

## Le Pacte de Citoyenneté : la Concertation



### Lettre d'information du SCoT pour le Bassin de Vie d'Avignon

881 chemin de Gigognan  
Site de Courtine TGV  
84000 AVIGNON

Téléphone : 04 32 76 73 00  
Télécopie : 04 32 76 22 15

Messagerie : [contact@avignon-bassindevie.fr](mailto:contact@avignon-bassindevie.fr)

Conception et Rédaction : Anne RENAULT  
Photographies : SMBVA ©  
ISSN : 1951-8536



### L'EDITO DU PRESIDENT

La concertation est un temps fort de la démarche d'élaboration du SCOT.

Ses modalités sont définies par une délibération prise par le Conseil Syndical et est mise en œuvre au travers de réunions publiques, d'expositions, ....

Le souhait de chacun des élus du SCOT est de partager avec la société civile ce projet de territoire afin que nous dessinions et que nous déterminions tous ensemble notre avenir.

Nous avons donc engagé une série de réunions avec la population du SCOT afin de partager ce projet d'envergure au combien nécessaire pour nos territoires que représente le Schéma de Cohérence Territoriale.

Ces réunions ont comme objet de faire état à chaque grande étape de l'élaboration du document des axes stratégiques et des orientations devant permettre de façonner la politique d'aménagement du territoire du Bassin de Vie d'Avignon.

La consultation mise en œuvre doit ainsi permettre à chacun d'avoir une vision plus large et mieux construite des grands aspects géographiques, humains et naturels de notre territoire.

A travers cette lettre nous allons vous présenter les panneaux ayant servi à la première présentation publique du SCOT. Ces panneaux font l'objet d'une exposition permanente au siège de chacun des EPCI du SCOT et de chacune des communes membres.





## Diagnostic Etat initial de l'environnement

## Un schéma de cohérence territoriale pour le bassin de vie d'Avignon

# Qu'est ce qu'un schéma de cohérence territoriale ? A quoi sert-il ?

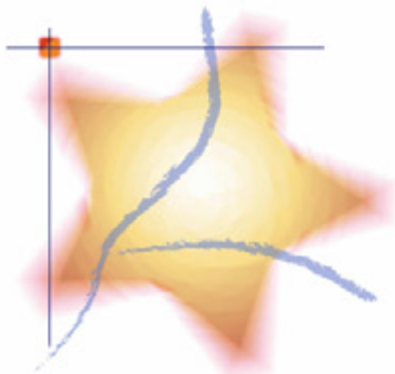
## Pourquoi avons nous lancé la démarche SCOT sur notre bassin de vie?

Ce document d'urbanisme de planification urbaine découle de la mise en application des lois solidarité et renouvellement urbain de décembre 2000 et urbanisme et habitat de juillet 2003 qui incitent les territoires à se fédérer autour d'un projet de territoire commun.

## Les avantages de cette démarche de coopération entre les territoires sont nombreux :

Le schéma de cohérence territoriale est un outil qui permet :

- de définir collectivement l'évolution souhaitée sur un territoire : accueil démographique, développement économique...avec une analyse prospective à 10-15 ans.
- de mettre en oeuvre une stratégie d'aménagement globale qui permette de garantir une mise en cohérence des politiques d'aménagement en matière d'habitat, d'infrastructures, de déplacements, d'implantations commerciales et de protection de l'environnement dans une perspective de développement durable.
- de développer et de conforter des partenariats entre tous les acteurs d'un territoire : l'Etat, les différentes collectivités territoriales, les chambres consulaires, la société civile. En effet, le SCOT doit être un projet de territoire partagé et porté par tous. Il doit prendre en compte la législation en vigueur et proposer un équilibre entre les différents intérêts des acteurs sur un même espace.
- d'améliorer la connaissance du territoire



## Le mot du Président

En 2004, le syndicat mixte du bassin de vie d'Avignon a lancé l'élaboration de son schéma de cohérence territoriale (SCOT). Il concerne 26 communes et environ 250 000 habitants.

Le diagnostic de territoire, première étape du SCOT, a permis d'analyser les évolutions et les tendances en cours et de dégager les grands enjeux d'aménagement et de développement à traiter dans notre SCOT. Il doit être partagé par tous, afin de constituer une base commune sur laquelle construire le projet d'aménagement et de développement durable de notre territoire à horizon 2020. C'est pourquoi nous vous le présentons et le soumettons à débat.

J'espère que ces premiers échanges seront fructueux et nous permettrons de progresser dans l'élaboration d'un projet commun.

Je compte sur votre participation et vous en remercie à l'avance.

M. Milon, Président du Syndicat Mixte du SCOT

## Le territoire du SCOT du bassin de vie d'Avignon



Le territoire englobe 26 communes : Athen-les-Paluds, Avignon, Bédarides, Caderousse, Caumont-sur-Durance, Châteauneuf du Pape, Courthézon, Entraigues-sur-la-Sorgue, Jonquerettes, Jonquières, Le Pontet, Les Angles, Lirac, Monteux, Montfaucon, Morières-les-Avignon, Pernes les Fontaines, Rochefort du Gard, Roquemaure, St Laurent des Arbres, St Saturnin-les-Avignon, Saze, Sorgues, Vedène, Velleron, Villeneuve-les-Avignon et 4 intercommunalités : la communauté d'agglomération du Grand Avignon et les communautés de communes de la Côte du Rhône gardoises, Pays Rhône ouvéze et Sorgues du Comtat.

Le schéma de cohérence territoriale est élaboré par le syndicat mixte du bassin de vie d'Avignon qui fonctionne avec

- un bureau d'élus : composé du Président et de 10 vice-présidents et
- un comité syndical regroupant 35 élus des 26 communes.

## Les étapes de son élaboration

**Première étape :** le diagnostic et l'état initial de l'environnement dont l'objectif est de mettre en évidence les forces, les faiblesses, les risques et pressions qui s'exercent sur un territoire. De cette analyse, découlent les enjeux et les défis à relever dans les 10-15 ans à venir pour construire un territoire attractif, équilibré et solidaire.

**Seconde étape :** le projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Il s'agit du document exprimant le projet politique souhaité pour le territoire dans les 10-15 ans à venir. Il expose une stratégie d'aménagement spatiale qui permet de garantir un équilibre entre toutes les vocations de l'espace et des orientations dans chaque politique d'aménagement thématique : Habitat, économie, déplacement, environnement...en assurant une cohérence entre elles.

**Troisième étape :** le document d'orientations générales. L'objectif de ce document est de fixer des mesures concrètes pour tenir les ambitions affichées du PADD. Il s'agit de fixer « des règles du jeu » communes pour que les efforts soit collectifs. Ce document s'impose au plan locaux d'urbanisme des communes (sous le principe de la compatibilité). Il doit avoir une vocation pédagogique notamment sur le lien entre le SCOT et les PLU.

Une évaluation environnementale est menée tout au long de ces différentes étapes de construction du SCOT. L'intérêt de cet exercice d'évaluation est de proposer différents scénarios d'évolution du territoire et étudier leurs impacts sur l'environnement (biodiversité, eau, qualité de l'air, bruit...) afin de choisir le plus respectueux.

Le SCOT est mis en oeuvre pour une durée de 10 ans, période au bout de laquelle le syndicat mixte doit effectuer un bilan et décider soit de reconduire le document existant, soit de le mettre en révision.

## L'articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme

- Les articles L. 110 et L. 121.1
- Les lois Montagne et Littoral
- Les Projets d'intérêt général
- Les Directives Territoriales d'Aménagement
- Les chartes des Parcs naturels régionaux
- Les schémas de mise en valeur de la mer

Dans l'articulation des différents documents d'urbanisme ou de planification thématique, le SCOT joue le rôle de relais entre les normes nationales et celles plus locales.

Le lien entre ces différents documents est un rapport de compatibilité et non de conformité.

Ce qui signifie qu'il existe une «marge» d'interprétation des textes.

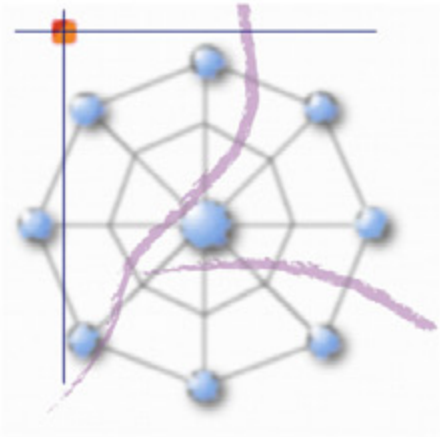




## Un schéma de cohérence territoriale pour le bassin de vie d'Avignon

### Un territoire inscrit dans un contexte régional favorable

#### Diagnostic Etat initial de l'environnement

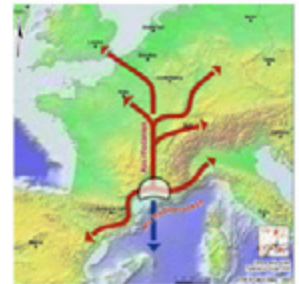


Le territoire du SCOT du bassin de vie d'Avignon possède des limites administratives mais il ne fonctionne pas de manière isolée. Il s'inscrit dans un contexte régional.

#### Une position stratégique : le bassin de vie d'Avignon à la croisée du couloir rhodanien et de l'espace méditerranéen

Le bassin de vie d'Avignon est situé à la croisée :

- du **couloir rhodanien**, espace attractif, ouvert à l'international, très marqué par un développement résidentiel, économique, et un puissant réseau d'infrastructures, sans oublier l'atout majeur que représente le **Rhône**, fleuve de première importance.
- Et de l'**espace méditerranéen**, qui connaît globalement une bonne dynamique économique qui se concentre principalement dans un triangle dont les sommets sont constitués par Avignon, Montpellier et Marseille. Ce triangle « moteur économique » est communément appelé « **Delta Rhône Méditerranée** ».



Ce positionnement stratégique est un **atout indéniable** de développement pour notre bassin de vie, à condition de se positionner et de **construire des solidarités et des partenariats** avec les territoires voisins.

### Un des 42 SCOT de l'espace méditerranéen : développer des coopérations avec les territoires qui partagent les mêmes enjeux

Le territoire du bassin de vie d'Avignon n'est pas le seul à avoir engagé son schéma de cohérence territoriale. Les territoires voisins s'organisent également et définissent leurs objectifs, leurs orientations et leurs priorités politiques.

L'**articulation entre tous ces territoires** est nécessaire pour que chacun puisse contribuer à l'attractivité de l'espace méditerranéen.

Une **coopération** avec les territoires voisins qui connaissent les mêmes problématiques urbaines que notre bassin de vie pourrait être amorcée.

A ce titre, une étude réalisée sur l'ensemble de l'espace méditerranéen par l'agence d'urbanisme a mis en évidence les similitudes qui existent entre **notre SCOT** et celui de **Cavaillon** ou de **Carcassonne**.

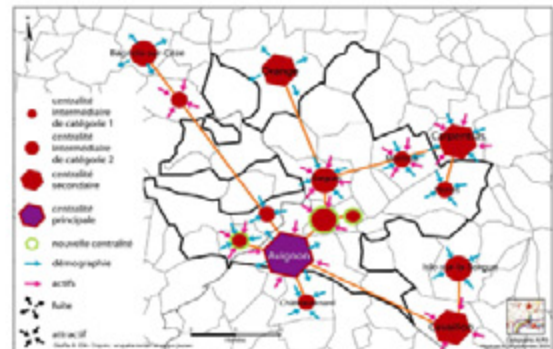


### Un territoire d'échanges organisé autour d'un réseau de villes

Dans ce vaste ensemble méditerranéen, le bassin de vie d'Avignon se distingue par une polarisation moyenne de la ville centre (contrairement à Nîmes, Marseille, Montpellier...).

En effet, même si Avignon reste le pôle prépondérant, il ne constitue pas le seul point de développement, générateur d'emplois, de services... d'autres communes s'affirment comme des points d'ancrage forts, les uns ne fonctionnant pas sans les autres.

Des complémentarités existent entre les vocations plus ou moins affirmées de ces pôles (lieux de résidence, pôle d'emplois, zone de loisirs...), ce qui génère de nombreux échanges et déplacements de la population.



La répartition des différents types de centres résulte de la combinaison de trois critères : les axes, la population résidente (INSEE 2007) et le nombre de services et d'équipements. On distingue quatre catégories de centres :

- Les centres intermédiaires de catégorie 1 + comptent au moins 5 000 habitants et au moins 2 000 emplois.
- Les centres intermédiaires de catégorie 2 + comptent au moins 10 000 habitants et au moins 1 000 emplois.
- Les centres secondaires + comptent au moins 20 000 habitants, 10 000 emplois et sont des pôles de services supérieurs (cf. carte n°1).
- La ville principale + compte plus de 80 000 habitants, plus de 30 000 emplois, et compte le plus d'équipements de services.





## Un schéma de cohérence territoriale pour le bassin de vie d'Avignon

# Un cadre de vie remarquable

### Diagnostic Etat initial de l'environnement



### → Des paysages variés structurés par :

- **l'eau** : Le territoire est fortement marqué par son réseau hydrographique. Il se trouve à la confluence du Rhône, de la Durance, de l'Ouvèze et des Sorgues. L'eau est vécue sous toutes ses formes : en tant que milieu écologique fragile dont il faut préserver le fonctionnement, en tant que ressource naturelle indispensable, en tant que mode de déplacement avec le rôle de transport « durable » du Rhône, en tant que risque avec lequel les projets d'urbanisation doivent composer.

L'eau fait partie de l'identité du territoire. Sa présence confère une ambiance agréable, paisible notamment au paysage urbain. Le petit patrimoine diffus lié à l'eau : les canaux, les roubines, les moulins, les lavoirs participent au paysage quotidien et méritent d'être valorisés.

- **une agriculture** très présente (43% de la surface du territoire) et diversifiée : vignes, maraîchage, arboriculture qui véhicule l'image « d'authenticité du territoire », une ambiance rurale.

- **des reliefs** composés de coteaux, de falaises. Le territoire offre également des points de vue remarquables sur les reliefs environnants : le Mont Ventoux, les Dentelles de Montmirail, les Monts du Vaucluse, le Luberon, les collines gardoises, les Alpilles...

- **des villages** et des centres villes de caractère très soignés.

### → Des milieux naturels remarquables reconnus d'intérêt européen

liés notamment à la présence de l'eau (nombreuses zones humides classées Natura 2000).



Le territoire du bassin de vie d'Avignon bénéficie de nombreux atouts qui sont autant de facteurs d'attractivité.

### → Une renommée internationale

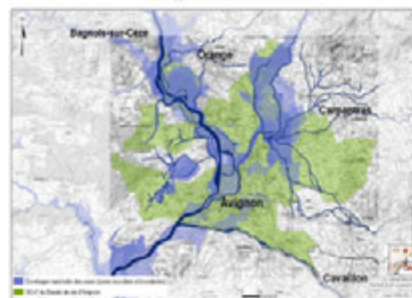
liée principalement à l'image culturelle d'Avignon, à son célèbre festival de théâtre, à son histoire de « Cité des Papes», à la renommée des vignes de Châteauneuf du Pape, mais également aux nombreux monuments historiques et autres patrimoines du territoire qui participent grandement à la qualité du cadre bâti.



### → Un climat méditerranéen très agréable et recherché

En effet, le nombre de journées d'ensoleillement en méditerranée est un facteur important de choix pour venir s'installer sur nos territoires méditerranéens.

Équipement maximal des zones de crues



### → Une accessibilité durable

Le territoire jouit d'un réseau d'infrastructures développé et diversifié. Il est aujourd'hui desservi par tous les modes de transports : le fluvial avec le Rhône (fleuve majeur de France), le TGV avec une gare à Avignon depuis 2001, le TER, l'aéroport, les autoroutes avec l'A7 et l'A9 et un réseau de voiries secondaires très développé.





**Diagnostic  
Etat initial de l'environnement**

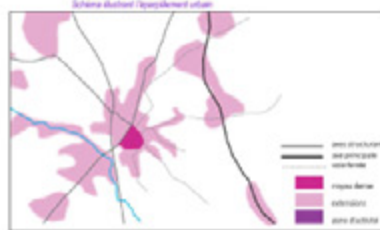
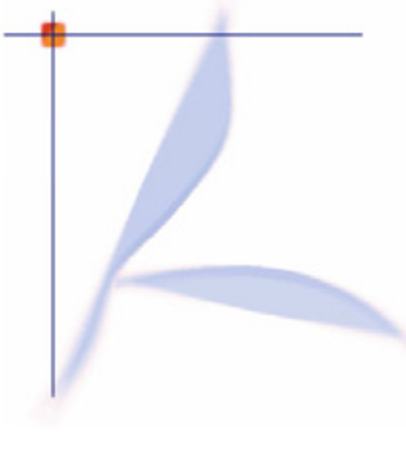
Un schéma de cohérence territoriale pour le bassin de vie d'Avignon

**Ces atouts sont menacés par  
« l'éparpillement urbain » et  
les risques naturels**

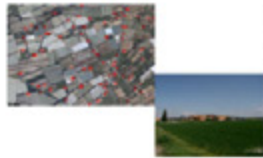
Le paysage méditerranéen est un atout majeur pour le bassin de vie : c'est à la fois un garant de son identité et de son attractivité. Or certaines de ces richesses subissent depuis quelques années des **modifications irréversibles** liées au mode d'urbanisation :

➔ **Un éparpillement urbain et une banalisation des formes urbaines**

Ce mode d'urbanisation est surtout associé au développement de l'habitat diffus avec des densités de 5 à 10 logements par hectare. Le lotissement est une procédure opérationnelle d'aménagement d'ensemble très fréquemment utilisée dans toutes les communes, mais souvent sous sa forme minimaliste c'est-à-dire un **simple découpage parcellaire**, des voiries disproportionnées en impasse, des règles d'implantations (maison au milieu de la parcelle) et de traitement des clôtures très souples. Cette urbanisation souvent réalisée au « **coup par coup** » parfois complètement déconnectée du tissu urbain existant ne facilite pas la bonne « greffe » de ces nouveaux quartiers avec le reste de la commune. De plus, ce type de tissu, consommateur d'espace « noie » souvent un noyau ancien dense de grande qualité.

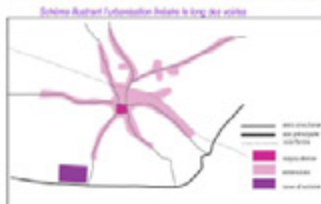


➔ **Un éparpillement urbain également lié aux constructions agricoles**



L'urbanisation dispersée en zone agricole - domaine viticole ou mas isolé dans la plaine maraîchère - correspond à un **mode d'occupation traditionnel**. Cela permet de répondre aux besoins de proximité entre les terres exploitées et le siège de l'exploitation agricole. C'est dans cette volonté de faciliter le bon fonctionnement des exploitations que le règlement des zones agricoles dans les plans d'occupation des sols ou les plans locaux d'urbanisme autorisent la construction de bâtiments nécessaires à l'activité agricole (bâtiments d'activités et logement de l'agriculteur). Cependant, ce **mitage tend à s'accroître** notamment à cause d'exploitations très temporaires qui se transforment en lieu de résidence stricte. Les principaux acteurs concernés par ce phénomène se sont saisis de la question. Pour exemple, l'association des maires de France, la Chambre d'agriculture de Vaucluse et l'Etat sont en train de finaliser une **charte commune** fixant des règles d'implantation du bâti agricole qui privilégiera le **regroupement autour du bâti existant**.

➔ **Une urbanisation linéaire le long des voiries**

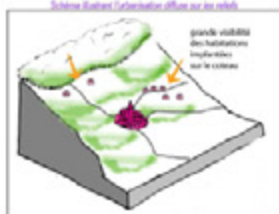


Ce mode d'urbanisation est constaté dans beaucoup de communes et s'explique notamment :  
- par la **facilité d'étirer les réseaux** le long des voies,  
- la recherche légitime d'un **effet vitrine** et d'une **facilité d'accès** pour les entreprises.

Mais ce type d'extension urbaine entraîne plusieurs contraintes :  
- un **risque de continuité urbaine** entre les communes ;  
- des **entrées de villes interminables** et banalisées ;  
- un **enclavement** des terrains et donc un **gaspillage** de foncier souvent agricole ou naturel ;  
- une **dépendance à l'automobile**.



➔ **Une urbanisation sur les reliefs**



Le relief est très présent dans les communes du SCOT et participe à la diversité des paysages. Le développement important et diffus de l'urbanisation sur ces points de repères visuels altère la qualité du site et augmente souvent les risques d'inondation liés au ruissellement.



➔ **L'artificialisation des zones inondables**

L'imperméabilisation des terres inondables altère leur **rôle tampon** en période de crue et perturbe le bon écoulement des eaux. Plusieurs **plans de prévention des risques d'inondation (PPRI)** sont en cours d'élaboration sur le territoire (Rhône, Ouvèze, Durance...). Ces documents doivent permettre de déterminer les zones à risques fort, moyen ou faible. Ils s'imposent aux documents d'urbanisme des communes.

➔ **La construction d'infrastructures routières**

Ces infrastructures ont un impact bénéfique car elles **permettent un désenclavement** et améliorent l'accessibilité du territoire. Cependant, elles « appellent » souvent à l'urbanisation (faciliter de construire le long des axes, effets vitrine) et génèrent des nuisances sonores, fractionnent les habitats écologiques, marquent les paysages et diminuent la qualité de l'air.

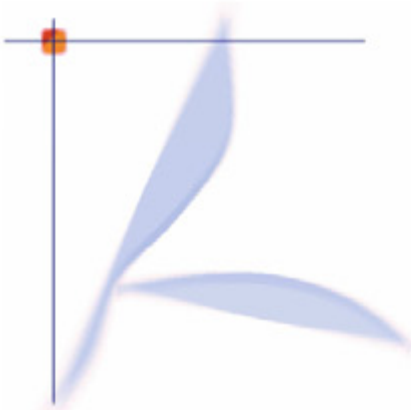


Ce mode d'urbanisation a montré ses limites en générant des dysfonctionnements qui peuvent expliquer le ralentissement du développement constaté ces dernières années.



# Un territoire attractif mais qui doit être vigilant à son développement

Diagnostic  
Etat initial de l'environnement



## → Un ralentissement démographique :

Durant la période 90-99, le territoire a **continué d'accueillir** de nouveaux habitants, mais en proportion **nettement moins importante** que la décennie précédente. Les projections démographiques à 2020 de l'INSEE, confirment cette tendance mais ont toutefois été revues à la hausse suite à l'analyse de ces 5 dernières années.

Nombre d'habitants	1 962	1 968	1 975	1 982	1 990	1999
SCoT (26+ 3 communes)*	140 612	168 890	189 933	206 542	222 062	235 507
Bassin de vie	579 617	680 519	743 039	801 644	870 869	931 353

Evolution population	1962-68	1968-75	1975-82	1982-90	1990-99	1962-1975	1975-1999	1962-1999
Population SCoT	28 278	21 043	16 609	15 540	13 425	49 321	45 574	94 895
Population bassin de vie	101 202	62 220	58 605	69 225	60 494	163 422	188 314	351 736

\* Dans un souci de cohérence territoriale, l'ensemble des analyses a porté sur le périmètre officiel du SCoT donc les 26 communes + 3 communes (Pujaut, Sauveterre et Tavel) quasiment encadrées dans le territoire.

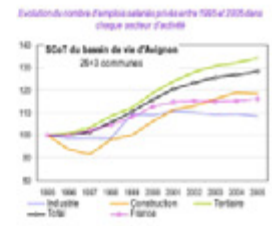
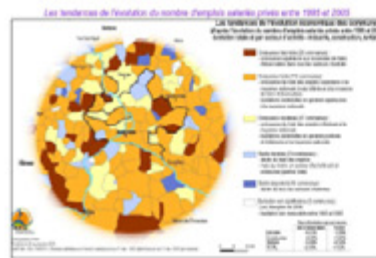
## → Une tendance au ralentissement du développement économique :

Le territoire **continue de créer** des emplois, mais le rythme observé entre 90 et 99 a diminué par rapport à la période 82-90.

Cependant, le territoire bénéficie d'une économie locale très diversifiée ce qui le rend moins fragile.

En effet, tous les secteurs d'activité sont bien représentés :

- **L'agriculture** est encore très présente sur le territoire (43% des terres, 17% des emplois), avec une filière viticole qui se porte bien (produit à haute valeur ajoutée) mais un secteur « maraîchage et arboriculture » qui connaît des difficultés. Un pôle de compétitivité « fruits et légumes » renforce l'importance de l'économie agricole sur le territoire.
- Les **industries** parmi lesquelles l'agro-alimentaire dont il faudra anticiper le développement in situ ou la relocalisation sur le territoire.
- **La logistique** : les entreprises se sont installées côté vauclusien à proximité du cœur urbain et des diffuseurs autoroutiers de TAT. Pour maintenir et développer cette filière sur le territoire, il faudra anticiper l'évolution des besoins de ces entreprises soumises à l'augmentation du prix du pétrole en proposant d'autres modes de transports.
- **Le tourisme, la culture**, secteur porteur de la renommée du territoire
- **les services** (satisfaction des besoins de la population, artisans, professions paramédicales, commerces, services aux entreprises) : secteur qui emploie beaucoup de personnes et qui est primordial pour le maintien de l'emploi et la cohésion sociale. À l'image de ce qui est constaté à l'échelle nationale, le tertiaire est le secteur qui a créé le plus d'emplois ces dernières années. Sur le bassin de vie d'Avignon, la part de l'emploi du commerce est très importante.



## → Les pistes de travail pour améliorer l'attractivité économique

- Mettre en place une **stratégie économique globale** afin d'assurer des retombées économiques sur l'ensemble du territoire, tout en respectant les contextes territoriaux de chacun.
- **Soutenir l'activité agricole** et ne plus considérer les terres agricoles comme des variables d'ajustement de l'urbanisation.
- **Assurer une meilleure adéquation entre la main d'œuvre du territoire et les besoins de recrutement des entreprises** locales ce qui renvoie à la question des formations proposées sur le territoire et à celle du logement de toutes les catégories socioprofessionnelles.
- **Organiser la promotion économique** aujourd'hui éclatée entre différentes structures.
- **Proposer du foncier adapté** aux besoins et aux évolutions des entreprises sachant que 8 emplois sur 10 en moyenne sont situés dans le tissu urbain de manière diffuse, contre 2 sur 10 en zone d'activité.
- **Assurer un équilibre entre commerces de centres villes et grands commerces** situés dans des zones dédiées.
- Promouvoir la **mixité** entre les modes d'occupation du sol.

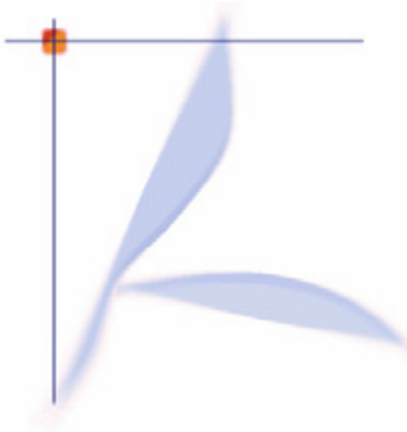




Un schéma de cohérence territoriale pour le bassin de vie d'Avignon

## Un urbanisme qui a généré des disparités qu'il faut aujourd'hui rééquilibrer

Diagnostic  
Etat initial de l'environnement

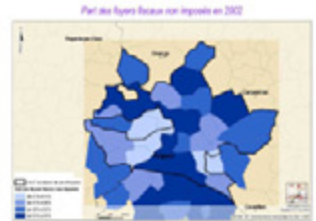


L'embellie ces dernières années du « mono-produit » : maison individuelle, surtout en zone périurbaine, ne facilite pas une bonne mixité sociale et un accès au logement pour tous. En effet, ce type d'habitat ne s'adresse qu'à une catégorie de la population (les familles recherchant l'accès à la propriété).



### ➔ Habitat : Le parc de logements actuel ne permet pas toujours d'assurer un parcours résidentiel

Les analyses ont relevé un déséquilibre géographique et un manque de locatif et de locatif social, alors que le nombre de personnes éligibles à cette offre de logement est important : jeunes actifs, personnes âgées, familles monoparentales, main d'œuvre... Les diagnostics des différents plans locaux de l'habitat pointent ce déficit.



L'offre de logements sociaux est aujourd'hui concentrée dans le cœur urbain (Avignon, Villeneuve, les Angles, le Pontet, Sorgues, Molières), ce qui est compréhensible puisqu'il s'agit de la polarité principale du territoire qui concentre le plus d'emplois, de services et qui bénéficie de la meilleure desserte en transport en commun. Néanmoins, le locatif et le locatif social sont insuffisamment présents dans les autres communes.

Un ensemble d'évolutions démographiques et sociologiques oblige à adapter l'offre en logements :

- aux besoins liés au vieillissement de la population et à la politique nationale qui encourage le maintien à domicile aussi longtemps que l'autonomie de la personne le permet. Certaines personnes âgées souhaitent se rapprocher des services et des commodités quotidiennes pour justement conserver leur autonomie (déplacements en voiture souvent difficiles). Aussi il est important que les communes du territoire prennent en compte ce besoin et proposent des logements adaptés (de plain-pied, adaptations des salles de bains...), dans leur centre.
- aux évolutions des structures familiales (divorce, famille recomposée...) qui ont recours à des logements de petite taille ou de taille moyenne F2/F3.

Néanmoins, comme en témoigne le graphique ci contre, la part de l'habitat individuel pur (maison isolée sur sa parcelle) a diminué. Ceci s'explique par les efforts entrepris par certaines communes pour diversifier davantage leur offre de logements et par l'augmentation du prix du foncier.

Une des pistes de diversification de l'habitat pourrait consister à construire davantage de logements individuels groupés qui ne représentent pour l'instant qu'une très faible part des nouveaux logements mis sur le marché. Ce type d'habitat pourrait à la fois répondre à un souci d'économie foncière, assurer une continuité cohérente avec les tissus villageois dense et faciliter l'accès à la propriété ou à la location des ménages du bassin de vie.



### ➔ Déplacements : la réponse apportée dans le passé a souvent été le « tout voiture »



Le territoire bénéficie de tous les modes de transports. Cependant, le mode d'urbanisation de ces dernières années (provoquant un éloignement entre zones d'habitat et pôles d'emplois), l'évolution des mentalités (recherche d'un cadre de vie tranquille, d'espace) et le prix du foncier (plus attractif en milieu périurbain ou rural) ont multiplié les besoins de déplacements. La réponse apportée a principalement été la construction ou l'élargissement d'infrastructures routières.

Dans ce contexte d'étalement urbain, la voiture reste le mode de déplacement le plus efficace, provoquant des engorgements croissants de certains axes, des nuisances sonores importantes pour la population et une dépense croissante dans le budget des ménages. De nouvelles routes sont prévues pour améliorer et fluidifier la circulation (ex/ la liaison est-ouest). Néanmoins, cela risque d'être une solution temporaire, si parallèlement à la construction de ces futures voiries, aucune alternative au « tout voiture » n'est mise en place. Cela implique entre autres de proposer une offre en transport en commun attractive (distance/temps et tarifs) :

- la modernisation des 4 lignes TER doit être priorisée avec entre autre la réouverture de la ligne Carpentras/Avignon.
- le potentiel du fret ferroviaire et fluvial doit être pris en compte pour l'installation d'entreprises de transport ;
- la jonction ferrée entre la gare TGV et la gare centre d'Avignon doit être réalisée ;
- la gestion et le système tarifaire des réseaux de transport bus et TER, dépendant de trois départements différents doivent être harmonisés et combinés au réseau de bus urbain. Sa vitesse commerciale, sa fréquence, sa couverture spatiale doivent être améliorées.

L'un des enjeux du SCOT va consister à rééquilibrer la politique de déplacement en faveur du transport collectif. Pour ce faire, il sera nécessaire d'anticiper et de lier davantage urbanisation, centralités et dessertes en transport en commun.