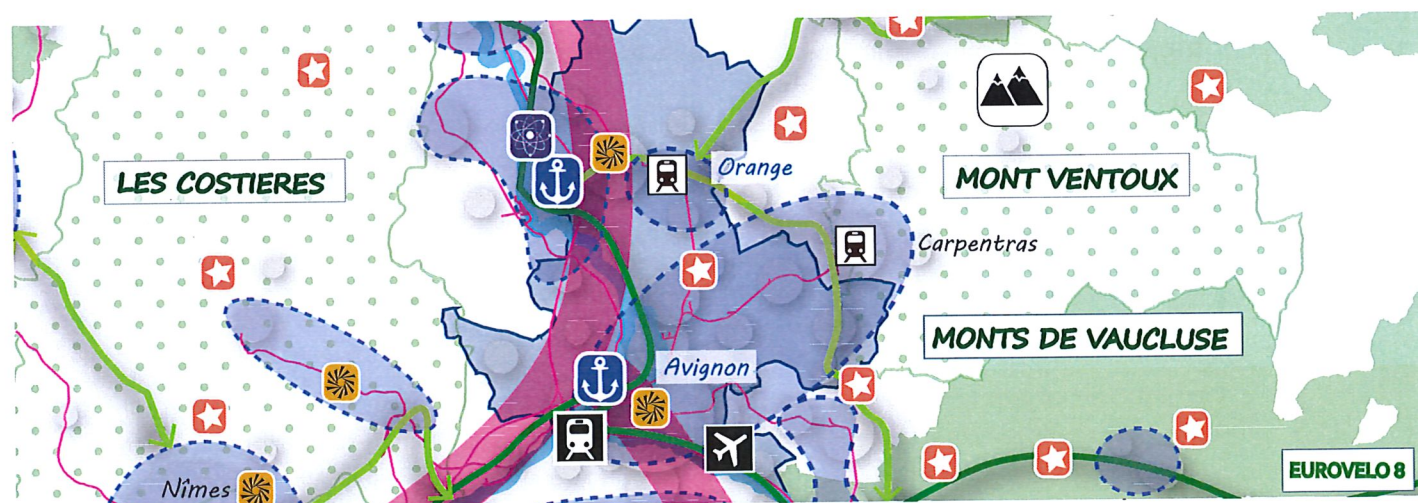


# SCOT BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Document support au débat d'orientations du PADD  
Conseil syndical du 17 juin 2019



Syndicat Mixte  
pour le SCOT du  
Bassin de Vie  
d'Avignon







Le Projet d'Aménagement et de développement Durables (PADD) du SCOT constitue un projet de territoire du Bassin de Vie d'Avignon et une stratégie d'aménagement. Il fixe un cap pour les politiques territoriales et les documents d'urbanisme à l'horizon 2035.

A travers le PADD, le Syndicat Mixte du SCOT du Bassin de vie d'Avignon souhaite :

- Fédérer les quatre EPCI du périmètre autour d'ambitions et d'objectifs communs en matière d'aménagement et de développement durables du territoire ;
- Définir un cadre qui garantit la cohérence des politiques publiques et d'urbanisme ;
- Assurer les conditions d'un développement équilibré et solidaire du bassin de vie d'Avignon ;
- Relever collectivement les défis territoriaux, environnementaux, énergétiques, économiques numériques et sociaux du bassin de vie d'Avignon ;
- Révéler les potentialités et l'identité de chaque territoire et de chaque commune ;
- Mieux positionner le bassin de vie d'Avignon à l'échelle interrégionale.

#### Rappel du code de l'urbanisme : que doit définir le PADD du SCOT ?

L'article L141-4 du code de l'urbanisme précise que «*Le projet d'aménagement et de développement durables «fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.»*

Le PADD est un projet concerté et partagé. Les élus du SCOT du Bassin de vie d'Avignon ont eu le souci d'associer régulièrement les acteurs principaux du territoire au cours de réunions de travail, notamment l'Etat, le Conseil départemental du Vaucluse et du Gard, les CCI et la chambre d'agriculture du Vaucluse et du Gard, les Régions Sud PACA et Occitanie.

Les documents d'orientations stratégiques définis aux échelons territoriaux supérieurs (tels le SRADDET, SDAGE, PGRI, ...) ont nourri et orienté ce projet de PADD.



## TABLE DES MATIERES



|                                                                                                                                                       |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>I. LE POSITIONNEMENT INTERREGIONAL DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON : UN LEVIER D'ATTRACTIVITE ET DE RAYONNEMENT .....</b>                               | <b>8</b>  |
| <b>1.1. Un rôle stratégique à renforcer au sein d'un réseau de villes moyennes dynamiques .....</b>                                                   | <b>10</b> |
| • Mettre en œuvre les SRADDET Sud PACA et Occitanie en affichant une ambition de centralité de l'espace rhodanien .....                               | 10        |
| • Contribuer au portage et à l'animation d'une démarche inter-SCoT .....                                                                              | 10        |
| <b>1.2. Entre villages et cœur urbain : une organisation territoriale qui mise sur un cadre de vie de qualité et la diversité des identités .....</b> | <b>14</b> |
| • Préparer le territoire à l'accueil d'environ 50 000 personnes supplémentaires d'ici 2035 .....                                                      | 14        |
| • Se fixer comme objectif la création d'environ 20 000 emplois d'ici 2035 .....                                                                       | 14        |
| • Favoriser les solidarités et accompagner la reconquête des centres villes par une organisation territoriale équilibrée .....                        | 15        |
| • Affirmer Avignon comme pôle majeur du territoire .....                                                                                              | 15        |
| • Miser sur six polarités d'intérêt métropolitain .....                                                                                               | 16        |
| • Une armature territoriale en quatre niveaux pour garantir la cohésion territoriale .....                                                            | 16        |
| <b>II. CONSTITUER UN TERRITOIRE EXEMPLAIRE EN MATIERE ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE .....</b>                                                             | <b>20</b> |
| <b>2.1. Le capital agricole et écologique comme canevas du développement urbain .....</b>                                                             | <b>20</b> |
| • Assurer sur le long terme la préservation des espaces agricoles et forestiers .....                                                                 | 20        |
| • La trame verte et bleue : la reconquête de la biodiversité et de la richesse écologique comme cap .....                                             | 20        |
| <b>2.2. Deployer la nature en ville .....</b>                                                                                                         | <b>22</b> |
| <b>2.3. la préservation de la ressource en eau comme condition des choix d'aménagement .....</b>                                                      | <b>23</b> |
| <b>2.4. Révéler la charpente paysagère naturelle .....</b>                                                                                            | <b>23</b> |
| <b>2.5. la transition énergétique et l'adaptation climatique comme fils conducteurs de la stratégie territoriale .....</b>                            | <b>27</b> |
| • Vers un urbanisme énergétique et climatique résilient .....                                                                                         | 27        |
| • Accélérer la production d'énergie photovoltaïque en mobilisant le bâti .....                                                                        | 28        |



|                                                                                              |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| • Identifier les secteurs potentiellement favorables à l'énergie éolienne .....              | 28        |
| • Promouvoir le chauffage au bois .....                                                      | 28        |
| • Appuyer les initiatives de réseau de chaleur .....                                         | 29        |
| • Développer la co-méthanisation et la production d'énergie via les produits agricoles ..... | 29        |
| <b>2.6. vers une optimisation de la gestion des déchets et leur valorisation .....</b>       | <b>29</b> |

### **III. UNE AMBITION RENOUVELEE POUR REpondre AUX BESOINS D'UN TERRITOIRE DYNAMIQUE .....**

#### **3.1. Accroître les atouts économiques par une stratégie coordonnée .....**

- Accueillir et ancrer les filières d'excellence économique .....
- Renforcer l'industrie agroalimentaire .....
- Conforter le bassin de vie d'Avignon comme territoire agricole : l'agriculture comme levier de performance économique et environnementale .....
- Conforter la viticulture comme filière agricole à forte valeur ajoutée .....
- Accompagner les activités numériques et créatives .....
- Soutenir la filière énergétique.....
- Promouvoir l'économie sociale et solidaire.....
- Soutenir l'économie circulaire .....
- Fabriquer une destination touristique globale à travers une offre coordonnée.....
- Structurer une filière logistique qui valorise conjointement le rail et le fleuve .....
- Définir les principes de développement des carrières.....
- Déterminer une armature économique pour ancrer les entreprises au bon endroit et dans les meilleures conditions.....

#### **3.2. Affirmer un nouveau cap en matière d'aménagement commercial et conforter l'artisanat .....**

- Redéfinir un équilibre entre les pôles commerciaux pour renforcer l'attractivité des centres-villes .....
- Renforcer l'attractivité commerciale des centres-villes et des quartiers en y priorisant les implantations commerciales.....
- Maîtriser l'évolution des zones commerciales et impulser leur diversification.....
- Appuyer la mutation de l'appareil commercial.....
- Mettre en place à l'échelle du bassin de vie d'Avignon une gouvernance commerciale impliquant l'ensemble des acteurs.....
- Engager un dialogue permanent avec les SCoT voisins .....



|                                                                                                                                  |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>3.3. Proposer une nouvelle dynamique résidentielle : entre rééquilibrage et diversification de la production de logements</b> | <b>45</b> |
| • Créer 35 000 logements à horizon 2035                                                                                          | 45        |
| • Faire de l’habitat un levier fort de qualité de vie et d’attractivité du territoire                                            | 46        |
| • Assurer une offre suffisante de logements locatifs sociaux et une plus grande solidarité entre les communes                    | 46        |
| - Tendre vers le seuil de 25 % logements sociaux pour les communes concernées                                                    | 46        |
| - Assurer une meilleure répartition de l’offre entre communes                                                                    | 47        |
| - Mieux partager la politique du peuplement                                                                                      | 47        |
| - Favoriser l’accession sociale                                                                                                  | 47        |
| • Fixer des objectifs ambitieux en matière d’amélioration et de réhabilitation                                                   | 47        |
| - Résorber l’habitat indigne                                                                                                     | 47        |
| - Améliorer la qualité du parc de logements locatifs sociaux                                                                     | 48        |
| - Développer un parc locatif privé de qualité pour offrir aux ménages une alternative dans leurs parcours résidentiels           | 48        |
| - Réussir l’efficacité énergétique dans le parc de logements                                                                     | 48        |
| • Accompagner les programmes de rénovation urbaine                                                                               | 48        |
| • Mobiliser les logements vacants et soutenir les copropriétés dégradées dans l’habitat privé                                    | 49        |
| • Proposer un habitat adapté aux publics spécifiques                                                                             | 49        |
| <b>3.4. Changer la donne en matière de mobilité : un impératif environnemental et social</b>                                     | <b>50</b> |
| • Renforcer l’accessibilité du bassin de vie d’Avignon par les transports collectifs interurbains                                | 50        |
| • Rendre attractifs les transports collectifs                                                                                    | 50        |
| - Poursuivre l’investissement sur le ferroviaire                                                                                 | 50        |
| - Accompagner et impulser des projets urbains autour des haltes et gares                                                         | 50        |
| - Compléter l’offre ferroviaire par les cars interurbains                                                                        | 51        |
| - Renforcer et compléter le maillage du réseau de transports urbains                                                             | 51        |
| - Favoriser le Transports A la Demande (TAD)                                                                                     | 52        |
| - Poursuivre l’aménagement de Pôles d’Echanges Multimodaux                                                                       | 52        |
| - Renforcer les actions de coordinations des différentes AOM                                                                     | 52        |
| • Construire des espaces de vie apaisés à partir des modes doux                                                                  | 52        |
| - Aménager des itinéraires attractifs et articuler les différentes échelles                                                      | 52        |
| - Poursuivre l’élaboration des schémas de développement des modes doux                                                           | 53        |
| - Repenser la mobilité à l’échelle des quartiers pour un territoire des proximités                                               | 53        |



|                                                                                                                                                    |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| • Utiliser la voiture autrement .....                                                                                                              | 53        |
| - Diminuer la place de la voiture grâce à des politiques de stationnement appropriées .....                                                        | 53        |
| - Soutenir les politiques de covoiturage .....                                                                                                     | 54        |
| - Favoriser les nouvelles formes de mobilité innovantes .....                                                                                      | 54        |
| - Finaliser le développement du réseau routier par la réalisation de deux infrastructures indispensables à l'apaisement de certains secteurs ..... | 54        |
| • Organiser la logistique urbaine.....                                                                                                             | 55        |
| <b>3.5. Faciliter l'accessibilité aux équipements et services par un maillage équilibré..</b>                                                      | <b>55</b> |
| • Améliorer le temps et adapter la plage horaire d'accès aux équipements et services ...                                                           | 55        |
| • Le numérique, condition du développement économique et d'équité territoriale .....                                                               | 56        |

#### **IV. S'INSCRIRE DURABLEMENT DANS UN MODE DE DEVELOPPEMENT**

|                                                                                                                                 |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>VERTUEUX.....</b>                                                                                                            | <b>58</b> |
| <b>4.1. Se donner les moyens de réduire la consommation de l'espace par deux .....</b>                                          | <b>58</b> |
| <b>4.2. Prioriser le réinvestissement de l'enveloppe urbaine .....</b>                                                          | <b>58</b> |
| <b>4.3. encadrer les secteurs privilégiés d'extension urbaine et économique .....</b>                                           | <b>59</b> |
| <b>4.4. Poursuivre les efforts de compacité .....</b>                                                                           | <b>59</b> |
| <b>4.5. Favoriser l'intensification urbaine dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs.....</b>             | <b>60</b> |
| <b>4.6. De fortes exigences dans les aménagements pour un territoire au cadre de vie urbain et villageois d'exception .....</b> | <b>61</b> |
| • Généraliser les principes de qualité et de diversité urbaines dans tous les projets.....                                      | 61        |
| • Promouvoir des aménagements qualitatifs dans les espaces d'activités économiques.                                             | 61        |
| • Requalifier les entrées de villes .....                                                                                       | 62        |
| • Maintenir des coupures d'urbanisation .....                                                                                   | 62        |
| • Valoriser le patrimoine bâti .....                                                                                            | 62        |
| <b>4.7. composer avec les risques pour favoriser la sécurité des biens et des personnes</b>                                     | <b>63</b> |
| • Intégrer le risque inondation en amont des projets pour le minimiser.....                                                     | 63        |
| • Minimiser le risque d'incendie et de feu de forêt.....                                                                        | 64        |
| • Prendre en compte le risque sismique et de « mouvement de terrain » .....                                                     | 64        |
| • Composer avec le risque industriel.....                                                                                       | 64        |
| <b>4.8. concevoir un aménagement qui améliore la santé des populations.....</b>                                                 | <b>64</b> |
| • Améliorer la qualité de l'air .....                                                                                           | 65        |



|                                                                                                                                |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| • Réduire les nuisances sonores .....                                                                                          | 65        |
| • Diminuer la pollution des sols.....                                                                                          | 66        |
| • Favoriser la production locale de denrées alimentaires saines.....                                                           | 66        |
| <b>4.9. Une clé de réussite : favoriser la mise en œuvre de politiques foncières et accompagner l'élaboration de PLUi.....</b> | <b>66</b> |



## I. LE POSITIONNEMENT INTERREGIONAL DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON : UN LEVIER D'ATTRACTIVITE ET DE RAYONNEMENT

---

A cheval sur deux Régions et deux Départements, le bassin de vie d'Avignon est un territoire charnière, au centre des échanges de l'arc méditerranéen et du couloir rhodanien. Il joue un rôle d'interface et se trouve doté d'une accessibilité exceptionnelle.

Situé entre les Métropoles d'Aix-Marseille, de Montpellier et de Lyon, il constitue un territoire à taille humaines, aux caractéristiques urbaines et rurales. Il profite à la fois d'une offre d'équipements, de services et d'activités de niveau métropolitain et d'un cadre de vie de grande qualité.

Le bassin de vie d'Avignon participe à un double dynamique : celle de l'aire urbaine d'Avignon et celle de l'espace Rhodanien, en jouant un rôle de locomotive pour ces deux ensembles.

S'agissant de l'aire urbaine d'Avignon (530 000 habitants), elle est constituée d'entités géographiques organisées autour de villes moyennes : Orange, Carpentras, L'Isle-sur-la-Sorgue, Cavaillon ou Chateaubriant. Le projet de SCoT BVA s'est élaboré dans une perspective de meilleure organisation du développement, de l'aménagement et des déplacements de l'aire urbaine d'Avignon.

Au-delà de l'aire urbaine, les ambitions du SCoT BVA s'inscrivent à l'échelle de l'espace rhodanien qui comprend les bassins de vie locaux, d'Arles, de Beaucaire/Tarascon, de Saint-Rémy-de-Provence, d'Apt et de Bagnols-sur-Cèze. Ces derniers se caractérisent à la fois par des dynamiques économiques et démographiques propres et par une influence de la ville d'Avignon.

L'enjeu du positionnement et de l'attractivité du bassin de vie d'Avignon se pose dans un contexte de montée en puissance des Métropoles, qui représente autant une opportunité de bénéficier de leur dynamisme qu'un risque de rester en marge de leur développement. Par ailleurs, la position carrefour du bassin de vie d'Avignon doit être valorisée afin de ne pas être perçu comme territoire « d'extrémité », coupé en deux, dans les politiques régionales d'Occitanie ou de PACA.

Ces défis offrent au Syndicat Mixte du SCoT une opportunité de jouer un rôle fédérateur et coordinateur à l'échelle de l'espace rhodanien.

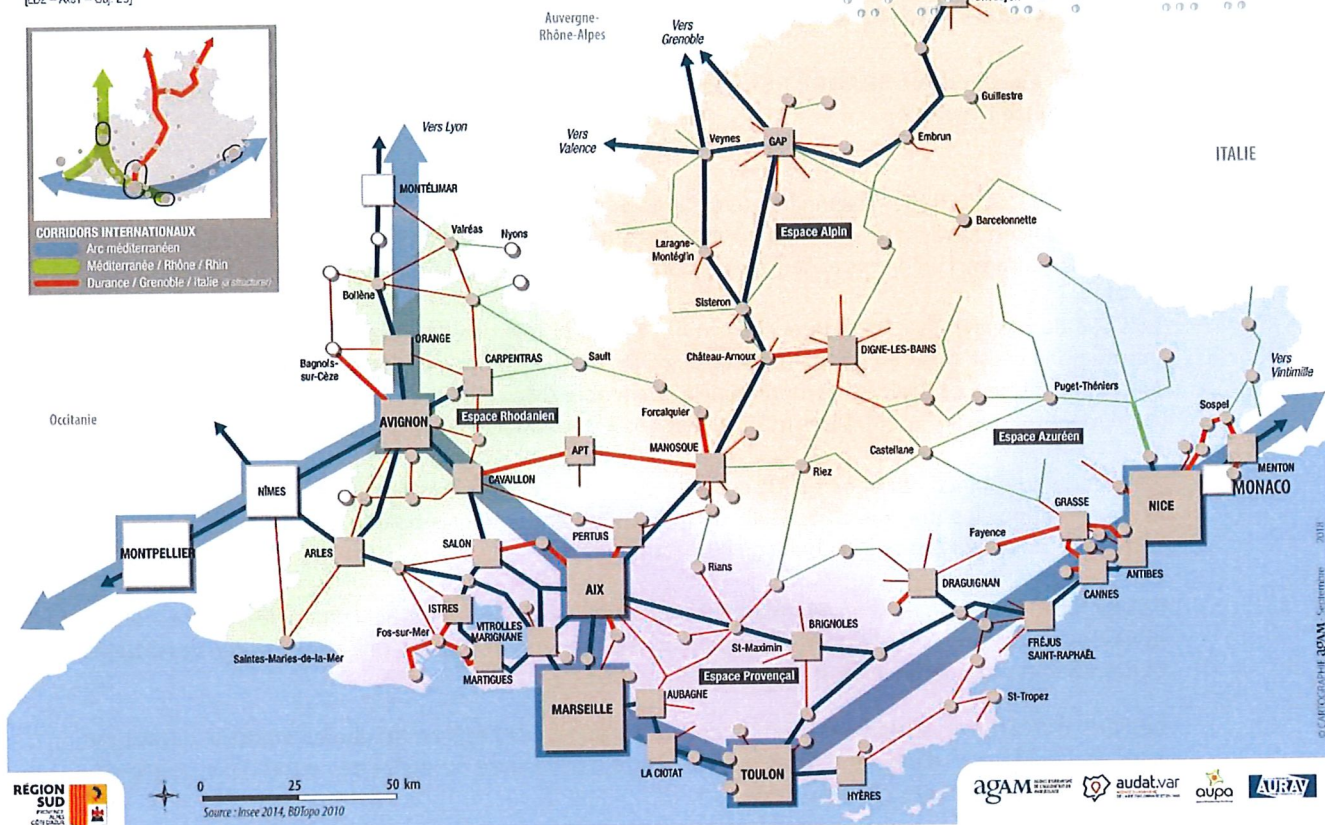
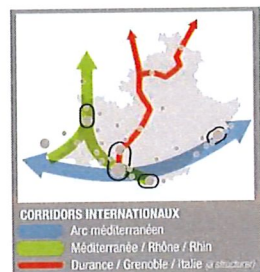


# METTRE EN RÉSEAU LES CENTRALITÉS

## COOPÉRATIONS ET RÉCIPROCITÉS AU SEIN ET ENTRE ESPACES RÉGIONAUX

[LD2 – Axe1 – Oct. 2018]

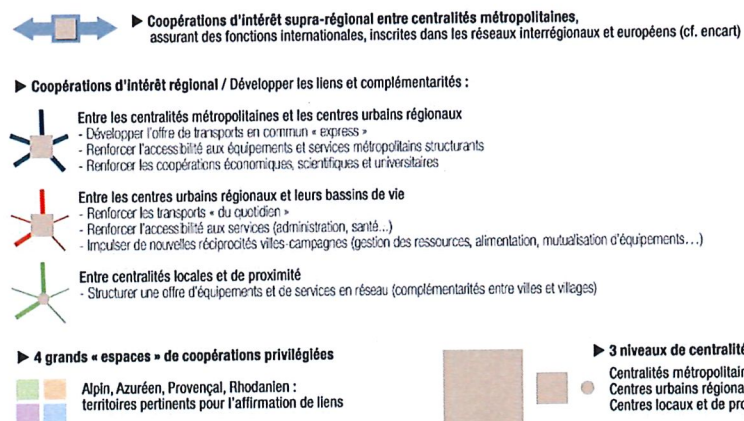
DOCUMENT DE TRAVAIL  
13/09/2018



# METTRE EN RÉSEAU LES CENTRALITÉS

## COOPÉRATIONS ET RÉCIPROCITÉS AU SEIN ET ENTRE ESPACES RÉGIONAUX

[LD2 – Axe1 – Oct. 2018]





## 1.1. UN RÔLE STRATÉGIQUE A RENFORCER AU SEIN D'UN RESEAU DE VILLES MOYENNES DYNAMIQUES

- **Mettre en œuvre les SRADDET Sud PACA et Occitanie en affichant une ambition de centralité de l'espace rhodanien**

Le SRADDET SUD PACA reconnaît quatre ensembles infra-régionaux cohérents pour favoriser les coopérations en matière de développement et d'aménagement du territoire. L'espace rhodanien est ainsi défini comme l'un de ces ensembles et comprend le Département de Vaucluse et le Pays d'Arles.

Le SCoT du bassin de vie d'Avignon constitue le territoire pivot de l'espace rhodanien. Son envergure interrégionale est mise en avant dans le SRADDET SUD PACA en tant « qu'espace métropolisé » comprenant une « centralité métropolitaine » (ensemble Avignon, Sorgues, Le Pontet et Vedène), ceci au même titre que les « centralités métropolitaines » d'Aix-Marseille, de Nice et de Toulon.

Dans ce sens, l'objectif du SCoT est de créer les conditions d'une nouvelle dynamique démographique et de se donner les moyens d'accueillir de nouveaux habitants et emplois, en assumant un rôle de réceptacle de la croissance à l'échelle de l'espace rhodanien.

Il s'agit de mieux polariser le développement urbain pour protéger plus efficacement les espaces ruraux et naturels, et lutter contre l'étalement urbain qui a pu engendrer une dévitalisation des centres urbains et des villages et générer une forte consommation de l'espace.

Le SCoT BVA affirme également son rôle de porte d'entrée de l'espace rhodanien en tirant davantage parti de la présence d'infrastructures de transports d'envergure européenne : gares TGV, Aéroport, grands axes autoroutiers, ports fluviaux.

Les liens quotidiens du bassin de vie d'Avignon avec les autres territoires de l'espace rhodanien ainsi que le portage de projets sont à renforcer.

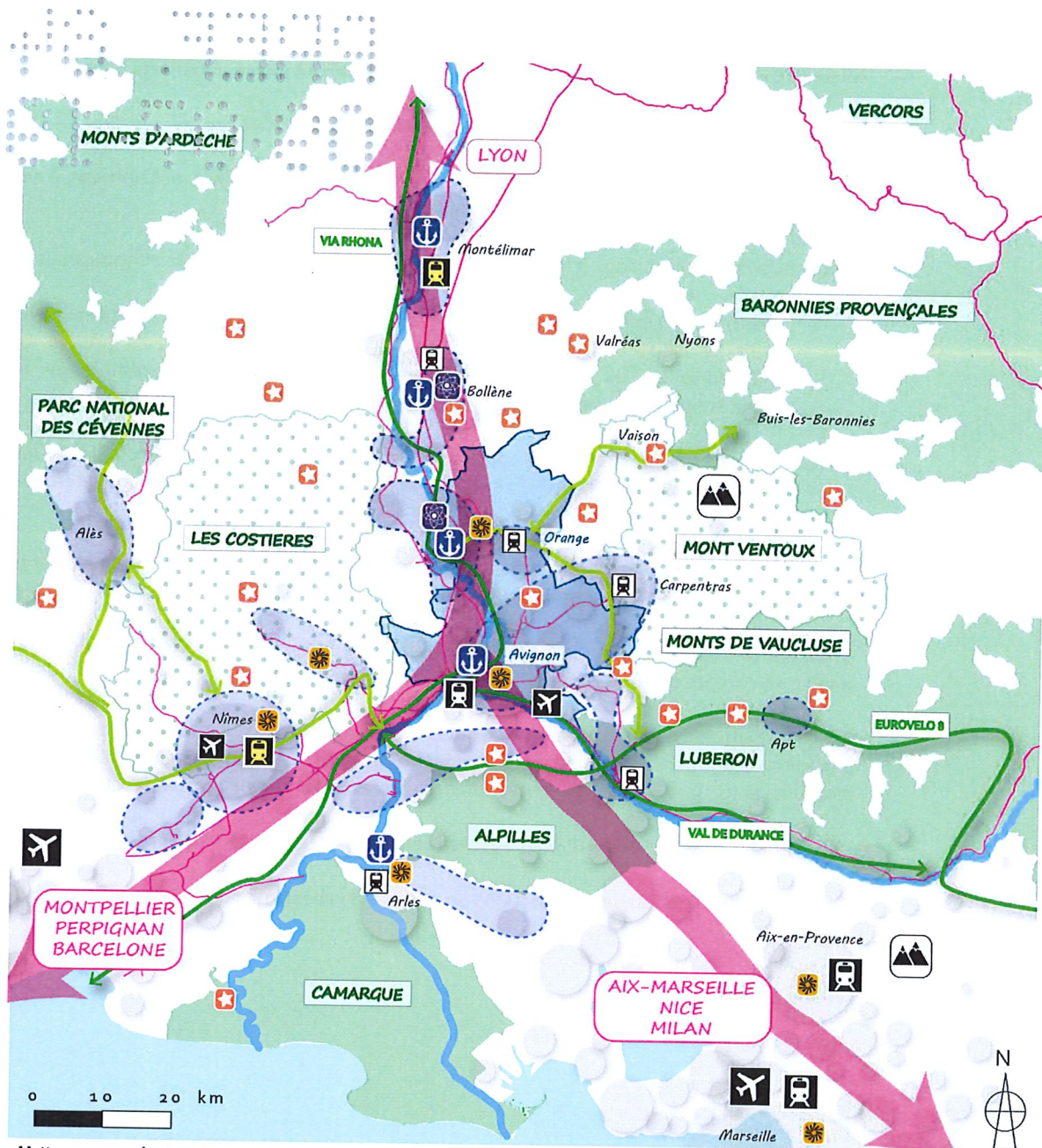
- **Contribuer au portage et à l'animation d'une démarche inter-SCoT**

Le SCoT BVA affiche son rôle mobilisateur dans l'animation d'une démarche Inter-SCoT. Celle-ci doit permettre de dépasser les limites des SCOT quand elles sont inappropriées et favoriser l'articulation des politiques territoriales sur les enjeux suivants :





- Mieux peser dans les politiques de niveau régional ou national liées à la planification, à l'aménagement ou à la contractualisation ;
- Favoriser les complémentarités en matière de développement et de foncier économiques, notamment en matière de filières d'excellence ;
- Organiser les synergies en matière de stratégie et d'offre touristique, culturelle et de loisir ;
- Faciliter le portage de grands projets d'aménagement, d'équipements ou de développement économiques ;



- Mieux préserver et valoriser le patrimoine naturel, agricole et paysagé remarquable :
  - o assurer la cohérence des trames vertes et bleues des SCOT
  - o préserver à la bonne échelle les terres agricoles en veillant notamment à un développement maîtrisé de l'urbanisation,
- Favoriser la coordination des orientations des SCOT en matière de mobilité et notamment :
  - o identifier des infrastructures et liaisons de niveau régional qui devront être portées dans les SCOT et les SRADDET ; faciliter la réalisation de grands projets de transports en les intégrant dans une stratégie territoriale (exemple de la réouverture aux voyageurs de la voie ferrée de la rive droite du Rhône),
  - o garantir une cohérence des continuités des grands itinéraires modes doux dans les politiques des EPCI et AOM ; impulser la définition d'un schéma des voies vertes à l'échelle du Delta Rhodanien,
  - o améliorer les mobilités rurales et périurbaines vers les équipements structurants des grandes agglomérations ;
- Organiser une solidarité amont /aval pour lutter contre le risque inondation et harmoniser la prise en compte des risques dans les documents d'urbanisme ;
- Concilier l'accueil de populations résidentes et touristiques et la ressource en eau du territoire ; échanger sur les modalités de prise en compte des PGRE (plan de gestion de la ressource en eau) et PGRI (plan de gestion des risques d'inondation) dans les SCOT ;
- Définir une politique globale d'aménagement en faveur des centres villes et villageois ;
- Garantir la coordination des orientations en matière d'urbanisme commercial.



Mettre en oeuvre les SRADDET en affichant une ambition de centralité de l'espace Rhodanien

-  Conforter le bassin de vie en renforçant les synergies avec les territoires voisins
-  Tirer parti des dynamiques régionales et métropolitaines
-  Espaces économiques majeurs pourvoyeurs d'emplois
-  Sites portuaires et de logistique à vocation régionale

Affirmer son rôle de porte d'entrée de l'espace Rhodanien pour faciliter les coopérations territoriales


Conforter les infrastructures structurantes de transport :

-  réseau autoroutier
-  réseau aérien
-  réseau ferré
-  gare TGV  gare TGV en projet
-  gares TER majeures de desserte

Tirer parti des sites patrimoniaux exceptionnels pour renforcer l'attractivité touristique :

-  PNR  PNR en projet
-  sites UNESCO  sites patrimoniaux

Organiser des grands itinéraires cyclables

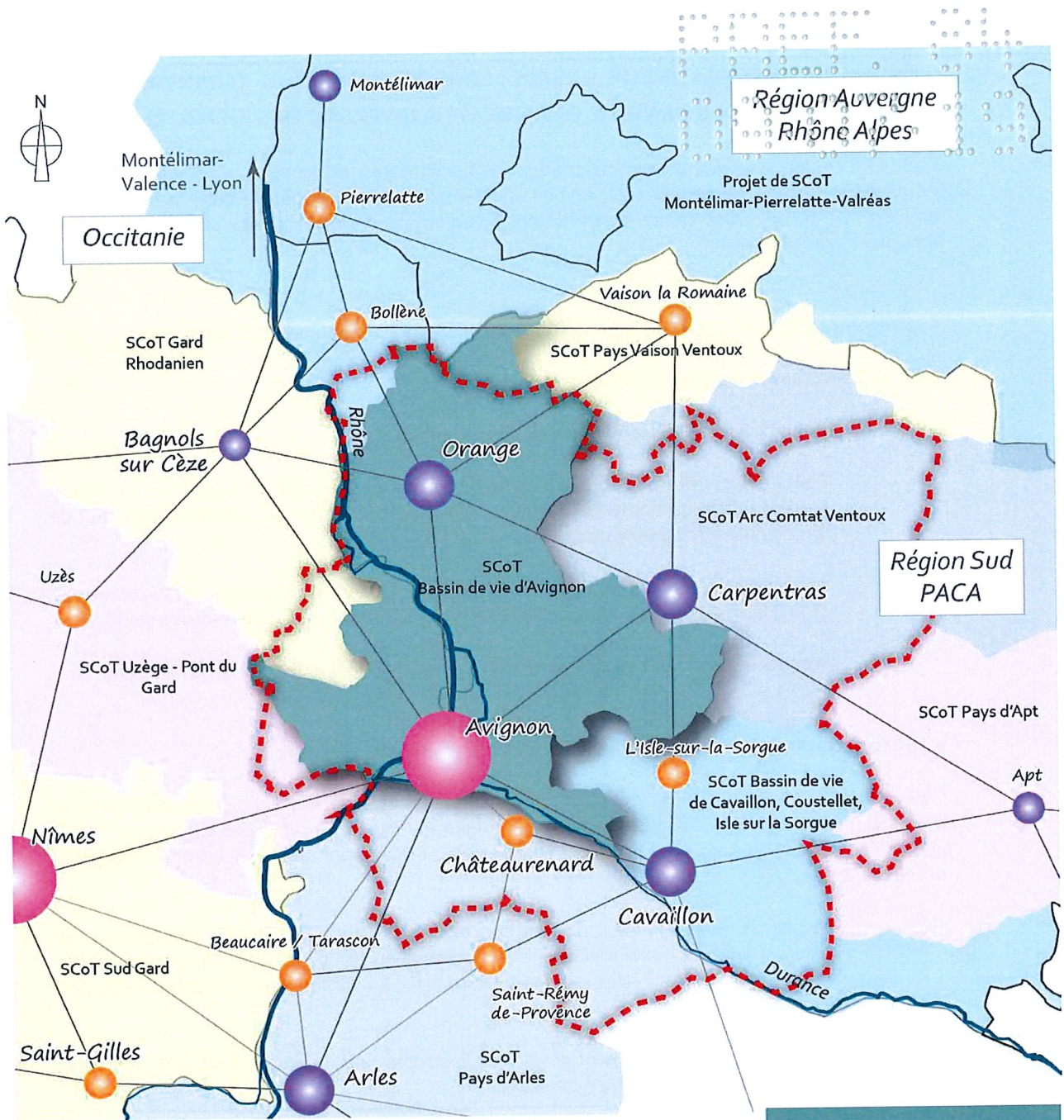
-  Eurovélo route réalisée ou en projet
-  Vélo route réalisée ou en projet

Un rôle stratégique à renforcer au sein d'un réseau de villes moyennes dynamiques








Mai 2019

AGENCE D'URBANISME  
**AURAV**  
RHÔNE-ALPES-VAUCLUSE





**Des liens quotidiens du Bassin de Vie d'Avignon avec les autres territoires**

-  Centralités métropolitaines reconnues à l'échelle régionale
-  Centres urbain régionaux
-  Pôles secondaires régionale
-  Aire Urbaine d'Avignon
-  Le Rhône, un rôle déférateur interregional
-  Liens entre les différents pôles
-  Limites régionales

**Le positionnement interregional du Bassin de vie d'Avignon : un levier d'attractivité et de rayonnement**

Mai 2019





## 1.2. ENTRE VILLAGES ET CŒUR URBAIN : UNE ORGANISATION TERRITORIALE QUI MISE SUR UN CADRE DE VIE DE QUALITE ET LA DIVERSITE DES IDENTITES

Le SCoT BVA définit un projet territorial solidaire et équilibré qui vise à concilier d'une part, les enjeux de développement d'un territoire au rayonnement métropolitain et d'autre part, la nécessité de préservation de la qualité de vie d'un territoire aux identités multiples et aux espaces naturels et agricoles remarquables.

- **Préparer le territoire à l'accueil d'environ 50 000 personnes supplémentaires d'ici 2035**

Le SCoT BVA poursuit les objectifs suivants :

- Conforter son rôle stratégique dans l'espace rhodanien ;
- Préparer le territoire à l'accueil dans les meilleures conditions de cette population, ceci en matière d'environnement, d'habitat, d'offre d'emplois, de déplacements et de fonctionnement du territoire ;
- Participer à la lutte contre l'étalement urbain en favorisant un certain niveau recentrage de la croissance démographique de l'aire urbaine d'Avignon dans le territoire du SCoT ;
- Rapprocher les habitants des bassins d'emplois et de l'offre de transports collectifs.

- **Se fixer comme objectif la création d'environ 20 000 emplois d'ici 2035**

De la même manière, le projet de SCoT définit une stratégie de développement économique, notamment en matière foncière, calibrée sur une augmentation d'environ 17 000 emplois. Le SCoT identifie en ce sens les évolutions propres à chaque filière et détermine les besoins en foncier qui en découlent, ceci afin de :

- Faciliter le développement des entreprises déjà présentes ou l'accueil de nouvelles, en assurant les conditions foncières et un environnement de qualité (aménagement des espaces d'activité, services connexes, transports...), dans les zones d'activités existantes et dans le tissu urbain ;
- Favoriser le réinvestissement des zones d'activités existantes quand cela est possible et l'optimisation des projets de création ;
- Définir une armature économique complémentaire afin de favoriser « la bonne entreprise au bon endroit » ;
- Accueillir l'emploi dans le tissu urbain mixte. Concernant la répartition des emplois, le SCoT s'inscrit dans le maintien du ratio actuel : 60 % des emplois localisés dans le tissu urbain mixte et 40 % dans les zones d'activité.





- **Favoriser les solidarités et accompagner la reconquête des centres villes par une organisation territoriale équilibrée**

Le projet de SCOT porte des ambitions de répartition équilibrée du développement et s'appuie sur la diversité des identités du bassin de vie d'Avignon.

Pour cela, le SCOT définit une armature territoriale qui constitue le socle et le cadre du projet d'aménagement et de développement. Elle prend en compte la population, les emplois, le niveau d'équipement ou de service, la situation géographique, les ressources et l'identité des communes.

Elle identifie des polarités et donne un rôle à chaque ville et village. Une polarité a vocation à fournir aux habitants d'un territoire de référence (une ou plusieurs communes) l'essentiel des équipements et services structurants du quotidien. L'armature territoriale projetée du bassin de vie d'Avignon doit :

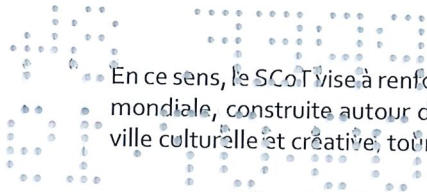
- Permettre le développement de chaque commune dans une cohérence d'ensemble, pour garantir leur évolution, leur renouvellement, le maintien des services et équipements existants, l'animation ou l'accueil d'activité économique ;
- Favoriser les liens et les complémentarités entre les communes ; assurer un maillage et une couverture cohérents des équipements et services ;
- Différencier le niveau de croissance démographique de chaque commune, ceci afin de privilégier des rythmes de développement appropriés et harmonieux, adaptés aux niveaux d'équipements, de commerces, d'emplois, de services ou de transports collectifs ;
- Soutenir les actions de revitalisation des centres villes et villageois, notamment ceux d'Avignon (dispositif Cœur de ville) et d'Orange ;
- Renforcer le rôle du cœur urbain et en particulier des villes d'Avignon et d'Orange ;

Le SCoT vise ainsi à :

- Adapter les politiques publiques aux différents types de polarités pour que chaque commune puisse trouver sa place dans le développement local ;
- Identifier les pôles à conforter au regard des enjeux de développement durable ;
- Mieux articuler les politiques d'aménagement du territoire (habitat, transports, urbanisme commercial, etc.) avec le rôle de chaque commune.

- **Affirmer Avignon comme pôle majeur du territoire**

La ville d'Avignon constitue la polarité majeure du SCoT et plus largement de l'espace rhodanien. La vitalité du territoire du SCoT est liée à celle d'Avignon. Cet enjeu se pose notamment en termes de confortement des fonctions de centralité et des atouts d'une ville à taille humaine.



En ce sens, le SCoT vise à renforcer le dynamisme et le rôle de la ville d'Avignon qui jouit d'une notoriété mondiale, construite autour de son patrimoine et de son festival de théâtre. Il conforte son statut de ville culturelle et créative, touristique, d'excellence et de formation :

- Ville culturelle : avec le(s) théâtre(s) comme véritable « animateur(s) » urbain(s) ;
- Ville touristique : avec son patrimoine bâti, sa vie culturelle, son offre de services (hébergement, restauration, accessibilité, ...);
- Ville de formation : une offre diversifiée et complémentaire entre Université, enseignement supérieur et apprentissage ; via l'installation d'infrastructures en fibre optique ;
- Ville des filières d'excellence : naturalité, aéronautique... (Opération d'Intérêt Régional de la Région PACA) ;
- Ville fluviale : mieux utiliser les atouts économiques du Rhône.

Le SCoT initie une politique territoriale qui appuie la revitalisation du centre d'Avignon à l'œuvre, notamment à travers le dispositif d'Action Cœur de ville.

#### • Miser sur six polarités d'intérêt métropolitain

Le SCoT identifie six polarités métropolitaines qui constituent des sites leviers du dynamisme et de l'attractivité du bassin de vie d'Avignon. Il s'agit de sites d'accueil privilégié pour de grandes opérations d'ensemble, pour l'accueil de grands équipements, de fonctions économiques au fort rayonnement et pour favoriser les innovations, voire les expérimentations dans l'aménagement, la qualité des formes urbaines et les propositions architecturales, dans une optique de mixité urbaine. Il s'agit des polarités suivantes :

- Avignon-Centre ;
- Avignon Confluence ;
- Avignon Sud – Agroparc ;
- Avignon-Nord ;
- Beaulieu ;
- Orange ;

#### • Une armature territoriale en quatre niveaux pour garantir la cohésion territoriale

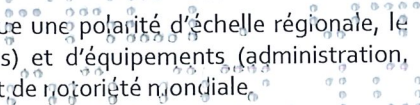
L'armature territoriale du SCoT BVA se décline comme suit :

- Le cœur urbain, qui comprend à la centralité métropolitaine inscrite dans le SRADDET SUD PACA :

Il s'agit du secteur le plus dense en termes d'emplois, d'habitants, d'équipements ou d'offre de transports collectifs. Le cœur urbain rassemble :

- o le pôle urbain majeur d'Avignon,





Le pôle urbain majeur d'Avignon constitue une polarité d'échelle régionale, le principal pôle d'emplois (58 000 emplois) et d'équipements (administration, Université, santé...) à fort rayonnement et de notoriété mondiale.

- o le pôle urbain de secteur d'Orange,

Le pôle urbain de secteur d'Orange constitue une polarité économique pour le pays d'Orange, véritable bassin d'emploi. La ville accueille des équipements structurants d'envergure départementale, voire internationale, et peut compter sur un important rayonnement culturel et touristique (patrimoine, Chorégie).

- o la **couronne urbaine** qui comprend les communes suivantes : Le Pontet, Sorgues, Vedène, Morières-les-Avignon, Villeneuve-les-Avignon, les Angles.

La couronne urbaine constitue un espace urbain relativement dense, présentant une urbanisation quasi continue entre les communes. Elle regroupe en dehors d'Avignon et d'Orange, une grande partie des habitants, des emplois, des services permettant notamment de mettre en œuvre une offre de transports en commun performante et plus largement une politique de mobilité globale.

Le cœur urbain, et en particulier les villes d'Avignon et d'Orange, a vocation à :

- o Accueillir les principales fonctions urbaines, les sites économiques d'excellence et les grands équipements, notamment en ce qui concerne la culture, l'enseignement supérieur, le secteur hospitalier et l'offre commerciale ;
- o Jouer le rôle le plus important dans l'accueil de la population et de l'emploi pour favoriser la proximité avec les équipements, les services ou l'emploi et faciliter l'offre de transports collectifs : le cœur urbain est l'espace privilégié du recentrage de la croissance démographique et du renouveau urbain.
- o Constituer l'échelle de réflexion privilégiée pour la mise en œuvre des politiques de rénovation des quartiers politiques de la ville, de niveau national et régional (Avignon, Orange), ainsi que les politiques de contrat de ville.

Les communes du cœur urbain veilleront à offrir des capacités suffisantes en matière de développement urbain et économique, d'accueil de logements, d'équipements ou de services. En particulier, la ville d'Avignon est le territoire privilégié pour l'accueil des grands équipements de niveau métropolitain (sportifs, de loisirs, culturels, universitaires).

- **Les pôles intermédiaires :**

Cette catégorie concerne sept communes : Rochefort du Gard, Roquemaure, Courthézon, Entraigues sur la Sorgues, Monteux, Pernes les Fontaines, Piolenc.

Il s'agit de pôles qui présentent un poids démographique et économique moyen et qui répondent suffisamment aux besoins des habitants de la commune en termes d'équipements et de services. Les pôles intermédiaires ont vocation à structurer le territoire et à favoriser un équilibre en dehors du cœur urbain, notamment celles



comportant une gare. Leur niveau d'équipement est à conforter pour notamment limiter les déplacements. Elles offrent également des niveaux d'équipements complémentaires aux communes du cœur urbain, satisfaisant les besoins de leurs habitants et de ceux des pôles villageois ou des villages.

L'implantation de nouveaux équipements, la croissance démographique et le développement urbain ou économique doivent y être corrélés avec une offre satisfaisant de transports collectifs.

Par ailleurs, dans une logique de limitation à la source des déplacements, elles ont également vocation à accueillir des équipements commerciaux pour les achats occasionnels, sans pour autant devenir des pôles commerciaux majeurs et seulement dans une logique de revitalisation des centres villes et villageois.

- **Les pôles villageois :**

Cette catégorie concerne six communes : Bédarrides, Velleron, Pujaut, Saint-Saturnin-les-Avignon, Caumont-sur-Durance, Jonquières, Caderousse, Châteauneuf-du-Pape, Althen les-Paluds, Camaret-sur-Aigues, Sainte-Cécile-les-Vignes, Sérignan-du-Comtat.

Les pôles villageois ont connu pour la grande majorité un développement important ces dernières années. L'objectif est d'y favoriser développement démographique plus mesuré en rapport au niveau d'équipements, et surtout d'infléchir le mode d'urbanisation pour tendre vers des formes urbaines plus économes en foncier et préserver leur caractère encore rural.

- **Les pôles de proximité :**

Cette catégorie concerne treize communes : Jonquerettes, Sauveterre, Saze, Violes, Travaillan, Uchaux, Lagarde Pareol,.

Les pôles de proximité ont pour vocation de répondre aux besoins courants et quotidiens de leurs habitants. Ils peuvent accueillir des commerces et équipements pour satisfaire la population résidente. Il s'agit de conforter l'animation et les services et commerces existants.

L'objectif du SCOT est d'y favoriser l'implantation des services de proximité (commerces, écoles, santé, équipements culturels et sportifs...) pour éviter le phénomène de communes dortoirs, favoriser l'animation et la vie locale.







## II: CONSTITUER UN TERRITOIRE EXEMPLAIRE EN MATIERE ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE

---

### 2.1. LE CAPITAL AGRICOLE ET ECOLOGIQUE COMME CANEVAS DU DEVELOPPEMENT URBAIN

- **Assurer sur le long terme la préservation des espaces agricoles et forestiers**

Les espaces agricoles et forestiers fondent une grande part de l'identité et de la richesse du bassin de vie d'Avignon. Cette présence importante est un atout indéniable pour construire un territoire d'avenir en matière alimentaire, économique et d'adaptation climatique.

En effet, dans un contexte où la question de la capacité d'un territoire à nourrir sainement ses habitants est un défi pour les prochaines décennies, le SCoT préserve la ressource stratégique agricole. Le maintien de la capacité alimentaire du bassin de vie d'Avignon doit être assuré, dans une logique de circuits courts et d'agriculture de proximité.

Dans cette optique, le SCoT se fixe ainsi comme objectif prioritaire la préservation sur le long terme des espaces agricoles et forestiers. Pour cela, le processus d'érosion des terres agricoles, à l'œuvre depuis des décennies, doit être enrayé. Le SCoT s'inscrit ainsi dans une logique de protection des terres aussi bien cultivées que cultivables, les friches étant considérées comme un potentiel agricole futur et non plus d'urbanisation.

Document cadre, le SCoT identifie les possibilités d'extension urbaine en fonction de ces impératifs. Il affiche une limite claire entre espaces urbains et espaces agricoles. En dehors des possibilités de développement urbain qu'il détermine au vu des besoins du territoire, l'ensemble des espaces agricoles et forestiers restant doit être ainsi protégé dans les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux.

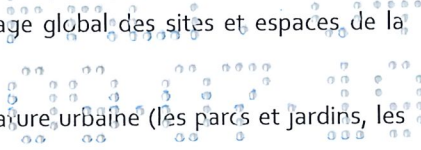
- **La trame verte et bleue : la reconquête de la biodiversité et de la richesse écologique comme cap**

Le SCoT vise à assurer les conditions d'un renforcement de la biodiversité et des richesses faunistiques et floristiques du bassin de vie d'Avignon, notamment aquatiques. Il reconnaît dans ce sens le rôle écologique des terres agricoles. Le développement urbain doit s'établir en fonction de ces éléments, et non plus l'inverse.

Le SCoT détermine une trame verte et bleue qui intègre les espaces agricoles, naturels, forestiers, aquatiques ou humides à préserver. La trame verte et bleue identifie les réservoirs de biodiversité (les cœurs de nature et réservoirs secondaires) et les continuités écologiques. Elle permet de construire un véritable maillage des richesses écologiques.

L'urbanisation et les infrastructures routières ont fractionné les habitats écologiques si bien qu'aujourd'hui certaines continuités sont altérées ou ne sont plus assurées. Le défi à relever est donc :



- 
- De reconstituer quand cela est possible un maillage global des sites et espaces de la richesse écologique ;
  - D'assurer le lien entre les milieux naturels et la nature urbaine (les parcs et jardins, les berges des canaux...).

L'objectif est multiple :

- Permettre les déplacements de la faune et de la flore entre les biotopes du territoire ;
- Aménager des continuités paysagères qui rehaussent la qualité urbaine des communes et qui peuvent servir de support à des cheminements doux sécurisés ;
- Participer à la gestion et la diminution des risques naturels ;

L'omniprésence de l'eau dans le bassin de vie d'Avignon fait que les composantes vertes et bleues sont étroitement liées. Le territoire est situé à la confluence de plusieurs cours d'eau dont les principaux sont le Rhône et la Durance (grands corridors aquatiques). Ils jouent le rôle de réceptacle final des eaux d'où l'enjeu d'assurer une gestion cohérente en amont. La trame verte et bleue comprend ainsi :

- Les tracés des rivières et les milieux humides qui leur sont associés ;
- Les zones inondables ;
- Le système d'irrigation des canaux, dont la fonction première est l'irrigation des terres agricoles ;
- Les périmètres de protection des captages d'eau potable.

Les milieux naturels remarquables reconnus d'intérêt européen (réseau Natura 2000) sont concentrés dans la vallée du Rhône avec son ensemble d'îles et le long de la vallée de la Durance. Ces deux grands espaces naturels constituent également une ressource en eau (présence de captages AEP) très importante qui se rajoute à leur sensibilité environnementale. Le bassin des Sorgues est un espace agricole et naturel très emblématique du territoire du SCoT. De par son fonctionnement hydraulique, il a d'ailleurs été repéré à l'échelle régionale.

Outre leur intérêt pour la préservation de la biodiversité, ces espaces jouent un rôle très important dans la gestion contre les risques d'inondation, d'où l'importance de ne pas perturber leur bon fonctionnement écologique.

Le SCoT détermine et localise les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques du bassin de vie d'Avignon à préserver sur le long terme, notamment les espaces suivants : Îles du Rhône, Vallée de la Durance, Massif d'Uchaux, Bassins de l'Aygues et de l'Ouvèze, Contreforts des Monts de Vaucluse (en lien avec la Charte du Ventoux), les collines Gardoises et l'ensemble des nombreuses zones humides.

Les terres agricoles ont un rôle fondamental dans le maintien de la biodiversité du bassin de vie d'Avignon. Il convient d'encourager et d'appuyer le développement de mesures agroenvironnementales. Dans cet esprit, le SCoT appuie les politiques de modernisation de l'agriculture et de soutien aux investissements spécifiques, permettant aux exploitants agricoles de mieux répondre aux exigences environnementales. Il s'agit de :



- Accompagner le plan de réduction des risques liés aux pesticides ;
- Participer à la protection des eaux contre les nitrates à partir des sources agricoles ;
- Concourir au maintien de la biodiversité par l'aide à la mise en place de dispositifs végétalisés,
- Développer l'irrigation en confortant le réseau existant et favoriser l'évolution d'un système gravitaire vers un système sous-pression.

Au-delà du périmètre du SCOT, la trame verte et bleue du bassin de vie d'Avignon s'intègre dans un ensemble naturel et écologique plus vaste. Son identification, sa préservation et sa reconstitution passe donc par l'articulation avec les autres trames verte et bleue de l'espace rhodanien.

A côté des grands espaces naturels les plus remarquables, le bassin de vie d'Avignon est caractérisé par la présence de nombreux sites naturels de proximité, proches ou entremêlés aux tissus urbains, et connaissant souvent les pressions les plus importantes.

Cette nature englobe le bocage, les vergers, les coteaux ou le réseau de canaux mais également les espaces de nature en milieu urbain et bâtis. Elle disparaît souvent au profit des extensions urbaines ou de divers aménagements. Elle participe pourtant pleinement à la biodiversité du territoire. La politique de préservation du SCOT entend enrayer sa disparition ou son émiettement.

Il s'agit également de l'intégrer dans les extensions urbaines, par exemple en conservant la trame bocagère, en mettant en valeur les abords des canaux, en conservant certains vergers. Ce principe rehaussera la qualité urbaine des quartiers et réintroduira de la biodiversité en ville.

## 2.2. DEPLOYER LA NATURE EN VILLE

Si le bassin de vie d'Avignon se caractérise par une forte proximité entre les espaces de nature et les espaces bâtis, une plus grande place de la nature en ville reste une condition indispensable pour concilier les enjeux d'intensification urbaine avec la qualité du cadre de vie.

Le SCOT vise ainsi le maintien et le déploiement de la nature dans les espaces urbanisés, qu'il s'agisse de sites naturels aménagés ou non (parcs, jardins, friches, bosquets, arbres, petits bois, promenades...). Il poursuit ainsi des objectifs tant sanitaires qu'environnementaux en permettant la plus grande accessibilité à la nature et sa proximité aux lieux d'habitat.

La présence d'îlots de fraîcheurs répond aux enjeux de changements climatiques, notamment en milieu urbain où les plantations peuvent faire baisser les températures de plusieurs degrés.

Le SCOT favorise des aménagements qui laissent une part significative, voire prédominante du végétal et incite à la dissémination d'éléments de nature en ville.



### 2.3. LA PRESERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU COMME CONDITION DES CHOIX D'AMENAGEMENT



La recherche d'une politique d'urbanisme élaborée en adéquation avec la ressource en eau est une priorité du SCoT du bassin de vie d'Avignon, territoire méditerranéen où l'eau sera à l'avenir déterminante pour son développement.

Le SCoT vise en particulier la préservation et une meilleure gestion de la ressource en eau, la réduction de la pollution des eaux souterraines, l'amélioration de la qualité de l'eau et des différentes zones humides. Le développement du territoire doit être calibré pour limiter la pression sur la ressource disponible, notamment en protégeant les captages d'alimentation en eau potable.

Il s'agira de définir des objectifs d'économie d'eau à l'échelle des opérations d'aménagement (récupération des eaux de pluies, recyclage des rejets liquides...). La gestion des eaux pluviales sera particulièrement prise en compte dans l'aménagement des espaces publics.

L'objectif est d'affirmer et de valoriser la place de l'eau, notamment dans les traversées urbaines ou le traitement des abords des cours d'eau. La mise en valeur du patrimoine lié à l'eau sera également recherchée.

Les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques doivent être préservées et développées. Les berges des différents cours d'eau seront sauvegardées de l'urbanisation nouvelle. Conjointement, le SCoT participe à la lutte contre la pollution des eaux souterraines et des cours d'eau du territoire.

Le SCoT participe à l'application des documents cadre dont notamment le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021.

La collaboration avec les territoires voisins est encouragée afin de valoriser une gestion cohérente de la ressource en eau à l'échelle des différents bassins versants.

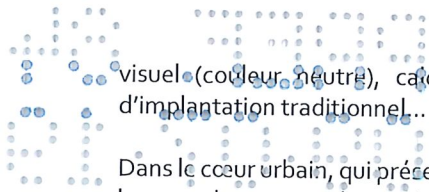
### 2.4. REVELER LA CHARPENTE PAYSAGERE NATURELLE

De grands ensembles remarquables ont été identifiés à l'échelle du SCoT pour leur unité paysagère. Il s'agit des coulées vertes du Rhône et de la Durance, de la terrasse de Châteauneuf-du-Pape, des plaines agricoles de Pujaut, du bassin agricole des Sorgues ou de l'Ouvèze ou autour d'Orange, les collines gardoises, des foins de Montfavet.

Ces espaces sont représentatifs de la diversité des ambiances paysagères du territoire : écosystèmes liés à l'eau, plaines agricoles bocagères ou ouvertes, terres viticoles vallonnées, garrigues...

Les politiques d'urbanisme ont souvent mis à mal ces ensembles structurants. Le risque de mitage par l'urbanisation est par exemple préoccupant pour les foins de Montfavet, le bassin des Sorgues ou la plaine de Pujaut.

Afin de conserver leur qualité et leur unité, il convient de les protéger. L'importance du champ visuel pour certains de ces espaces doit amener à réfléchir sur l'intégration du bâti agricole : réduire l'impact



visuel (couleur neutre), calculer le dimensionnement, privilégier une architecture et un mode d'implantation traditionnel...

Dans le cœur urbain, qui présente une grande continuité de l'urbanisation, il est important de maintenir les grands espaces de respiration que sont les îles du Rhône, la vallée de la Durance, les foins de Montfavet, le site classé de Roberty et d'organiser une charpente paysagère liant ces espaces en s'appuyant entre autres sur le réseau de canaux.

Les reliefs constituent des éléments très structurants du paysage du SCoT. Ce sont des éléments repères qui cadrent les vues et permettent de révéler souvent les grands paysages (vues vers la vallée du Rhône, le Ventoux, les dentelles de Montmirail, les Alpilles).

Cependant, de par leur grande perception visuelle, ces espaces présentent une grande sensibilité paysagère notamment face au développement de l'urbanisation. En effet, ce sont des milieux investis par l'habitat car ils offrent très souvent une belle vue dégagée sur les paysages environnants et permettent de se soustraire au risque d'inondation. Ce mitage des coteaux, dilue les silhouettes villageoises et augmente les risques d'inondation par ruissellement.

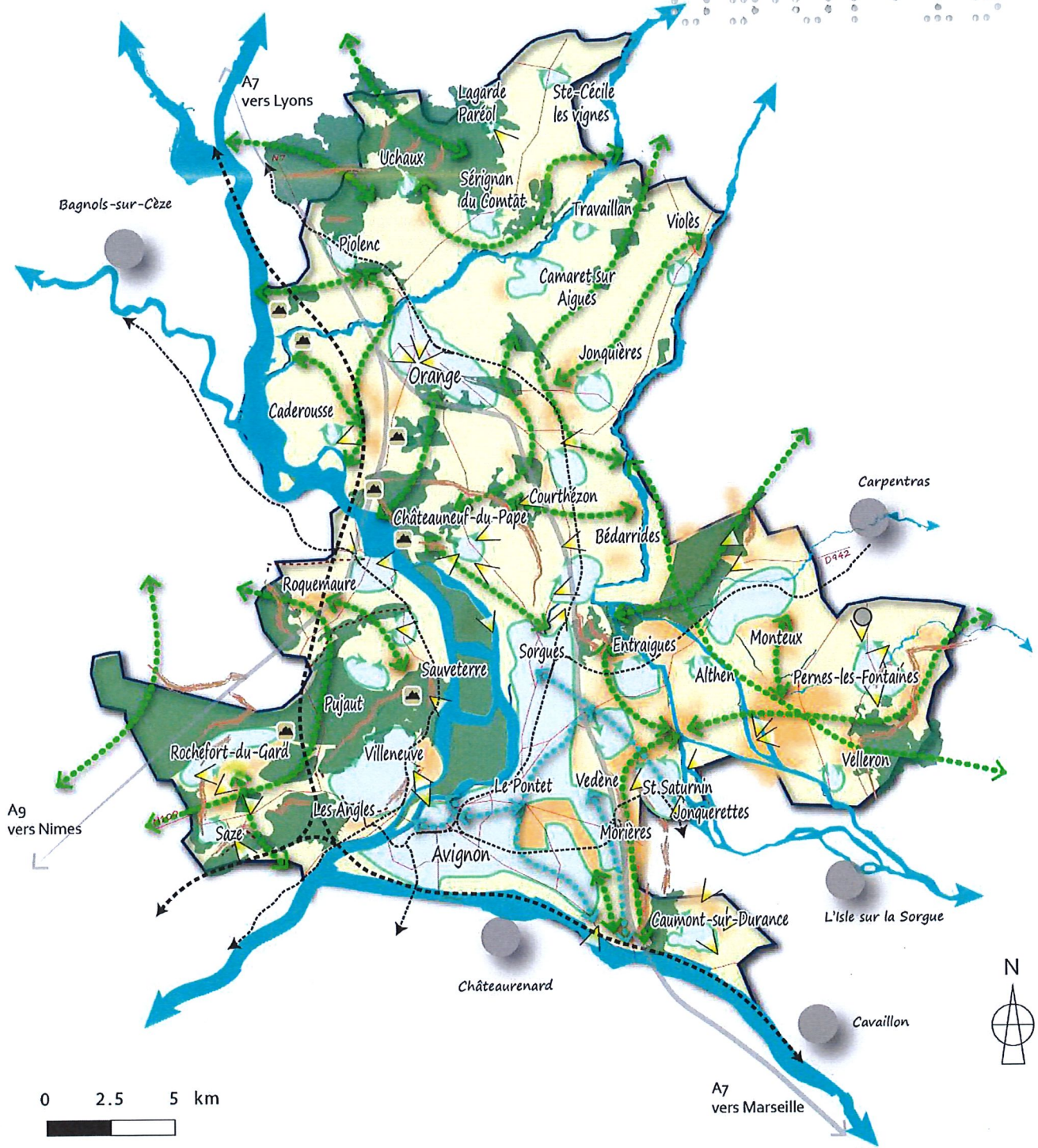
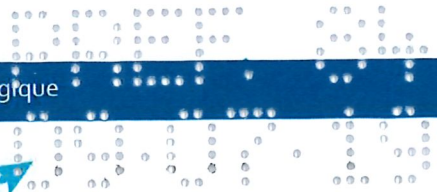
L'objectif est donc de protéger les reliefs et plus précisément les lignes de crête et les coteaux de qualité encore préservés de l'urbanisation et très visibles.

Toutefois, certaines communes très impactées par les risques d'inondation n'ont que leurs reliefs pour se développer (ex : Bédarrides). Aussi, l'urbanisation des coteaux peut être tolérée sous réserve de veiller à une bonne intégration du bâti dans la pente, d'envisager un habitat groupé, de travailler sur la végétalisation des façades pour limiter l'impact visuel et de ne pas aggraver les risques de ruissellement.

Les villes et villages du SCoT ont une physionomie originelle groupée autour d'un noyau dense qui offre un paysage structuré par une alternance espace urbain, espace naturel ou agricole. Mais le développement récent a rompu ce rythme et menace d'une continuité urbanisée une grande partie du territoire, notamment le long des axes routiers structurants (ex : RD 907, RD 225, RD 942 et RN100). Il convient donc de maintenir et de protéger les coupures d'urbanisation encore existantes.

Ces coupures rythment non seulement le paysage, mais ouvrent aussi des fenêtres paysagères sur les reliefs remarquables. Elles marquent les entrées et les sorties de villes et offrent la possibilité de reconstituer les silhouettes bâties des communes. Elles peuvent également jouer un rôle de corridor écologique en facilitant le déplacement de la faune.


















## Constituer un territoire exemplaire en matière écologique






### La trame verte et bleue : la reconquête de la biodiversité et de la richesses écologique comme cap

-  Préserver et valoriser les réservoirs de biodiversité, support de la richesse faunistique et floristique du Bassin de vie d'Avignon
-  Révéler et préserver la richesse écologique des réservoirs de biodiversité agricole
-  Protéger et recomposer les corridors écologiques pour renforcer la trame verte et bleue
-  Garantir un maillage des espaces par la préservation des corridors aquatiques reposant notamment sur le Rhône et la Durance (grands corridors aquatiques), les rivières et les canaux d'irrigation
-  Créer une trame verte et bleue urbaine pour le coeur urbain en valorisant notamment les canaux

### Révéler la charpente paysagère naturelle

-  Préserver et valoriser les reliefs caractérisés comme éléments de repère qui révèlent les grands paysages
-  Valoriser les ensembles agricoles et paysagers structurants offrant des ambiances paysagères variées
-  Valoriser la présence de l'eau sur le Bassin de Vie d'Avignon et veiller à la préservation de cette ressource
-  Déployer la nature en ville
-  Tissu urbain existant
-  Maîtriser l'évolution des silhouettes villageoises pour garantir l'existence des points de vue remarquables

### Des coupures provoquées dans les espaces naturels et écologiques difficilement atténuables

-  Le réseau autoroutier A7 / a9
-  Les dessertes routières économiques
-  Ligne TGV existante
-  Ligne TER existantes ou à réouvrir
-  Les sites d'extraction de minéraux



## 2.5. LA TRANSITION ENERGETIQUE ET L'ADAPTATION CLIMATIQUE COMME FILS CONDUCTEURS DE LA STRATEGIE TERRITORIALE

En cohérence avec les SRADDET SUD PACA et Occitanie, le SCOT participe à la lutte contre le changement climatique, dans un contexte méditerranéen, et promeut un urbanisme de sobriété et de performance énergétique.

Ces objectifs sont stratégiques pour le futur du bassin de vie d'Avignon, tant en termes environnementaux ou économiques que sociaux, notamment au sein d'un territoire qui connaît une forte précarité énergétique liée à l'importance des ménages modestes et des besoins de déplacements.

Les Régions Occitanie et la Région SUD PACA, à travers leur plan climat et SRADDET, fixent un cap de neutralité carbone à l'horizon 2050 pour les territoires, ceci à travers la réduction des consommations d'énergie fossile et la pleine mobilisation du potentiel d'énergies renouvelables.

Le projet de SCOT est établi pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Ses leviers sont les suivants :

- Définir des objectifs de réduction des consommations fossiles et améliorer le fonctionnement du territoire afin de limiter fortement ces consommations ;
- Organiser un territoire de la proximité, limitant à la source les déplacements, et promouvoir une ville multifonctionnelle ;
- Maîtriser l'étalement urbain et favoriser les formes urbaines compactes dans les opérations d'aménagement afin d'atteindre une véritable efficacité énergétique ;
- Favoriser les alternatives à la voiture par une offre performante de transports collectifs et de modes doux ;
- Mettre en œuvre une politique d'habitat fortement incitative sur l'énergie ;
- Identifier le potentiel d'énergies renouvelables et favoriser sa mobilisation, en particulier l'énergie solaire : faciliter dans les documents d'urbanisme les projets d'énergie renouvelable ;
- Encourager l'installation de dispositifs individuels de production d'énergie renouvelable ;
- Assurer une meilleure sensibilisation citoyenne sur le sujet.

### • Vers un urbanisme énergétique et climatique résilient

L'organisation territoriale durable portée par le SCOT vise à promouvoir un urbanisme plus compact, participant à une ville des proximités, tout en préservant des espaces d'aération, ce qui suppose de proposer des formes urbaines qui répondent aux objectifs suivants :

- Atténuer l'effet des îlots de chaleur urbains, particulièrement fort en territoire méditerranéen et en période caniculaire, en introduisant la nature en ville, notamment l'eau ;



- Favoriser le confort d'été dans les constructions et valoriser la végétation des toitures et des murs ;
- Encourager la réalisation d'opérations exemplaires utilisant des énergies alternatives (solaire, géothermie, biomasse...) comme des bâtiments et logements passifs ou positifs. L'intérêt général autour de cet enjeu imposera une attention à ce que ces opérations exemplaires soient reproductibles ;
- Favoriser l'éco-construction et la performance énergétique dans les constructions neuves ;
- Mobiliser le bâti pour produire tout type d'énergies renouvelables ;
- Réaffirmer la bonne articulation urbanisme-déplacement en valorisant les modes actifs.

Les collectivités doivent favoriser les opérations et actions sur les logements dans le but d'une amélioration des performances énergétiques des bâtiments. Le maintien ou le développement de politiques de réhabilitation thermique doit concerner prioritairement le parc de logements où les performances énergétiques sont les moins fortes.

Il est nécessaire de développer et de favoriser la production de logements économes en énergie et la réhabilitation du parc résidentiel et tertiaire existant au profit des ménages avec un faible revenu qui sont susceptibles d'être plus touchés par les phénomènes de précarité et de vulnérabilité énergétique.

- **Accélérer la production d'énergie photovoltaïque en mobilisant le bâti**

Le territoire du SCoT dispose d'un potentiel important pour la production d'énergie photovoltaïque. Cette source d'énergie doit donc mieux être exploitée, notamment en s'appuyant sur les toitures des bâtiments, en particulier commerciaux. Les grands espaces de parkings constituent des zones privilégiées au développement de cette production d'énergie.

Au sol, les projets d'implantation de panneaux photovoltaïques seront favorisés dès lors qu'ils n'impactent pas négativement les principes de préservation des espaces naturels et agricoles de la trame verte et bleue.

- **Identifier les secteurs potentiellement favorables à l'énergie éolienne**

Au regard des différents risques et du mitage, le Bassin de Vie d'Avignon ne dispose pas d'un potentiel éolien important. Dans la mesure des possibilités, il s'agit d'optimiser la production d'énergie éolienne dans les zones favorables identifiées par le SCoT.

- **Promouvoir le chauffage au bois**

Le territoire du SCoT dispose d'un espace forestier relativement réduit et morcelé en comparaison aux territoires environnants. Les grands massifs forestiers se situent dans la partie gardoise du territoire.



L'exploitation de cette ressource non productrice de gaz à effet de serre n'est pas pour autant à négliger, et doit être promue dans le respect des objectifs de préservation des milieux.

Le bois de chauffage peut être utilisé via les réseaux de chaleur ou dans les installations domestiques ou collectives. Le développement du chauffage au bois en exploitant les espaces forestiers doit se construire de manière coordonnée et partagée avec les territoires voisins, notamment les SCOT et PNR producteurs de bois (Luberon et Ventoux). Les partenariats sur la thématique sont donc à valoriser.

- **Appuyer les initiatives de réseau de chaleur**

Les initiatives visant le développement des réseaux de chaleur doivent être incitées. Le projet d'un réseau de chaleur depuis l'incinérateur de Vedène jusqu'aux quartiers sud d'Avignon, dont le futur éco-quartier Joly Jean, est un exemple d'action à soutenir.

- **Développer la co-méthanisation et la production d'énergie via les produits agricoles**

Afin de produire de l'énergie locale et de renforcer la cohésion et la solidarité avec les espaces plus ruraux, la valorisation des déchets agricoles avec les déchets organiques des collectivités est à encourager.

Les résidus de cultures agricoles peuvent également constituer des combustibles. Il est pertinent de valoriser la production d'énergie à partir de ces coproduits agricoles, tout en veillant à restituer une partie de ces résidus aux sols afin d'en préserver la richesse organique.

## **2.6. VERS UNE OPTIMISATION DE LA GESTION DES DECHETS ET LEUR VALORISATION**

L'évolution démographique et les objectifs économiques du SCoT auront un impact important sur la production de déchets ménagers, industriels et du secteur du BTP.

Le SCoT s'inscrit dans les objectifs de réduction des déchets à la source, de traitements appropriés à chaque type de déchets, de valorisation et de développement d'une filière de gestion. Il s'inscrit dans les objectifs du SRADDET SUD PACA et des plans départementaux.

Le SCoT vise ainsi à faciliter la mise en œuvre des politiques publiques de gestion des déchets en favorisant le traitement au plus près des lieux où ils sont produits. L'installation d'éco-activités de valorisation des déchets peut à ce titre diminuer les circuits de collecte.

Les actions visant à encourager le tri et la valorisation des déchets seront encouragées et doivent tendre à se généraliser.

# III. UNE AMBITION RENOUVELEE POUR REpondre AUX BESOINS D'UN TERRITOIRE DYNAMIQUE

## 3.1. ACCROITRE LES ATOUTS ECONOMIQUES PAR UNE STRATEGIE COORDONNEE

Le SCoT BVA entend répondre au défi de l'attractivité et de la compétitivité du territoire, qui se pose dans une logique concurrentielle avec notamment les Métropoles voisines, à travers la valorisation de ses nombreux atouts :

- Renforcer les activités d'innovation et d'excellence tout en confortant l'ancrage des activités locales traditionnelles ;
- Créer les conditions, notamment foncières, d'accueil de nouvelles entreprises et de mutation ou de développement de celles déjà présentes ;
- Proposer une armature économique en définissant des vocations préférentielles pour certaines zones d'activité afin de favoriser la bonne entreprise au bon endroit.
- Définir des ambitions pour chaque filière économique afin de mieux proportionner les besoins fonciers.

L'objectif du SCoT est de dégager des axes stratégiques partagés entre les quatre EPCI, et les autres acteurs publics, pour mieux coordonner leurs actions et éviter ainsi les effets concurrentiels.

Le projet de SCoT est établi sur des objectifs d'évolution de chaque secteur d'activité, basés sur les estimations d'évolution de l'emploi ainsi que sur les ambitions du Syndicat Mixte. Ces objectifs permettent de calibrer les besoins fonciers destinés développement économique et d'identifier les moyens à mettre en œuvre.

Par ailleurs, le SCoT recherche un meilleur équilibre entre économie résidentielle et productive. Dans ce sens, il s'agit de diversifier le tissu économique du bassin de vie d'Avignon, fortement axée sur l'économie résidentielle, en renforçant l'économie productive tout en développant la valeur ajoutée de l'économie résidentielle. Ces deux dimensions du développement économique ont vocation à s'entretenir.

### • Accueillir et ancrer les filières d'excellence économique

Le projet de SCoT BVA vise à soutenir les filières d'excellence, incontournables au rayonnement et à l'attractivité du territoire :

- L'agroalimentaire et l'agriculture ;
- Les services aériens ;
- L'économie créative et culturelle ;
- L'économie de la santé et du bien-être ;
- L'énergie ;
- L'éco extraction ;



- Le tourisme.



Ces filières ne sont pas exclusives de l'activité économique du bassin de vie d'Avignon, mais constituent des secteurs sur lesquels il dispose d'avantages concurrentiels et d'acteurs emblématiques (Avignoni Université, Teralia, Pegase, French Culture Tech...) représentant un véritable écosystème local.

Ces filières s'appuient également sur des lieux structurants comme le Technopôle Agroparc, l'aéroport, le futur projet Avignon Confluence, le site de Beaulieu et les centres des villes comme Orange et Avignon. Dans cette optique, le SCoT inscrit ses sites comme privilégiés pour l'implantation de ces filières, notamment afin de favoriser leur regroupement et leur proximité.

- **Renforcer l'industrie agroalimentaire**

L'industrie agroalimentaire est le secteur industriel le plus important du territoire. Le territoire bénéficie de tous les atouts pour organiser une filière agro-alimentaire performante en développant l'ensemble des maillons de la chaîne : production locale, logistique en confortant le hub multimodal de Champfleury, transformation des produits, recherche et innovation avec le pôle de compétitivité Terralia ou OIR.

L'un des objectifs du SCOT est d'anticiper les besoins des entreprises du secteur et éviter les délocalisations en réservant des terrains suffisants pour la filière.

- **Conforter le bassin de vie d'Avignon comme territoire agricole : l'agriculture comme levier de performance économique et environnementale**

Le SCoT vise la préservation et la valorisation des espaces agricoles, qui correspondent au premier outil de développement de l'activité agricole. Il vise à promouvoir l'ensemble des secteurs agricoles présents et emblématiques du bassin de vie d'Avignon (notamment vignes, fruits et légumes, céréales), de conforter les activités de niches (comme les foins de Montfavet) et de permettre le déploiement de nouvelles formes d'agriculture, comme l'agriculture de proximité et périurbaine.

La capacité productive agricole du territoire doit être garantie, ce qui induit de préserver au maximum le foncier agricole pour garantir une visibilité à long terme sur son devenir, ceci afin de réduire les phénomènes d'attente spéculative et faciliter les investissements.

Par ailleurs, le SCoT poursuit les objectifs suivants :

- Faciliter la reconquête et la restructuration de certains secteurs géographiques, notamment les plus soumis à des pressions urbaines, démographiques ou économiques ;
- Favoriser l'installation de jeunes agriculteurs ;
- Soutenir la conversion et le développement de l'agriculture biologique ;
- Favoriser les circuits courts et la vente directe (marchés de producteurs, cantines scolaires...) pour permettre :
  - o la diminution des transports de marchandises, qui doit notamment contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre,



la valorisation des productions locales, permettant de conforter l'agriculture de terroir et pays,  
l'affirmation des liens étroits et des solidarités entre urbain et rural, production et consommation.

- Appuyer l'identification et la promotion des produits locaux (labels, AOC/AOP, etc.);
- Faciliter les investissements dans l'innovation pour assurer la rentabilité des exploitations. Il s'agit également d'assurer l'attractivité du secteur et le renouvellement générationnel;
- Conforter les infrastructures permettant l'export des productions (Chantier Rail-Route Champfleury et projet de port trimodal en Courtine);
- Préserver le potentiel irrigable et permettre le développement de l'irrigation notamment dans le nord du bassin de vie d'Avignon. L'irrigation constitue un enjeu central de l'agriculture dans le SCoT. Il s'agit notamment d'assurer la modernisation du réseau et de solliciter davantage le Rhône (peu mobilisé actuellement au regard de son débit).

- **Conforter la viticulture comme filière agricole à forte valeur ajoutée**

Le bassin de vie d'Avignon constitue un territoire de référence des Côtes du Rhône, de part et d'autres du Rhône, notamment à travers l'appellation de Chateauneuf-du-Pape, à cheval sur plusieurs communes (Chateauneuf-du-Pape, Orange, Courthézon, Sorgues et Bédarrides).

La viticulture participe pleinement à la notoriété internationale du bassin de vie d'Avignon et constitue une filière d'excellence, fortement exportatrice. Elle est un vecteur touristique important pour le territoire et l'oeno-tourisme doit être en cela encouragé ainsi que les projets valorisant les produits locaux issus ou tournés autour de la viticulture.

- **Accompagner les activités numériques et créatives**

Le territoire du SCoT est doté d'un écosystème culturel et créatif structuré, notamment avec la French Culture Tech. Le Festival d'Avignon et l'Université sont une des bases historiques de cet écosystème. Le label French Culture Tech contribue directement à renforcer le lien entre numérique et culture et à construire l'identité économique du territoire.

- **Soutenir la filière énergétique**

Les filières relatives à la production d'énergie doivent être favorisées. Le territoire du SCoT se situe à proximité du pôle de compétitivité Trimatec et le projet ITER. Ces activités sont de nature à générer de la sous-traitance qui peut se localiser sur le territoire du SCoT. C'est surtout le domaine de la performance énergétique et des énergies renouvelables qui mérite l'attention (photovoltaïque notamment). Ce développement s'inscrit dans le prolongement de la stratégie régionale de la Région SUD PACA de promotion, via des projets tels que *flexgrid*, de modèles alternatifs de production d'énergie (smartgrids).





- **Promouvoir l'économie sociale et solidaire**

L'économie sociale et solidaire constitue un levier économique majeur pour le développement du bassin de vie d'Avignon, qui connaît une forte précarité des ménages. Elle est un facteur important de création d'emploi et un potentiel pour mieux assurer la transversalité et les liens entre acteurs institutionnels et privés.

Dans une optique de cohésion sociale et d'un mieux vivre ensemble, le SCoT BVA entend favoriser ces activités en permettant l'implantation et le déploiement de toutes ses filières (habitat, commerce équitable, services à la personne...) dans les tissus urbains mixtes comme dans les zones d'activités.

- **Soutenir l'économie circulaire**

Les opportunités offertes par l'économie circulaire doivent être soutenues pour placer le bassin de vie d'Avignon dans une trajectoire de performance environnementale et énergétique. Son développement sera soutenu par les acteurs publics, qu'il s'agisse des domaines de l'industrie du recyclage des déchets, de l'éco-rénovation, de l'éco-conception de produits ou des services innovants en matière écologique ou énergétique. Ceci en assurant les capacités du territoire à accueillir ces activités au plus près des espaces densément peuplés, dès lors qu'elles ne comportent pas de gênes et de nuisances pour les habitants.

- **Fabriquer une destination touristique globale à travers une offre coordonnée**

Le tourisme est un facteur d'attractivité majeur pour le Bassin de Vie d'Avignon, qui s'inscrit dans les ensembles touristiques plus vastes du Delta Rhodanien et de la Provence. Ses atouts reposent sur la diversité de l'offre patrimoniale, culturelle, naturelle, événementielle, et participent également à l'attractivité du territoire pour les entreprises.

En lien avec les politiques touristiques déjà menées par les collectivités, le SCoT BVA entend renforcer ce secteur économique. Il s'agit de :

- Articuler les différentes politiques touristiques menées dans le bassin de vie d'Avignon ;
- S'appuyer sur la diversité et le maillage de l'offre, ce qui permettrait une meilleure solidarité des territoires et des acteurs en termes de moyens, de promotion et de retombées. Cette stratégie contribuerait par ailleurs à prolonger la durée du séjour du visiteur sur le territoire.
- Développer et valoriser l'offre d'hébergement touristique. L'accueil des touristes sur le territoire nécessite de dimensionner de façon adaptée l'offre d'hébergement sous toutes ses formes : hôtels, résidences urbaines, hôtellerie de plein air, meublés, hébergements insolites, chambres d'hôtes.

La vitalité économique du territoire dépend également de sa capacité à accueillir le tourisme d'affaires, notamment à Avignon, à Orange et à Beaulieu. Ce qui implique une amélioration de l'offre hôtelière et de la qualité des infrastructures de congrès dimensionnées pour les manifestations de grande ampleur.



- Mieux révéler les identités et richesses du territoire. Le territoire jouit d'une image internationale grâce à son patrimoine bâti remarquable dont une partie est classée Patrimoine mondial de l'UNESCO, son festival de théâtre mais aussi grâce à ses produits du terroir avec notamment les vignobles de Châteauneuf-du-Pape et les Côtes du Rhône, les fruits et légumes de qualité.

À côté de ce patrimoine emblématique, la qualité urbaine des villages provençaux, des paysages quotidiens et identitaires, les espaces naturels de loisirs, les espaces agricoles périurbains participent également à l'attrait touristique du bassin de vie d'Avignon, notamment sur le créneau du tourisme vert.

- Contribuer à la diversification des activités vers le tourisme vert. L'agro-tourisme, lié à une découverte des produits du terroir doit être conforté.
- Développer l'accessibilité des sites touristiques en modes doux et promouvoir le tourisme à vélo.

Le tourisme à vélo, véritable levier économique, doit être valorisé par la définition d'un schéma cyclable à l'échelle du SCoT en lien avec la politique départementale. Les liaisons douces (sentiers, voies vertes, pistes cyclables...) doivent constituer le moyen d'accès privilégié aux sites touristiques. Le SCoT poursuit un objectif de développement des voies vertes et pistes cyclables, notamment à partir de la Via Rhôna et la Via Domitia. Il s'agit d'assurer la cohérence et la continuité de cette offre.

- En termes d'accessibilité, favoriser la venue et l'accès aux loisirs des personnes handicapées : accompagner les professionnels, les collectivités territoriales et les associations dans la mise aux normes et l'obtention du label national « Tourisme et Handicap » ;
- Assurer un développement touristique à l'échelle de l'espace rhodanien, en coopération avec les territoires voisins, qui connaissent de nombreux hauts lieux touristiques : littoral, Cévennes, Luberon, Alpilles, Mont-Ventoux, Nîmes, Vaison-la-Romaine, Pont-du-Gard...
- Favoriser le tourisme fluvial : en plein essor ces dernières années, le tourisme fluvial constitue un levier de développement touristique important pour les communes fluviales mais également pour les autres communes qui peuvent accueillir des excursions et visites.

Les communes d'Avignon et de Châteauneuf-du-Pape disposent d'une halte-quai nautique pour le tourisme fluvial. Le SCoT accompagne le développement du tourisme fluvial :

- o améliorer les conditions d'accueil des bateaux. Il s'agit de faciliter le lien entre le fleuve et les lieux patrimoniaux et touristiques ; optimiser l'accès aux embarcadères pour les modes actifs et les PMR.
- o conforter les atouts économiques et touristiques liés au fleuve : permettre l'aménagement d'un port de plaisance sur l'île Piot sur la commune d'Avignon.





- **Structurer une filière logistique qui valorise conjointement le rail et le fleuve**

La logistique est encore presque exclusivement organisée autour de la route. Il importe de diversifier les modes de transports de marchandises, notamment dans un territoire qui connaît souvent une saturation de ses voies de circulation routière et une gêne occasionnée par les camions.

Pour profiter pleinement de sa position stratégique, le SCoT BVA vise l'organisation de la filière logistico-maritime et fluviale, qui s'inscrit dans l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, notamment à travers ses divers équipements portuaires complémentaires (lignes fret dont la magistrale Eco-fret, Plate-forme de Courtine, Port du Pontet).

Pour conserver son rôle de corridor logistique et garantir une fluidité du transit, la vallée du Rhône doit organiser un report modal au bénéfice du rail et de la voie navigable, en jouant la complémentarité avec le Port de Marseille.

Le SCoT conforte ainsi le territoire comme pôle logistique à forte vocation régionale et nationale, en s'appuyant sur des infrastructures performantes et en encourageant les innovations en matière de multimodalité, de transfert du transport de marchandises vers des alternatives à la route, de sécurité et de transports intelligents.

La structuration d'une véritable filière hiérarchisée et complémentaire dépasse les limites administratives du SCOT, d'où l'enjeu de développer des coopérations avec les territoires voisins, et notamment le Gard rhodanien qui porte le développement du futur port de Laudun.

Les capacités de développement des ports de Courtine et du Pontet doivent ainsi être conservées et assurées.

Le SCoT conforte le pôle tri-modal de Courtine en tant que plate-forme logistique de niveau inter-régional, permettant le développement du transport fluvial de marchandises et du transport ferroviaire de fret.

- **Définir les principes de développement des carrières**

Le SCoT définit les principes de développement et d'extension des carrières. Il vise à favoriser la capacité extractive locale du territoire, dans une logique de proximité au bassin d'utilisation, ce qui a notamment pour effet de limiter les transports de cette ressource et les surcoûts qui en découlent, mais également dans une optique de préservation des richesses écologiques et de limitation des nuisances induites.

- **Déterminer une armature économique pour ancrer les entreprises au bon endroit et dans les meilleures conditions**

Le projet de SCoT vise à assurer les besoins fonciers nécessaires au développement économique tout en optimisant la localisation et l'emprise des activités, en adéquation avec l'armature urbaine et doivent permettre. Ceci afin de :

- D'anticiper et de mieux saisir les opportunités d'accueil d'entreprises ;



- D'organiser un développement économique harmonieux et complémentaire entre les EPCI du SCoT.

Dans ce sens, le SCoT vise à :

- Assurer les capacités d'accueil et de développement des entreprises, en dégageant les disponibilités foncières nécessaires au développement économique dans un souci de limitation de la consommation de l'espace ;
- Déterminer une localisation préférentielle des activités ;
- Favoriser l'implantation d'activités économiques dans les centralités et tissus urbains constitués, dès lors qu'elles sont compatibles avec de l'habitat ;
- Prioriser le foncier en zone d'activité pour les activités économiques non compatibles avec les autres fonctions urbaines, notamment l'habitat, afin d'éviter les nuisances sonores, les risques, et la pollution, ou pour celles qui nécessitent de grandes surfaces. ;
- Optimiser et réinvestir les zones d'activités existantes : cet objectif est prioritaire et préalable à la création ou à l'extension de zones ;
- Clarifier le devenir et le statut des zones d'activités existantes ou en projet dans les documents d'urbanisme pour notamment lever les incertitudes réglementaires : le SCoT identifie et localise les projets de création et d'extension.
- Promouvoir une offre qualitative en termes d'aménagement des espaces économiques et promouvoir leur desserte en transports collectifs et en modes doux.

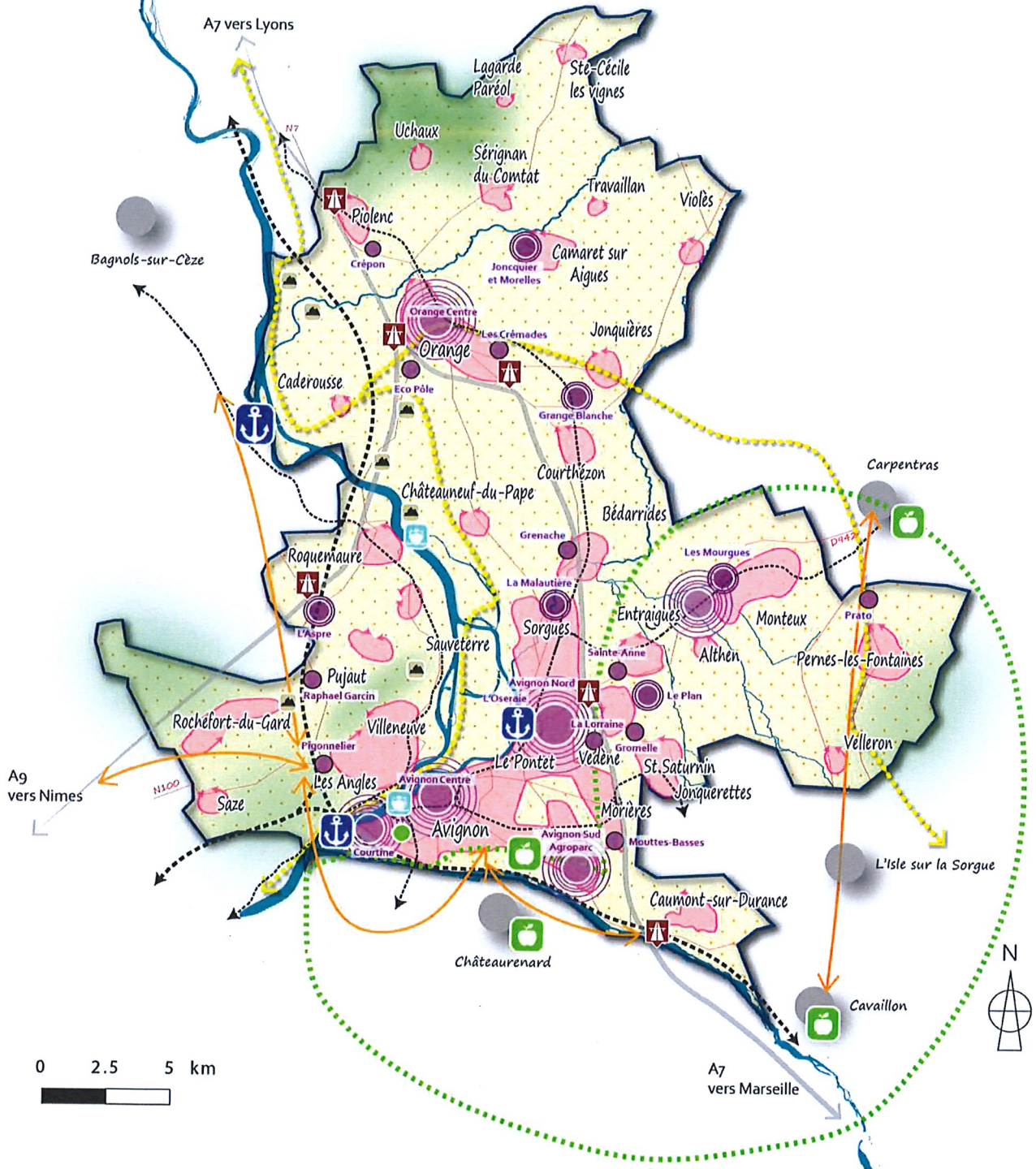
Les grands projets de développement économique devront être fléchés en priorité sur les villes et le cœur urbain, notamment en renforçant le pôle économique majeur du bassin de vie que constitue la ville d'Avignon.

Pour mettre en œuvre ces objectifs, le SCoT détermine une armature des zones d'activités qui hiérarchise le maillage des zones existantes ou futures, localise les projets de création ou d'extension et rend plus lisible certaines vocations des zones. L'armature des zones d'activités est constituée de trois types de zones :

- Les **six pôles d'intérêt métropolitain** qui ont une vocation régionale et interrégionale et jouent un rôle privilégié dans l'accueil de fonctions économiques à fort rayonnement ou d'équipements de niveau métropolitains. Il s'agit d'Avignon Centre, d'Avignon Confluence, d'Avignon technopôle (Agroparc - Parc des expositions – Aéroport), de Beaulieu – Monteux, d'Avignon-Nord et d'Orange ;
- Les **zones d'intérêt stratégique** qui jouent un rôle de locomotives et de structuration d'une offre économique équilibrée et diversifiée, ou spécialisée sur une vocation ;
- Les **zones d'intérêt intercommunal** qui jouent un rôle de proximité important dans un secteur économique cohérent, souvent en complément des zones d'intérêt stratégique. Elles peuvent être tournée vers une seule vocation dominante ;



- Les **zones d'intérêt local** : de taille réduite, elle joue un rôle de niveau communal, voire sur plusieurs communes proches. Elles complètent le maillage économique du territoire et connaissent le plus souvent des activités diversifiées.
















## Accroître les atouts économiques par une stratégie coordonnée

**Conforter le bassin de vie d'Avignon comme territoire agricole : l'agriculture comme levier de performance économique et environnementale**

-  Préserver les terres agricoles
-  Soutenir le pôle de compétitivité européen «fruits et légumes» en lien avec les MIN de Châteaurenard et Cavaillon et le marché gare de Carpentras
-  Conforter le terminal Rail-route de Champfleury jouant un rôle important pour l'exportation des produits agricoles du territoire
-  Privilégier le regroupement urbain pour protéger l'agriculture
-  Développer une agriculture de pointe dans la ceinture agricole





**Définir une armature économique pour ancrer les entreprises au bon endroit et dans les meilleures conditions**

-  Développer une diversité des fonctions urbaines pour l'activités de services, de commerces et d'équipements en débloquent du foncier pour l'accueil de 60% de l'emploi dans le tissu urbain
-  Renforcer les pôles d'intérêt métropolitain jouant un rôle privilégié dans l'accueil de fonctions économiques à fort rayonnement
-  Conforter les zones d'intérêt stratégiques assurant un rôle de locomotives et de structuration d'une offre économique équilibrée et diversifiée
-  Structurer les zones d'intérêt intercommunal qui jouent un rôle de proximité important dans un secteur économique cohérent

**Fabriquer une destination touristique globale à travers une offre coordonnée**

-  Promouvoir le tourisme à vélo s'articulant avec les grands itinéraires modes doux notamment la via Rhona, via Venaissia
-  Favoriser le tourisme fluvial
-  Développer l'offre en activité de pleine nature
-  Accompagner la diversité agritouristique et le développement des circuits-courts

**S'appuyer sur les ressources du territoire pour créer de l'emploi**

-  Valoriser le Rhône pour organiser la filière logistico-maritime et fluviale, qui s'inscrit dans l'axe Méditerranée-Rhône-Saône
-  Conforter les ports permettant d'organiser une logistique durable
-  S'appuyer sur les voies SNCF fret dont EcoFret
-  Maintenir les activités liées à l'extraction minière

**Assurer une desserte efficace des grands pôles d'emplois**

-  Conforter les dessertes autoroutières jouant un rôle économique stratégique et de véritables portes d'entrée du territoire
-  Créer ou améliorer les dessertes économiques renforçant ainsi les coopérations
-  Dessertes routières économiques existantes
-  Ligne TGV existante
-  Ligne TER existantes ou à réouvrir

### 3.2. AFFIRMER UN NOUVEAU CAP EN MATIERE D'AMENAGEMENT COMMERCIAL ET CONFORTER L'ARTISANAT

Dans un territoire largement doté en grandes et moyennes surfaces commerciales et aux nombreuses zones commerciales périphériques, le SCoT du Bassin de vie d'Avignon se fixe comme objectif, à travers son Document d'Aménagement Artisanal et Commercial, d'encadrer l'aménagement et le développement du commerce. En matière commerciale, le SCoT répond aux enjeux suivants :

- Une évolution déséquilibrée du commerce au profit des zones commerciales et au dépend des centres-villes et villages ;
- Un développement commercial qui ne répond plus aux besoins des habitants, largement satisfaits par une offre quantitativement plus élevée que d'autres territoires français comparables ;
- Une consommation foncière importante, en particulier pour l'implantation de moyennes et grandes surfaces et pour les parkings ;
- Une évolution standardisée des paysages, avec notamment la problématique des entrées de ville ;
- Un développement des déplacements qui se font majoritairement en voiture (clients et marchandises) ;
- Une évolution des pratiques commerciales et des modes de consommation.

Le SCOT vise ainsi à :


- Favoriser la revitalisation des centres villes et villages ;
- Assurer une répartition équilibrée de l'offre qui permette de limiter les déplacements ;
- Maîtriser l'évolution des zones commerciales pour éviter les effets de concurrence ; Favoriser leur requalification et mutation ;
- Privilégier l'implantation ou l'agrandissement des commerces de moyennes et grandes surfaces dans les polarités commerciales existantes, en cohérence avec l'armature urbaine, dès lors qu'ils répondent à des objectifs d'aménagement du territoire et de développement durable.

- **Redéfinir un équilibre entre les pôles commerciaux pour renforcer l'attractivité des centres-villes**

Dans cette optique, le SCoT définit une armature commerciale qui identifie plusieurs niveaux de polarités commerciales et s'inscrit dans la logique de l'armature urbaine du bassin de vie d'Avignon. Les implantations commerciales doivent ainsi être déterminées en fonction de cette armature commerciale.

Le SCoT distingue ainsi deux types de polarités commerciales :



- 
- Les centralités urbaines commerciales qui se localisent dans un tissu urbain constitué accueillant une diversité de fonctions (habitat, activités, équipements et commerce). Il s'agit en particulier des centres-villes et de villages historiques mais également des centralités de quartiers et des linéaires de commerces (rue et pénétrantes commerçantes, faubourgs...).

Le SCoT définit une hiérarchie des centralités urbaines :

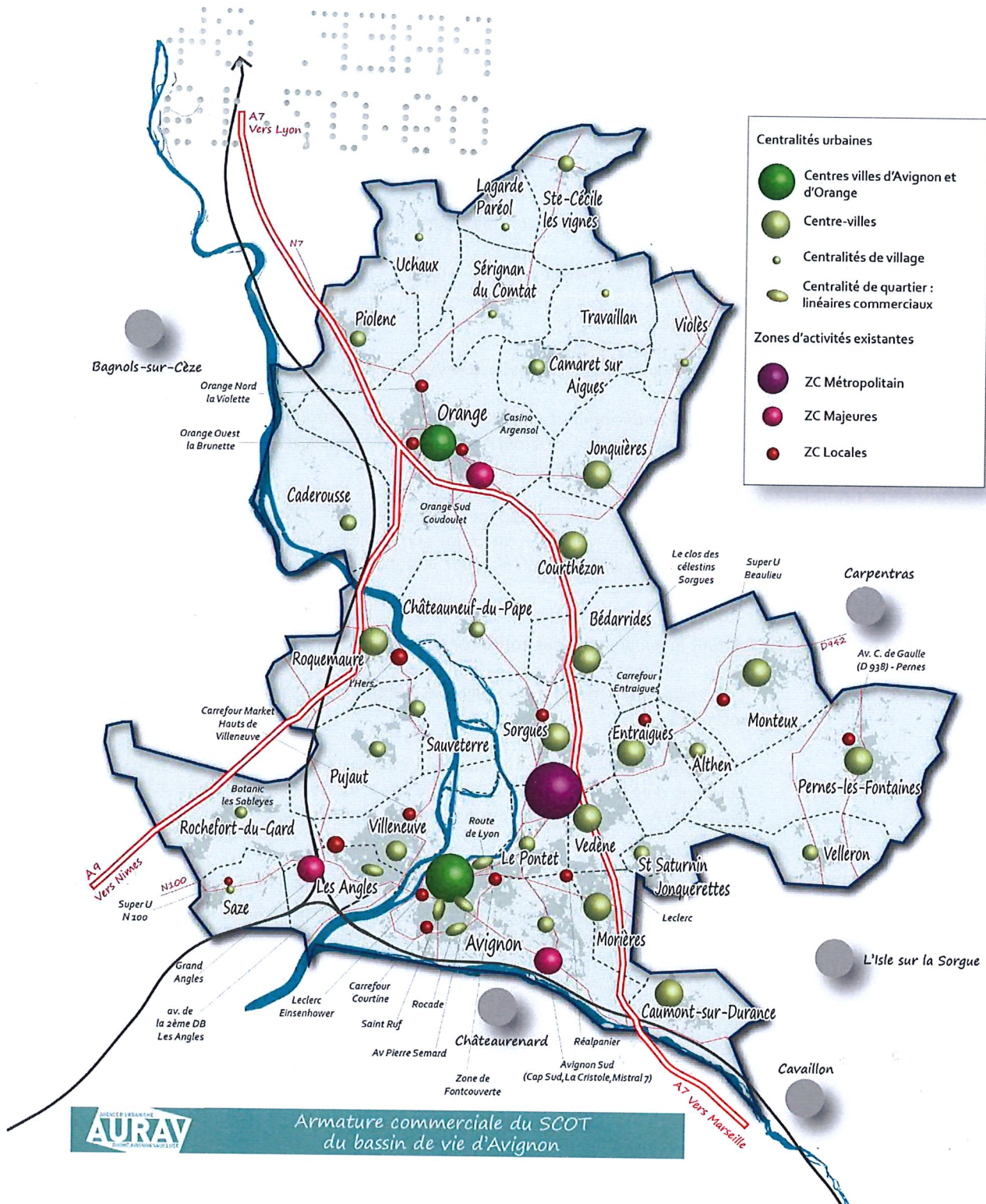
- o Les centres-villes d'Avignon et d'Orange ;
- o Les centres des villes qui accueillent un nombre relativement important de commerces ;
- o Les centres de village ;
- o Les centralités de quartier et linéaires commerciaux.

*Rappel DOO = l'identification et la délimitation de ces centralités urbaines, sachant que d'autres pourront être ajoutées, se feront dans le cadre de l'élaboration ou révision des PLU(i), en reprenant à minima celles identifiées dans le SCoT.*

- Les zones commerciales qui correspondent à des espaces à dominante commerciale, comportant au moins une grande et moyenne surface avec des commerces connexes, et disposant d'une accessibilité privilégiée en voiture et d'une zone de stationnement importante.

Le SCoT définit une hiérarchie des zones commerciales :

- o Une zone commerciale métropolitaine, Avignon-Nord, dont le rayonnement est inter-régional ;
- o Des zones commerciales majeures qui comportent des grandes et moyennes surfaces diversifiées et ont un rayonnement intercommunal, voire au-delà du SCOT BVA. Il s'agit d'Avignon-Sud, Grand Angle, Orange Sud – Coudoulet les Vignes ;
- o Des zones commerciales locales qui abritent au moins une grande et moyenne surface, souvent alimentaire, avec des commerces connexes et un rayonnement local (une ou plusieurs communes).







- **Renforcer l'attractivité commerciale des centres-villes et des quartiers en y priorisant les implantations commerciales**

De manière générale, la revitalisation commerciale de l'ensemble des centres-villes et villages, ainsi que des secteurs les plus densément peuplés, constitue une priorité, en garantissant notamment le maintien et le développement d'une offre commerciale de proximité diversifiée. Il s'agit, en particulier, de mettre en œuvre une stratégie d'aménagement commercial qui repositionne les centres d'Avignon et d'Orange comme des polarités commerciales majeures du bassin de vie.

La revitalisation commerciale des centres-villes doit s'accompagner d'une approche globale combinant plusieurs leviers d'action : qualité des espaces publics, accessibilité, habitat, sécurité, propreté, services, animation commerciale, politique immobilière, foncière et fiscale, diversification commerciale, lien avec l'artisanat, maîtrise des implantations périphériques, etc.

Enfin, en dehors des centres-villes, le maintien et le développement des commerces sont favorisés dans des centralités urbaines au sein des quartiers existants ou en devenir. Cet enjeu est également majeur dans les quartiers politiques de la ville où le commerce est un facteur de renouveau urbain, d'attractivité, de cohésion sociale et de service de proximité (Rocade, Saint-Chamand, quartiers Nord Est et Quartier de l'Aygues).

- **Maîtriser l'évolution des zones commerciales et impulser leur diversification**


Afin de réussir le pari d'un nouvel équilibre commercial à l'échelle du bassin de vie d'Avignon et de limiter la consommation de l'espace, le SCoT ne permet pas la création de nouvelles zones commerciales et l'extension des zones existantes.

Cet objectif se fonde notamment sur les importantes potentialités qui existent dans les zones commerciales pour implanter du commerce. Le SCoT cible ces espaces, en particulier Avignon-Nord, Avignon-Sud, Les Angles et Orange-Le Coudoulet, comme des sites privilégiés de réinvestissement, de diversification des fonctions et de densification, notamment à travers la rationalisation du stationnement. Le SCoT considère les espaces de parking comme un potentiel foncier à mobiliser pour d'autres usages.

Ainsi, les nouveaux projets d'implantation ou d'agrandissement commerciaux devront intégrer des objectifs visant à :

- Réduire la place de la voiture ;
- Utiliser le plus possible le potentiel offert par les parkings pour de nouvelles implantations ou vocations ;
- Promouvoir des aménagements qualitatifs à destination des piétons et des cyclistes ;
- Limiter l'impact environnemental des projets, améliorer les performances énergétiques et la gestion des eaux ainsi que celle des déchets.

Enfin, les grandes entrées de ville du bassin de vie d'Avignon connaissent des zones commerciales sur un linéaire important. Le commerce a en grande partie produit les entrées de ville. Les implantations de commerce et aménagement dans les zones commerciales doivent intégrer une forte dimension



paysagère dont la qualité doit participer à la requalification des entrées de ville et, plus généralement, des paysages du territoire. Il s'agit d'améliorer significativement dans tout projet :

- Le qualité paysagère des entrées de ville (qualité des aménagements, végétalisation, règlement de publicité homogène, réduction visuelle des publicités etc.) ;
- L'accessibilité et le développement des déplacements non motorisés (modes doux, mutualisation du stationnement) ;
- Les performances énergétiques et environnementales (gestion des eaux, gestion des déchets, etc.).

- **Appuyer la mutation de l'appareil commercial**

L'évolution des modes de vie et de consommation impose une meilleure anticipation des nouvelles aspirations. Cela implique notamment :

- De favoriser les nouvelles pratiques commerciales adaptées aux nouveaux rythmes et modes de consommation : consommation « citoyenne » (ex/favoriser les circuits courts), promotion du « multi-canal », etc. ;
- De sensibiliser les commerçants à ces évolutions ;
- De développer un commerce davantage « serviciel et expérientiel » répondant aux nouvelles exigences du consommateur en termes de proximité, d'accompagnement et d'interactivité ;
- D'anticiper et de maîtriser le développement du e-commerce tout en réduisant leur impact environnemental (optimiser la circulation des marchandises).

Le bassin de vie d'Avignon peut accueillir de nouveaux concepts de commerces comme des ateliers collaboratifs de fabrication qui permettent d'accéder à des machines et équipements professionnels sous forme d'abonnement (Techshop) ou des concepts de centre commercial éphémère et nomade (Boxpark).

- **Mettre en place à l'échelle du bassin de vie d'Avignon une gouvernance commerciale impliquant l'ensemble des acteurs**

L'appropriation des objectifs du SCoT ainsi que leur mise en œuvre impliquent nécessairement l'ensemble des acteurs du commerce (collectivités, CCI, porteurs de projets privés, commerçants, société civile, associations) et nécessite une articulation permanente entre :

- L'ensemble des politiques du commerce menées par les collectivités, en particulier les EPCI et communes ainsi que les CCI ;
- Les autres leviers à disposition des collectivités (réglementaires, fiscaux, fonciers, opérationnels...) pour garantir une synergie entre les actions de chacun ;



- Les porteurs de projets et acteurs privés du commerce.

Le SCoT entend ainsi animer une conférence du commerce, associant l'ensemble des acteurs, pour assurer des échanges réguliers sur les dynamiques commerciale et sociales à l'œuvre ainsi que pour anticiper les projets portés par ces acteurs.

- **Engager un dialogue permanent avec les SCoT voisins**

La mise en place d'une collaboration sur les questions d'urbanisme commercial au niveau de l'Inter-SCoT est une nécessité pour répondre à la bonne échelle aux enjeux du commerce.

En effet, les impacts territoriaux de certains équipements commerciaux dont la zone chalandise dépasse le périmètre du SCOT, nécessitent d'engager un dialogue plus large avec les SCoT voisins, pour éviter des effets de concurrence et faciliter l'articulation entre les politiques commerciales.

### **3.3. PROPOSER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE RESIDENTIELLE : ENTRE REEQUILIBRAGE ET DIVERSIFICATION DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS**

Le diagnostic a mis en évidence un certain nombre d'enjeux afin de répondre aux besoins, aux usages et aux aspirations des populations en matière d'habitat dans une logique de mixité, de cohésion sociale et de mieux vivre ensemble.

Ces enjeux imposent la mise en place d'objectifs forts en matière de diversification et de répartition équilibrée de l'offre de logements, d'amélioration de sa qualité et d'articulation des politiques de l'habitat menées par les EPCI.

Ces objectifs visent à proposer un cadre cohérent et complémentaire aux politiques de l'habitat menées par les EPCI et communes du SCoT. Ils s'inscrivent et répondent également aux politiques menées par l'Etat et les Départements, notamment le Plan Départemental de l'Habitat du Vaucluse, ainsi que par les Régions Sud et Occitanie.

- **Créer 35 000 logements à horizon 2035**

Le SCoT fixe un objectif quantitatif de 35 000 logements à créer à l'horizon 2035. Il tient compte de la nécessité de produire du logement à population constante, notamment liées aux projets de rénovation urbaine (NPRNU) et de l'arrivée de nouveaux habitants.

Le SCOT fixe des objectifs de répartition par EPCI de cette production de logements, en lien avec les principes de l'armature urbaine. Il définit des critères d'implantation de l'habitat pour prioriser la production de logements dans l'enveloppe urbaine déjà constituée, notamment dans le cœur urbain, à proximité des axes structurants de transports collectifs et en privilégiant les opérations d'ensemble et les formes urbaines novatrices. Les centres villes et de villages sont tous des sites de localisation préférentielle du logement.



- **Faire de l'habitat un levier fort de qualité de vie et d'attractivité du territoire**

La qualité du logement et son accession aisée est un des premiers facteurs de bien-être et de cohésion dans un territoire. Ces éléments participent également à son attractivité.

Le SCoT vise dans ce cadre à :

- Garantir la performance énergétique des nouveaux logements produits tout en améliorant celle du parc existant ;
- Rendre cohérent la localisation de l'habitat et des activités économiques ;
- Maitriser et optimiser la ressource foncière par une politique foncière renforcée ;
- Diversifier l'offre de logements : les politiques publiques de logement mettront l'accent sur la diversification de l'offre et des formes urbaines pour permettre aux ménages de trouver un logement adapté à leur besoin à chaque stade de leur parcours résidentiel.

Les politiques d'habitat devront pallier à l'inadéquation souvent existante entre les revenus des ménages et les prix immobiliers. En particulier, les ménages les plus fragiles ou modestes seront ciblés (jeunes ménages, personnes âgées, famille monoparentale, publics très précaires...).

L'amorce d'une offre diversifiée entre accession et location, entre petits et grands logements, entre collectifs et logements individuels devra être amplifiée.

Les centres villes et villages sont des lieux privilégiés de diversification de l'offre afin d'inciter des populations, notamment les familles, à revenir dans ces centres.

Cette problématique d'offre de logements attractifs est particulièrement prégnante dans les villes-centres d'Avignon et d'Orange, ceci afin d'attirer les ménages moyens ou aisés.

- Favoriser les opérations d'habitat et dispositifs innovants :
  - o Promouvoir l'habitat intergénérationnel et l'habitat participatif dans les opérations d'ensemble et dans les documents d'urbanisme ;
  - o Faciliter dans les politiques d'urbanisme les projets d'Organismes Fonciers Solidaires (OFS), pour notamment réduire les coûts liés au foncier.

- **Assurer une offre suffisante de logements locatifs sociaux et une plus grande solidarité entre les communes**

- **Tendre vers le seuil de 25 % logements sociaux pour les communes concernées**

Les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et n'atteignant pas le seuil des 25% de logements sociaux devront mettre en œuvre des politiques de rattrapage permettant d'atteindre ce taux.

Ainsi, les politiques de l'habitat intercommunaires et les documents d'urbanisme communaux devront fixer des objectifs de production de logements sociaux et mettre en œuvre les outils nécessaires.

Le SCOT fixe les taux minimums de production de logements sociaux dans la production de logements à réaliser, ce qui comprend la construction neuve et la mobilisation du parc existant.

- **Assurer une meilleure répartition de l'offre entre communes**

Le SCoT reconnaît le rôle important des communes d'Avignon, Orange, Sorgues et du Pontet en matière d'offre de logements sociaux. Dans une logique de rééquilibrage, les autres communes du SCoT doivent contribuer à développer ces logements, notamment en les localisant à proximité des centralités et des commodités urbaines.

Cette logique de rééquilibrage est particulièrement importante dans le Grand Avignon où la grande majorité de l'offre locative sociale se situe à Avignon.

De manière générale, elle doit également répondre aux besoins propres des communes du SCOT.

- **Mieux partager la politique du peuplement**

Le SCoT poursuit un objectif de déconcentration de la pauvreté par notamment une meilleure équité dans l'accès au logement et à l'ensemble du territoire, ceci en favorisant la mobilité dans le parc de logement.

Promouvoir la mixité sociale passe également par la mise en place d'une maîtrise du peuplement réduisant les déséquilibres internes au parc. Ces politiques de peuplements sont une composante essentielle des politiques de l'habitat déclinées aux échelles intercommunales.

- **Favoriser l'accession sociale**

En parallèle de ses objectifs en matière de logements sociaux, le SCoT favorise l'accession sociale afin de mieux faire correspondre l'offre de logements avec les capacités financières des ménages, notamment les jeunes ou primo accédants.

- **Fixer des objectifs ambitieux en matière d'amélioration et de réhabilitation**

- **Résorber l'habitat indigne**

L'accent devra être mis dans, et autour, des centres anciens qui concentrent la majeure partie du parc privé potentiellement indigne. La problématique des copropriétés dégradées, particulièrement prégnante à Avignon, Orange, Le Pontet et Sorgues, devra





également faire l'objet d'une veille spécifique pour mieux cibler les actions à mener, notamment envers les copropriétés les plus en difficulté.

#### - **Améliorer la qualité du parc de logements locatifs sociaux**

La rénovation et la diversification du parc social existant devra être une priorité à Avignon, Orange, Sorgues et Le Pontet où plus de la moitié du parc social est antérieur aux années 1970. Ces grands ensembles d'habitat social, quasi exclusivement localisés en quartier prioritaires, devront faire l'objet d'une attention particulière dans les politiques d'habitat intercommunal.

Les nouvelles opérations d'aménagement localisées dans ou à proximité de ces quartiers devront également contribuer à la diversification de l'habitat et à l'amélioration de la qualité de vie dans ces quartiers.

#### - **Développer un parc locatif privé de qualité pour offrir aux ménages une alternative dans leurs parcours résidentiels**

Les politiques publiques accentueront et faciliteront la diversification de l'offre de logements dans le parc privé, notamment dans le cœur urbain et les villes de l'armature urbaine. Ceci afin de donner aux ménages la possibilité d'accéder à un logement adapté aux différentes phases de leur parcours résidentiel. Cet objectif sera étendu également aux pôles villageois et aux pôles de proximité, dans la limite des contraintes auxquelles ils sont confrontés.

Ces logements s'adressent en grande partie à des ménages qui ne peuvent pas accéder à la propriété (jeunes actifs, familles monoparentales, personnes âgées, etc.). Ils devront être adaptés à leurs besoins et capacités financières et, préférentiellement, localisés à proximité des équipements et des transports collectifs.

Les politiques publiques initieront une politique foncière partagée pour peser sur la charge foncière et sur le coût de sortie des logements, notamment collectifs.

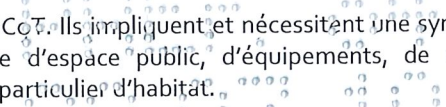
#### - **Réussir l'efficacité énergétique dans le parc de logements**

De manière générale, le SCoT promeut l'amélioration thermique du parc existant. Les politiques publiques contribueront à augmenter la sobriété énergétique dans la production neuve. L'isolation thermique des logements existants du parc privé devra également être améliorée, permettant par ailleurs d'endiguer la précarité énergétique de certains ménages modestes (propriétaires occupants ou locataires).

#### • **Accompagner les programmes de rénovation urbaine**

Les villes d'Avignon et d'Orange connaissent des programmes d'intérêt nationaux ou régionaux de renouvellement urbain (NPRNU) qui vont permettre, par leur ampleur, la transformation et la redynamisation de ces quartiers et leur meilleure intégration dans la ville. Plus globalement ces programmes participent au renouveau du cœur urbain, poursuivi par le SCoT.

Ces programmes concernent pour Avignon, les quartiers de la Rocade, de Saint-Chamand et du Nord-Est (Reine-Jeanne et Grange d'Orel) et pour Orange, le quartier de l'Aygues. Ils constituent des projets



urbains majeurs pour l'ensemble du territoire du SCoT. Ils impliquent et nécessitent une synergie de l'ensemble des politiques publiques, en matière d'espace public, d'équipements, de mobilité, d'activités économiques, de cohésion sociale et en particulier d'habitat.

Ces programmes s'inscrivent dans une dynamique globale de rénovation et de diversification de l'offre. Les politiques publiques, notamment menées à l'échelle du Grand Avignon et du Pays Réuni d'Orange, mais aussi à l'échelle du SCoT, soutiennent ces opérations sur le long terme. Les projets d'urbanisme ou de territoire ayant un impact sur ces programmes viennent les conforter pour participer à leur réussite.

- **Mobiliser les logements vacants et soutenir les copropriétés dégradées dans l'habitat privé**

Les problématiques de l'habitat privé s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration des conditions de logements.

Concernant les copropriétés dégradées, le SCoT soutient les actions de veille et de suivi du parc par cet appui les politiques de réhabilitation.

Il considère par ailleurs le parc vacant comme un parc d'offre nouvelle potentielle. Les politiques de l'habitat devront donc encourager la réhabilitation du parc privé existant afin de remettre dans le marché immobilier (vente ou location) ces logements, notamment dans les centres anciens, favorisant ainsi leur renouvellement urbain et revitalisation.

Les politiques intercommunales de l'habitat devront par ailleurs veiller à freiner l'augmentation du nombre de logements vacants qui a été particulièrement importante au cours des dix dernières années.

- **Proposer un habitat adapté aux publics spécifiques**

Les politiques de l'habitat, par une offre diversifiée et adaptée, doivent répondre aux besoins spécifiques de certaines populations comme les personnes âgées, les publics défavorisés, les familles monoparentales ou encore les personnes handicapées. Le SCoT porte dans ce sens des ambitions d'adaptation de l'offre au sein de l'habitat public et privé, en favorisant les innovations.

Le SCoT fixe donc comme objectif le développement d'un habitat adapté aux besoins des personnes âgées et dépendantes, notamment par l'inclusion de systèmes de domotique, par la sécurisation des logements et par l'accessibilité des espaces publics situés à proximité des logements.

Par ailleurs, l'effort d'équipement en terrain d'accueil des gens du voyage sur le territoire du SCoT du bassin de vie d'Avignon sera poursuivi dans un objectif de mise en œuvre de ce volet du schéma départemental. Parallèlement à l'aménagement des aires d'accueil, le Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées (PDALHPD) de Vaucluse cible comme objectif de conforter l'offre d'hébergement pour les gens du voyage en cours de sédentarisation. Les communes devront se donner les moyens de répondre à cette orientation.

### 3.4. CHANGER LA DONNE EN MATIERE DE MOBILITE : UN IMPERATIF ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

- **Renforcer l'accessibilité du bassin de vie d'Avignon par les transports collectifs interurbains**

Le SCoT met en avant la nécessaire amélioration de son accessibilité interurbaine en transports collectifs, depuis notamment la ville centre d'Avignon, mais également d'Orange, vers les autres polarités de l'espace rhodanien : Bagnols-Sur-Cèze, Arles, Chateaufort, Saint-Rémy de Provence, Cavaillon, Apt, Carpentras, Pierrelatte, Montélimar.

Le SCoT BVA porte comme ambition le développement du transport ferré à partir de l'étoile ferroviaire avignonnaise qui couvre les territoires (EPCI et SCoT) de l'aire urbaine, en tant qu'infrastructure organisatrice des mobilités interurbaines et de proximité.

- **Rendre attractifs les transports collectifs**

- **Poursuivre l'investissement sur le ferroviaire :**

L'étoile ferroviaire avignonnaise représente l'un des trois piliers du réseau de TC structurant du Bassin de Vie d'Avignon. L'un des objectifs du SCOT est de faire de l'étoile ferroviaire une colonne vertébrale des transports collectifs.

La réouverture de la ligne Avignon-Carpentras en 2015 a démontré le succès de ce type de transport et son effet structurant dans l'aménagement du territoire.

L'étoile ferroviaire constitue un levier majeur pour accroître la compétitivité de l'offre TER.

Dans ce cadre, le SCOT promeut la réouverture aux voyageurs de la ligne située sur la rive droite du Rhône, pouvant relier Avignon à Bagnols sur Cèze. Il soutient la réouverture des gares de Villeneuve-lès-Avignon (inscrite au PDU du Grand Avignon), de Sauveterre et de Roquemaure.

Dans la perspective d'une réouverture de la rive droite du Rhône aux voyageurs, les documents de planification locaux s'assureront du maintien de l'emprise ferroviaire (infrastructures + bâtiments) et l'interdiction de sa transformation pour tout autre usage que la mise en service d'une offre dédiée aux transports de voyageurs.

La réouverture des haltes-gares de Piolenc et du Pontet est portée par le SCoT. Au Pontet, l'association de cette réouverture au développement d'un quartier de gare et à la connexion de lignes de bus haute fréquence permettra d'optimiser le fonctionnement de cet espace.

- **Accompagner et impulser des projets urbains autour des haltes et gares :**



Le renforcement de l'étoile ferroviaire suppose des investissements importants qui doivent être accompagnés par la valorisation des gares et haltes. Cette valorisation implique la poursuite de la réalisation de Pôles d'Échanges Multimodaux lisibles et hiérarchisés sur l'ensemble du territoire. L'inscription des quartiers de halte et gare comme secteurs privilégiés de projets urbains favorisant la mixité fonctionnelle est un axe fort du SCOT.

Les PLU veilleront à préserver les capacités, notamment foncières, de développement urbain autour des gares et à favoriser le lancement de projets urbains.

- **Compléter l'offre ferroviaire par les cars interurbains**

Le maintien et le développement du réseau de cars interurbains doit permettre de compléter efficacement le réseau TER. Afin d'améliorer les vitesses commerciales, il s'agira de privilégier le plus possible les cars inter urbains qui bénéficieront d'un partage d'équipements avec les réseaux de transports urbains, principalement dans le cœur urbain.

- **Renforcer et compléter le maillage du réseau de transports urbains**

En complément de l'offre ferroviaire et des cars pour les liaisons inter urbaines, le SCOT vise un renforcement des réseaux urbains ainsi que la coordination des AOM présentes dans son périmètre, notamment en prolongement du PDU du Grand Avignon.

Le SCoT appui ainsi les orientations définies dans le PDU du Grand Avignon.

Il vise ensuite à promouvoir une stratégie globale des déplacements, dépassant les limites des EPCI trop restreintes et inadaptées aux réalités des déplacements du bassin de vie d'Avignon.

Le renforcement de l'offre de transports en commun en site propre (total ou partiel) est un signe fort de rééquilibrage entre les différents modes de transports, notamment avec la voiture. Il doit s'accompagner d'un redéploiement du réseau de bus urbain pour assurer une desserte optimale du territoire, le rabattement vers les axes forts, la desserte des nouveaux espaces urbains mais aussi une rationalisation des lignes dans les secteurs peu denses.

La première phase du renforcement des réseaux de transports urbains menée par le Grand Avignon, et définie dans son PDU, doit être poursuivie par le développement d'axes structurants (bus à haute fréquence et TCSP), notamment vers Sorgues, Montoux et Orange.

Le SCoT définit la ville d'Orange comme pôle d'échanges pour les communes de la CCPRO et de la CCAOP, en termes de rabattement et de connexion des différents modes. A ce titre, la gare d'Orange joue un rôle de véritable pôle d'échanges multimodal.

Le SCoT prône la définition d'une politique des mobilités à l'échelle de la CCPRO et de la CCAOP.



### **Favoriser le Transports A la Demande (TAD) :**

En complément des réseaux de transports urbains, il est essentiel de valoriser le mode TAD qui peut être une alternative crédible pour la desserte des secteurs peu denses. La simplification des grilles horaires ou la garantie des trajets retours sont des éléments permettant d'inciter à l'usage du TAD.

#### **- Poursuivre l'aménagement de Pôles d'Echanges Multimodaux**

Le SCoT identifie les sites qui joueront le rôle de nœuds intermodaux et point d'articulation des différents modes de transport. Ces lieux d'intermodalité seront hiérarchisés et l'offre de service calibrée en fonction. Le traitement de l'insertion urbaine et de l'accessibilité en modes doux permettra d'améliorer l'attractivité des PEM.

Le SCoT définit une hiérarchie des PEM en fonction de leurs rôles dans l'offre de mobilité :

- Le PEM d'entrée de territoire de la Gare TGV ;
- Les PEM majeurs : gares d'Avignon-Centre et d'Orange ;
- Les PEM structurants, comportant au moins une gare ;
- Les PEM de secteurs et ou de rabattement.

#### **- Renforcer les actions de coordinations des différentes AOM**

La poursuite des réflexions entre les différentes AOM permettra de garantir une cohérence globale de l'offre de transport sur le Bassin de Vie d'Avignon et plus généralement sur l'aire urbaine d'Avignon. La coordination des AOM doit permettre de favoriser la complémentarité entre les différents réseaux de transports en commun ainsi que l'amélioration de la lisibilité de l'offre pour l'utilisateur.

La coordination des AOM est également un moyen de dépasser les limites des périmètres administratifs qui amènent aujourd'hui à l'absence de couverture par un transport en commun urbain des flux domicile-travail majeurs (Sorgues-Le Pontet/Chateaufort-Verdon/Sorgues/Vedène-Sorgues/Pernes-les-Fontaines-Carpentras).

La coopération et la redéfinition de ces périmètres de transports urbains permettraient de mutualiser les coûts et d'augmenter la performance des services offerts aux usagers.

### **• Construire des espaces de vie apaisés à partir des modes doux**

#### **- Aménager des itinéraires attractifs et articuler les différentes échelles**

En prolongement du Schéma des modes doux du Grand Avignon, les EPCI du SCoT doivent se doter d'une stratégie de développement des modes doux pour établir à l'échelle du SCoT un véritable maillage, en continuité des maillages existants dans les territoires voisins.

Les politiques publiques en la matière devront veiller à la complémentarité entre tous les itinéraires cyclables qu'ils soient nationaux, départementaux, intercommunaux ou

communaux. Les communes devront veiller à assurer les continuités des voies cyclables afin de ne pas contraindre l'usage du vélo (éviter les ruptures), en lien avec les projets de Via Rhôna, Via Venaissia, Vélo Route de l'Ouyèze, Voie Coulon, Calavon (eurovélo route méditerranée).

La poursuite de l'aménagement des aires piétonnes dans le cœur urbain et les zones de rencontre dans les centres villes favoriseront l'usage des modes doux. Les communes du bassin de vie veilleront à proposer une trame modes doux dans une logique de proximité à l'échelle des quartiers.

#### - **Poursuivre l'élaboration des schémas de développement des modes doux**

Pour augmenter l'usage des modes doux, les intercommunalités encourageront les politiques vélos (aides financières, communication) facilitant l'usage de ce mode pour les déplacements de faible distance ou en complément d'un autre mode (vélo + TER, vélo + CAR).

Pour assurer cette complémentarité avec les autres modes de transports, il est essentiel de poursuivre la mise en place de consignes à vélos sécurisées à proximité des PEM et d'inciter les AOM et leurs exploitants à prévoir des compartiments vélos au sein de leur mode de transport.

Sur le périmètre du Grand Avignon, l'extension du périmètre des stations VéloPop et la mise en place de location longue durée permettront d'augmenter le nombre d'usager.

#### - **Repenser la mobilité à l'échelle des quartiers pour un territoire des proximités**

L'éloignement de l'habitat des lieux d'emplois conduit à une augmentation du nombre de déplacements et à un allongement des distances parcourues. L'étalement urbain a favorisé l'allongement des distances et le nombre de déplacement.

A l'inverse, le modèle de la ville compacte ou de la ville des proximités favorise la rationalisation des déplacements. Les politiques d'urbanisme doivent rechercher l'usage des modes doux en renforçant la proximité et l'accessibilité aux différents pôles, emplois, services, équipements, dans une logique de courtes distances.

### • **Utiliser la voiture autrement**

#### - **Diminuer la place de la voiture grâce à des politiques de stationnement appropriées**

En complémentarité du renforcement des réseaux de TC, le report modal et la sortie de la dépendance à la voiture passent par une modération de l'usage de la voiture individuelle.

L'un des principaux leviers pour limiter l'usage de la voiture individuelle est la politique de stationnement. La réduction des places de stationnement dans le cœur urbain et les secteurs desservis par des TC structurant permettra de favoriser le report modal.





Ainsi les politiques de stationnement doivent veiller à requalifier l'espace aux profits des modes alternatifs : modes actifs et TC. Ces requalifications devront être en accord avec la hiérarchisation de la voirie proposée par le SCoT.

En complément, la création de Parking Relais en amont des points de congestion et en entrée de cœur urbain permettra la limitation de la voiture en ville.

#### - **Soutenir les politiques de covoiturage**

La diminution de la place de la voiture se double de la nécessité de poursuivre le développement du covoiturage sur le bassin de vie d'Avignon.

Les politiques publiques contribueront à réduire l'usage de la voiture individuelle en consolidant et en articulant le réseau des aires de covoiturage sur le territoire. Les actions pouvant en développer l'usage (plateforme web, sensibilisation auprès des entreprises, voies et stationnement réservés) seront favorisées.

En complément la promotion des Plan de Déplacements d'Entreprises permettra d'accompagner le changement de pratique sur le territoire.

#### - **Favoriser les nouvelles formes de mobilité innovantes**

La réponse aux enjeux de mobilité à l'échelle du SCoT et au-delà, de l'aire urbaine d'Avignon, passera par la complémentarité et la multiplicité de différentes offres et par l'émergence de formes innovantes de mobilité.

Les nouvelles aspirations à se déplacer autrement que par la voiture, le coût de l'essence et les opportunités offertes par les outils numériques vont induire et permettre de nouvelles pratiques en matière de déplacements, qu'il s'agit de favoriser et d'accompagner.

Le SCoT facilite ainsi la mise en œuvre des nouvelles formes de mobilité, si elles répondent aux stratégies de déplacements poursuivies par les collectivités. Il peut s'agir de transports autonomes, de mobilité électrique, de mobilité partagée, de covoiturage, d'innovations en matière de stationnement et de partage de la voirie, d'offres de services, de numérique ou encore de billettique.

#### - **Finaliser le développement du réseau routier par la réalisation de deux infrastructures indispensables à l'apaisement de certains secteurs**

Si le développement du réseau routier n'est pas favorable à la diminution de l'usage de la voiture, deux réalisations d'infrastructures apparaissent indispensables.

La réalisation de la LEO est un enjeu majeur pour la stratégie de mobilités du bassin de vie afin de pouvoir réduire le trafic dans Avignon en offrant une alternative pour le trafic de transit. La LEO conditionne également la réduction des points de congestion sur la rocade et sa transformation en boulevard urbain.

La réalisation du contournement d'Orange est le deuxième projet indispensable au bassin de vie, sa réalisation conditionnant l'apaisement du centre-ville. Ce contournement permettra également de fluidifier le trafic de la RN 7, axe régulièrement congestionné.

Le SCOT BVA ne promeut pas d'autres nouveaux grands projets routiers structurants. Par ailleurs, les nouveaux projets, quels que soient leur ampleur, devront démontrer qu'ils participent à l'amélioration des conditions et du cadre de vie des habitants directement concernés (nuisances sonores, pollution...), qu'ils sont nécessaires pour mettre en œuvre ou accompagner un projet de développement urbain ou économique ou qu'ils réduisent de façon significative les problèmes de sécurité routière.

- **Organiser la logistique urbaine**

Le transport de marchandises en ville doit s'adapter à l'évolution du fonctionnement des centres, sans nuire à l'attractivité économique de ceux-ci.

Cela passe entre autres par la création de plateformes logistiques urbaines et par la restriction de l'accès des poids lourds aux centres villes, favorisant les utilitaires non polluants.

La logistique urbaine devra être pensée aux échelles pertinentes (cœur urbain, bassin d'Orange) afin de s'adapter aux nouveaux modes de consommation et aux contraintes de fonctionnement des centres.

Les collectivités mettront en œuvre une stratégie qui intègre la problématique du « dernier kilomètre » pour organiser le transport des marchandises en zone urbaine, des zones logistiques jusqu'au consommateur/commerçant.


### **3.5. FACILITER L'ACCESSIBILITE AUX EQUIPEMENTS ET SERVICES PAR UN MAILLAGE EQUILIBRE**

Le SCoT définit des principes de localisation des équipements et services afin d'assurer une répartition équilibrée et cohérente à l'échelle du bassin de vie d'Avignon. Si le niveau d'offre en équipements et en services n'est pas envisageable de manière homogène sur l'ensemble du territoire, leur accessibilité doit en revanche être facilitée pour tous.

- **Améliorer le temps et adapter la plage horaire d'accès aux équipements et services**

La revitalisation des centres villes et villageois ainsi que la mise en œuvre d'un maillage équilibré du territoire passent par une offre d'équipements et de services suffisante et adaptée au niveau de polarité dans l'armature urbaine, elle-même en lien avec l'offre de transports collectifs.

Ainsi, les équipements sportifs, culturels ou de loisirs de proximité ou du quotidien sont à privilégier dans le cœur urbain, les villes ou pôles villageois afin de favoriser leurs regroupements et la meilleure desserte en transports collectifs.



Les équipements de niveau métropolitain, dont le rayonnement s'établit à l'échelle du bassin de vie, ou au-delà, sont à localiser préférentiellement à Avignon, dans les autres polarités de niveau métropolitain ou dans le reste du cœur urbain.

Les équipements d'enseignement supérieur sont localisés de façon préférentielle à Avignon ou dans des sites bien desservis par les transports en commun.

Au-delà d'objectifs spatiaux en matière de maillage des équipements et des services, le SCoT entend répondre aux évolutions des rythmes de vie, scolaires, urbains ou de travail, mais également aux besoins et habitudes en matière de déplacements et d'utilisation des services. Ainsi, la prise en compte du temps est un enjeu majeur des politiques territoriales pour répondre aux défis d'accessibilité aux équipements et services.

L'aménagement du territoire ne peut être pensé uniquement dans sa dimension spatiale. La localisation pertinente des équipements doit être envisagée en même temps que leurs usages selon les heures de la journée. L'urbanisme doit favoriser la proximité entre équipements, services, commerces, lieux de travail afin de réduire les temps de déplacements.

Dans cette optique, le SCoT favorise la ville des proximités, relativement compacte en termes de fonction et riche en mode de déplacements alternatifs à la voiture, afin d'améliorer la qualité de vie, de fluidifier les déplacements, d'améliorer les accessibilités et d'adapter les activités aux rythmes de vie.

- **Le numérique, condition du développement économique et d'équité territoriale**

L'aménagement numérique est un facteur d'attractivité autant pour les habitants que pour les entreprises. Le développement de la couverture du territoire par les technologies numériques de communication favorise l'échange et le transport des données.

De même, les technologies de l'information (TIC) sont essentielles au développement de nombreuses filières tertiaires (Université et recherche, santé, tertiaire, tourisme, etc) et aux activités exercées dans les lieux d'habitat (télétravail, création d'une entreprise chez soi).

En lien avec les politiques publiques de déploiement numérique et du Très Haut Débit menées par les acteurs concernés, dont les Régions et Départements, le SCoT poursuit les objectifs suivants :

- Soutenir l'attractivité du territoire et la compétitivité des entreprises à travers l'aménagement numérique ;
- Encourager les initiatives visant à promouvoir la ville numérique comme vecteur de développement économique et créateur de la ville des proximités, notamment au travers des services urbains ;
- Développer les services numériques dans le bassin de vie d'Avignon, à destination des habitants, des entreprises, des services publics ;
- Permettre à tout citoyen de bénéficier, via la technologie en fibre optique, du très haut débit à horizon 2030 ;



Cette orientation vise également à anticiper les risques de déficit de couverture relatifs aux quartiers pavillonnaires et aux petits immeubles.

- Soutenir les initiatives en matière de développement des usages des TIC considérant que la rentabilisation des investissements réalisés par les opérateurs est subordonnée au développement des services numériques ;
- Poursuivre et amplifier le développement du THD dans les zones d'activités pour qu'elles bénéficient du très haut débit à l'horizon 2030.
- Favoriser le développement des dispositifs de « smart city ».

*Carte des mobilités en cours de réalisation*

## IV. S'INSCRIRE DURABLEMENT DANS UN MODE DE DEVELOPPEMENT VERTUEUX

---

### 4.1. SE DONNER LES MOYENS DE REDUIRE LA CONSOMMATION DE L'ESPACE PAR DEUX

Afin de tenir les objectifs prioritaires qu'il s'est fixé en matière de préservation de la biodiversité, des espaces naturels et agricoles ainsi que d'organisation générale de l'espace, le SCOT définit un projet ambitieux de gestion économe de l'espace, qui privilégie le réinvestissement de l'enveloppe urbaine. L'enveloppe urbaine comprend les tissus urbains mixtes et les zones d'activités ou commerciales existantes.

Le projet de SCOT définit ainsi deux formes de développement urbain et économique :

- Un mode prioritaire : le réinvestissement à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante, qui consiste à la fabrication de la ville sur elle-même, l'optimisation et la densification des espaces urbanisés ;
- Un mode complémentaire : l'extension urbaine et économique qui correspond à l'urbanisation de sites en dehors de l'enveloppe urbaine existante, sur des espaces à vocation dominante agricole et naturelle.

Le SCOT fixe un objectif ambitieux de limitation de la consommation de l'espace qui correspond à une réduction par deux du rythme connu ces dix dernières années.

### 4.2. PRIORISER LE REINVESTISSEMENT DE L'ENVELOPPE URBAINE

L'enveloppe urbaine existante est considérée comme un potentiel important de développement urbain. Le réinvestissement de cette enveloppe est une priorité pour limiter la consommation de l'espace mais aussi pour réussir le renouveau de certains espaces et pour appuyer les politiques de revitalisation et de requalification des centres, notamment dans le cœur urbain et dans les polarités principales.

Le SCOT privilégie l'urbanisation autour des axes structurants de transports collectifs, notamment les Pôles d'Echanges Multimodaux, autour desquels il promeut la définition et la réalisation d'opérations d'ensemble mettant en œuvre les principes de mixité urbaine.

Le SCOT définit les zones commerciales comme des secteurs privilégiés de densification et de mutation, considérant comme prioritaire l'utilisation du potentiel foncier qu'elles offrent.

Les projets d'aménagement et de développement à vocation d'habitat, d'activités économiques, d'équipements ou de commerce se réaliseront prioritairement dans l'enveloppe urbaine existante, notamment dans les centres villes, les quartiers ou les zones d'activités et commerciales.

Les communes et EPCI mettent en œuvre des politiques de reconquête urbaine à l'intérieur du tissu déjà urbanisé. Pour ce faire, plusieurs objectifs sont à satisfaire conjointement :

- L'aménagement des dents creuses. Cette problématique concerne la grande majorité des communes du SCoT ;
- Densification par division parcellaire ;
- L'impulsion d'opérations d'aménagement), notamment dans l'optique de recréer ou de renforcer des centralités et de densification autour des axes structurants de transports collectifs, dont les gares ;
- La remise sur le marché de logements ou de bâtiments d'activités vacants. Cette question touche plus particulièrement les communes du cœur urbain.



#### 4.3. ENCADRER LES SECTEURS PRIVILEGES D'EXTENSION URBAINE ET ECONOMIQUE

Le SCoT permet les projets d'extension urbaine dès lors qu'il est démontré à travers les documents d'urbanisme que la faisabilité des projets en réinvestissement n'est pas avérée, notamment pour des questions de potentiels existants.

La détermination des sites d'extension urbaine tient compte de l'armature urbaine, du potentiel dans l'enveloppe urbaine existante évalué par le SCoT, des potentialités d'extensions de la commune (notamment par rapport au risque d'inondation), de la desserte effective ou programmée en transports en commun, du raccordement possible au réseau d'assainissement collectif et enfin des enjeux de revitalisation des centres. L'aménagement de ces sites implique une plus forte exigence qualitative dans les opérations.

Le SCoT identifie les grands sites correspondant à une extension urbaine :

- o En privilégiant ceux en prolongement des noyaux urbains ou villageois existants ;
- o En favorisant la proximité aux axes structurants de transports collectifs ;
- o En préservant la Trame verte et Bleue et en particulier les corridors écologiques ;
- o En protégeant les terres agricoles, notamment irriguées ;
- o En prenant en compte la présence de risques.

#### 4.4. POURSUIVRE LES EFFORTS DE COMPACTITE

Les communes et EPCI doivent poursuivre leurs efforts dans la promotion de formes urbaines plus denses et compactes, moins consommatrices d'espace, en les adaptant au contexte communal et à l'identité des lieux.

Le SCoT encourage la diversité des typologies d'habitat (collectif, groupé ou individuel) et les formes urbaines ou architecturales innovantes qui limite la promiscuité et répondent aux aspirations des habitants.



Les principes communs à poursuivre dans les villes et villages sont les suivants :

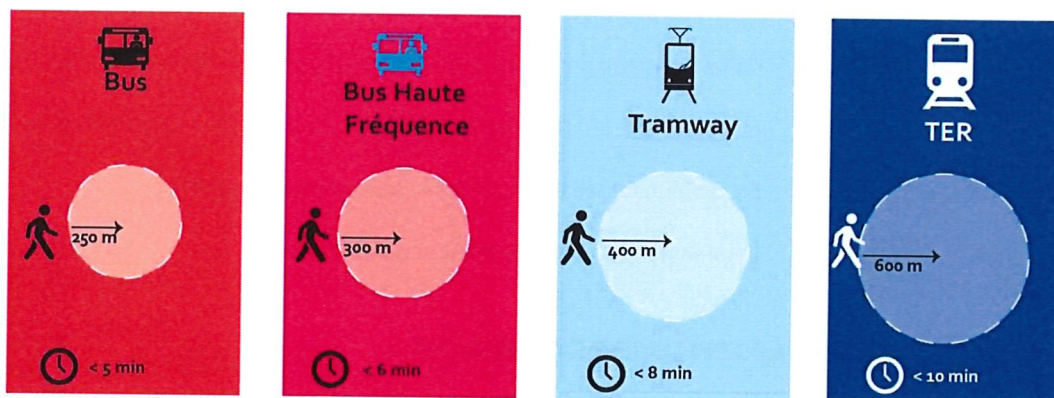
- Diminuer la part du logement individuel pur au profit du logement individuel groupé ou du logement collectif ;
- Augmenter le nombre de logements à l'hectare, notamment pour l'habitat individuel pur.

#### 4.5. FAVORISER L'INTENSIFICATION URBAINE DANS LES SECTEURS BIEN DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Pour prioriser le développement urbain autour des axes de transports en commun structurant, le SCoT les identifie et les hiérarchise, en tenant compte des critères d'attractivité des différents modes (fréquence, vitesse) et de l'armature urbaine. Sur le territoire du bassin de vie d'Avignon, il s'agit en priorité des :

- Des axes structurants du réseau de transports urbains du Grand Avignon, soit les lignes du Tramway, les lignes de Bus à Haute Fréquence ainsi que les autres lignes à fréquence plus importante ;
- De réseau de bus de la ville de Sorgues et de la ville d'Orange ;
- Les gares ;
- De manière générale, les espaces desservis par des transports collectifs avec une fréquence et une offre constituant une alternative à la voiture.

Le SCoT propose dans ce cadre des périmètres d'attractivité autour des axes :



##### *Secteurs bien desservis par les TC*

Ces secteurs autour des axes de TC structurants ainsi qu'à proximité des gares doivent accueillir des projets ambitieux et favoriser systématiquement le maillage en modes doux. Le SCoT définit des densités minimales dans les secteurs desservis par les TC (situation actuelle ou future).

## 4.6. DE FORTES EXIGENCES DANS LES AMÉNAGEMENTS POUR UN TERRITOIRE AU CADRE DE VIE URBAIN ET VILLAGEOIS D'EXCEPTION

L'amélioration de la qualité des projets, notamment en ce qui concerne les extensions urbaines, fait directement écho à l'ambition de valorisation du cadre de vie du bassin de vie d'Avignon portée par le SCoT.

### • Généraliser les principes de qualité et de diversité urbaines dans tous les projets

Le SCoT incite à la diversification des fonctions urbaines, en particulier dans les projets d'extension, afin d'éviter la création de secteurs résidentiels déconnectés des centralités et dépendants de l'usage de la voiture. La diversité urbaine est encouragée en priorité dans les quartiers stratégiques notamment les quartiers avoisinants les gares.

Le SCoT favorise les politiques qui conjuguent la fabrication de la ville de demain avec l'héritage patrimonial ou paysagé, ce qui implique un juste équilibre entre une innovation nécessaire dans les projets et la valorisation patrimoniale.

Les formes urbaines nouvelles proposées dans les opérations prennent en compte l'environnement paysager et doivent être nourries par le contexte (coteaux, zone économique et commerciale, centre-bourg, espace pavillonnaire ou périurbain...).

La bonne insertion des formes urbaines, le respect des éléments paysagers, la qualité des projets et des espaces publics participent directement à l'acceptation de l'intensité urbaine, qui doit être favorisée au regard des objectifs de consommation foncière.

Les espaces publics sont également un support au développement de la trame verte et bleue (TVB) afin de maintenir ou de faciliter le retour de la nature en ville.

La mise en œuvre de transports en commun ou de modes doux est l'occasion de réinvestir certains espaces publics aujourd'hui entièrement dédiés à la voiture.

### • Promouvoir des aménagements qualitatifs dans les espaces d'activités économiques

Le SCoT vise le maintien et l'amélioration systématique de la qualité urbaine, architecturale et paysagère des zones d'activités économiques existantes ou futures, notamment en entrées de ville, véritables vitrines du territoire.

Il promeut également la diversification des fonctions urbaines dans les sites d'activités économiques pour éviter le plus possible les zones à vocation unique, en dehors de celles qui comportent des activités qui ne sont pas compatibles avec d'autres activités ou fonctions, comme les vocations industrielles par exemple.

Le SCoT freine également l'implantation de grandes et moyennes surfaces commerciales dans les zones d'activités économiques afin de stopper les effets de concurrence sur le foncier disponible.

En matière de zone d'activités, le SCoT vise :

- L'intégration des zones d'activités dans leur environnement urbain, notamment en conservant les richesses paysagères ;



- L'intégration et la mutualisation du stationnement, notamment avec les panneaux photovoltaïques sur les parkings ;
- La bonne accessibilité des zones d'activités, à travers une trame viaire lisible, une valorisation des différentes formes de déplacements dont les modes actifs ;
- Un traitement qualitatif des formes urbaines, à travers des règles homogènes d'implantation et d'alignement et un traitement commun du mobilier urbain, une recherche de plus forte densité associée aux différents types d'activités (commerces, artisanat, tertiaire...);
- Un traitement qualitatif et une végétalisation des espaces publics ;
- L'accueil de services et d'équipements pour diversifier les fonctions présentes et répondre aux besoins des salariés ;
- La réhabilitation et la requalification qualitative des zones d'activités existantes.

- **Requalifier les entrées de villes**

Le SCoT promeut la valorisation et la requalification des entrées de villes et de certains linéaires d'axes routiers en évitant une banalisation des espaces urbains, notamment les axes routiers les plus dégradés.

- **Maintenir des coupures d'urbanisation**

Le SCoT vise à contenir certains fronts urbains afin de maintenir une coupure entre les espaces agricoles ou naturels et les espaces urbanisés. L'objectif est de promouvoir les fronts urbains de qualité et recomposer ceux qui le nécessitent, surtout lorsqu'ils sont très perceptibles.

- **Valoriser le patrimoine bâti**

Le patrimoine bâti du bassin de vie d'Avignon englobe à la fois des sites emblématiques comme le Palais des Papes, le Théâtre antique d'Orange ou la Chartreuse de Villeneuve-les-Avignon, mais également du patrimoine moins remarquable comme les châteaux, les ruines, les clochers, les mas, les domaines viticoles, le patrimoine lié à l'eau, les murets de pierre sèche... Ils sont le reflet de l'identité du territoire. Ils doivent ainsi être préservés et mis en valeur.

Le patrimoine moins reconnu constitue également un potentiel pour le tourisme vert. Le patrimoine de l'eau, au travers des canaux et des divers autres ouvrages, constitue une base pour la réalisation d'itinéraires touristiques.



## 4.7. COMPOSER AVEC LES RISQUES POUR FAVORISER LA SECURITE DES BIENS ET DES PERSONNES

Le bassin de vie d'Avignon est soumis à d'importants risques, notamment naturels liés aux inondations, qu'il s'agit d'intégrer dans les politiques d'urbanisme pour offrir un environnement sécurisé aux habitants et aux entreprises. Le SCoT prône ainsi un mode de développement et des aménagements résilients qui composent et minimisent le risque.

- **Intégrer le risque inondation en amont des projets pour le minimiser**

Une grande partie du SCoT est concernée par une zone inondable ou un PPRI. Afin de diminuer la part de la population et des biens exposés aux risques de crues, de rupture de digues ou de ruissellement, plusieurs objectifs doivent être mis en œuvre de manière complémentaire en lien avec le SDAGE, le PGRI et les plans de prévention :

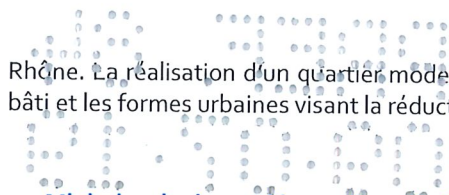
- Adapter l'urbanisation et l'affectation des usages au niveau de risque ;
- Favoriser des aménagements qui réduisent le risque : faciliter l'infiltration des eaux, maintenir l'écoulement naturel des cours d'eau ;
- Protéger les zones d'expansion des crues ;
- Réduire la vulnérabilité des zones exposées ;
- Dans la tâche urbaine, notamment en ce qui concerne Avignon, concilier les impératifs de renouveau urbain avec la prise en compte des risques par des possibilités d'expérimentation d'aménagements innovants, en lien avec les prescriptions des PPRI ;
- Prévoir dans les extensions urbaines les mesures adéquates pour une bonne gestion des eaux pluviales et limiter l'imperméabilisation des sols

Dans la mesure des possibilités techniques, le SCoT veille à rétablir les particularités fonctionnelles du réseau hydrographique, en articulation avec le rôle stratégique de la trame verte et bleue (TVB) dans la gestion du risque, notamment en ce qui concerne les divagations naturelles des cours d'eau et les zones d'expansion des crues. La préservation des terres agricoles et le maintien de l'activité agricole dans les zones à risque est un enjeu majeur dans la lutte contre les risques inondation.

Au risque d'inondation s'ajoute un risque de ruissellement pluvial lié à l'imperméabilisation du sol dans les reliefs. Il s'agit donc d'intégrer à tout projet la question du ruissellement afin de les minimiser. Les politiques d'urbanisme doivent assurer le libre écoulement des eaux en toute sécurité. Les secteurs susceptibles d'aggraver le risque d'inondation, comme certains reliefs ou coteaux, ne seront pas urbanisés.

Il est nécessaire de mieux intégrer la gestion des eaux dans les projets d'urbanisation. Les communes les plus contraintes par le risque d'inondation sont encouragées à mener des réflexions sur des formes urbaines innovantes et exemplaires. Ces espaces, auparavant vécus sous le mode de la contrainte, peuvent devenir des espaces d'opportunités.

Cet enjeu est notamment prégnant dans le projet d'Avignon Confluence, où le secteur est concerné par les risques d'inondations (PPRI de la Durance) et identifié par le Plan des Surfaces Submersibles du



Rhône. La réalisation d'un quartier moderne pourra se traduire par des actions expérimentales sur le bâti et les formes urbaines visant la réduction du risque inondation.

- **Minimiser le risque d'incendie et de feu de forêt**

Le risque d'incendie et de feu de forêt sur le territoire est surtout présent dans les garrigues gardoises, sur les boisements des communes de Pernes-les-Fontaines et de Velleron et dans les communes de la CCAOP.

Le SCoT intègre les connaissances des zones d'aléa et les prescriptions des différents PPRIF. Il vise à créer des espaces de transition entre les espaces urbanisés et les espaces naturels : coupures agricoles et politique de débroussaillage.

- **Prendre en compte le risque sismique et de « mouvement de terrain »**

Ce risque, classé en aléa modéré, est peu présent et très localisé sur le territoire du SCoT. Afin de ne pas exposer de nouvelles populations, activités ou nouveaux biens, le risque sismique dans les nouvelles constructions sera pris en compte. Ces dernières ne devront pas contribuer à accroître le risque des glissements de terrains et des coulées de boues. Les reliefs particulièrement concernés seront protégés de toute urbanisation nouvelle.

- **Composer avec le risque industriel**

Les choix de développement prendront en compte la présence des risques industriels notamment en respectant les servitudes, les zones de dangers et les prescriptions des PPRT. Le SCoT tient compte des servitudes du périmètre SEVESO, qui touche les communes du Pontet, Monteux, Sorgues et Vedène.

Le périmètre SEVESO lié à l'industrie chimique de la commune d'Aramon comprend également Saze et Les Angles. L'accueil d'autres installations liées à l'industrie chimique ne pourra être réalisé dans ces périmètres.

Le territoire du SCoT est également concerné par la traversée de plusieurs canalisations de transport de matières dangereuses (gazoducs et oléoducs) existantes ou en projet (projet ERIDAN côté gardois). Le développement urbain de plusieurs communes comme Courthézon, Sorgues ou Le Pontet est concerné par ces canalisations car elles traversent le tissu urbain existant ou en projet.

Les zones non urbanisables situées dans le tissu urbain des communes, pourront être valorisées en espaces verts supports de la trame verte et bleue.

## **4.8. CONCEVOIR UN AMENAGEMENT QUI AMELIORE LA SANTE DES POPULATIONS**

L'aménagement du territoire et l'urbanisme ont une influence déterminante sur le style de vie et donc sur la santé et le bien-être des populations. Les conditions de vie dépendent de l'environnement des lieux d'habitat, de travail ou de scolarité. Le choix des aménagements constitue un important levier de prévention et de promotion de la santé.

Le SCoT définit ainsi un projet de territoire qui lie urbanisme et santé publique. Dans un souci tant écologique que sanitaire, il vise à maîtriser tout type de pollution et à réduire les nuisances générées par certaines activités humaines, dans une logique d'évitement, de réduction et de compensation.

Il promeut les principes d'amélioration de la santé dans l'ensemble des documents d'urbanisme et sectoriels ainsi que dans les projets d'aménagements, ceci en matière de :

- Qualité des projets d'habitat et des logements, avec des aménagements extérieurs de qualité et une présence importante de la nature et des espaces verts, de zones de calmes et apaisées, sans présence de voiture, dédiées aux piétons ;
- Qualité de l'air ;
- Qualité de l'eau ;
- Gestion des nuisances sonores : multiplication des zones de calmes et limitation des sources de bruit ;
- Gestion des déchets ;
- Gestion des rayonnements non-ionisants : réseaux de transport et de distribution de l'électricité à 50 Hz et émetteurs de radiofréquences pour téléphone portable (10 kHz à 10 GHz) ;
- Production locale de denrées alimentaires saines.

- **Améliorer la qualité de l'air**

Il est essentiel de multiplier les mesures de préventions des pollutions aériennes et de limiter les rejets de gaz à effet de serre. Le SCoT vise ainsi à :

- Limiter les déplacements automobiles à la source et promouvoir les modes alternatifs, en articulant davantage urbanisme et déplacements.

L'objectif de diminution des déplacements automobiles sur le territoire du SCoT, qui est particulièrement concerné par la pollution liée au transport et au secteur industriel, s'inscrit dans le Plan de Protection de l'Atmosphère réalisé sur l'unité urbaine d'Avignon (approuvé en avril 2014). Le secteur des transports demeure l'émetteur majoritaire d'une pollution atmosphérique qu'il est nécessaire de réduire.

- Acheter les contournements d'Orange et d'Avignon (LEO) pour diminuer le trafic et donc la pollution dans les espaces densément peuplés ;
- Favoriser la ville des proximités en promouvant la mixité urbaine et un certain niveau de compacité ;
- Maintenir les espaces de nature en ville et favoriser l'intégration de la nature en ville ;
- Encourager les démarches de labellisation environnementale.





- **Réduire les nuisances sonores**

La protection ou l'éloignement des secteurs d'habitat des axes générateurs de bruit seront recherchés. Afin d'apaiser l'environnement sonore, le SCoT favorise le regroupement de l'urbanisation et avec elle la mise en œuvre de transports en commun et de modes doux attractifs, générateur de nuisances sonores moindres.

Le SCoT valorise les actions qui découlent des trois plans d'exposition au bruit (PEB) liés aux infrastructures aéroportuaires civiles ou militaires qui le concerne (aéroport d'Avignon-Caumont, aérodrome militaire d'Orange-Caritat, aérodrome de Carpentras).

Il s'agit de manière plus générale de favoriser le maintien ou la création dans les politiques d'urbanisme « d'espaces de calme » et d'intégrer le bruit comme un élément déterminant majeur dans la définition et la réalisation de toute opération d'aménagement.

En dehors des espaces urbains denses, le développement de l'urbanisation à proximité des infrastructures bruyantes doit être limité afin d'éviter l'exposition des populations aux nuisances sonores.

- **Diminuer la pollution des sols**

Afin de garantir la santé publique, les politiques publiques veilleront à intégrer la présence de pollution dans les sols lors des choix de localisation de l'urbanisation. La mise en place de mesures agri-environnementales contribuera à minimiser le risque de pollution des sols.

- **Favoriser la production locale de denrées alimentaires saines**

Le SCoT préserve la capacité agricole du bassin de vie d'Avignon et encourage les politiques de soutien au développement de l'agriculture biologique qui demande une visibilité sur le devenir à long terme des espaces agricoles et des limites avec les espaces urbanisés. Dans cette direction, les politiques d'urbanisme doivent participer pleinement au développement des filières de production agricole locale et appuyer notamment les Programmes Alimentaires Territoriaux.

#### **4.9. UNE CLE DE REUSSITE : FAVORISER LA MISE EN ŒUVRE DE POLITIQUES FONCIERES ET ACCOMPAGNER L'ELABORATION DE PLUI**

Le projet de SCoT sera décliné dans les politiques publiques. Mettre en œuvre le projet de SCoT implique notamment la mise en œuvre de stratégies et de politiques foncières aux échelles des EPCI pour utiliser les outils foncières nécessaires afin de dégager des marges de manœuvre qui permettront la déclinaison des objectifs portés par le SCoT.

De la même manière, le SCoT vise la plus grande articulation des politiques d'urbanisme. Leur plus grande cohérence et mutualisation à l'échelle des EPCI favorise une plus grande efficacité en matière d'habitat, de transition énergétique et écologique et de développement économique. En ce sens, l'opportunité offerte par les PLUi et les PLUI-H doit être encouragée et accompagnée par le Syndicat Mixte pour les EPCI qui souhaiteront se lancer dans ce type de démarche.

