Les bois de l'Espinaud, les espaces naturels autour des mas des Chanoines et Beauregard et la réserve naturelle des Coussouls de Crau font eux l'objet d'une **recherche de remise en état optimale.**

- Sont identifiés comme d'intérêt plus local les sites suivants :
 - o les trames arborées de Camargue ;
 - o l'ensemble des terres cultivées et du maillage boisé de Crau.

■ Les corridors écologiques

- Sont identifiés comme d'intérêt supra-communal les sites suivants : les continuités aquatiques du Rhône, l'ensemble des zones humides la Camargue, le canal de la vallée des Baux, de la Vidange, du Vigueirat, de Vergière ; ainsi que les continuités « verte » du bois de l'Espinaud et ses abords, la réserve naturelle des Coussouls de Crau, les abords de Mas Thibert, la ripisylve du canal de la vallée des Baux.
- Sont identifiés comme d'intérêt plus local les sites suivants :
 - o les bords du canal du Vigueirat, de Craponne et du Fourchon ;
 - o la continuité boisée entre Costière de Crau et bois de Chambremont.

AMBITION 3 : La matrice verte et bleue comme trame au développement urbain



Orientation 2 | Considérer les canaux et anciennes voies ferrées comme véritables coulées vertes au cœur du territoire urbain

L'enveloppe urbaine d'Arles est marquée par la présence de continuités « vertes » et « bleues », qui maillent le territoire urbain, des espaces de pénétration de la nature en ville, depuis les espaces naturels alentour de Crau et de Camargue.

Ces espaces, la plupart d'origine anthropique jouent un rôle multifonctionnel **que la commune souhaite préserver, valoriser et renforcer** : social, paysager, environnemental... Ils participent également au bien-être de la population et à l'attractivité de la commune.

Aujourd'hui, la commune **souhaite affirmer le rôle** des principales continuités naturelles qui traversent le cœur urbain, en les identifiant comme de véritables coulées vertes **dont la multifonctionnalité, l'accessibilité et la continuité** est à faire perdurer et renforcer :

- le canal du Vigueirat et ses berges, « ceinture verte » d'Arles ;
- le canal de Craponne, la roubine du Roy, le canal d'Arles à Bouc et le canal de la vallée des Baux notamment ; et leurs abords ;
- les anciennes voies ferrées de Trinquetaille et de Chabourlet ; et leurs abords ;

L'objectif est de préserver les emprises, le caractère naturel de ces espaces et leur visibilité dans le paysage local, ainsi que d'y renforcer, sur le long terme, les usages.

Il s'agit de faire de ces coupures paysagères des espaces de jonction et de transition entre les différents quartiers de la commune, en promouvant des pratiques nouvelles de mobilités sur les sites "propres" existants.



Roubine du Roy et canal du Vigueirat



Canal de Craponne et voie ferrée de Trinquetaille

Orientation 3 | Créer de nouveaux poumons verts

La commune d'Arles compte plusieurs « poumons verts » au sein de son enveloppe urbaine : espaces de nature de type parcs ou espaces sauvages, ils jouent eux-aussi un rôle multiple : écologique, paysager..., mais également un rôle social fort, en étant des espaces publics ou privés de proximité (espaces de détente, jeux pour enfants, loisirs divers, rencontre...). Ces espaces participent pleinement à la construction de la trame verte et bleue du territoire,

ainsi qu'à la qualité du cadre de vie en "aérant" le tissu urbain pour laisser place au végétal. Sur ces secteurs, les objectifs affichés sont les suivants :

- **Préserver de l'urbanisation les réservoirs de biodiversité existants en milieu urbain** : le site naturel de l'ancienne usine d'engrais de Trinquetaille, les bords du Rhône, le marais Beauchamp et ses abords.

- **Aménager un parc urbain sur le site des anciens Ateliers SNCF** (Parc des Ateliers)
- **Associer valeur écologique et besoins en nouveaux espaces verts sur les abords du chemin de l'ancienne usine d'engrais de Trinquetaille.**

La présence d'une espèce protégée sur le sud de Trinquetaille – le triton crête - apparaît pour la Ville comme « une opportunité » pour le développement de son territoire. En manque d'îlots de nature et d'espaces verts indispensables à la vie sociale et aux usages extérieurs de proximité, les abords du chemin de l'ancienne usine d'engrais constituent un cœur de nature à valoriser, un des plus importants de l'enveloppe urbaine de la ville.

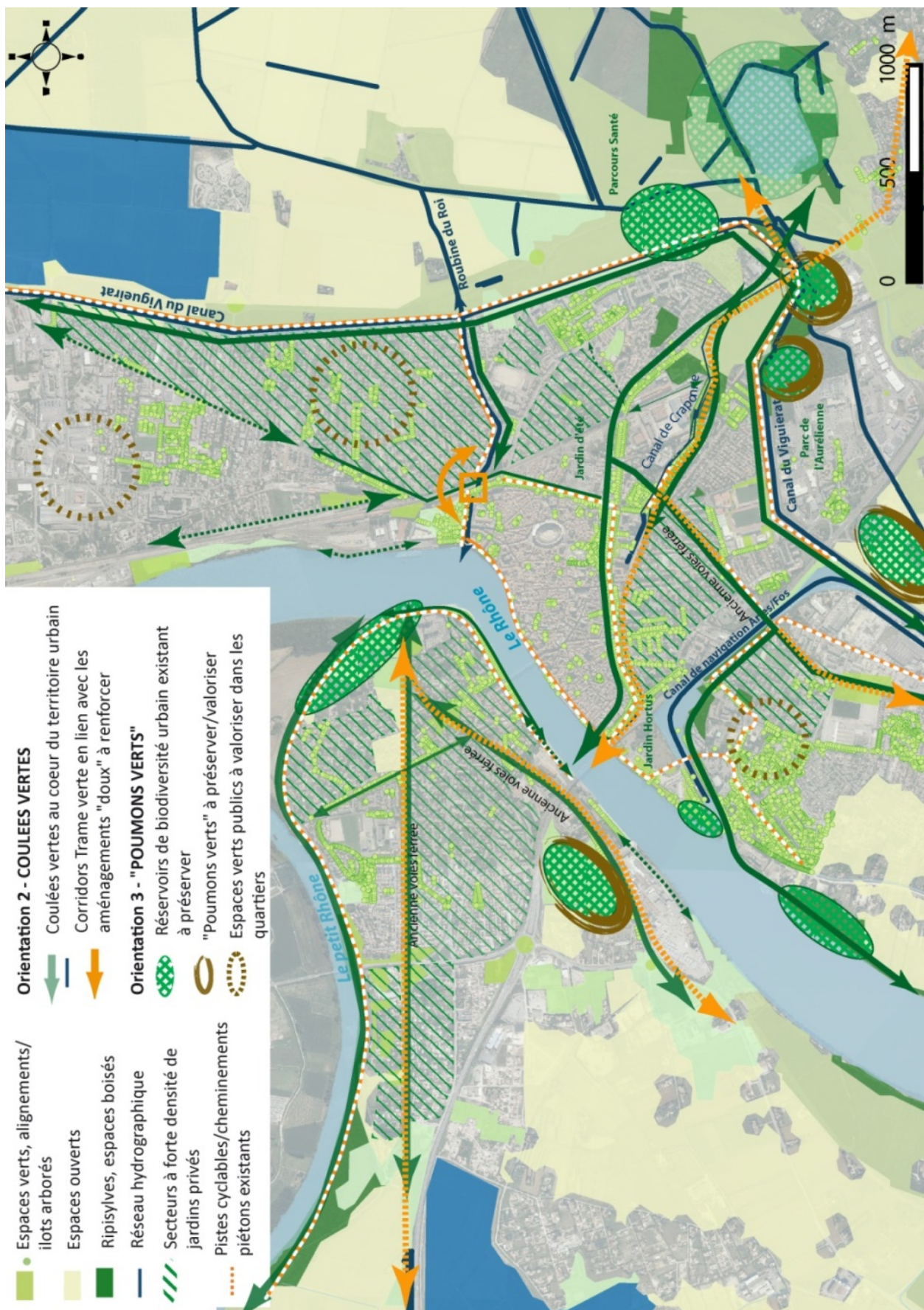
Sur ce site porteur d'un ambitieux projet de développement urbain (quartier Rive droite), et en cohérence avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces inféodées (dont le triton), la commune souhaite aménager autour de ce site d'intérêt écologique un espace naturel urbain et y développer les usages de proximité.

- **Valoriser le Bois de Fourchon et ses abords** en essayant d'y développer sur le long terme les usages de proximité afin de l'identifier comme l'un des parcs de proximité des zones habitées.
- **Renforcer la présence « d'îlots verts » au cœur des quartiers et des villages** (usages de

proximité, social), en particulier dans le cadre des opérations de renouvellement urbain et sur certains espaces mutables, de réaménagement d'espaces publics délaissés. Le manque d'espaces verts au cœur des enveloppes urbaines d'Arles constitue un enjeu fort pour le développement urbain de la commune. Les nouvelles opérations devront favoriser la création d'espaces publics de proximité - espaces de respiration - et le renouvellement urbain doit être l'opportunité d'y développer de nouveaux îlots, qui seront en particulier recherchés sur Arles nord, Barriol, Monplaisir et les Templiers. Dans les villages, l'aménagement d'espaces verts doit être valorisé.

Il s'agit de trouver, dans la densité, un réel équilibre entre minéral et végétal.

- **Maintenir et renforcer les alignements arborés**, qui participent à la qualité paysagère dans les quartiers et le long des espaces de voirie; et anticiper l'évolution du végétal en prévoyant des espaces nécessaires à son développement.
- **Promouvoir la nature dans les espaces privés** (jardins, espaces végétalisés...); ceci à travers la définition de prescriptions spécifiques mais également l'élaboration d'un cahier de recommandation environnemental, annexé au PLU.



Orientation 4 | Valoriser les interfaces avec les espaces naturels proches et la trame verte et bleue dans les villages

L'objectif de la commune est de favoriser les liens entre ces trames vertes et bleues urbaines et l'extérieur (espaces naturels ou villages). Que ce soit des liens écologiques ou des continuités piétonnes, en cohérence avec les objectifs de réduction des déplacements motorisés. Pour cela, les objectifs affichés sont les suivants :

- **Affirmer le rôle de coulée verte nord-sud entre le nord de la Costière de Crau et le sud de Pont de Crau** (axe du canal du Vigueirat), dont une partie était urbanisable au POS. Il s'agit ici de maintenir une coupure verte entre l'enveloppe urbaine principale d'Arles et Pont de Crau.
- **Créer une continuité piétonne/cyclable entre le cœur urbain et le marais Beauchamp à Pont de Crau**, en utilisant les espaces naturels et les axes « verts » et « bleus » comme support de mobilités, en optimisant les trajets et traversées existantes. Promouvoir les continuités écologiques et paysagères sur Pont de Crau.
- **Renforcer les aménagements paysagers de la RN570**, afin de créer une barrière visuelle et de perception sonore entre la route et le linéaire piéton.
- **Valoriser la trame verte et bleue dans les villages et hameaux**, via notamment la préservation des alignements arborés et des continuités hydrauliques.

- **Modérer la consommation de l'espace et lutter contre l'étalement urbain pour préserver la matrice naturelle et paysagère d'Arles**

La maîtrise de l'urbanisation s'entend comme un équilibre fragile entre protection des espaces naturels les plus remarquables et nécessité liée au développement urbain.

La commune d'Arles a compris l'ampleur de l'étalement urbain, causé principalement par de l'habitat individuel diffus, qui pille son patrimoine paysager, n'a pas de cohérence vis-à-vis de la transition énergétique, voire est contradictoire avec l'identité et le fonctionnement des villages et hameaux arlésiens.

Aussi, la lutte contre l'étalement urbain est un projet politique portée par la ville. Celui-ci se traduit par une volonté de produire un urbanisme contemporain à base de formes urbaines « intensifiantes » mais maîtrisées (maximum R+3, 25 % d'emprise au sol) et un repérage des espaces mutables à réhabiliter/reconstruire pour définir 3 secteurs à enjeux pour le Renouvelle-

ment Urbain de la commune (Trinquetaille/Le Vittier sud, ZI Sud, Arles Nord).

En outre, intrinsèquement, le PLU d'Arles est un PLU novateur dans la modération de la consommation foncière et la lutte contre l'étalement urbain, du fait d'éléments tant exogènes qu'endogènes :

- La commune dispose d'un Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) extrêmement contraignant, mis en place par arrêté préfectoral depuis février 2015. Ce PPRI, du fait de son emprise conséquente, constitue un cadre au projet de territoire de la commune d'Arles : redessiner la Ville, recomposer les quartiers, innover dans l'économie urbaine ;
- En application de la Loi Littoral, le territoire d'Arles ne peut ouvrir à l'urbanisation que dans des secteurs en continuité de l'urbanisation existante. Ainsi, de fait, des programmes d'habitat causant un fort étalement urbain, comme il y en a eu sur le plateau de Crau, ne sont plus possibles ;
- Des critères environnementaux, avec notamment des objectifs ambitieux en matière de Trame Verte et Bleue ;
- Des critères réglementaires, avec la charte du Parc Naturel Régional de Camargue, engage une réécriture du territoire via le renforcement des enveloppes agglomérées des villages camarguais et hameaux.

Concernant les objectifs de modération de la consommation foncière, une méthodologie sera mise en place pour les quantifier. Cependant, celle-ci se fera une fois le zonage et le règlement établis.

- Analyse du foncier constructible (bilan POS/PLU)
- Bilan des réductions/extensions de zones urbaines
- Calcul de la progression des densités constructibles

PARTIE C : OBJECTIFS DE MODÉRATION DE LA CON- SOMMATION DE L'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

Conformément au Code de l'Urbanisme, le PADD comprend une partie justificative des orientations prises pour réduire la consommation foncière.

La maîtrise de l'urbanisation s'entend comme un équilibre fragile entre protection des espaces naturels les plus remarquables et nécessité liée au développement urbain.

Arles a compris que l'ampleur de l'étalement urbain, causé principalement par de l'habitat individuel diffus, qui pille son patrimoine paysager, n'a pas de cohérence vis-à-vis de la transition énergétique, voire est contradictoire avec l'identité et le fonctionnement des quartiers et des hameaux.

En outre, l'importance de la superficie d'Arles fait de la limitation de l'étalement urbain un enjeu majeur de ce PLU.

Chiffres clés de la consommation foncière d'Arles entre 1999 et 2009 :

- 156,1 hectares d'espaces agricoles consommés
- 67,8 hectares d'espaces naturels consommés

Chiffres clés de la consommation foncière d'Arles entre 2009 et 2015 :

- 17,7 hectares d'espaces agricoles consommés
- 13 hectares d'espaces en friche urbaine consommés
- 5,2 hectares d'espaces naturels consommés

Aussi, la lutte contre l'étalement urbain est un projet politique porté par la ville. Celui-ci se traduit par :

1/ une volonté de produire un urbanisme contemporain à base de formes urbaines « intensifiantes » mais maîtrisées allant de l'habitat collectif sur le pourtour du centre-ville à l'habitat intermédiaire

2/ une optimisation des espaces déjà urbanisés, autour du centre urbain notamment où se concentrent logements, activités, loisirs, équipements publics, etc. La Commune entend favoriser la possibilité de générer du renouvellement urbain et exploiter les dents creuses, dans les zones repérées par le PLU

3/ le classement de plus de 5 135 hectares en zones agricoles et 5 256 hectares en zones naturelles, favorisant ainsi l'agriculture tout en limitant l'étalement urbain

4/ la volonté de disposer de schémas d'urbanisme précis dans les zones 1AU avec des O.A.P. très opérationnelles et détaillées mettant en œuvre une véritable stratégie d'aménagement.

Annexe – Source des images du PADD

Page	Objet de la photo	Source / Crédit photo
p6	Un axe de reconquête urbaine : l'Avenue Stalingrad	Streetview
	L'usine Lustucru	Streetview
p7	Le quartier de Griffeuille	SEMPA
	Le fleuve et la ville	Ville d'Arles
p8	Les Berges du Rhône au niveau du pont de la RN113	Streetview
	Pont Réginel et berge du cana d'Arles à Bouc	Streetview
	Vue sur le canal du Vigueirat	Streetview
p11	Salin-de-Giraud	survoldefrance.fr
	Lotissement sur la route de Fontvieille à Raphèle les Arles	CITADIA
	Vue aérienne sur Mas Thibert	DEDUCIMA
	Vue aérienne du paysage entre Raphèle les Arles et Pont de Crau	Google Earth
p13	Vue aérienne de la ZI nord et de la ZI Sud	Google Earth
p15	Périmètre de la ZAC des Minimes et la ZAC des Ateliers	Dossier de création de la ZAC des Minimes
	Les secteurs des deux gares et de la Rive droite	Google Earth
p16	Vue aérienne de Pont-de-Crau, vers l'est	Google Earth
p19	Mas Thibert	Streetview
	Moulès	Streetview
p23	Rénovation énergétique et technique de la cité Mas Thibert	Arles info
p26	La plateforme portuaire d'Arles nord	Google Earth
	Lieu du projet du nouveau port de plaisance d'Arles (Canal d'Arles à Bouc)	Google Earth
	Le tourisme fluvial à Arles	La Provence
p29	Le Canal de Craponne	Citadia
p30	Voie ferrée désaffectée aménagée en piste cyclable à prolonger avenue Maréchal Foch	Streetview
	Panneaux vélos	Jean-Yves Petit
p31	Signalétique et voie piétonne	Ville d'Arles
	Stationnement	Ville d'Arles
p32	Camion de levage	Ville d'Arles
	Vélo cargo	CCI Arles
p33	Gare SNCF	SNCF
p34	Pont RN 113	StructureAE
	Embouteillage	Ville d'Arles
	Trinquetaille quartier XXème siècle	Ville d'Arles
	Diverses photos quartiers	Streetview
p41	DDE du Trébon	culturecommunication.gouv.fr
p44	Diverses photos Villages	Citadia et Streetview
p57	Diverses photos	Citadia