SCoT 2020

DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Document approuvé
lors du Comité Syndical
du 16 décembre 2011

TOME 2 : PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

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

DOCUMENT RÉALISÉ PAR
l'Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse
Pour le Syndicat Mixte pour le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

CRÉDIT PHOTOS / CARTOGRAPHIE / IGN
Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse

CONCEPTION GRAPHIQUE
des jambes et des yeux

EN PARTENARIAT AVEC

SOMMAIRE

p.5 Méthode d'élaboration : Un projet partagé et porté par les acteurs du territoire

p.6 Introduction

p.8 DÉFI 1 : TIRER PARTI DU POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DU GRAND BASSIN DE VIE D'AVIGNON DANS LE CONTEXTE RÉGIONAL

p.10 1.1 Les ambitions régionales

p.17 1.2 Les atouts du grand bassin de vie d'Avignon à conforter pour positionner le territoire à l'échelle régionale

p.24 1.3 L'organisation générale de l'espace au sein du SCoT du bassin de vie d'Avignon

p.26 DÉFI 2 : MAINTENIR UNE ATTRACTIVITÉ PRODUCTIVE, DURABLE ET MAÎTRISÉE

p.28 2.1 Objectif 1 : Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique

p.38 2.2 Objectif 2 : Construire une attractivité résidentielle réaliste, adaptée et diversifiée

p.41 2.3 Objectif 3 : Organiser une mobilité durable

p.46 DÉFI 3 : ASSURER L'ÉQUILIBRE ENTRE LES DIFFÉRENTES VOCATIONS DE L'ESPACE : ÉTABLIR UN «CONTRAT FONCIER» DURABLE

p.48 3.1 Objectif 4 : Se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation

p.54 3.2 Objectif 5 : Protéger les espaces agricoles, naturels et paysagers

p.60 DÉFI 4 : PROMOUVOIR UN URBANISME INNOVANT ET INTÉGRÉ

p.62 4.1 Objectif 6 : Apaiser et revaloriser le rapport entre le territoire et les rsiques

p.64 4.2 Objectif 7 : Développer un urbanisme en adéquation avecl a préservation et la gestion durable de la ressource en eau du territoire

p.65 4.2 Objectif 8 : Développer des espaces urbains plurifonctionnels

p.66 4.3 Objectif 9 : Favoriser la qualité urbaine

p.69 4.4 Objectif 10 : Réduire la consommation énergétique et lad épendance vis-à-vis des énergies fossiles vis-à-vis des énergies fossiles

p.70 CONCLUSION

Méthode d'élaboration : un projet partagé et porté par tous les acteurs du territoire.

→ | Ce que dit le code de l'urbanisme (article R122-2-1)

« Le projet d'aménagement et de développement durable fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile ».
Le projet d'aménagement durable est d'abord un projet politique. Il expose la politique d'urbanisme qu'entendent définir et mettre en œuvre les élus du syndicat mixte du SCoT du Bassin de vie d'Avignon. C'est la raison pour laquelle, les objectifs du PADD et eux seuls, doivent faire l'objet d'un débat spécifique au sein du comité syndical. Ce débat s'est tenu le 4 septembre 2009.
Le PADD doit être également un projet concerté et donc transparent. Constituant le socle même du SCoT, il doit être expliqué et débattu dans le cadre de la concertation avec la population.et eux seuls, doivent faire l'objet d'un débat spécifique au sein du comité syndical. Ce débat s'est tenu le 4 septembre 2009. Le PADD doit être également un projet concerté et donc transparent. Constituant le socle même du SCoT, il doit être expliqué et débattu dans le cadre de la concertation avec la population.

→ | La méthode d'élaboration : un PADD partagé

Même si le PADD traduit, avant toute chose, la vision politique du développement à dix ans souhaité pour le bassin de vie d'Avignon, les élus du syndicat mixte ont eu le souci d'associer régulièrement l'ensemble des partenaires à son élaboration.

En effet, de nombreuses réunions de travail ont été organisées privilégiant à la fois :
- des échanges entre élus d'un même territoire au travers de réunions de secteur, de bureaux et de comités syndicaux
- des débats entre élus et personnes publiques associées et consultées au cours d'ateliers thématiques, de réunions ou d'entretiens.
- une concertation de la population à travers la production et la diffusion de lettres d'information, la mise en place d'un site Internet, la réalisation d'expositions et de réunions publiques.

De plus, de nombreux documents d'orientations stratégiques définis aux échelons territoriaux supérieurs ont été intégrés dans les débats et les réflexions des élus.

Aussi, le projet de territoire à horizon 2020 qui est exprimé dans ce document est le fruit d'un travail collectif entre acteurs d'un même territoire.

INTRODUCTION

Les perspectives d'évolution

→ | Les enjeux et les risques mis en lumière par le diagnostic

Le diagnostic a mis en évidence les nombreux facteurs qui ont concouru au développement économique et social du territoire :

> Un positionnement géographique stratégique à la croisée de deux territoires attractifs, dynamiques et ouverts à l'international :
- La vallée du Rhône,
- L'arc méditerranéen.

Cette position d'espace charnière entre les branches provençales et languedociennes de l'espace méditerranéen et du sillon rhodanien a facilité une bonne croissance économique, diversifiée et dominée par le commerce et la logistique (activités économiques qui utilisent les flux).

> Une renommée internationale liée principalement à l'image culturelle d'Avignon,

> Un climat méditerranéen très agréable et recherché,

> Des paysages variés structurés par :
- L'eau qui fait partie de l'identité du territoire (Rhône, Durance, réseau d'irrigation…),
- Une agriculture encore très présente (43% de la surface du territoire) et diversifiée (vignes, maraîchage, arboriculture) qui véhicule l'image « d'authenticité »,
- Des reliefs et des vues dégagées sur les éléments emblématiques comme le Mont Ventoux, les Dentelles de Montmirail, le Lubéron, les collines gardoises, les Alpilles…,
- Des villages et des centres villes de caractère très soignés,

> Des milieux naturels remarquables reconnus d'intérêt européen liés notamment à la présence de l'eau et également un « petit » patrimoine naturel qui constitue le cadre de vie quotidien de la population : le bocage, les vergers, les espaces de respiration dans l'urbanisation, les côteaux, les canaux…

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

Certains de ces facteurs, qui fondent la qualité du cadre de vie pour les habitants, les touristes et les entreprises risquent d'être remis en cause de manière irréversible par le mode d'urbanisation actuel de ces dernières décennies, qui a facilité :

- Un étalement et un éparpillement urbain, responsables d'un gaspillage de l'espace agricole, de la perte de centralité, de la banalisation des paysages,
- La production quasi exclusive de maisons individuelles en zone périurbaine, qui ne permet pas d'offrir l'accès au logement à toutes les populations et qui a souvent recours à un type d'architecture très standardisée,
- Une urbanisation continue le long des axes routiers provoquant des entrées de ville interminables et de faible qualité,
- L'artificialisation des zones inondables augmentant les risques pour la population,
- Un éloignement des zones d'habitat et d'emploi et un étalement urbain qui ont fait la part belle « au tout voiture »,
- Une apparition de polarités spécifiques en particulier commerciales déconnectées du tissu urbain existant et des centralités historiques.

Ce type de développement urbain a montré ses limites en engendrant des dysfonctionnements qui pourraient se traduire à l'avenir par des ralentissements démographiques et économiques.

Si aucune stratégie globale d'aménagement à l'échelle du bassin de vie d'Avignon n'est mise en œuvre dans les années à venir, ces signaux vont s'accentuer et se traduire par :

- Une baisse de l'attractivité du territoire, avec une dégradation du cadre de vie (paysages, nuisances,...),
- Une accentuation des inégalités pour l'accès aux logements, aux services, à la mobilité,
- Une pénurie de foncier qui va accroître les conflits d'usage,
- Une accessibilité difficile du territoire (saturation des axes routiers),
- Une augmentation des risques notamment d'inondation,
- Une dégradation de l'environnement (pollution de l'eau, de l'air, perte de la biodiversité),
- Une perte d'identité du territoire (architecture et formes urbaines standardisées...).

→ | Les évolutions conjoncturelles et législatives

En sus, des problématiques propres au territoire décrites précédemment, les élus et l'ensemble des acteurs du bassin de vie vont devoir composer avec les évolutions conjoncturelles et législatives récentes pour construire leur projet.

Ils devront prendre en compte :

- Un besoin en logements qui augmente plus vite que la population et qui s'explique par les phénomènes sociétaux de décohabitation, le vieillissement, les jeunes...,
- Le devoir d'accompagner le maintien à domicile des personnes âgées, ce qui implique des besoins spécifiques en termes de logements adaptés, de services, de mobilité,
- L'augmentation de la facture énergétique des ménages, sur un territoire qui consomme beaucoup d'énergie et qui en produit peu,
- La mise en œuvre à l'échelle locale des objectifs du Grenelle de l'environnement,
- La nécessité de traiter des problématiques d'urbanisme commercial.

La nécessité d'élaborer un projet commun pour préparer l'avenir du bassin de vie d'Avignon

Conscients des risques déjà à l'œuvre et de ce nouveau contexte global, les élus du syndicat mixte souhaitent se donner les moyens d'encadrer et d'anticiper davantage le développement de leur territoire pour construire un bassin de vie d'Avignon équilibré, actif et solidaire.

Pour relever ce défi, les élus des vingt six communes regroupées en quatre intercommunalités, ont souhaité se fédérer pour l'élaboration d'un schéma de cohérence territoriale, convaincus de la pertinence de cet outil pour préparer l'avenir du bassin de vie d'Avignon et dont le rôle est renforcé par les lois Grenelle.

La stratégie proposée devra permettre d'assurer un équilibre entre développement et préservation des richesses du territoire afin de céder un capital aux générations futures.

Le projet de territoire retenu par les élus est construit autour de quatre défis stratégiques, à savoir :

1. **Tirer parti du positionnement stratégique du grand bassin de vie d'Avignon dans le contexte régional,**
2. **Maintenir une attractivité productive, durable et maîtrisée,**
3. **Assurer l'équilibre entre les différentes vocations de l'espace : Etablir un «contrat foncier» durable,**
4. **Promouvoir un urbanisme innovant et intégré.**

Le premier défi permet de recontextualiser le grand bassin de vie d'Avignon au regard des ambitions régionales et de définir l'organisation générale de l'espace au sein du SCoT.
Le second défi affiche les ambitions politiques en matière d'économie, de production de logements et de mobilité à l'échelle du SCoT.
Les deux derniers défis exposent la stratégie de développement durable territorialisée retenue par les élus du syndicat mixte pour tenir les objectifs définis au second défi, dans un cadre de vie porteur des préoccupations environnementales.

DÉFI 1 : TIRER PARTI DU POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DU GRAND BASSIN DE VIE D'AVIGNON DANS LE CONTEXTE RÉGIONAL

Le Grand bassin de vie d'Avignon*, correspondant au réseau de villes organisé autour du coeur d'agglomération d'Avignon, ne fonctionne pas seul, il s'inscrit dans un contexte plus global que constituent **l'arc méditerranéen et la vallée du Rhône**.

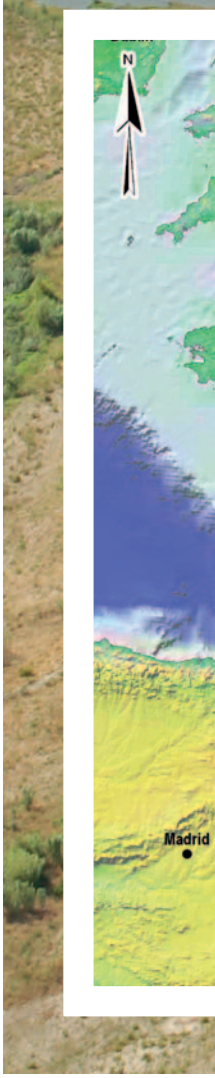
Cette entité supra-territoriale englobe les deux régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon qui ont élaboré chacune leur schéma régional d'aménagement et de développement durable,et qui sont elles-mêmes composées de plusieurs bassins de vie lancés pour la très grande majorité dans une démarche de SCoT.

Dans ce jeu d'imbrication des différentes échelles territoriales, le grand bassin de vie d'Avignon présente les originalités suivantes :

1.Il est qualifié par l'échelon régional de **carrefour géoéconomique** entre les flux :
- nord / sud de la vallée du Rhône, lien entre les deux aires métropolitaines de Lyon et Marseille,
- est / ouest de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes.

2.Il est à cheval sur les deux régions et les trois départements du Gard, de Vaucluse et des Bouches du Rhône.

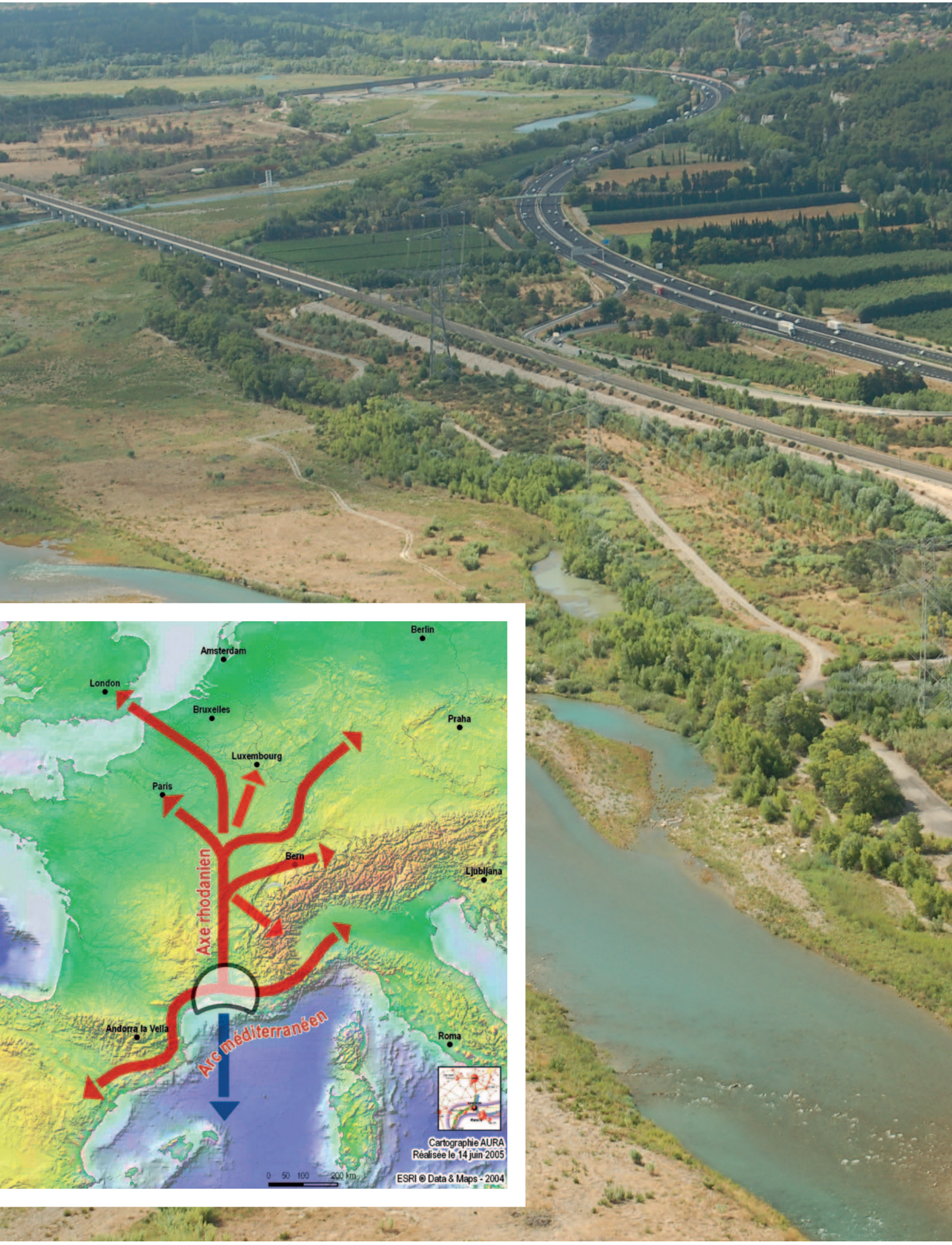
3.Il est composé de plusieurs SCoT.

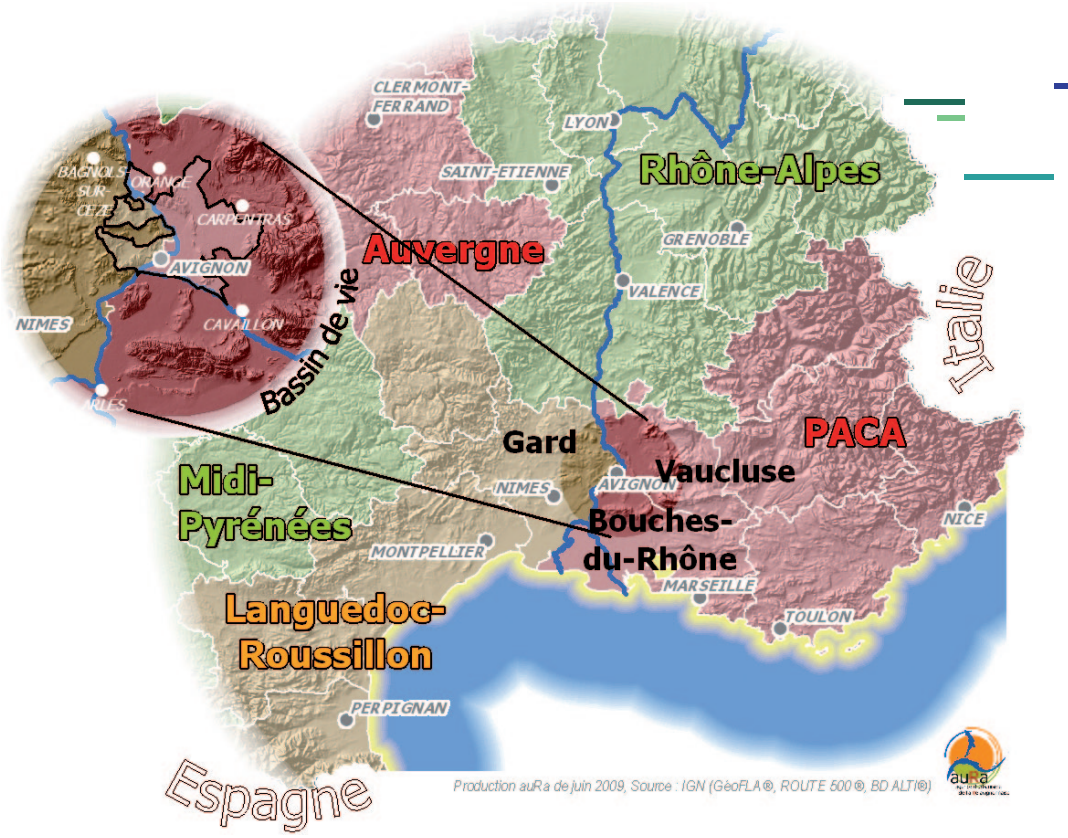


Ce positionnement stratégique est un **atout indéniable** de développement pour le grand bassin de vie à condition de se positionner et de construire des solidarités et des partenariats avecles différents échelons territoriaux.

Aussi, il est nécessaire pour les élus du syndicat mixte du SCoT de bien connaître les ambitions fixées à ces différentes échelles (vallée du Rhône, régions / départements, SCoT voisins) pour pouvoir positionner le bassin de vie d'Avignon et le rendre lisible à l'échelle de l'arc méditerranéen.

** cf définition du réseau de villes du grand bassin de vie d'Avignon pages 18-19*


Berlin
Amsterdam
London
Bruxelles
Praha
Luxembourg
Paris
Bern
Ljubljana
Axe rhodanien
Arc méditerranéen
Andorra la Vella
Roma
Cartographie AURA
Réalisée le 14 juin 2005
0 50 100 200 km
ESRI ® Data & Maps - 2004



1.1 Les ambitions régionales*

Les deux Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon ont défini leurs stratégies d'aménagement politiques à horizon 2020 voire 2030. Bien que décrites dans 2 schémas régionaux d'aménagement et de développement durable distincts, leurs principes fondateurs convergent.

1.1.1 Accueillir des nouveaux habitants

Les deux régions souhaitent conforter leur attractivité démographique qui leur permet de renouveler la population, d'accueillir de nouveaux actifs...

Les hypothèses d'accueil de population annoncées pour 2030 dans les SRADT sont les suivantes :

- + 1 000 000 d'habitants pour PACA, ce qui correspond à un taux de variation annuel de 0,8%,
- Entre 500 000 et 800 000 habitants pour LR, soit un taux de variation annuel de 1,27%.

Cependant, cette croissance démographique n'est pas un objectif en soi. Le défi que souhaitent relever les deux régions avant tout, consiste plutôt à mettre en œuvre une stratégie de territoire qui garantisse les conditions les plus favorables et durables à l'accueil de ces nouvelles populations.

Se donner les moyens de construire « des régions où la population peut se former, trouver un emploi, avoir accès à un logement décent, où chacun peut se déplacer, où le cadre de vie et l'environnement sont préservés ».

Les deux régions ont identifié des pôles et des secteurs géographiques ayant vocation à contribuer plus significativement à cette croissance car concentrant déjà un poids démographique et économique leur permettant notamment de renforcer le lien urbanisme/déplacements. L'objectif est de polariser le développement urbain pour protéger les espaces ruraux et naturels, lutter contre la diffusion et l'étalement urbain, source de dilution des centralités et de consommation abusive de l'espace.

** Ce chapitre a été rédigé à partir des deux SDRADT PACA et LR, du Plan Rhône. Certains paragraphes sont des extraits de ces documents.*

Accueillir de nouveaux habitants en polarisant le développement

Hiérarchie des pôles urbains polarisant le développement

Métropole ou réseau de villes devant fonctionner ensemble pour organiser le développement de leur bassin de vie

dont le Grand Bassin de vie d'Avignon

Grand corridor de développement liant l'ensemble des métropoles et des bassins de vie

Réseaux et liens secondaires entre les pôles

Rhône et Durance

1.1.2 Renforcer l'attractivité économique en s'inscrivant dans une politique de développement durable

Pour assurer de bonnes conditions d'accueil, la part des différents territoires dans l'emploi total devra évoluer en fonction des équilibres démographiques.
Les régions ont ciblé des orientations dans chaque secteur d'activité économique.

→ | Diminuer la part de l'économie résidentielle

Une dualité caractérise ce secteur de l'économie :

- *D'une part, il pose « des problèmes de durabilité et de pérennité, car il fonctionne selon la logique suivante : pour créer des activités, il faut un apport permanent d'actifs et de revenus exogènes.Cette économie dépend du moteur démographique qui, bien que dynamique pour les deux régions, peut être perturbé par de nombreux facteurs (un tarissement des flux migratoires, un vieillissement accentué de la population, une saturation des capacités d'accueil du territoire. De plus, il n'est pas égal partout, il participe aux inégalités entre les territoires ».*
- D'autre part, *« il représente un potentiel de création d'emplois très important, il contribue à la qualité de vie des habitants (une bonne offre de services…), il participe à la cohésion sociale d'un territoire »* et de plus il n'est pas délocalisable.
  Extraits SRADT LR 2008.

Les volontés politiques régionales convergent sur la nécessité de maintenir cette économie, mais souhaitent tout mettre en œuvre pour tenter de *« désindexer la production économique régionale de la démographie »*.
Pour ce faire, les régions souhaitent conforter et développer des grands pôles d'emplois liés à l'économie productive, à commencer par les pôles de compétitivité.

→ | Conforter les grands pôles d'emplois structurants et développer de nouveaux projets

Cet objectif vise en premier lieu à renforcer le niveau et la polyvalence économique des métropoles et des grandes agglomérations. À ce titre, le pôle avignonnais est repéré pour ses industries dominées par l'agroalimentaire, le site d'AgroParc avec la filière Agrosciences, la présence de l'INRA et du CRITT.
De plus, les deux Régions, au même titre que les autres régions françaises, ont répondu à l'appel à projet « pôles de compétitivité » initié en 2005 et ont candidaté sur plusieurs thématiques dont quatre communes.

Toutes deux relayent cette démarche nationale dans leur politique économique régionale en favorisant via des soutiens financiers et d'ingénierie, la montée en puissance de ces pôles économiques.

Afin de compléter le maillage économique de leur territoire, les Régions ont identifié dans leur schéma régional économique respectif, des parcs ou projets économiques d'intérêt régional pour lesquels, elles investiront des moyens financiers et d'ingénierie.
À titre d'exemple la Région Languedoc-Roussillon a identifié 14 parcs régionaux d'activités économiques parmi lesquels deux concernent le grand bassin de vie d'Avignon :

- Parc Antoine Laurent Lavoisier (120 ha + 60 ha) à proximité immédiate du futur port trimodal de Laudun / L'ardoise dédié à la grande logistique et à l'industrie,
- Parc Marcel Boiteux (20 ha) sur Codolet / Chusclan, à proximité du site CEA de Marcoule.

→ | Développer et organiser la logistique en misant davantage sur le multimodal

Comme l'a démontré le diagnostic, le territoire interrégional possède plusieurs atouts majeurs pour développer la logistique durable :

- Il est traversé par le fleuve Rhône, interface entre les deux régions,
- Il est sur le passage de la Magistrale Eco-fret,
- Il bénéficie d'une ouverture sur la Méditerranée grâce à la façade maritime.

Pour conserver son rôle de corridor logistique européen et garantir une fluidité du transit, la vallée du Rhône doit organiser un report modal au bénéfice du rail et de la voie navigable.

Plusieurs réflexions sur l'organisation de la filière logistique dans la vallée du Rhône ont déjà été menées. Toutes proposent une structuration et une hiérarchisation des hubs logistiques d'intérêt européen, interrégional, régional ou local. Toutes ces approches convergent également sur la nécessité de renforcer la multimodalité pour le transport de marchandises par des services performants rail / route – fluvial / route – cabotage maritime.

À ce titre, plusieurs sites spécialisés se développent dans les domaines de la logistique aéroportuaire, portuaire, fluviomaritime ou rail / route permettant de rendre les régions compétitives pour la conquête de nouveaux trafics et de répondre aux exigences économiques des entreprises.

LE GRAND BASSIN D'AVIGNON EST IDENTIFIÉ COMME CARREFOUR GÉOSTRATÉGIQUE

Plusieurs infrastructures en projet ou existantes permettent de développer et de structurer la logistique sur le territoire. Le projet du port de Laudun l'Ardoise, soutenu par la Région Languedoc-Roussillon, qui souhaite en faire son 4ème port régional, ainsi qu'une base arrière pour Sète, est situé aux portes du SCoT du bassin de vie d'Avignon. Ce hub logistique tri modal pourrait permettre de répondre aux besoins de la grande logistique interrégionale. En effet, les capacités de développement de ce site (zone d'activités attenante sur plusieurs centaines d'hectares), une fois les contraintes levées, sont importantes.
Le chantier rail / route de Champfleury, 2ème de France,combiné au quai CNR de Courtine représente un atout considérable pour développer une plateforme de logistique urbaine. En effet, il est indéniable que le bassin de consommation et de production autour d'Avignon représente un site stratégique pour organiser une politique de logistique urbaine (deuxième bassin de consommation de la vallée du Rhône après la région lyonnaise).
Le port du Pontet, dont le trafic est significatif, est identifié comme un port à vocation locale (principale contrainte : il est situé sur un bras mort du Rhône) essentiellement tourné vers le vrac (les matériaux de construction, les engrais). Son développement doit être affirmé, des possibilités d'optimisation et d'extension existent sur le site.

→ | Développer le tourisme

Comme l'a mis en avant le diagnostic, les deux Régions possèdent un potentiel touristique important et diversifié.

Toutefois, sous la concurrence internationale, le tourisme est en train d'évoluer vers des exigences de plus en plus fortes en termes de qualité d'accueil, de services, de produits.

Pour rester concurrentielles face aux autres destinations internationales qui proposent les mêmes produits mais moins chers, les deux régions doivent encore mieux vendre leur territoire.

Leur stratégie globale en matière de développement touristique pour les années à venir tourne autour des priorités suivantes :

- Maintenir voire développer leur accessibilité internationale,
- Développer tous les volets du tourisme régional : la culture et le patrimoine, les activités de pleine nature, le thermalisme, l'art culinaire, le tourisme de croisière, le tourisme d'affaires…,
- La professionnalisation des acteurs,
- La structuration de l'offre en filières.

Plusieurs sites touristiques emblématiques sont présents sur ou à la marge du grand bassin de vie d'Avignon : le Palais des Papes, La Chartreuse, le Pont du Gard, les Alpilles, le Mont Ventoux, le Luberon…

Un développement touristique organisé de manière partenariale à cette échelle et qui miserait sur le maillage de ces grands sites, permettrait une solidarité des territoires en termes de moyens et de promotion. Cette stratégie contribuerait à prolonger la durée du séjour du visiteur sur le territoire.

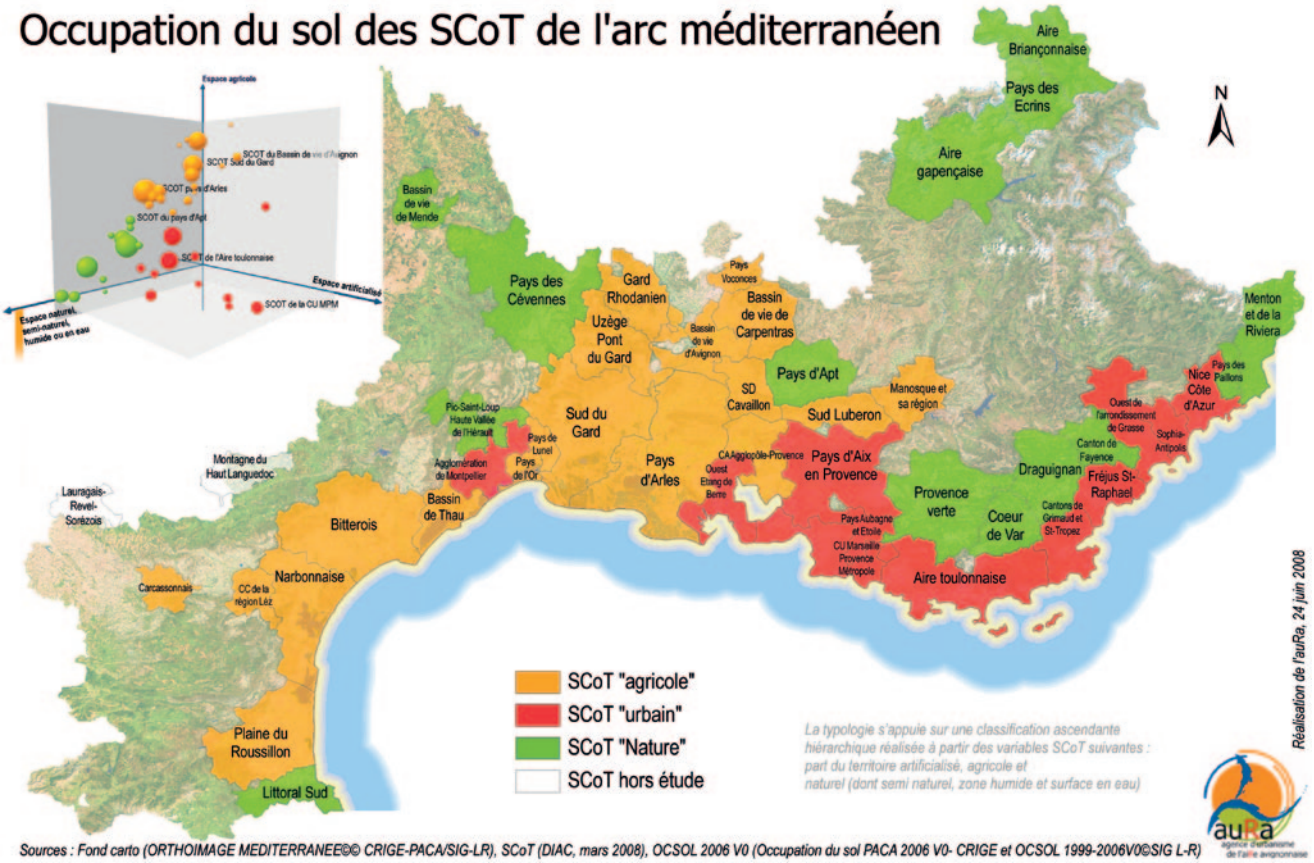
→ | Soutenir l'agriculture

Le secteur agricole connaît un changement de contexte récent : la crise alimentaire rappelle la nécessité de préserver les terres agricoles pour répondre au besoin essentiel de se nourrir. De plus, la population est de plus en plus vigilante à la qualité des produits qu'elle consomme.

L'enjeu pour les Régions consiste à protéger leurs ressources agricoles non seulement de l'urbanisation, mais aussi de l'abandon des exploitations par manque de repreneurs.

Le pôle de compétitivité européen d'innovation Fruits et Légumes (dont le siège social de la structure de gouvernance est basé à Avignon sur le site d'Agroparc avec la présence de l'INRA), constitue un excellent levier de développement pour la filière agricole.
Il s'agit de poursuivre la recherche, l'expérimentation pour fabriquer de nouveaux produits, diffuser les connaissances et développer la formation.

L'importance de la composante agricole sur le territoire du grand bassin de vie est très perceptible non seulement vis à vis des emplois qu'elle propose mais également dans les paysages qu'elle modèle.
Un des enjeux importants pour le territoire est donc de promouvoir un développement qui soit compatible avec le maintien sur le long terme de ce potentiel agricole.



1.1.3 Gérer l'attractivité du territoire en préservant l'environnement et les paysages

La volonté d'accueil de nouvelles populations et de nouvelles entreprises s'accompagnera obligatoirement de pressions sur les espaces agricoles et naturels.
L'objectif est donc de mener des politiques environnementales et d'urbanisme durable (priorité au renouvellement, à la densification) qui permettent d'en limiter les impacts négatifs, voire de proposer des mesures compensatoires.

À ce titre, les deux Régions élaborent, à leur échelle, leur trame verte et bleue. L'objectif de cette démarche est de mailler les territoires régionaux d'espaces naturels, agricoles et paysagers en favorisant leur continuité depuis les grands espaces jusqu'au sein du tissu urbain.
Dans cette perspective, les régions insistent sur le rôle de l'agriculture périurbaine.

Ces trames vertes et bleues seront demain des grandes composantes à part entière de l'espace régional.

Le Rhône, la Durance, les reliefs, les terres agricoles sont autant d'éléments qui contribuent à la structuration d'une trame verte et bleue pour le territoire du grand bassin de vie d'Avignon.

1.1.4 Développer un urbanisme durable

Deux grandes orientations sont retenues par les Régions :
- Accompagner le renouvellement urbain en priorité dans les espaces les plus sensibles, mais également encourager la densification de l'existant partout où cela est possible, y compris dans les cités pavillonnaires.
- Développer des formes urbaines moins consommatrices d'espace.

Les Régions soutiendront les opérations pilotes et à ce titre, elles lanceront des appels à projets pour accompagner des opérations d'urbanisme exemplaires.

1.1.5 Assurer une solidarité sociale et territoriale

→ | Assurer l'accès à un logement digne pour tous les habitants

Afin d'enrayer les dysfonctionnements du passé, les politiques régionales viseront à l'avenir à une meilleure répartition de l'offre entre habitat individuel et habitat collectif d'une part, entre logements en accession et logements locatifs d'autre part.

Pour infléchir l'offre de logements, plusieurs actions doivent être menées conjointement :
- L'augmentation progressive de la part du logement locatif et notamment de logements sociaux là où l'offre existante est faible et où l'engagement des communes a été différé. Les Régions veilleront à ce que le droit au logement soit respecté. Elles appuieront la requalification des parcs locatifs sociaux,
- Le développement des nouveaux modes d'habitat en semi collectif ou en individuel dense,
- L'amélioration quantitative et qualitative des capacités d'accueil spécialisé des personnes handicapées,
- La réhabilitation ou la création d'établissements pour personnes âgées dépendantes et la mise en place de dispositifs ayant vocation à favoriser le maintien à domicile, l'accueil de jour et l'hébergement temporaire de celles-ci,
- Favoriser une meilleure maîtrise foncière et peser sur le marché global du logement pour tendre vers une égalité d'accès au logement.

→ | Assurer l'accès aux services à toute la population

L'équité sociale et spatiale sur les territoires régionaux passe par l'assurance de l'accès aux services publics pour tous.
Les objectifs pour la prochaine décennie sont :
- Le développement des services de proximité et la prise en compte permanente et adaptée des besoins des populations par le soutien à l'économie résidentielle,
- La définition d'une politique globale en matière de santé avec l'ensemble des partenaires et des acteurs du territoire,
- La construction d'une région de la connaissance et du partage des savoirs,
- Le développement d'un le réseau TIC performant en zone rurale.

→ | Permettre à l'ensemble de la population de pouvoir se déplacer

« L'hypothèse d'une diminution de la mobilité à horizon 2020 est peu crédible. En effet, même si le nombre de kilomètres parcourus par individu diminue ou stagne, l'augmentation démographique va générer inévitablement des besoins croissants de déplacements ». SRADT LR
Aujourd'hui la mobilité est considérée comme une des conditions du développement, car elle participe à réduire les disparités sociales au sein de l'espace régional.

Les priorités en matière d'intervention sont (sans revenir sur le rôle du Rhône, pour le transport des marchandises) :

- Ouvrir le territoire interrégional vers et depuis l'extérieur, dans toutes les directions : l'objectif est de mettre en place des jonctions rapides et à fort potentiel vers les grandes régions voisines (françaises et étrangères) et vers les pôles économiques de grande envergure.
- Améliorer et accroître les liens internes : les deux Régions envisagent d'améliorer les liens entre les grandes métropoles et agglomérations qui structurent leur armature urbaine supérieure. Les projets de LGV ainsi que l'amélioration du réseau TER participeront grandement à organiser une mobilité durable entre les grands pôles de l'espace méditerranéen. En complément, les autoroutes et les voiries structurantes restent des supports importants pour assurer des échanges entre les pôles.
  Pour maîtriser l'impact environnemental des mobilités, la région Languedoc-Roussillon affiche l'ambition de tendre vers une part modale des transports en commun lourds de 25% du total des déplacements interurbains à horizon 2020.
- Améliorer la mobilité au sein des grandes métropoles et agglomérations : développement des transports en commun, mise en œuvre d'intermodalité

Ces principes fondateurs doivent contribuer à corriger les inégalités économiques et sociales entre les bassins de vie qui composent les deux régions.

Les enjeux de mobilité à l'échelle du grand bassin de vie d'Avignon sont au coeur des problématiques de développement durable du territoire.
Le territoire possède de nombreux atouts (desserte par tous les modes, étoile ferroviaire…) qui lui permettent d'organiser une mobilité efficace et durable, à condition, de rompre avec le mode d'urbanisation de ces dernières décennies qui a fait la part belle au «tout voiture».

Pour rester attractif, le territoire doit rester accessible. Les conditions de déplacements font partie du cadre de vie des habitants et des entreprises, d'où l'importance de diversifier l'offre de transport notamment par la mise en œuvre de transports collectifs performants, de proposer un bon niveau de services (coûts, efficacité distance-temps) et de lier davantage urbanisation et desserte en transports en commun. Le territoire est concerné par deux projets structurants, soutenus à l'échelon régional, de réouverture aux voyageurs de lignes TER, celle de Carpentras / Avignon TGV et celle de la ligne fret en rive droite du Rhône.

1.2 Les atouts du grand bassin de vie d'Avignon à conforter pour positionner le territoire à l'échelle régionale

1.2.1 Contribuer au projet commun autour du Rhône : afficher Avignon comme un pôle majeur de la vallée du Rhône

La position stratégique du grand bassin de vie d'Avignon au sein de la vallée du Rhône a été rappelée à plusieurs reprises et sous divers aspects, dans la partie consacrée aux ambitions régionales du présent document.
Les élus du syndicat mixte, souhaitent participer activement à la mise en œuvre du projet global de développement durable retenu dans le cadre du « Plan Rhône » (projet fédérant les différents territoires traversés par ce fleuve. Il a été approuvé le 6 mars 2006 par le comité interministériel à l'aménagement et à la compétitivité des territoires).
À ce titre, la stratégie d'aménagement retenue dans le cadre du SCoT du bassin de vie d'Avignon déclinera les orientations retenues pour tenir cet engagement.

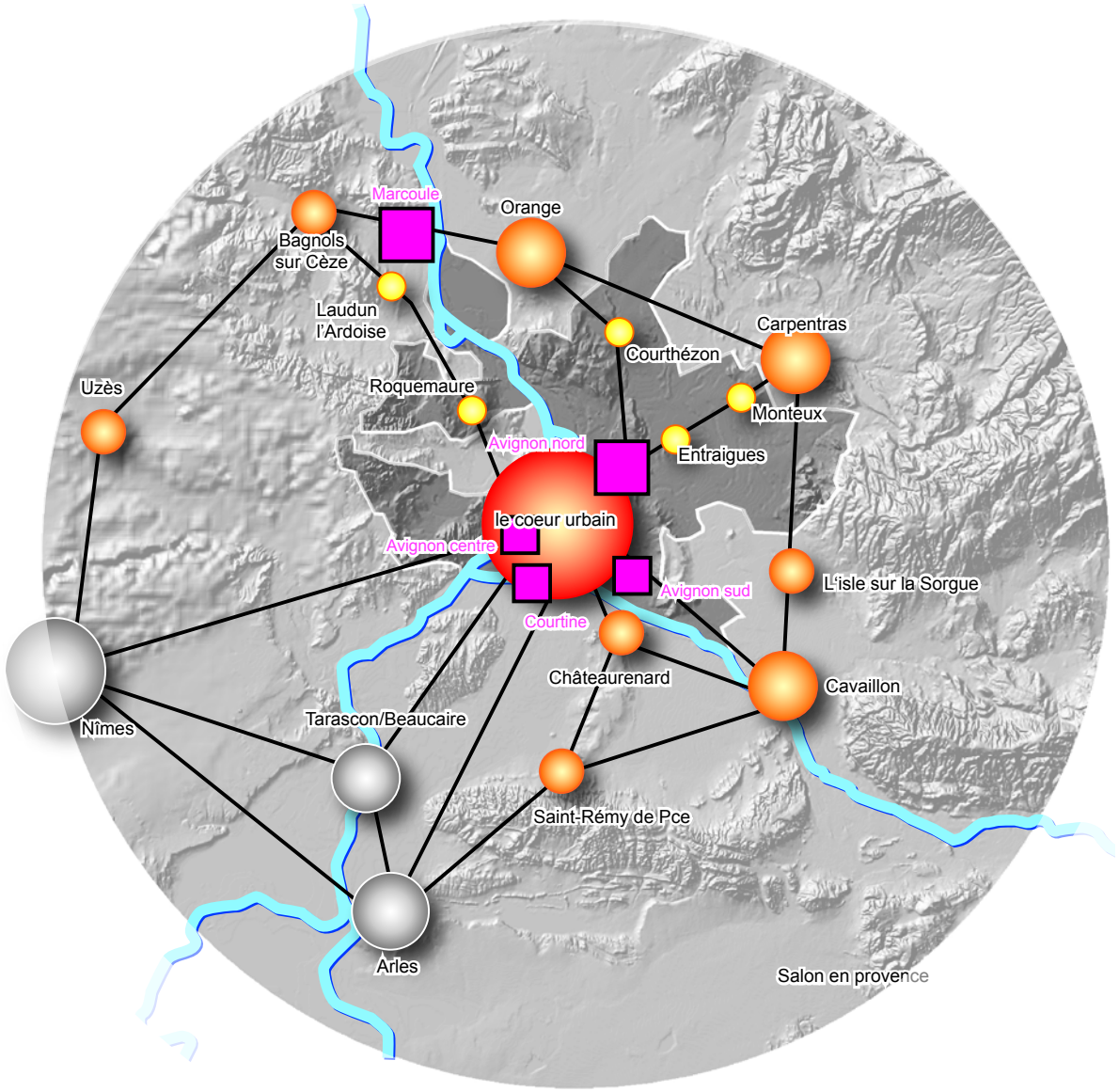
Elle expliquera comment le projet de SCoT contribuera :
- à une meilleure prise en compte des risques d'inondation,
- à la montée en charge d'une logistique durable en valorisant le fleuve,
- à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine, du paysage et des milieux naturels remarquables liés au Rhône,
- à la valorisation touristique du Rhône (Avignon représente une halte touristique importante de la vallée du Rhône),
- à l'exploitation raisonnée du potentiel de production d'énergie du couloir rhodanien....

1.2.2 Reconnaître un véritable réseau de villes solidaires autour du coeur urbain

Les territoires administratifs ne sont pas forcément pertinents pour analyser le fonctionnement d'un territoire. En effet, les habitudes quotidiennes de bon nombre d'habitants ou d'entreprises n'ont plus pour cadre de référence la commune dans laquelle ils résident mais l'ensemble des communes qui composent leur bassin de vie. Cette dilatation de l'espace « vécu » concerne aussi bien le travail, la santé, la formation, les loisirs...

Pour que le grand bassin de vie avignonnais émerge dans l'arc méditerranéen et se hisse au rang des « métropoles », il faudra construire un projet de territoire à l'échelle du réseau de villes, affranchi des clivages traditionnels et misant sur la complémentarité des pôles,leur rééquilibrage, pour retisser les liens partenaires et solidaires.

Aussi, afin de pouvoir élaborer une stratégie de territoire réaliste à l'échelle du SCoT, les élus du syndicat mixte souhaitent élargir leur échelle de réflexion à celle du bassin de vie « réel » structuré autour du réseau de villes.



Armature urbaine du Grand Bassin de vie d'Avignon

- *Coeur urbain englobant les communes de : Avignon, Le Pontet, Sorgues, Villeneuve-lès-Avignon, les Angles et Morières-lès-Avignon*
- *Pôles secondaires à l'extérieur du SCoT*
- *Villes relais*
- *Pôles d'emplois métropolitains*
- *Pôles principaux situés à l'extérieur du Grand Bassin de vie d'Avignon*
- *Liens entre les différents pôles*

→ | Les pôles qui composent le réseau de villes du grand bassin de vie (hiérarchie et spécificités)

Les clefs d'entrée justifiant de qualifier une commune de « pôle » sont nombreuses.

Les critères retenus, dans le cadre du SCoT, pour identifier et hiérarchiser les pôles structurant le réseau de villes sont les suivants :
- Le poids démographique actuel et à venir,
- Le poids économique actuel et à venir,
- La desserte par un transport en commun très structurant type TER, TCSP
- Le niveau de services, notamment l'équipement commercial.

À l'échelle du grand bassin de vie d'Avignon, on distingue trois niveaux de polarités avec chacune un rôle à jouer :

> La polarité majeure correspond au « coeur urbain » composé de la ville centre Avignon et des communes de Le Pontet, Sorgues, Morières-lès-Avignon, Villeneuve-lès-Avignon et les Angles.
Il s'agit du secteur le plus dense présentant une urbanisation quasi continue entre les communes et regroupant une grande partie des habitants, des emplois, des services permettant de pouvoir mettre en œuvre une offre de transports en commun performants et rentabls. L'objectif politique est de conforter cette polarité d'ici 2020.

Dans les dynamiques métropolitaines en cours de structuration, de nouvelles centralités émergent en dehors des centres villes traditionnels. Aussi l'attractivité du «coeur urbain» s'explique également par le fait qu'il englobe plusieurs sites stratégiques attractifs actuels ou en devenir :
- Avignon centre, qui regroupe une grande partie de l'administration publique (centre décisionnel), des commerces et qui jouit d'une renommée culturelle et d'un patrimoine remarquable,
- Avignon nord, pôle régional économique et commercial et entrée du coeur urbain,
- Avignon sud (route de Marseille) avec Agroparc, les pôles commerciaux, l'aéroport, le parc des expositions, qui constitue également une entrée stratégique du coeur urbain,
- Courtine avec la gare TGV et un potentiel de développement important.

> Les pôles secondaires correspondent aux villes de seconde importance qui s'organisent autour du coeur urbain. Ces communes rayonnent sur leur territoire mais des échanges quotidiens existent avec le coeur urbain.
Il s'agit d'Orange, Carpentras, Cavaillon, Bagnols-sur-Cèze, Uzès et dans une moindre mesure, l'Isle-sur-la-Sorgue, Châteaurenard et Saint-Rémy-de-Provence.
Elles sont toutes situées à l'extérieur du périmètre du SCoT du bassin de vie d'Avignon et sont toutes, hormis Orange, engagées dans une démarche similaire.

> Les villes relais : à l'échelle du SCoT, il existe entre le coeur urbain et les pôles secondaires, des villes bénéficiant d'une position stratégique, car situées le long d'un « axe de développement » du SCoT. Ces axes de développement ont été identifiés dans le SCoT car ils correspondent aux lignes de flux économiques et concentrent les principaux axes de communication ferroviaires et routiers.
Afin de ne pas diffuser l'urbanisation de manière linéaire le long de ces axes, les élus du SCoT ont fait le choix de privilégier le développement de villes relais situées le long de ces axes, bénéficiant déjà d'un certain poids démographique et économique et d'une gare ou halte ferroviaire (existante ou en projet).
Il s'agit des communes d'Entraigues-sur-la-Sorgue, Monteux, Courthézon et de Roquemaure.

Ces communes participeront de manière significative à l'accueil des nouveaux habitants en étant toutefois vigilantes à l'équilibre emplois / habitants et en liant urbanisation et desserte en transports en commun.

→ | Les liens physiques à mettre en place entre les pôles : mettre en place une mobilité interurbaine efficace

La priorité pour que ce réseau de villes fonctionne est d'assurer une mobilité interurbaine efficace à la fois depuis le coeur urbain vers les pôles secondaires mais également entre pôles secondaires (de périphérie à périphérie). Il faut donc asseoir la multipolarité du bassin de vie sur un réseau de voies de communication efficace et durable en favorisant les modes de transports collectifs. Il s'agit donc :

- **de réinvestir l'étoile ferroviaire du bassin de vie d'Avignon** (couvrant les territoires de plusieurs SCoT, dont ceux du bassin de l'Arc Comtat Ventoux, du pays d'Arles et du Gard rhodanien). Il faut reconnaître son rôle central et son potentiel pour le développement du grand bassin de vie notamment dans le cadre du projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Avignon / Carpentras.

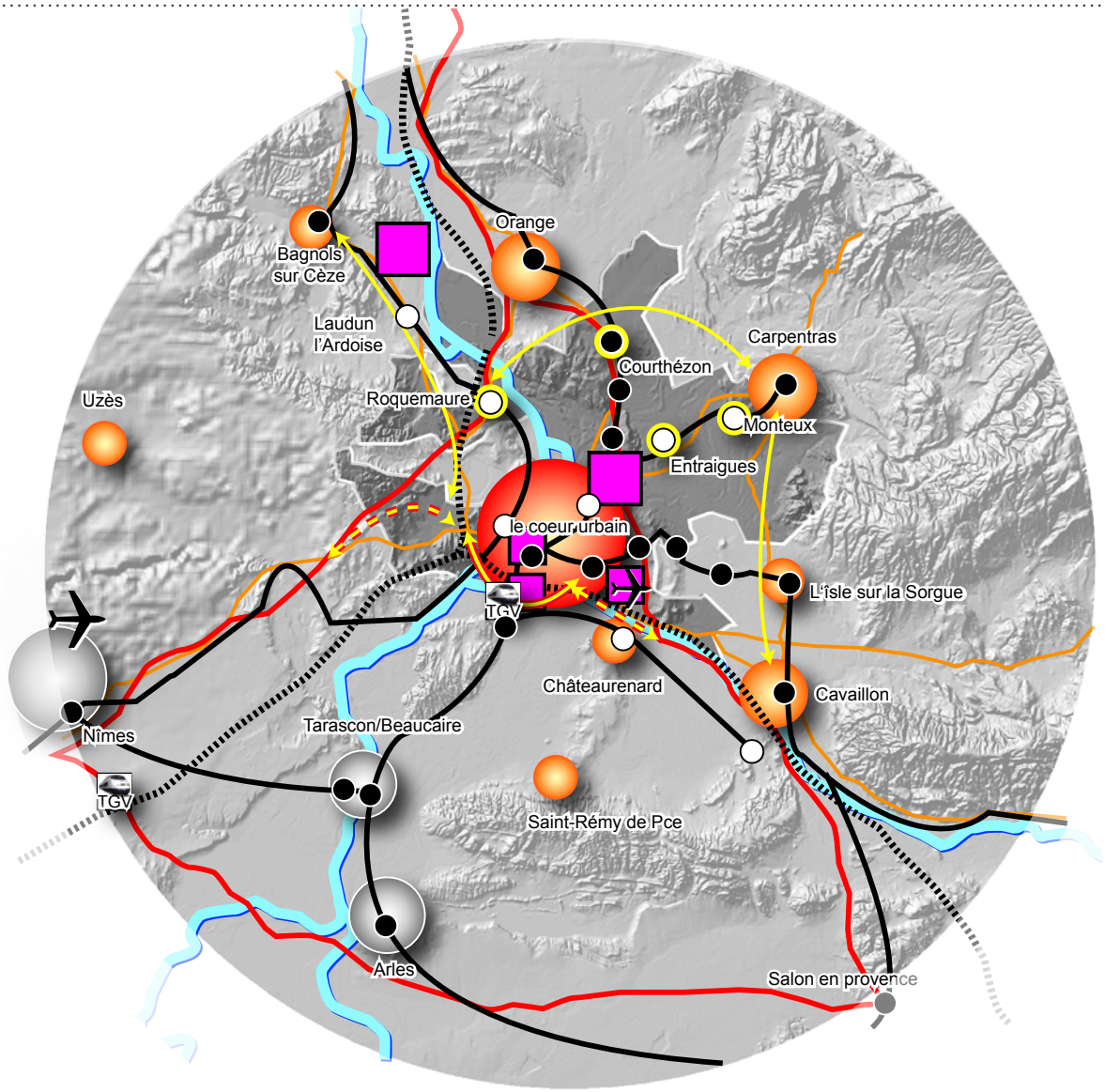
- **de conforter et de développer les liaisons interurbaines via les cars départementaux**

- **de finaliser la liaison Est-Ouest :** dont la vocation affichée est de relier l'A7 à l'A9 pour permettre à terme de faciliter les échanges entre Avignon et Nîmes notamment pour les poids lourds pour lesquels la traversée d'Avignon est un point noir dissuasif. Cette infrastructure aura également un rôle local non négligeable. En effet, le tronçon qualifié de prioritaire par les élus du SCoT est celui qui relie le rond point de l'Amandier au rond point des Angles (ce tronçon fait l'objet d'une DUP). Ce tracé intègre la réalisation d'un troisième pont sur le Rhône, ce qui délestera les ponts de L'Europe et Daladier ainsi que la rocade sud d'Avignon.

- **d'améliorer les liaisons routières entre les pôles :**
  - › Carpentras / Orange / Laudun dont l'enjeu est le franchissement du Rhône,
  - › Cavaillon / Carpentras en rattrapant la déviation de Carpentras,
  - › Avignon / Laudun / Bagnols sur Cèze avec en priorité le traitement des points noirs de congestion du trafic que sont le pont de la Cèze à Bagnols et le contournement de Laudun / l'Ardoise, puis sur le long terme une mise en 2 fois 2 voies de la Rhodanienne.

Les pôles de l'armature urbaine, qu'ils soient polyvalents ou thématiques (centre-ville ou pôles d'emplois) ont également un rôle de noeuds modaux très important à jouer pour organiser l'intermodalité et la complémentarité des systèmes de transports. Pour ce faire, ces centralités mériteront en priorité, une articulation efficace entre les stratégies des différentes autorités organisatrices des transports compétentes sur le territoire (État, Régions, Départements, Communauté d'Agglomération et ville d'Avignon). Il faudra organiser le rabattement des communes voisines vers ces pôles.

En parallèle de l'aspect purement mobilité, il serait essentiel qu'une culture commune des modes d'urbanisation autour de l'étoile ferroviaire soit développée dans le cadre d'un partenariat entre les différentes autorités en charge de l'élaboration des SCoT.
Cette ambition peut être amorcée en premier lieu entre le SCoT de l'Arc Comtat Ventoux et celui du Bassin de vie d'Avignon via le contrat d'axe piloté par le Conseil Régional PACA autour de la ligne Avignon / Carpentras.



S'appuyer et développer les liens entre le réseau de villes à partir des réseaux de communication

Armature urbaine du grand bassin de vie d'Avignon

- *Coeur urbain englobant les communes de : Avignon, Le Pontet, Sorgues, Villeneuve-lès-Avignon, les Angles et Morières-lès-Avignon*
- *Pôles secondaires du grand bassin de vie d'Avignon*
- *Villes relais*
- *Pôles principaux situés à l'extérieur du Grand Bassin de vie d'Avignon*
- *Pôles d'emplois métropolitains*

Mettre en place une mobilité interurbaine efficace

- ***Renforcer l'accessibilité nationale du territoire***

LGV — *Gares TGV* — *Routes interrégionales ou nationales* — *Aéroports*

- ***Mettre en place une mobilité interurbaine efficace et durable***

Reinvestir l'étoile ferroviaire : réseau existant, projet de remise en état de la ligne Avignon-Carpentras, et projet d'ouverture aux passagers de la ligne fret en rive droite du Rhône

Développer des noeuds multimodaux autour des gares TER existantes...

.... ou à réouvrir

Améliorer la desserte des routes interurbaines existantes...

Projets programmés au-delà de l'échéance du SCoT

...ou en projet (à renforcer ou à créer)

1.2.3 Développer des coopérations avec les territoires voisins

Comme cela a été précisé précédemment et comme en témoigne la carte ci-contre, le territoire du grand bassin de vie d'Avignon est partagé en sous territoires engagés chacun dans une démarche d'élaboration de SCoT sauf la ville d'Orange :

- Cavaillon / l'Isle-sur-la-Sorgue dans le SCoT du bassin de vie de Cavaillon-Coustellet-Isle sur la Sorgue,
- Carpentras dans le SCoT de l'Arc Comtat Ventoux,
- Châteaurenard dans le SCoT du Pays d'Arles,
- Bagnols sur Cèze et Laudun dans le SCoT du Gard Rhodanien,
- Uzès dans le SCoT Uzège Pont du Gard.

Au-delà de la nécessité de mettre en œuvre une politique de déplacements cohérente et commune à l'échelle du réseau de villes, il est important que des coopérations entre les territoires se développent de manière à coordonner les différents projets et à dépasser ainsi les concurrences stériles. En plus de la mobilité, ces coopérations peuvent concerner des thématiques comme l'économie, les continuités paysagères et écologiques...

→ | Les pôles de compétitivité : PEIFL, Pégase, Trimatec

Le lancement des pôles de compétitivité en 2004 a participé à renforcer les partenariats et les échanges entre les territoires en les incitant à travailler ensemble sur une filière d'excellence économique.
Le territoire du SCoT est concerné par trois pôles de compétitivité avec des impacts directs pour les pôles « Fruits et légumes » et « Pégase » (entreprises implantées sur le site d'Agroparc, 12ha réservés au pôle Pégase à proximité de l'aéroport) et des impacts indirects (besoin d'habitat, de services, de mobilité) pour le pôle Trimatec, avec le site de Marcoule.

→ | Articuler les différents projets de zones d'activités limitrophes dans une logique de complémentarité.

Quelques projets de zones d'activités sont situés aux franges du territoire du SCoT et partagés avec le pays du Gard Rhodanien. Les deux territoires ont amorcé une réflexion sur la complémentarité possible entre ces zones.

Les deux projets principaux concernent :

- Le développement du port trimodal de Laudun en lien avec l'aménagement de la zone d'activités Lavoisier dont les vocations principales seront l'industrie et la grande logistique,
- L'aménagement de la zone Raphaël Garcin initié sur les communes de Villeneuve-les-Avignon et Rochefort-du-Gard qui pourrait s'étendre à terme sur la commune de Pujaut.

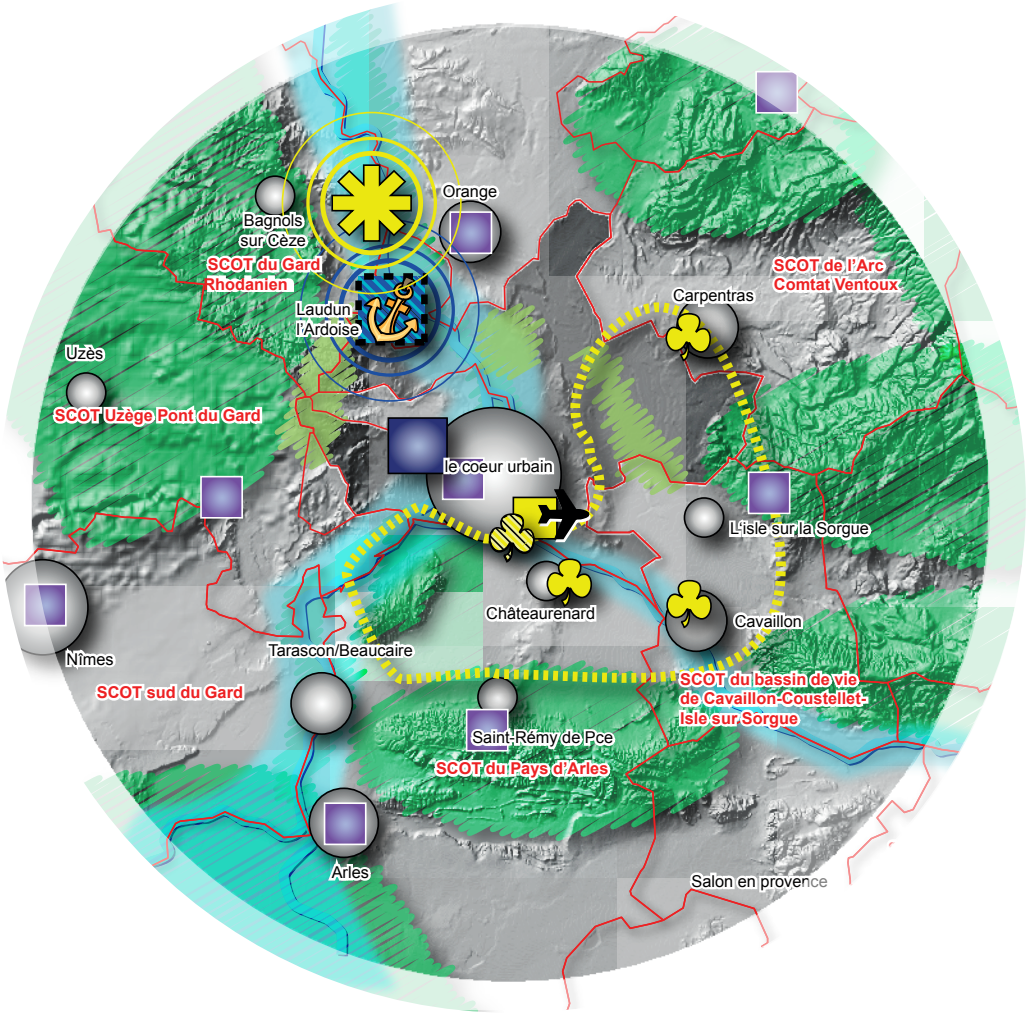
→ | Mener une politique cohérente en matière de préservation des paysages, des continuités écologiques et de valorisation touristique

Les territoires du grand bassin de vie partagent un patrimoine naturel, paysager et bâti remarquable dont le Rhône, la Durance, les Alpilles, le Mont Ventoux, les Dentelles de Montmirail, le Luberon, le Palais des Papes, le Pont du Gard, les Baux de Provence sont les fleurons.

Ces espaces sont un bien commun pour les différents territoires. Ils constituent à la fois le cadre de vie de tous les habitants et entreprises du grand bassin de vie et également des points d'appel touristiques très attractifs. Aussi, ces différents thèmes qui s'ajoutent à ceux de la mobilité et du développement économique, peuvent constituer des axes de travail communs entre les territoires via notamment le réseau InterSCoT.

En effet, le fonctionnement écologique de ces écosystèmes ou les perceptions visuelles sur les grands paysages s'affranchissent des frontières administratives.
C'est pourquoi, il faut veiller à l'articulation des projets de territoire sur ce thème. L'identification d'une trame verte et bleue commune répond à cet enjeu et formalise une prise de conscience collective.

Enfin, une réflexion sur la mise en réseau des sites touristiques à l'échelle du grand bassin de vie doit permettre de mieux orienter et informer le visiteur et peut-être de prolonger son séjour sur le territoire.



Développer des coopérations avec les territoires voisins

• Développer les pôles de compétitivité, miser sur l'innovation industrielle

Structurer le quartier d'Agroparc autour des pôles de compétitivité (PEIFL, Pégase) et des activités à haute valeur ajoutée

Accompagner le développement du pôle Pègase sur le site d'Agroparc autour de l'aéroport d'Avignon- Caumont

Gérer les impacts sur le territoire du SCoT de la montée en puissance du pôle Trimatec, notamment le site de Marcoule

Développer le pôle fruits et légumes (PEIFL) en lien avec :

- *les MIN de Cavaillon, de Châteaurenard, le marché gare de Carpentras*
- *la ceinture agricole*

• Mener une politique cohérente en matière de préservation des paysages et des continuités écologiques et de tourisme

Vallée du Rhône et de la Durance : des corridors écologiques à préserver et à valoriser, gestion commune des risques d'inondation

Espaces naturels, agricoles ou paysagers de grande qualité dans le territoire du SCoT à préserver et à mettre en réseau avec les espaces remarquables extérieurs

Espaces naturels ou paysagers situés à l'extérieur du SCoT pouvant servir de support à une trame verte commune

Sites touristiques emblématiques à mettre en réseau

• Articuler les différents projets de ZA limitrophes dans une logique de complémentarité

Penser la réorganisation de la filière logistique du SCoT BVA en complémentarité avec le projet de plate-forme logistique régionale autour du port de Laudun L'Ardoise

Aménager un parc d'activités stratégique sur la zone Raphael Garcin

1.3 L'organisation générale de l'espace au sein du SCoT du bassin de vie d'Avignon

Les élus du syndicat mixte souhaitent mettre en œuvre un projet de territoire qui réponde aux enjeux et participe aux dynamiques annoncées aux échelles régionales et du grand bassin de vie. À savoir :

→ | Participer à la dynamique démographique : Accueillir 31 000 nouveaux habitants d'ici 2020

Les élus du syndicat mixte du bassin de vie d'Avignon ont la volonté de participer à l'accueil de population affiché par les deux régions PACA et Languedoc Roussillon à l'horizon 2030 dans leur Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable. Ils souhaitent une augmentation raisonnable et réaliste de la population. L'objectif global est fixé à 12 % d'augmentation d'ici 2020, soit un taux de variation annuel de 1,1% par an, ce qui correspond à environ 31 000 nouveaux habitants. Il s'agit d'un rythme de croissance qui s'inscrit dans la continuité de ce qu'a connu le territoire entre 1999 et 2006. Ce taux est à la fois supérieur à celui de la région PACA (0,95%) mais inférieur à celui de la région LR (1,42%).

Il est important de noter que la croissance globale de 1,1% / an connue entre 1999 et 2006 cache des disparités. Par exemple, la ville centre, bien qu'affichant de nouveau une croissance positive, n'atteint pas ce seuil de 1,1%. Avignon est plutôt autour de 0,7%/ an. Sur un volume important de population (92 000 habitants), cette différence de taux est significative, ce qui indique que pour tenir ce chiffre global de 1,1% / an sur l'ensemble du territoire du SCoT, certaines communes sont bien au-dessus et notamment les pôles villageois et la ville de Monteux.

Cet accroissement permettra un renouvellement de la population, sous réserve qu'il soit accompagné de politiques en matière d'habitat, d'économie, de transports, diversifiées assurant l'accès à tous. Cet apport de population participera à maintenir ou à atteindre une population « seuil » permettant :
- de développer des équipements de type «métropolitains» pour le coeur urbain,
- la sauvegarde ou le développement de services et de commerces dans les petites et moyennes communes.

→ | Participer à la dynamique économique : Créer 17 000 emplois d'ici 2020

Le contexte régional, décrit précédemment, a mis en avant l'attractivité démographique quasi «autonome» des territoires du sud.
Aussi, afin de ne pas s'inscrire dans une logique de territoire dortoir, dont on connaît les effets pervers, les élus souhaitent accompagner cette dynamique démographique par une politique économique volontariste. Pour ce faire, ils souhaitent se donner les moyens de créer 17 000 emplois d'ici 2020, ce qui correspond à un léger effort supplémentaire par rapport à la période passée.

Le diagnostic du SCoT a mis en avant la diversité des branches d'activités qui composent l'économie du bassin de vie, ce qui fait sa force. Aussi, les élus ont décidé de conforter ce principe et souhaitent mettre en œuvre une stratégie économique qui prévoit de renforcer et de développer toutes les filières d'activités en veillant bien à équilibrer économie résidentielle et économie productive.

Les élus du syndicat mixte sont bien conscients que l'attractivité économique d'un territoire ne se décrète pas. Pour tenir les ambitions, il faudra mettre en œuvre une stratégie d'aménagement qui garantisse des conditions satisfaisantes d'accueil (notamment en termes de logements) et de maintien des actifs et des entreprises.

→ | Définir les grands principes de développement durable de la stratégie du SCoT

Les élus du syndicat mixte souhaitent un développement harmonieux de leur territoire qui donne la priorité à :
- Une gestion économe du foncier qui permette de conserver les grands équilibres entre les différentes vocations de l'espace et notamment agricole ; recentrer le développement sur les pôles urbains et les noyaux villageois et économiser l'espace,
- Un mode d'urbanisation qui permette un rééquilibrage des modes de déplacements en favorisant davantage l'usage des transports collectifs, en mixant davantage habitat / emplois / services,
- La recherche d'une plus grande mixité sociale, en priorité dans les communes en retard sur les objectifs fixés par la loi SRU,
- La protection et la mise en valeur des paysages qu'ils soient à caractère rural, naturel ou urbain ; marquer de façon claire les grands espaces à protéger et les coupures entre les agglomérations,
- La sécurité des biens et des personnes par la prévention des risques naturels et technologiques,

- D'une manière globale, participer à la mise en œuvre locale des objectifs du Grenelle de l'environnement.

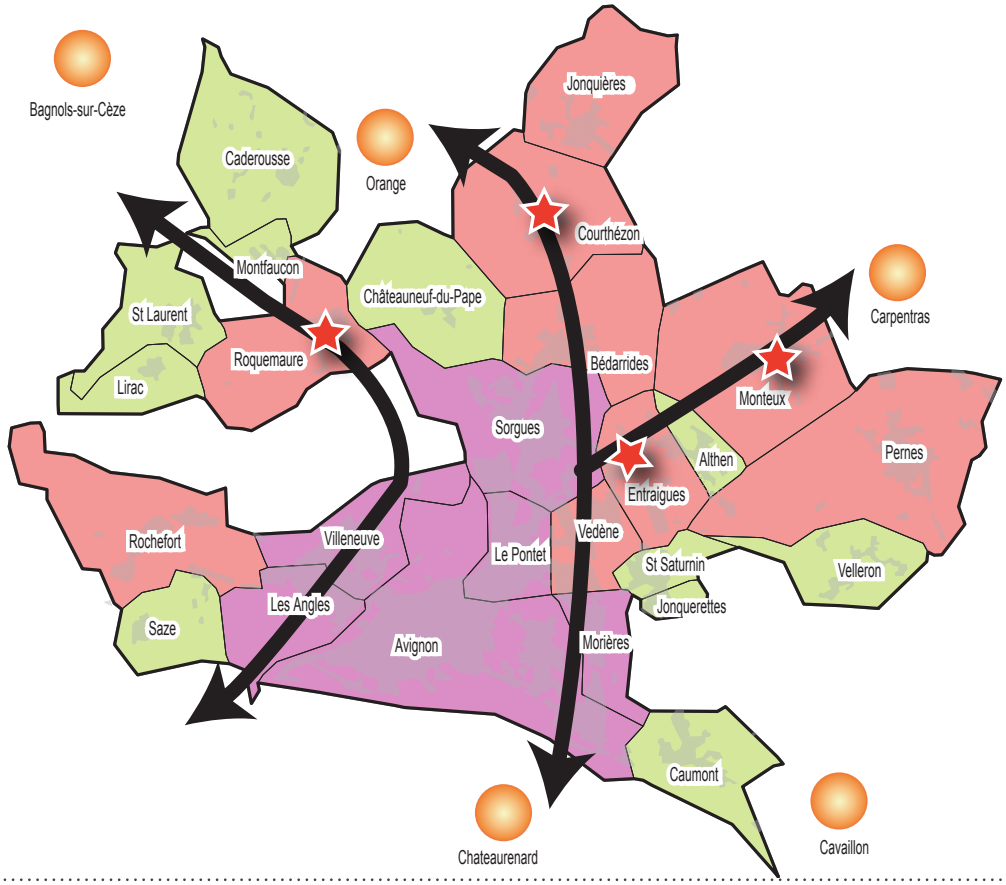
Pour ce faire, le projet de SCoT devra :
- Composer avec des réalités et des problématiques territoriales différentes et respecter l'identité de chacun, ce qui nécessitera donc une déclinaison territorialisée des objectifs globaux,
- Faire converger tous les efforts menés dans chaque politique sectorielle vers un développement global cohérent et durable du territoire.

→ | Définir des grands équilibres géographiques

En cohérence avec l'armature du réseau de villes affichée à l'échelle du grand bassin de vie d'Avignon (*cf. Reconnaître un véritable réseau de villes solidaires*), une hiérarchie des communes du SCoT a été définie. Elle est en cohérence avec le « statut urbain » des communes et se décline comme suit :
- **Le coeur urbain,** (défini précédemment dans le paragraphe *Reconnaître un véritable réseau de villes solidaires*). Il englobe la ville centre Avignon et les communes de Le Pontet, Sorgues, Morières-lès-Avignon, Villeneuve-lès-Avignon et les Angles.
- **Les villes relais :** Il s'agit des communes d'Entraigues-sur-la-Sorgue, Monteux, Courthézon et de Roquemaure.
- **Les villes :** il s'agit des communes de Rochefort-du-Gard, Pernes-les-Fontaines, Jonquières, Bédarrides, Vedène
- **Les pôles villageois** qui comprennent Saze, Lirac, Saint Laurent des Arbres, Caderousse, Châteauneuf-du-Pape, Montfaucon, Althen-des-Paluds, Velleron, Saint-Saturnin-lès-Avignon et Jonquerettes.

Cette hiérarchie constitue le socle de l'organisation de l'espace pour l'ensemble du projet de SCoT. Les objectifs fixés dans les différentes politiques publiques traitées au SCoT seront nuancés pour chaque catégorie de communes. En effet, même si l'ensemble des 26 communes converge vers un objectif commun, les efforts demandés doivent tenir compte des problématiques et du contexte de chacun. Ces déclinaisons territoriales permettront de répondre à un objectif de rééquilibrage du développement vers les polarités principales du SCoT pour freiner la périurbanisation connue ces dernières décennies, promouvoir un renouvellement de l'existant, économiser l'espace et pouvoir mieux articuler urbanisme et déplacements.

La première déclinaison concerne l'ambition démographique car elle conditionne les besoins en logements, les politiques de déplacements, de services et pour partie les besoins fonciers.
À ce titre, l'apport majeur de population devra être polarisé dans le coeur urbain, puis dans les villes relais et les villes de manière à préserver les pôles villageois, qui jouissent d'un caractère encore très rural, d'une urbanisation trop importante qui pourrait dénaturer leur cadre de vie.
Il est intéressant de souligner la présence d'une gare bien localisée pour les villages de Saint-Saturnin-lès-Avignon et de Jonquerettes.
Cette donnée devra être intégrée dans leur projet urbain.

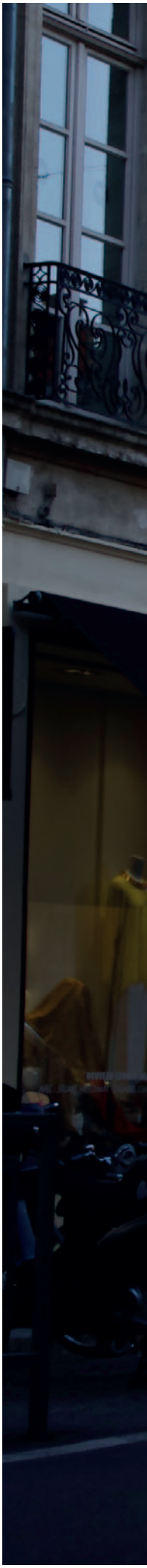


L'organisation générale de l'espace au sein du SCoT du bassin de vie d'Avignon

Coeur urbain — *Villes* — *Villes relais* — *Pôles villageois*

Pôles secondaires situés à l'extérieur du SCoT — *Lignes de force du territoire*

DÉFI 2 : MAINTENIR UNE ATTRACTIVITÉ PRODUCTIVE, DURABLE ET MAÎTRISÉE



Le défi 2 exprime :

- la stratégie politique pour favoriser et accompagner la création des 17 000 emplois souhaités,
- la politique de production de logements permettant d'assurer un équilibre et une diversité de l'offre sur l'ensemble du territoire,
- la politique de déplacements permettant de diminuer la place de l'automobile au profit des transports en commun et des modes doux.

DONNA
Wolford
ERIC
ZEMMOUR

2.1 Objectif 1 : Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique

→ | Créer des emplois dans chaque secteur d'activités

Conformément à la volonté politique de maintenir une économie diversifiée, une estimation des potentialités de création d'emplois dans chaque branche d'activités a été réalisée (cela reste des hypothèses).

Les résultats de ces estimations sont résumés dans le tableau ci-contre.

Ces chiffres, même basés sur une analyse fine des tendances actuelles, n'ont pas vocation à établir la « vérité absolue ». En effet, la prospective dans le domaine économique est particulièrement difficile à évaluer.
Mais ces chiffres présentent l'avantage d'afficher une ambition et de permettre aux élus de calibrer leur développement afin qu'ils puissent identifier les moyens adéquats à mettre en œuvre pour tenir ce cap.

Secteurs	Nbe ets.	Nbe emplois	Taux création entreprises	Nbe créations ou perte d'emplois annuelles 1999/2006 (ASSEDIC)	Ambition relative à la création d'emplois d'ici 2020	Tendances
Agriculture	1645	1984	4,6%	-50	300	Besoins croissants pour une agriculture de proximité à sturcturer Préservation des espaces agricoles de qualité Regain d'intérêt pour les grandes cultures
IAA	348*	3200	11,4%	85	1000	Tissu local diversifié, présence d'un pôle de compétitivité et filière de formations
Autres industries et énergie	1342	7800	8,6%	-130	700	Énergie : secteur durablement dynamique Pôle de compétitivité TRIMATEC en soutien des activités de sous-traitance / équipement
Construction	2084	7246	20,8%	170	2100	Secteur bien orienté à long terme (éco-construction, réhabilitation pour économies d'énergie) mais très sensible à la conjoncture
Commerce	4366	19800	14,3%	155	1700	Secteur stratégique en raison d'une zone de chalandise étendue (gros et détails) Évolutions réglementaires fortes en cours Besoins différenciés proximité / attraction
Transports	681	8190	9,5%	113	1300	Forte attractivité du territoire en matière de logistique, facilités de desserte + proximité chargeurs
Services aux entreprises	3940	16190	15,4%	356	4100	Concentration des activités " conseils et assistance " à Avignon, autres activités plus diffuses Secteur durablement porteur
Tourisme	1041	4985	14,4%	110	1300	Des potentialités de développe-ment en tourisme familial, tourisme d'affaires et culturel Secteur durablement attractif mais concurrentiel
Culture	604	1223	9,9%	-7	100	Secteurs très fortement porteur d'image Besoins d'un équipement de production pérenne
Education, santé, social	2200	15000	7,7%	289	3330	Secteur en lien avec le développe-ment résidentiel, le vieillissement de la population Forte diffusion dans le tissu urbain
Services à la personne	2975	7106	13,6%	58	900	Secteur en lien avec le développe-ment résidentiel et l'évolution du pouvoir d'achat (ou incitations fiscales) Besoins de professionnalisation des filières Activités fortement diffuses
Total					17000	

2.1.1 Renforcer l'économie productive

→ | L'agriculture

Les analyses économiques prospectives effectuées dans le cadre du SCoT, optent pour une stabilisation de l'emploi agricole d'ici 2020. La chambre d'Agriculture de Vaucluse pense plutôt devoir envisager une légère baisse des agriculteurs.

L'étude, de 2006, pour le compte du SCoT, portant sur la qualification du foncier agricole et la définition des secteurs à enjeux réalisée conjointement entre la chambre d'agriculture 84 (chef de file du groupement), la chambre d'agriculture 30, l'ADASEA Vaucluse et la SAFER PACA a permis de réaliser une expertise technique de la filière agricole à l'échelle du SCoT, à partir de laquelle, les co-élaborateurs de l'étude ont pu avancer des propositions d'orientations pour l'avenir de ce secteur économique.

> Les nombreux atouts du territoire pour l'agriculture ont été rappelés :

- Un intérêt certain sur le plan socio-économique local : 18 000 personnes au minimum concernées en 2005 (1 500 chefs d'entreprises, 13 300 salariés directs et 3 200 salariés indirects) avec une particularité qui est celle de générer beaucoup d'emplois saisonniers,
- Des potentialités physiques exceptionnelles auxquelles s'ajoute un microclimat très favorable qui combine soleil / eau / chaleur : ce qui permet au territoire de disposer d'un panel d'exploitations très diversifiées allant de la culture sous serre avec un système d'exploitation intensif, à la culture céréalière, à l'élevage avec un système de d'exploitation extensif. De plus, le système d'irrigation très performant surtout dans le bassin des Sorgues, amène une valeur ajoutée forte aux terres agricoles.
- Un rôle prépondérant dans la création d'aménités positives : en sus d'être une activité économique à part entière, l'agriculture participe à des missions d'intérêt public comme la lutte contre les risques naturels (rôle d' « éponge » des terres agricoles lors des crues, débroussaillage limitant les risques de feu). Sans oublier, qu'en tant que gestionnaire de l'espace, l'agriculture modèle également des paysages dont certains sont emblématiques comme les vignobles de Châteauneuf du Pape et de Lirac, la plaine des Sorgues....

> Cependant, des contraintes sont à prendre en considération :

- L'agriculture est soumise à une crise économique qui perdure, aux multiples conséquences, mais les acteurs du monde agricole insistent bien sur le fait qu'elle reste conjoncturelle. En effet, le nouveau contexte mondial de crise alimentaire rappelle l'importance de protéger l'agriculture. Cependant, cette situation d'incertitude rend difficile l'élaboration d'un projet pour la filière agricole précis à moyen ou long terme.
- La seconde contrainte concerne la pression foncière exacerbée fragilisant et perturbant l'activité agricole : les régions PACA et Languedoc Roussillon sont très attractives pour de nouvelles populations (ensoleillement important, qualité de vie...) d'où une croissance démographique et urbaine galopante. Le développement le plus nuisible pour l'agriculture est le mitage provoqué par l'habitat individuel diffus qui gaspille des terrains, engendre des problèmes d'accès et entraîne des conflits de voisinage.

Le phénomène de spéculation foncière de la part de certains agriculteurs qui ont obtenu des promesses de vente pour leur terrain à des prix très intéressants nuit également au maintien de l'activité agricole. En effet, les prix de terrains à bâtir sont beaucoup plus attractifs que les prix de mise en location de terres agricoles. Du coup, on assiste à une rétention foncière qui peut se traduire par une déprise agricole, même dans des secteurs où de jeunes agriculteurs seraient prêts à s'installer. Pour contrer ce problème, certaines collectivités ont pris l'initiative d'acheter les terrains agricoles pour les louer ensuite à des fermiers. Mais le prix du foncier sur le territoire du SCoT ne permet pas d'envisager cette solution de manière globale, toutefois, elle peut être efficace ponctuellement. Mais ces contraintes ne sont pas insurmontables, l'agriculture a un avenir prometteur sur le territoire sous réserve que des politiques volontaristes soient mises en place.

> Les objectifs proposés sont les suivants :

- Maintenir la rentabilité des entreprises (innovation, investissements et meilleure structuration commerciale) pour faire face à la concurrence internationale,
- Conforter le chantier rail-route de Champfleury, spécialisé dans le transport des fruits et légumes. En effet, la viabilité économique des exploitations impose d'être en capacité d'exporter et de vendre les produits,
- Développer les circuits courts, la vente directe (marchés de producteurs, cantines scolaires…) en lien avec les besoins d'un bassin de consommation important et des touristes,
- Développer l'organisation économique (amélioration du fonctionnement des structures coopératives et privées pour faire face à une concurrence accrue surtout pour le vin),
- Renforcer l'identification et la promotion des produits,
- Mettre en place des outils permettant un maintien de l'agriculture sur le long terme, un prix du foncier agricole abordable notamment pour les jeunes agriculteurs qui démarrent leur activité.

Pour la préservation du foncier agricole, le SCoT a un rôle important à jouer car en déterminant un projet de planification urbaine clair et peu consommateur de potentiel agricole, il permet de donner une lisibilité sur le long terme aux agriculteurs sur le devenir des terres.

Parallèlement à cela, la chambre d'agriculture de Vaucluse, l'association des maires de Vaucluse, et l'Etat ont élaboré et co-signé une charte commune fixant des règles d'implantation du bâti agricole afin de limiter le mitage des terres, due pour partie aux dérives des permis de construire en zone agricole.

En complément des pistes de travail proposées dans l'étude, le département de Vaucluse écrit dans sa convention départementale dans le cadre du CPER, qu'il soutiendra les actions pour :

- La réalisation d'investissements spécifiques permettant aux exploitants agricoles de mieux répondre aux exigences environnementales indispensables en termes de production et de durabilité des systèmes d'exploitation,
- La recherche-expérimentation en agriculture biologique pour favoriser la structuration de la filière et la conversion des exploitations à l'agriculture biologique,
- Les politiques d'installation des jeunes agriculteurs,
- La valorisation non alimentaire des agro-ressources (utilisation de la biomasse, notamment des biocombustibles, la chimie verte),
- L'amélioration générale des processus de production (traçabilité, mise en place de cahiers des charges, guides de bonnes pratiques…)

→ | L'industrie, zoom sur les besoins de l'agro-alimentaire

L'industrie agro-alimentaire est le secteur industriel le plus important du territoire en termes de dynamique de création d'emplois.
Le nombre d'emplois attendus dans cette filière d'ici 2020 est estimé entre 500 et 1000, ce qui demanderait un besoin foncier d'environ 35ha.

Or, comme mis en évidence dans le diagnostic, l'avenir de ces industries, sur le territoire est soumis à des contraintes. En effet, certaines industries, implantées sur le SCoT dans le coeur urbain côté Vaucluse ont manifesté le souhait de s'agrandir, mais enserrées dans le tissu urbain, leur développement est devenu problématique.
À titre d'exemple, une solution d'urgence a pu être trouvée pour maintenir l'entreprise Liebig sur le territoire, mais cela reste temporaire.

L'un des objectifs du SCoT est d'anticiper ces besoins pour limiter les délocalisations en réservant des terrains pour la filière industrielle agro-alimentaire.

Ces entreprises demandent :

- Des services et des équipements publics particuliers (station d'épuration…),
- Une localisation qui permette un accès facile et qui ne provoque pas de nuisances pour la population,
- Des surfaces foncières importantes.

Au vu de ces critères, il est donc préférable de faciliter la concentration de ce type d'activités dans un même secteur afin de mutualiser les moyens et de favoriser l'émergence d'un parc d'activités thématique.

De plus, le territoire bénéficie de tous les atouts pour organiser une filière agroalimentaire performante en développant tous les maillons de la chaîne : depuis la production locale, la logistique agro-alimentaire en confortant le hub multimodal de Champfleury, la transformation des produits avec des industries jusqu'à la recherche et l'innovation avec le PEIFL.

→ | Structurer la filière logistique

Comme expliqué dans le Défi 1 (Tirer parti du positionnement stratégique du grand bassin de vie d'Avignon / Ambitions Régionales / Développer et organiser la filière logistique en misant davantage sur la multimodalité), le bassin de vie d'Avignon se trouve à la croisée de grands flux Est / Ouest et Nord / Sud et de ce fait, a été et reste propice à l'implantation d'entreprises logistiques.

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

Comme il a été rappelé, le territoire du SCoT bénéficie de la présence de plusieurs équipements et infrastructures majeurs :

- les lignes fret dont la magistrale Eco-fret
- le terminal rail / route de Champfleury
- le quai CNR de Courtine
- le Port du Pontet

qui doivent contribuer à la montée en puissance d'une logistique multimodale.

Le territoire du SCoT, est un territoire très urbain, où le foncier s'amenuise et où l'urbanisation a souvent rattrapé les grandes zones d'activités. Au vu de ce constat et dans une logique de complémentarité avec Laudun, les entreprises logistiques accueillies sur le territoire doivent permettre d'optimiser le foncier et offrir un rapport d'emplois à l'hectare intéressant.

Enfin, il appartient aux élus du syndicat mixte d'organiser l'approvisionnement et l'exportation des produits du territoire en mettant en œuvre une stratégie de développement pour la logistique urbaine qui intègre la problématique de la logistique du dernier kilomètre. En effet, parallèlement au report modal indispensable pour le transit important, le transport de marchandises en ville doit également s'adapter à l'évolution du fonctionnement des hyper-centres sans nuire à l'attractivité économique de ceux-ci. Cela passe entre autres par la création de plateformes logistiques urbaines autour des grandes agglomérations et par la restriction de l'accès des poids lourds aux centres villes, uniquement autorisés pour les utilitaires non polluants.

2.1.2 Maintenir une économie résidentielle encadrée

Le risque lié à une économie purement résidentielle a été soulevé. Pour l'heure, le bassin domicile / travail d'Avignon a su maintenir un certain équilibre entre les deux types d'économies (résidentielle et productive).

Tout en restant vigilant sur la part respective de chacune, le potentiel d'emplois lié à l'économie résidentielle est très important pour le territoire.

Aussi, une diversité des fonctions urbaines sera recherchée. Dans les centres villes et les quartiers stratégiques (autour des gares, des pôles d'échanges, proches du centre ou de taille importante), les opérations de renouvellement urbain ou d'extension veilleront donc à mêler habitat, commerces, services et bureaux.
En effet, une ville est d'autant plus vivante sur l'ensemble de la journée que toutes les fonctions urbaines s'y développent.

A titre d'exemple, les opérations de renouvellement et de densification menées actuellement dans le cadre de la zone franche urbaine d'Avignon appliquent déjà ce principe. Elles doivent être poursuivies.

→ | Le commerce : premier secteur d'activités

> Les ambitions globales

Le commerce est le premier secteur d'activités du territoire en termes d'emplois. Les perspectives de développement d'ici 2020, ont été estimées par le Cabinet TEMAH entre 1200 et 1700 emplois supplémentaires, ce qui nécessitera environ un besoin foncier global de 115 ha.

Au vu de l'importance de ce secteur dans l'économie globale et de son impact sur l'aménagement du territoire, les élus du syndicat mixte se doteront d'un document d'aménagement commercial, outil de planification de l'urbanisme commercial, lancé par la loi de modernisation de l'économie d'août 2008.

Cependant, en amont de l'élaboration de ce document stratégique qui sera menée après l'approbation du SCoT, des objectifs sont d'ores et déjà établis :

- Conforter le rayonnement commercial du territoire à partir de l'armature existante : hiérarchiser les différents pôles existants et fixer des orientations pour chacun d'entre eux,
- Redynamiser le commerce de centre ville, notamment pour Avignon Centre et plus généralement le commerce de proximité,
- Densifier et requalifier les pôles commerciaux existants,
- Élaborer une stratégie d'aménagement pour Avignon Nord qui permette de conforter son attractivité économique sur le long terme,
- Développer des formes urbaines innovantes pour les équipements commerciaux à venir qui garantissent leur intégration dans le tissu urbain et non plus sous forme d'une zone d'activités commerciales.

> Objectifs fixés pour l'évolution du pôle régional d'Avignon Nord

Au vu du positionnement stratégique et des enjeux qui y convergent, le pôle d'Avignon Nord bénéficie des atouts qui permettraient de développer le « concept d'étape » de la vallée du Rhône pouvant se décliner au sens large sous les termes d'espace d'accueil, d'aire de services et de tourisme avec une reconnaissance nationale.

Ce concept pose ainsi directement les bases d'une réflexion sur la programmation et le marketing du secteur, sur la relation aux transports, sur la qualité des espaces, l'organisation et la lisibilité des fonctions ; et de fait sur

la forme urbaine résultante. Il pose également la question de « l'exemplarité » et de l'innovation que peut porter le pôle régional Avignon Nord au vu de son potentiel (et pas uniquement basé sur son chiffre d'affaires) et de son accroche territoriale sur les grands réseaux de communication européens.

L'objectif est d'organiser le passage d'une dynamique périurbaine à une dynamique métropolitaine.

L'affirmation du pôle régional Avignon-Nord en tant que centralité d'agglomération implique de s'engager dans le développement de formes urbaines plus intégrées et d'imaginer quel pourrait être l'espace commercial du XXI^{ème} siècle. La recherche d'urbanité à l'échelle du secteur d'ensemble se présente donc comme un enjeu majeur.

Le cadre de construction de cette stratégie est le suivant :

- Permettre le développement du secteur afin de densifier le cœur urbain et de retrouver une armature urbaine cohérente et lisible. Recoudre le tissu urbain existant, promouvoir sur ces secteurs un développement urbain mixte, dans la diversité des fonctions mais également au travers des typologies d'habitat. La seule fonction commerciale ne suffit plus. Commerces, bureaux et logements s'accompagnent désormais de cette mixité des fonctions.
- Définir les limites de développement du site et fixer le projet ou le renouvellement commercial au regard des nouveaux points d'accroche que forment le quartier d'habitat, le tracé du TCSP sur le site ainsi que la frange le long de l'axe RD225 – 942. C'est dans ce cadre que le « commerce urbain » peut prendre toute sa dimension. L'objectif est de développer une vitrine qualitative et un « signal » le long de l'axe RD225 – 942 permettent de valoriser l'entrée de l'agglomération.

- Rendre les limites entre les différentes fonctions moins étanches. Il est nécessaire de configurer le site par des « passerelles, liens ou cheminements » au profit du consommateur qu'il soit « véhiculé » ou « piéton » dans une logique, soit de « courses rapides » (unique objectif de fréquentation des lieux), soit de flânerie.
- Favoriser l'aménagement d'espaces publics qui participent à l'image et aux valeurs d'ambiance du pôle : espaces de rencontre, de représentation, d'affichage, de valorisation et de préservation de l'environnement... La constitution d'une trame végétale doit servir de canevas au projet urbain. À ce titre, il convient de préserver et valoriser le paysage ainsi que le patrimoine vernaculaire présent sur le site : éléments essentiels dans la compréhension et l'identification du site.
  Les espaces verts, et de manière générale, doivent occuper une place importante car ils offrent plusieurs avantages : création d'ambiances apaisées, confort thermique, perméabilité des sols.
- Limiter l'usage de la voiture et renforcer l'utilisation des modes de déplacements doux (marche, vélo, TC), limiter l'espace dédié au stationnement sur le site, organiser l'intermodalité entre automobiles, transports collectifs et modes doux.
- Rechercher des concepts commerciaux qui anticipent les pratiques des consommateurs de demain : commerce raisonné, show room, proposer des univers de consommation potentielle, favoriser le développement de formules locatives...
- Retrouver la cohérence de la trame urbaine et les qualités architecturales et paysagères identitaires (dans le registre local ou dans le champ de l'innovation) permettant de renforcer l'identité commerciale du pôle et son identification à l'échelle nationale (« garder une longueur d'avance vis-à-vis de ses concurrents »). En effet, l'apparence physique des commerces est essentielle au renforcement de la capacité d'attraction des secteurs commerciaux.

- Généraliser et favoriser le respect de l'environnement dans les modes de constructions et dans les logiques d'exploitation : éco-constructions, production d'énergies renouvelables, inciter à une gestion raisonnée et un recyclage des déchets du site.
- Développer et user des techniques de gestion alternative des eaux de pluie pour conduire une politique d'embellissement et de mutualisation des ouvrages.

Ces principes sont traduits par 3 schémas de principes dans le document d'orientations générales :

- Trame verte et bleue : La structure de base du projet urbain
- Trame déplacements : Organiser une mobilité durable pour le Pôle
- Trame urbaine : Construire une véritable centralité d'agglomération : Passer d'une logique de périurbanisation à une dynamique métropolitaine

→ | Les services

Le secteur des services est celui dont les potentialités de création d'emplois sont les plus conséquentes, entre 6 000 et 8 300 emplois d'ici 2020. Ce qui s'explique entre autres par l'augmentation des activités de services, liée aux évolutions démographiques (augmentation de la population, vieillissement) et à la tertiarisation de l'économie en général.

La plupart des activités tertiaires se prête bien au milieu urbain : elles peuvent s'adapter aux volumétries et aux accès de type « urbains », elles recherchent la proximité de clientèles et services qui s'y trouvent, profitent et concourent à l'animation ambiante. Les centres villes et en premier lieu le cœur urbain, ont donc une carte à jouer en offrant un maximum d'offres dans leur tissu urbain.

→ | Le tourisme et la culture

Les deux départements dans leur schéma de développement touristique fixent de grandes orientations :

- S'appuyer sur les points forts du territoire qui sont des points d'appel pour organiser un rayonnement des visiteurs pour la découverte du reste du territoire : organiser des séjours et circuits à thèmes (culture, nature, détente bien-être, gastronomie, œnotourisme)
- Fidéliser la clientèle estivale mais agir également pour le tourisme de proximité en proposant des offres de séjours courts thématisés, en dynamisant les périodes non estivales,
- Travailler sur la qualité des hébergements : l'hébergement est le principal point d'ancrage du touriste sur le territoire : les Départements s'investissent dans une politique de labellisation et de qualification des hébergements (hébergements prisés par la clientèle étrangère, les urbains aisés...),
- Augmenter la dépense effectuée sur place, en multipliant les occasions de contact entre les touristes et les artisans, commerçants, viticulteurs et agriculteurs du département,
- Les savoirs-faire : promouvoir la charte de qualité mise en œuvre par la chambre des métiers et de l'artisanat de Vaucluse visant à mieux faire connaître et apprécier des visiteurs la production artisanale,
- 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 »,
- Exploiter le potentiel du territoire en matière de tourisme d'affaires,
- Développer la connaissance, la préservation et la promotion du petit patrimoine rural,
- Développer une signalétique touristique commune sur le territoire.

Le territoire du SCoT a la chance de pouvoir s'appuyer sur une diversité de thématiques touristiques :

- Patrimoine et culture,
- Nature notamment avec la dimension « eau » : avec notamment les îles et berges du Rhône concernées par le tracé d'itinéraires de randonnée tel que le Léman à la Mer. Les communes ou intercommunalités pourraient s'appuyer sur ce tracé pour organiser des boucles de randonnées traversant leur territoire (principe initié pour la CCPRO). Les communes d'Avignon, de Villeneuve-lès-Avignon, de Sorgues ont lancé des réflexions sur les différents usages des îles de la Barthelasse et Oiselet et sur la plaine de l'Abbaye.
- l'agro-tourisme avec une découverte des produits du terroir notamment les vignobles de Châteauneuf du Pape,
- Le tourisme fluvial : Avignon est une halte majeure de la vallée du Rhône,
- Le tourisme d'affaires : besoin d'un centre des congrès dimensionné pour les manifestations de grande ampleur (au moins 1000 congressistes).

Le couple Avignon / Villeneuve-lès-Avignon englobant les berges et îles du Rhône est, sans conteste, la vitrine touristique et culturelle du territoire.
Entre autres, Avignon offre une halte fluviale sur le Rhône le long des allées de l'Oulle et du quai de la Ligne dans un cadre patrimonial de grande qualité. Afin d'organiser des retombées économiques sur l'ensemble du SCoT, il est important de conforter l'attractivité de ce point d'ancrage fort et d'organiser depuis ce site un rayonnement sur le reste du territoire. Beaucoup de communes du SCoT affichent un certain cachet, qu'elles souhaitent valoriser dans un développement touristique adapté.
Parmi elles, la commune de Pernes-les-Fontaines, porte d'entrée touristique des Monts de Vaucluse, est celle qui jouit de l'image la plus reconnue.
Ce potentiel doit être préservé, d'où l'importance de ne pas y développer de grandes zones d'activités destinées à accueillir des entreprises qui viendraient perturber l'ambiance globale de cette petite ville provençale.
Tout proche de Pernes-les-Fontaines, le village de Velleron a également une image très qualitative à maintenir. Le projet Beaulieu sur la commune de Monteux (limitrophe de Pernes-les-Fontaines) comprend l'aménagement d'une base de loisirs importante (50 ha de zone verte) qui bénéficiera aux habitants et aux touristes venus découvrir le territoire.

Toujours concernant le tourisme rural, les communes gardoises ont également une carte à jouer et plus particulièrement, la commune de Saint Laurent des Arbres, qui possède un potentiel pour le thermalisme que la commune souhaite développer.

D'une manière générale, l'ambiance agréable des communes au travers de la qualité urbaine du bâti, des espaces publics, des cheminements doux contribue grandement à l'image que se fait le visiteur du territoire.

Enfin, le tourisme est également un vecteur de développement local. Il peut intervenir en complément d'activités afin d'assurer le maintien ou la création d'emplois dans les secteurs comme l'agriculture, le commerce, les transports, les activités culturelles et sportives.

→ | Les emplois à haute valeur ajoutée, les emplois métropolitains

Ces emplois principalement implantés dans le coeur urbain contribuent également à l'attractivité du territoire.
Ils permettent d'accueillir des actifs qualifiés qui participent à l'équilibre social du territoire.
Ces emplois sont principalement concentrés dans les secteurs de la recherche et de l'industrie avec les pôles de compétitivité et dans celui des services aux entreprises.

Le site d'Agroparc qui abrite les deux pôles de compétitivité présente encore un potentiel de développement à accompagner dans le cadre du SCoT. À ce titre, 12 ha situés à proximité de l'aéroport seront dédiés au développement du Pôle aéronautique et spatial Pégase. 300 à 400 emplois à moyen terme (5 ans) sont attendus sur le département de Vaucluse et 1000 emplois d'ici 10 ans.
L'aménagement de ce site doit être poursuivi dans la logique de qualité urbaine dont il a bénéficié mais avec une densité plus importante.
Un des axes de travail recommandé par les partenaires économiques est de favoriser les logiques de filières, à commencer par celles présentes sur le territoire en se donnant les moyens d'accueillir tous les maillons de la chaîne. Par exemple pour l'agroalimentaire, ces maillons sont : la recherche, la production, les industries pour la transformation des produits, la logistique.

Enfin, le développement d'une approche plus transversale de l'emploi en renforçant les liens entre les entreprises et les acteurs universitaires représente également une opportunité pour le territoire. Le partenariat Entreprises/Université permet un enrichissement réciproque. Dans ce cadre, l'Université d'Avignon est un atout qu'il faut valoriser ainsi que le pôle Recherche Développement INRA sur Agroparc.

2.1.3 Les principes d'urbanisme retenus pour l'économie : les quartiers mixtes et les zones d'activités

La part d'emplois dans les zones d'activités doit être relativisée par rapport à celle du tissu urbain. En effet, 60% de l'emploi se concentre dans le tissu urbain (centres villes, quartiers..) contre 40% dans les zones d'activités.
L'objectif est de conserver a minima cet équilibre avec un effort particulier sur le commerce, développé jusqu'à présent sous forme de zones commerciales périphériques.
Cette activité offre la possibilité de développer des formes urbaines innovantes et mixtes.

Pour ce faire, les élus ont opté pour les principes d'urbanisme suivants :

- **Favoriser l'implantation d'activités économiques dans les quartiers** dès lors qu'elles sont compatibles, voire complémentaires de l'habitat. Les quartiers autour des gares sont des sites stratégiques pour ce type de développement.
- **Réserver le foncier en zones d'activités « pures » pour les activités économiques non compatibles avec la mixité d'un quartier d'habitat** car elles amènent des nuisances sonores, des risques, de la pollution, ou nécessitent des besoins de grande surface...
- Dans les deux cas, pour les besoins de zones d'activités ou de quartiers mixtes, tous les efforts devront être mis en œuvre **pour réinvestir l'existant**.

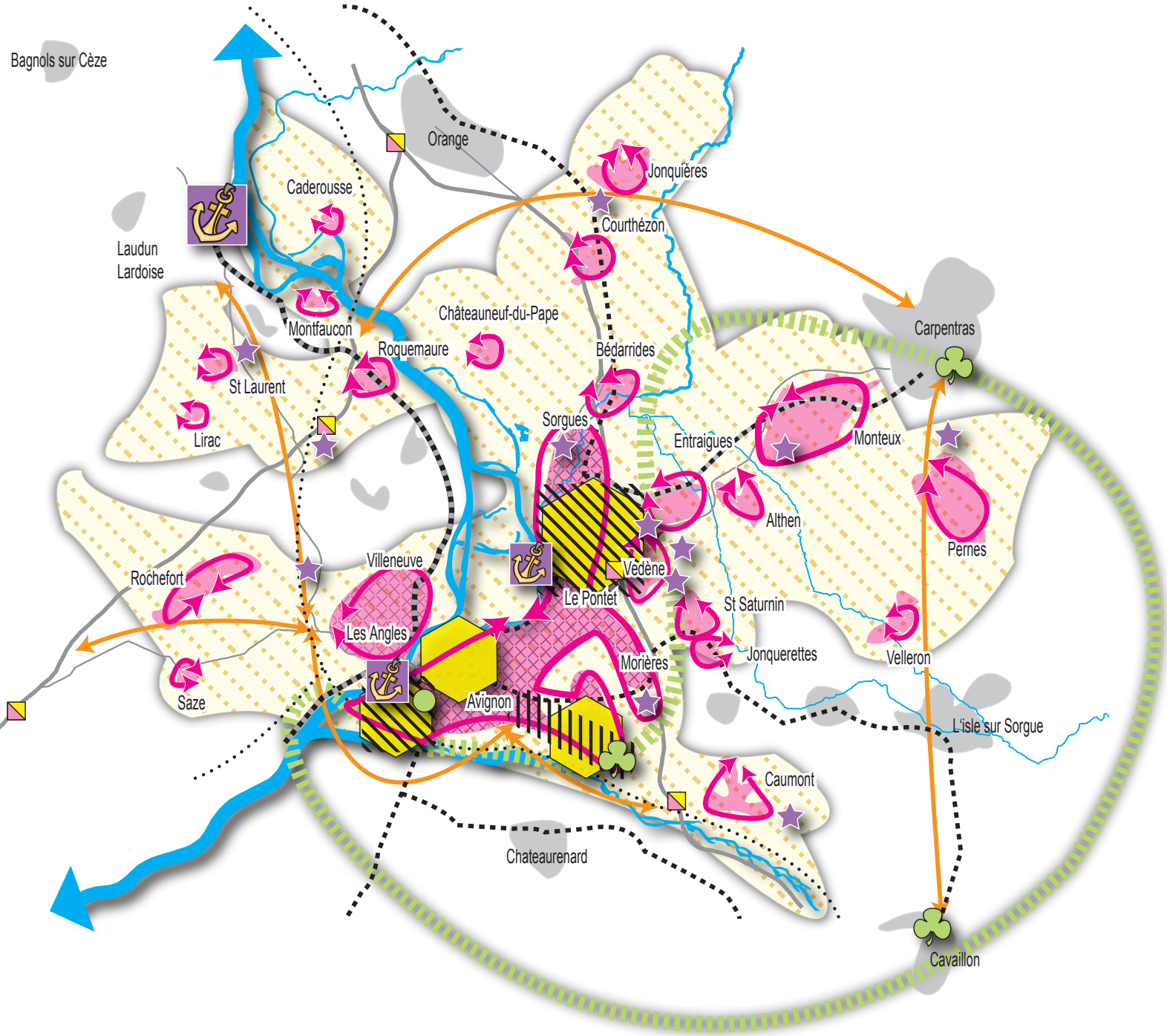
Ces principes s'inscrivent totalement dans une logique de développement durable permettant à la fois :

- de programmer du foncier adapté pour chaque secteur d'activité
- d'économiser le foncier
- et de privilégier la diversité des fonctions urbaines, source d'animation et de vie dans les communes.

Dans cette logique, les élus s'engagent à encadrer davantage l'aménagement du foncier économique en définissant une hiérarchie et une typologie de ce foncier qui devra permettre de répondre à tous les besoins.

2.1.4 Travailler sur la promotion et le marketing de l'offre économique

Beaucoup d'acteurs interviennent dans le « développement économique » du territoire, au premier rang desquels la communauté d'agglomération et les trois communautés de communes.
L'attractivité économique ne se décrète pas mais peut être largement favorisée par la mise en œuvre d'une synergie des différents partenaires. Chacun a un rôle à jouer, celui du SCoT est de planifier le foncier économique et de le localiser sur des sites répondant aux besoins des entreprises.
En complément de cette offre foncière, pour être concurrentiel, le territoire doit être en mesure de proposer « des produits » adaptés aux porteurs de projets. Sur cette thématique « promotion et marketing économique », le SCoT reste dans le domaine de la recommandation car il appartient aux élus des intercommunalités en partenariat avec les CCI et Vaucluse Développement de mettre en œuvre cette stratégie d'animation du territoire.
Un des axes de travail recommandé par les partenaires économiques est de favoriser les logiques de filières à commencer par celles présentes sur le territoire en se donnant les moyens d'accueillir tous les maillons de la chaîne. Par exemple pour l'agroalimentaire, ces maillons sont : la recherche, la production, les industries pour la transformation des produits et la logistique.


Bagnols sur Cèze
Orange
Caderousse
Laudun
Lardoise
Jonquières
Courthézon
Châteauneuf-du-Pape
Montfaucon
Roquemaure
Bédarrides
Carpentras
St Laurent
Lirac
Sorgues
Entraigues
Monteux
Althen
Pernes
Rochefort
Villeneuve
Vedène
Le Pontet
St Saturnin
Les Angles
Jonquerettes
Velleron
Morières
Saze
Avignon
L'isle sur Sorgue
Caumont
Chateaurenard
Cavaillon

Créer de l'emploi dans tous les secteurs d'activités en proposant du foncier adapté

Soutenir l'activité agricole

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 role 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

Développer une diversité des fonctions urbaines pour les activités de services, de commerces… en débloquant du foncier pour l'accueil de 60% de l'emploi dans le tissu urbain

En priorité dans les pôles d'emplois métropolitains

....et dans le coeur urbain

Mais également dans toutes les communes pour les activités de proximité

Mettre en place une politique de requalification de l'existant

En priorité dans les portes d'entrées du coeur urbain : Avignon nord, Avignon sud et Courtine pour conforter leur attractivité économique

Créer 40% de l'emploi en zones d'activités dédiées

Prioriser la densification et l'extension des zones d'activités existantes du territoire

Conforter les ports permettant d'organiser une logistique durable

Assurer une desserte efficace des grands pôles d'emplois (tous modes confondus)

- ***Prioriser le transport ferré et fluvial des marchandises***

Valoriser le fleuve Rhône

S'appuyer sur les voies SNCF fret dont Magistrale EcoFret

- ***Améliorer les dessertes économiques routières stratégiques pour le territoire***

Autoroutes existantes

Dessertes économiques à améliorer ou à créer

Dessertes économiques existantes

Conserver la double vocation des échangeurs autoroutiers : porte d'entrée pour l'agglomération et porte d'entrée pour les départements

- ***Desservir les grands pôles d'emplois du territoire par des transports en commun efficaces et attractifs***

Mettre en place des lignes de TCSP dans le coeur urbain pour lier les différents pôles d'emplois métropolitains

Lignes TER existantes ou à réouvrir

2.2 Objectif 2 : Construire une attractivité résidentielle réaliste, adaptée et diversifiée

2.2.1 Quantifier les besoins en logements, respecter les grands équilibres spatiaux

→ | La méthode de quantification des besoins

La quantification des besoins en logements prend en compte plusieurs facteurs :

1. Le desserrement des ménages : il intègre le phénomène de décohabitation (familles éclatées, vieillissement). Il permet d'estimer le nombre de logements à créer pour conserver une population stable.

2. L'objectif d'accueil des nouveaux habitants permet de déduire le nombre de nouveaux logements pour les accueillir.

3. La vétusté du parc de logements existant permet d'estimer le nombre de logements à détruire et à reconstruire.

4. La vacance incompressible permet d'assurer une certaine flexibilité du marché du logement.

5. Les résidences secondaires qui ont un réel impact sur le parc de logements global dans les communes très touristiques.

Les hypothèses appliquées pour le desserrement des ménages et le renouvellement du parc de logements sont celles proposées par Guy Taïeb (BE Arthémis spécialiste Habitat, missionné par le DRE sur PACA et la DDE 84 sur le Vaucluse)*. On considère que la part de la vacance pas très marquante sur le territoire à part sur Avignon et celle des résidences secondaires n'évoluent pas de manière significative d'ici 2020.

→ | Les résultats pour le SCoT du bassin de vie d'Avignon

Les besoins en logements** pour le SCoT du bassin de vie d'Avignon sont estimés à 24 000 d'ici 2020. Au delà de ce chiffre, qui méritera un affinage lors de l'élaboration des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) à l'échelle des intercommunalités ou lors de l'élaboration de PLU, il est surtout important de partager la méthode de quantification des besoins.

**L'État, qui est le commanditaire de l'étude « Territorialisation des besoins en logements » confié à Guy Taïeb, précise bien que le pas de temps de l'étude « 2007-2014 » ne correspond pas à la prospective du SCoT fixée à 2020 et que les calculs réalisés à l'échéance 2014 sont surtout basés sur une poursuite de tendance qui ne bouleverse pas une politique de production de logements.*

***Les besoins en nouveaux logements ne correspondent pas aux besoins de constructions neuves. En effet, une partie de ces besoins totaux en logements doit être comblée en réinvestissant l'existant (réhabilitation, division de logement, vacance...)*

→ | Les équilibres territoriaux calés sur la démographie, sur la localisation des grands pôles d'emplois existants et à venir, la desserte en transports en commun existante et à venir

Les grands équilibres des besoins en logements sont similaires à ceux retenus pour la démographie. L'effort de création de logements est donc plus important dans le coeur urbain, ce qui répond à une volonté de développement durable en liant davantage urbanisation / polarités de services et d'emplois / desserte en transports en commun.

2.2.2 Répondre à tous les besoins

Un ensemble d'évolutions démographiques et sociologiques oblige à adapter l'offre en logements, aux besoins et exigences de demain.
Il s'agit d'infléchir les productions de logements actuelles surtout en zone périurbaine trop centrée sur l'individuel (T5 et T4).

Les objectifs de ce chapitre « Répondre à tous les besoins » doivent être nuancés entre Avignon et les autres communes. En effet, la ville centre se différencie par la composition de son parc de logements.
C'est pourquoi un « zoom » sur les besoins en logements d'Avignon est rédigé à la fin de ce chapitre.

→ | Offrir plus de petits logements pour répondre

- Aux besoins liés au vieillissement de la population et à la politique nationale qui encourage le maintien à domicile aussi longtemps que l'autonomie de la personne le permet. Il est vrai que les personnes âgées souhaitent rester dans la maison où elles ont vécu, où elles ont leurs souvenirs et leurs repères le plus longtemps possible, mais elles sont souvent contraintes de n'utiliser qu'une ou deux pièces de vie.
  Néanmoins, certaines personnes âgées souhaitent se rapprocher des services et des commodités quotidiennes pour justement conserver leur autonomie (déplacements en voiture souvent difficiles), aussi il est important que les communes du territoire prennent en compte ce besoin et proposent des logements adaptés (de plain-pied, adaptation des salles de bains....) notamment dans leur centre ville.
- Aux jeunes couples sans enfants
- Aux évolutions des structures familiales (divorce, famille recomposée, famille monoparentale...) qui ont recours à des logements de petite taille ou de taille moyenne,
- Aux besoins spécifiques de logements, comme pour les ouvriers agricoles ou les étudiants où la demande est essentiellement tournée sur du studio ou du F1, il s'agit de logements temporaires. (Université d'Avignon + pôle Agrosciences).

Ces besoins renvoient à la nécessité de créer des formes urbaines plus groupées (petit collectif, habitat intermédiaire), permettant de mixer des appartements de plus ou moins grande taille. (*cf. Défi 4 : Promouvoir un urbanisme innovant et intégré*). En effet, le pavillon, largement dominant dans la production de logements dans les communes périurbaines, ne répond pas aux attentes des jeunes célibataires, des jeunes couples, des familles monoparentales ou des personnes âgées.

Concernant la ville centre d'Avignon : Avignon, en qualité de ville centre, possède une composition du parc de logements et une dynamique de production de logements différentes du reste du territoire.

En effet, le parc actuel de la ville propose une part de petits logements conséquente et la production privée tend à renforcer ce type de produit (F1-F2). La municipalité souhaite infléchir cette offre vers des logements plus grands (surtout en intra-muros) permettant d'accueillir les salariés et leur famille.

De plus, Avignon possède un grand potentiel de renouvellement urbain que la municipalité a bien identifié dans son projet de PLU puisqu'environ 50% de la production des besoins futurs en logements seront réalisés en réinvestissant l'existant. Ces opérations immobilières incluses dans le tissu urbain existant sont réalisées avec des formes urbaines denses permettant de mixer l'offre de logements.

→ | Offrir plus de locatif et de locatif social : rééquilibrer l'offre sur l'ensemble du territoire

La hausse des prix du foncier et de l'immobilier rend de plus en plus difficile l'accession à la propriété pour les ménages à revenus moyens ou faibles à tout âge de la vie (jeunes célibataires, jeunes couples, familles monoparentales, personnes âgées).
Une partie non négligeable de la population du SCoT est une population aux revenus modestes. Il est donc impératif d'accroître l'offre en logement locatif social, pour offrir à ces ménages des alternatives dans leur parcours résidentiel.

Afin, de mieux rééquilibrer l'offre en logements locatifs sociaux sur l'ensemble du territoire, aujourd'hui trop centrée sur Avignon, chaque commune devra respecter un objectif de production de ce type de logements.
Ce principe devra permettre d'amorcer un rattrapage notamment pour les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et n'atteignant pas le seuil des 20% de logements sociaux.

→ | Garantir un logement « digne » à tous les habitants

L'éradication du logement indigne présent sur le territoire doit constituer une priorité. Cette problématique concerne surtout les communes du coeur urbain et en particulier Avignon qui au travers de sa mission de renouvellement urbain (sur les quartiers de Monclar, St Chamant La Barbière) a entamé une politique volontariste de reconquête de ces bâtiments et de ces espaces urbains.
Ces efforts doivent être poursuivis et développés sur les communes concernées par ce problème.
Les communes doivent également veiller à la requalification de leur parc de logements HLM ancien. La Région PACA, dans son SDRADT, a repéré les communes d'Avignon, Sorgues, Le Pontet comme concernées par ce besoin.

→ | Prendre en compte les besoins spécifiques liés à l'accueil des gens du voyage

Cette prise en compte doit s'effectuer dans le cadre de la mise en œuvre de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage.
Une grande partie des communes du SCoT concernées par cette obligation ont aménagé les aires d'accueil prévues. Les communes en retard sur cet objectif devront se donner les moyens de répondre à ce besoin. Elles pourront notamment envisager de mutualiser la création des aires d'accueil en se regroupant à l'instar de la CCPRO qui a aménagé une aire intercommunale sur la commune de Sorgues. De plus, sur le territoire vauclusien du Grand Avignon, il est nécessaire d'identifier également une aire de grand passage.

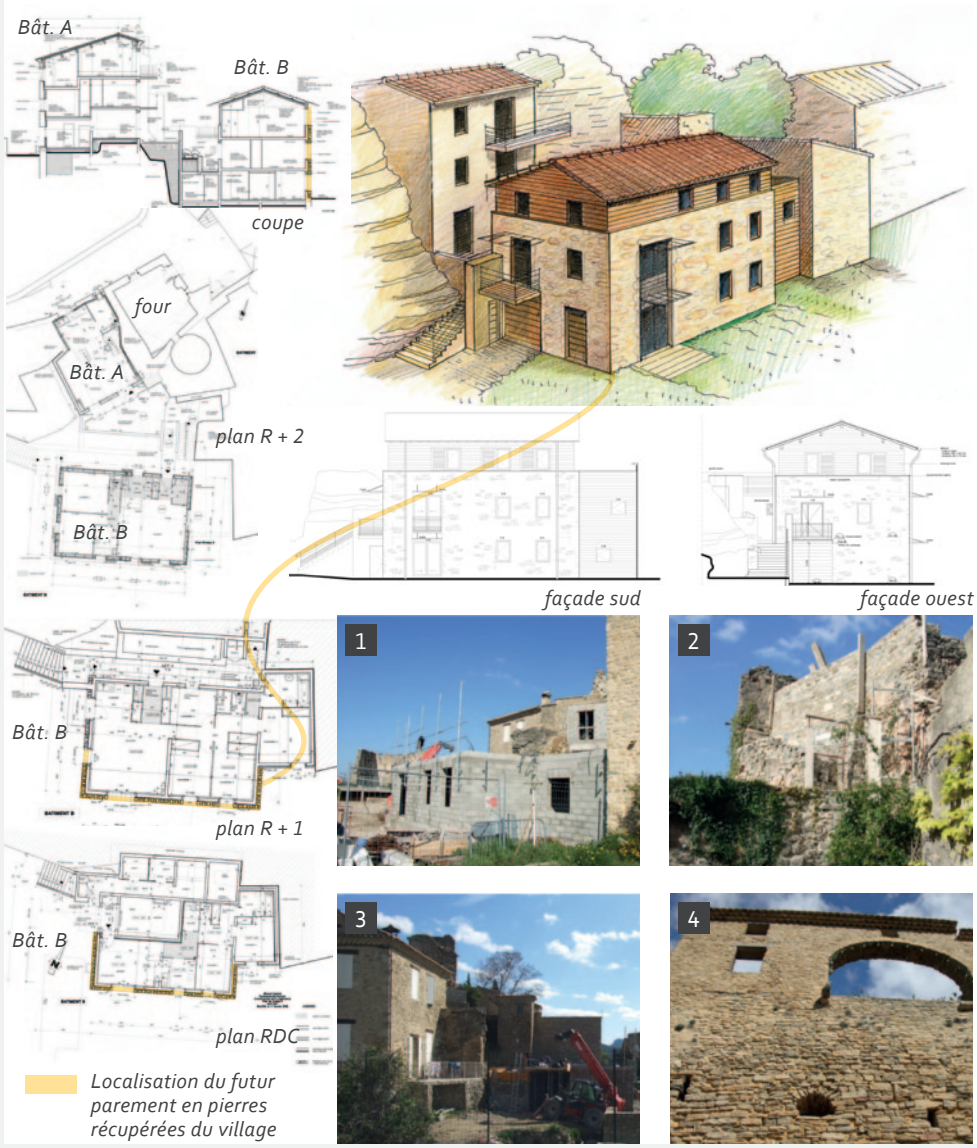
Parallèlement à l'aménagement des aires d'accueil, les Plans Départementaux d'Actions pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD) ciblent comme objectif de conforter l'offre d'hébergement pour les gens du voyage en cours de sédentarisation. Les communes devront se donner les moyens de répondre à cette orientation.

INTÉGRATION DU LOGEMENT SOCIAL DANS DES OPÉRATIONS URBAINES DE QUALITÉ

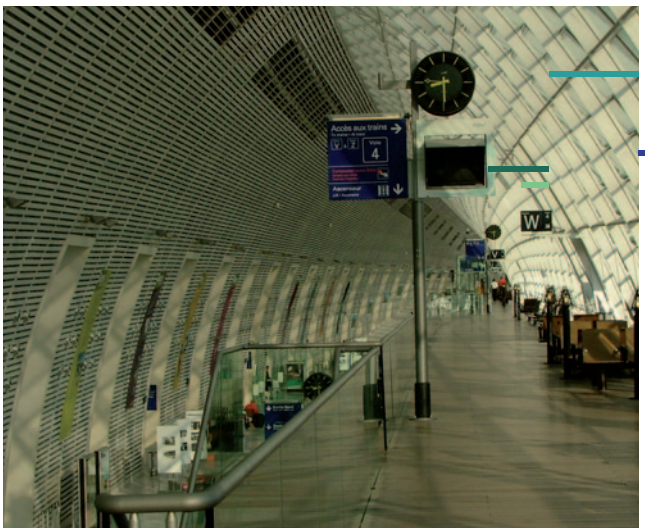
Logement collectif et maisons individuelles : Opération Daudet à Bollène. Source : Mistral Habitat

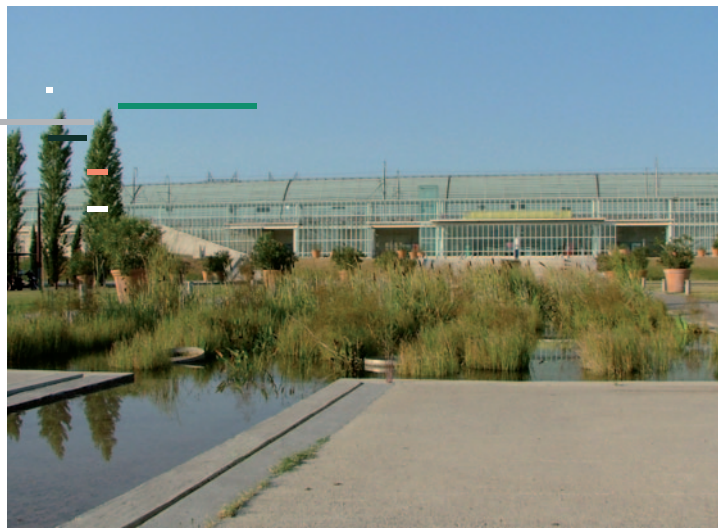
Diverses opérations de logements sociaux : maisons de ville, petit collectif, habitat individuel groupé

FAUCON : rue du plan de Roussier (5 logements)



Logements sociaux insérés dans une greffe urbaine depuis un tissu villageois à Faucon. Source : Mistral Habitat





2.3 Objectif 3 : Organiser une mobilité durable

L'objet est de développer une éco-accessibilité du bassin de vie, tant pour les marchandises que pour les personnes. Il s'agira à la fois de développer un maillage d'infrastructures de transport durable renforcé sur l'ensemble du territoire (air, eau, rail, route) et de parier sur le report modal (du mode routier aux modes ferré et fluvial en particulier) pour garantir et améliorer la fluidité des échanges entre les territoires.

2.3.1 Rendre le territoire éco-accessible aux grands flux économiques

→ | Prioriser le transport ferré et fluvial des marchandises et favoriser l'intermodalité

L'organisation et la hiérarchie logistique ont été abordées dans les Défis 1 et 2 du présent document et a démontré que le territoire possédait les infrastructures permettant de développer la multimodalité dans la filière logistique.

→ | Desservir les grands pôles d'emplois du territoire par des transports en commun efficaces et par des modes doux attractifs

Les déplacements réguliers que représentent les migrations domicile / travail, offrent une opportunité pour organiser un report modal du « tout voiture » vers les modes de transports collectifs dans leur diversité (TER, bus, TCSP).

Pour inciter l'usager à utiliser le mode de transport en commun, il faut que celui-ci soit plus attractif que la voiture en termes de distance-temps et de coût d'où l'importance du niveau de service public proposé (cadencement, amplitude, fiabilité, informations, sécurité..). La qualité des espaces publics, notamment d'attente, est également à prendre en compte dans l'aménagement des lignes de transports collectifs.

Le territoire du SCoT a la chance d'être irrigué par une « étoile ferroviaire », dont le rôle pour organiser le développement du territoire est important, surtout dans le nouveau contexte actuel (Grenelle de l'environnement).

En complémentarité avec cette armature ferrée, le Grand Avignon va hiérarchiser son réseau de transports en commun et mettre en œuvre un TCSP dans le cœur de l'agglomération.

Les principes de développement des pôles économiques sont de trois ordres :
- Améliorer la desserte en transports en commun des grandes polarités existantes,
- Identifier les futurs sites à urbaniser ou densifier en prenant en compte la possibilité de les relier soit à une ligne de transports collectifs aujourd'hui effective soit programmée.
- Organiser leur aménagement en intégrant la problématique des modes doux : définition d'un maillage hiérarchisé, sécurisé, emplacements parking vélos....

Les grandes polarités économiques existantes ou en devenir qui doivent être prioritairement desservies par une offre en transports en commun performante sont :
- Avignon Centre
- Avignon Nord
- Avignon Sud
- Courtine
- Beaulieu

Ces différents sites joueront également le rôle de noeuds intermodaux autour desquels, il sera nécessaire d'articuler les différents modes de transports. Toutes les mesures devront également être prises pour proposer une offre alternative à l'utilisation individuelle de la voiture dans les grandes zones d'activités identifiées dans le cadre du SCoT.

Aussi, parallèlement à la desserte de ces pôles d'emplois par des gares ou haltes ferroviaires, des lignes de bus ou du TCSP, il est intéressant de réfléchir à la mise en place de plans de déplacements interentreprises ou de plans de déplacements de zone. Cette démarche a été initiée par la CCI de Vaucluse sur le pôle Avignon Nord.

→ | Valoriser l'aéroport qui permet une accessibilité nationale et internationale

Dans le cadre de la restructuration de son secteur court courrier, la compagnie Air France a annoncé fin 2007, moins d'un an après le transfert de l'aéroport à la Région, la suppression de plusieurs lignes intérieures dont la liaison Avignon / Paris.

Dans ce contexte, la Région a négocié avec la CCI de Vaucluse une délégation de service public de 7 ans, en mars 2009, autour de 4 objectifs prioritaires :
- la réouverture de la ligne Avignon/Paris ;
- l'ouverture de nouvelles liaisons aériennes européennes et méditerranéennes en s'appuyant sur la renommée touristique d'Avignon ainsi que sur le développement économique du Vaucluse ;
- le développement de l'aviation d'affaires grâce à son dimensionnement à taille humaine, et son offre de services ;
- le développement d'activités économiques sur l'aéroport, c'est dans ce cadre que du foncier économique dédié au pôle Pégase a été identifié dans le SCoT.

→ | Améliorer les dessertes économiques routières indispensables pour l'accessibilité et le développement du territoire

Malgré la mise en œuvre d'une politique de déplacements favorisant largement les transports collectifs, certains parcours restent captifs de la voiture.

Aussi, parallèlement à la montée en puissance de l'offre en transports en commun, il est indispensable d'améliorer certaines liaisons routières stratégiques.

Ces liaisons interurbaines ont d'ailleurs un enjeu qui dépasse le cadre du SCoT dans son périmètre administratif, c'est pourquoi elles ont été abordées dans le Défi 1, au sein du chapitre consacré au réseau de villes du grand bassin de vie d'Avignon. Pour rappel, il s'agit :
- d'achever la liaison Est Ouest : dont la vocation affichée est de relier l'A7 à l'A9 pour permettre à terme de faciliter les échanges entre Avignon et Nîmes. A échéance du SCoT, il est plus réaliste de soutenir la finalisation du tronçon faisant l'objet d'une DUP.
- d'améliorer, de sécuriser et d'achever les liaisons routières suivantes qui s'appuient en grande majorité sur l'existant :
  - › Cavaillon / Carpentras en rattrapant la déviation de Carpentras, qui traverse le poumon agricole du Vaucluse. Ce projet est soutenu par le Département de Vaucluse;
  - › Carpentras / Orange / Laudun dont l'enjeu est le franchissement du Rhône, pour organiser entre autres des liens entre le futur port logistique de Laudun et la partie vauclusienne également soutenu par le Département du Vaucluse ;
  - › Avignon / Laudun / Bagnols sur Cèze (la rhodanienne) qui est un axe économique très important, permettant de desservir plusieurs zones d'activités, y compris le futur parc d'activités de Raphaël Garcin.

Les flux sur les liaisons interurbaines depuis les pôles extérieurs en direction du cœur urbain (D942, N 680, D6580, D 907, N100) doivent être atténués avant de pénétrer dans le tissu urbain dense du cœur urbain. Aussi, l'organisation de noeuds modaux à chaque entrée du cœur urbain (les Angles, Agroparc, Avignon Nord, secteur de l'hôpital), comprenant la mise en place d'un parking relais est indispensable pour délester en amont la circulation du centre urbain.

Dans une même logique, il conviendra de maintenir la double vocation des deux diffuseurs autoroutiers Avignon Nord et Avignon Sud en tant que desserte du coeur urbain et desserte du département vauclusien.

2.3.2 Organiser la mobilité résidentielle autour des transports en commun ou des déplacements doux

→ | Lier pôles d'habitat et desserte en transports en commun existante ou en projet

Amélioration de l'attractivité urbaine, réduction des coûts individuels et collectifs induits par la voiture, rentabilisation accrue des transports en commun, tout concourt à une organisation urbaine autour des axes de transports en commun.

D'une manière générale, il a été constaté que 300 à 500 mètres correspondrait à la distance qu'un usager réalise volontiers à pied pour utiliser un transport en commun si le trajet est agréable et sécurisé. Cette distance peut être augmentée à environ 3 km s'il existe une liaison cyclable.

Le territoire a la chance de présenter une répartition de son poids de population, le long des axes structurants de transports en commun existants ou en devenir.
En effet, plusieurs communes bénéficient d'une gare ou d'une halte ferroviaire existante ou en projet (villes relais), et le SCoT a ciblé ces villes relais comme celles devant capter la majorité de l'apport démographique souhaité d'ici 2020 (après le coeur urbain).

Pour que ces lignes de transports en commun (TER, bus ou TCSP) soient viables, il faut assurer une densité minimum autour (entre 300 m et 500 m minimum) afin de bénéficier d'un nombre d'usagers potentiels satisfaisants pour envisager leur mise en service. Aussi, les communes du coeur urbain, ainsi que les villes relais devront veiller à structurer des « quartiers durables » autour des accès aux transports en commun (TER, TCSP, bus) quand cela est possible (foncier encore disponible, non inondable, gare proche de centralités existantes). Ces espaces stratégiques devront assurer une mixité sociale et une diversité des fonctions urbaines et remplir le rôle de noeuds intermodaux pour assurer entre autres une complémentarité entre les transports en commun et les liaisons douces des communes.

À ce titre, le TCSP devra desservir une grande partie des quartiers d'habitats sociaux du coeur urbain et notamment de la ville centre sachant qu'un quartier situé à une distance d'environ 10 minutes à pied peut être considéré comme bien desservi par un TCSP.
Ce principe doit permettre d'offrir une alternative à la voiture pour les ménages modestes et leur permettre d'accèder aux centralités urbaines : emplois, services, équipements.

→ | Repenser l'échelle des quartiers

La majorité des déplacements de la population s'organise dans un espace restreint et concerne davantage l'accès aux besoins de la vie quotidienne que les déplacements domicile / travail (30% des déplacements d'un ménage).

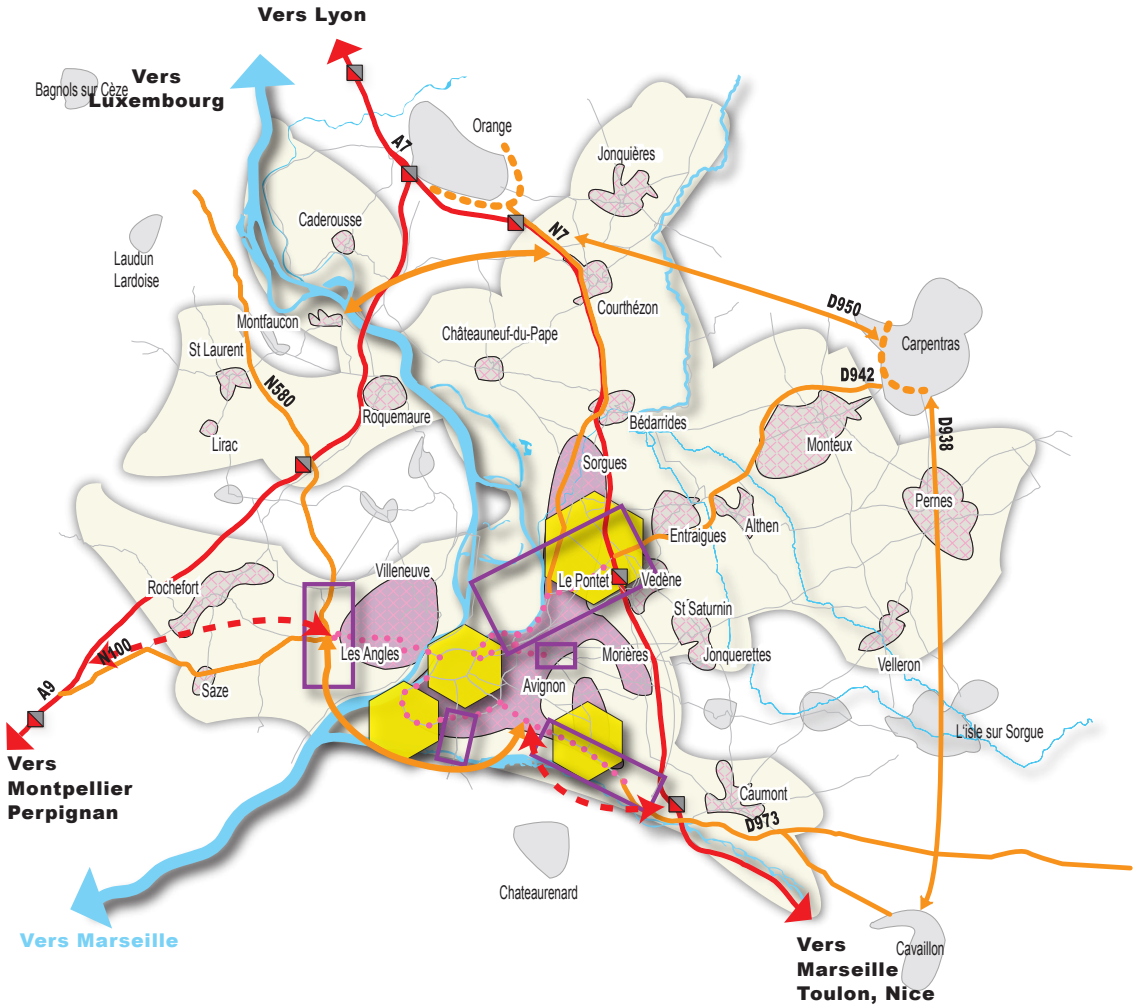
L'enquête ménage menée par l'ADEME à l'échelle nationale a démontré que :
- 50% des déplacements sont inférieurs à 3km,
- 27% des déplacements sont inférieurs à 1 km,
- 10% des déplacements sont inférieurs à 0,5km,

Il est donc important de repenser l'espace de proximité, et de proposer pour ces déplacements quotidiens de courte distance une alternative à la voiture. Pour ce faire, il convient de structurer sur chacune des communes une trame de déplacements doux. Il s'agit concrètement de l'aménagement sécurisé et agréable de liaisons piétonnes ou deux roues permettant de relier sans ruptures les zones d'habitat aux différents services et équipements structurants de la commune (services publics, écoles...). Cette trame douce peut être calée, de manière privilégiée, sur la trame verte et bleue des communes et être connectée au réseau vert dessiné à l'échelle du territoire.

CARTES DE SYNTHÈSE DE LA STRATÉGIE GLOBALE DE DÉPLACEMENTS

Les cartes ci-après résument la stratégie globale de déplacements à la fois pour les flux économiques et pour les déplacements de personnes. En effet, le choix a été retenu d'aborder cette thématique de manière transversale même si l'organisation d'une mobilité efficace représente un défi à part entière pour le bassin de vie.
Pour ce faire, le SCoT a défini un certain nombre d'orientations :

- Hiérarchiser la voirie et l'espace public
- Développer les transports collectifs et alternatifs pour une mobilité quotidienne durable
- Développer une intermodalité efficace entre les différents modes de transports
- Développer un transport de marchandise multimodal
- Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements.



Hiérarchiser la voirie et l'espace public

Flux régionaux et nationaux existants (autoroutes, projet LEO) avec un usage local (notamment pour les liaisons d'Avignon sud / nord, Courtine...)

Maintenir la double vocation des échangeurs autoroutiers : porte d'entrée pour l'agglomération et porte d'entrée pour les deux départements

Liaisons interurbaines existantes

Liaisons interurbaines à conforter :

soit à partir de l'existant

soit par de nouvelles routes : projet de déviation de Carpentras et d'Orange...

Projet de LEO :

soit à partir de l'existant

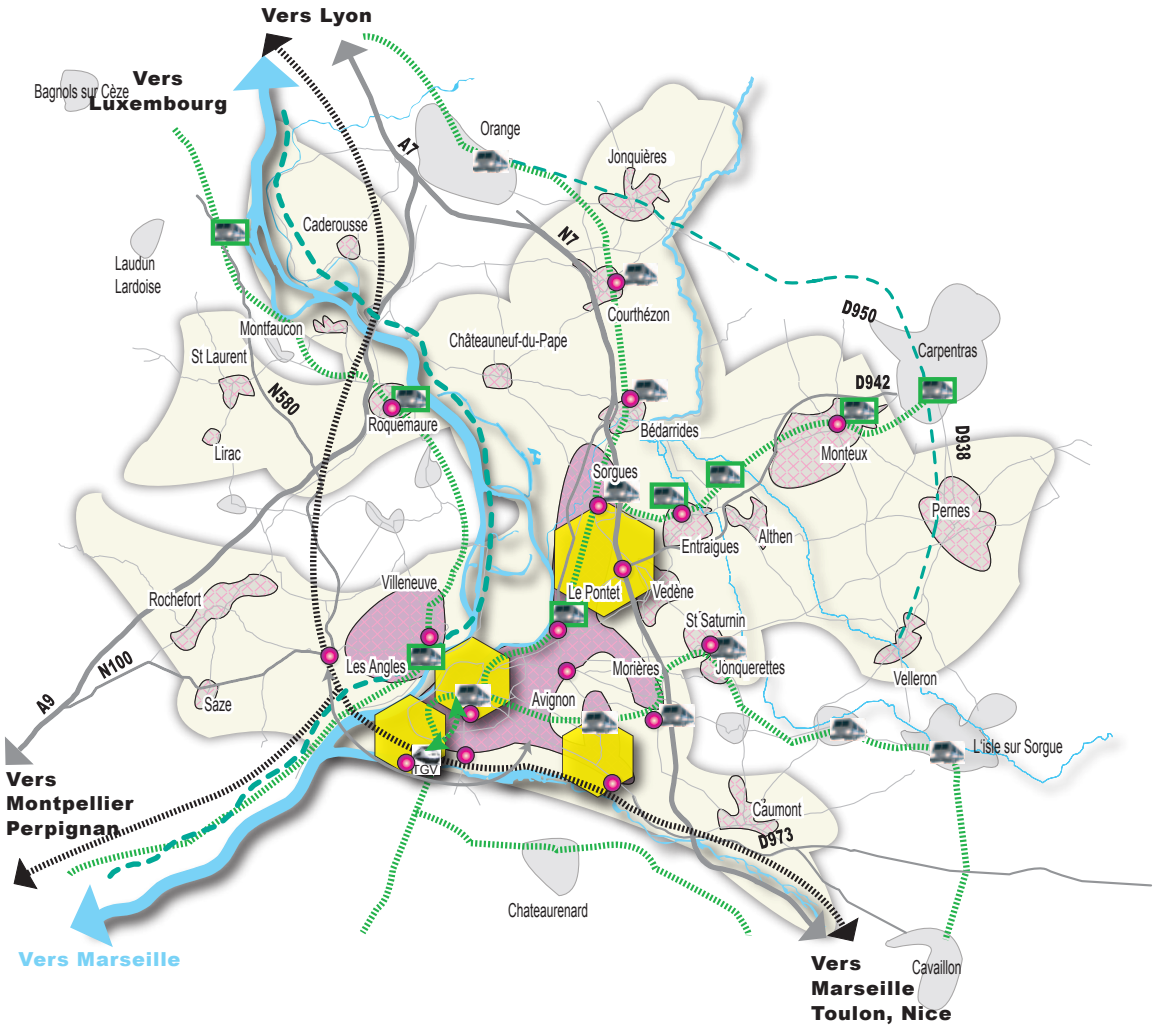
tronçon programmé au-delà de l'échéance du SCoT

Dessertes de proximité existantes

Réseau d'agglomération à affirmer notamment en :

requalifiant certains boulevards urbains

requalifiant les entrées du coeur urbain pour les rendre plus lisibles et plus qualitatives



Développer les transports en commun et les modes alternatifs pour une mobilité quotidienne durable

Réinvestir l'étoile ferroviaire

Réinvestir l'étoile ferroviaire

Construire la virgule manquante entre la gare TGV et la gare d'Avignon centre

Gares TER existantes

Projets de réouverture ou de créations de gares ou de haltes

Gare TGV existante

Développer un réseau urbain de transports en commun hiérarchisé, maillé et structurant

Mettre en place des lignes de TCSP en priorité dans le coeur urbain pour lier les différents pôles

Repenser l'échelle des quartiers : développer les modes doux

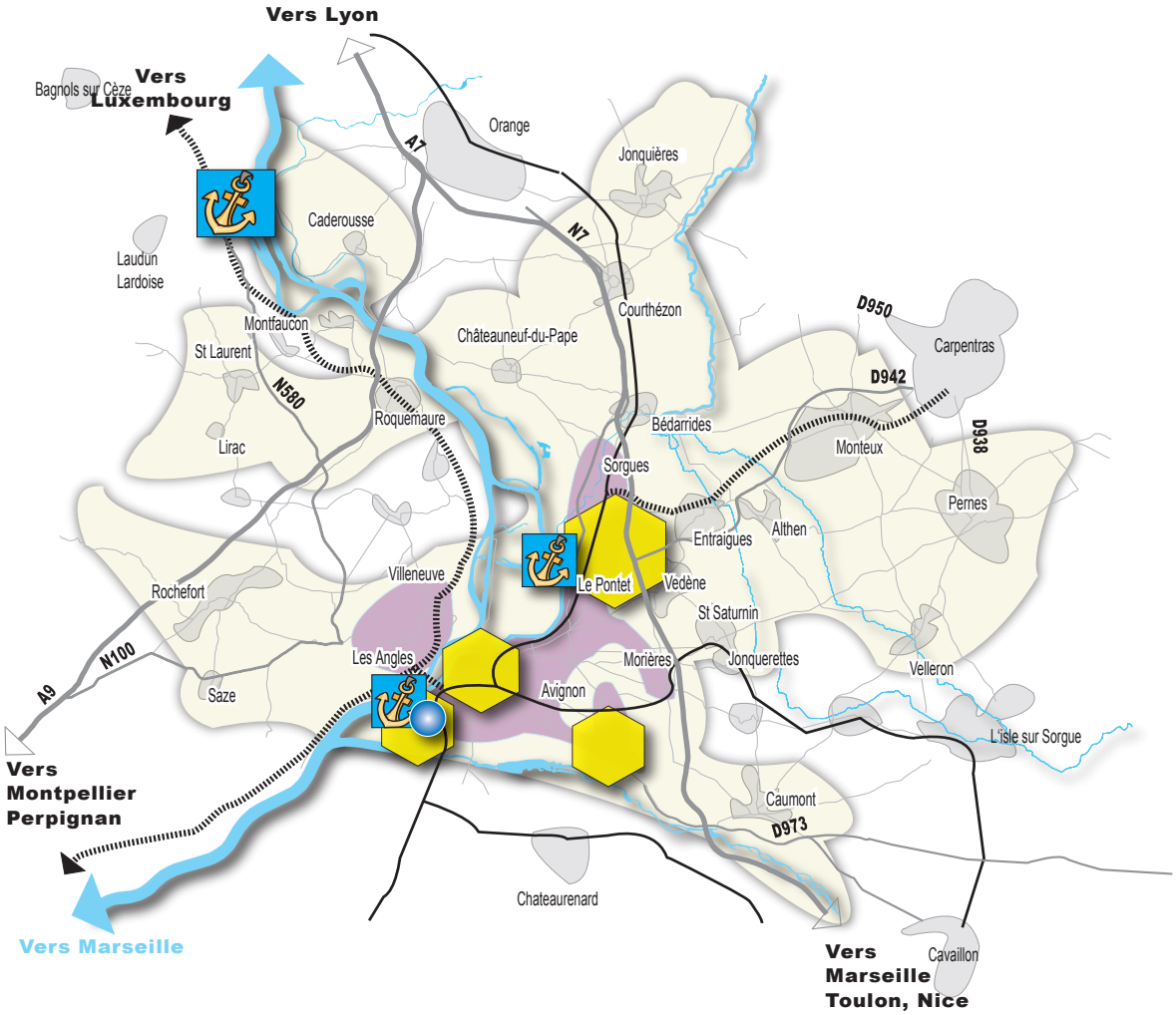
dans chaque commune pour lier les quartiers entre eux et desservir les services quotidiens

mais en priorité dans le coeur urbain notamment autour de la valorisation des canaux

Tirer parti du passage de la voie « Léman à la mer », de la "Via Venaissia" et de "la provençale" sur le territoire du SCoT, en y connectant les cheminements doux locaux, l'ensemble devant s'appuyer sur la trame verte et bleue

Développer une intermodalité efficace entre les différents modes de transport

Noeuds multimodaux à aménager en priorité aux entrées du coeur urbain et autour des gares. Coordonner les différents modes de déplacements, y intégrer la problématique des parkings relais



Développer un transport de marchandises multimodal

Développer le transport fluvial

S'appuyer sur les voies SNCF fret dont Magistrale EcoFret

Organiser une filière logistique hiérarchisée et complémentaire en s'appuyant sur les ports

et sur le terminal rail-route de Champfleury

Organiser la logistique du dernier kilomètre pour desservir le coeur urbain et les pôles métropolitains

Lier les centralités entres elles en mettant la priorité sur les transports en commun et les modes doux

Pôles métropolitains

Pôles urbains

DÉFI 3 : ASSURER L'ÉQUILIBRE ENTRE LES DIFFÉRENTES VOCATIONS DE L'ESPACE : ÉTABLIR UN « CONTRAT FONCIER » DURABLE

L'absence de stratégie foncière a pesé de façon très significative sur les modalités d'urbanisation.

Établir un «contrat foncier» entre les différents acteurs du territoire est apparu au fil de l'élaboration du projet comme un objectif prioritaire et urgent. Il s'agit surtout, au travers du schéma de cohérence territoriale, de mettre en œuvre ce contrat dont les principaux objectifs de maintien des grands équilibres existants de l'occupation du sol, de répartition raisonnée de la croissance urbaine et d'anticipation foncière doivent être engagés dès aujourd'hui sur l'ensemble du territoire et prioritairement sur les espaces à enjeux. Le « contrat foncier » repose sur des obligations mutuellement consenties (entre les différents acteurs compétents en matière de politique foncière) pour arbitrer sur les grandes vocations de l'espace. Une intervention volontariste de la collectivité publique est primordiale pour mettre en œuvre ce contrat foncier.

3.1 Objectif 4 : se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation

3.1.1 Réinvestir les espaces urbains existants

Le premier effort à fournir pour économiser le foncier est de réinvestir l'existant que ce soit dans les centres villes, les quartiers ou les zones d'activités.
Pour ce faire, deux objectifs sont à mener conjointement :

- La densification et l'aménagement des dents creuses dans l'existant. Cette problématique concerne la grande majorité des communes du SCoT.
- La remise sur le marché de logements ou de bâtiments d'activités vacants. En revanche cette question touche plus particulièrement les communes du cœur urbain et avant tout la ville d'Avignon qui a, comme cela a déjà été rappelé, engagé un programme de renouvellement urbain.

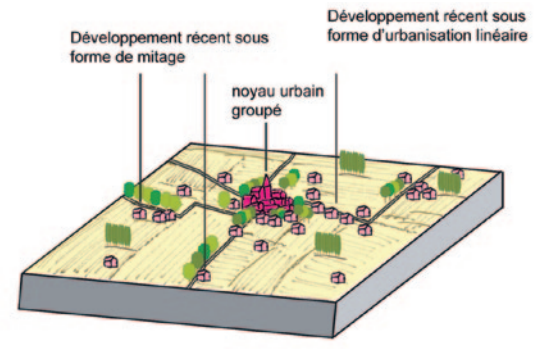
En sus, de l'objectif d'économie de foncier, ce renouvellement urbain permettra à certains quartiers notamment ceux desservis par des transports en commun attractifs, de bénéficier d'un projet d'ensemble rehaussant leur qualité urbaine et leur image.

3.1.2 Définir des secteurs privilégiés pour l'urbanisation

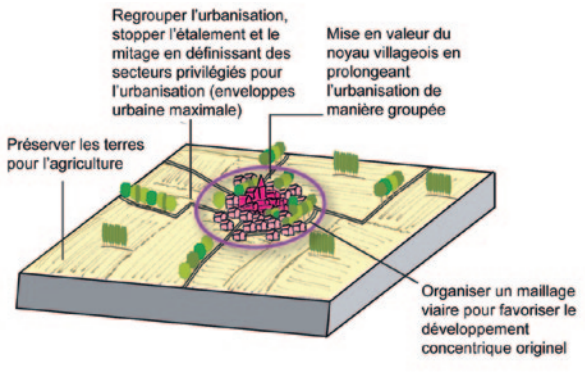
Le diagnostic a mis en évidence le mode d'urbanisation passé qui a fait la part belle à l'étalement urbain sur les terres agricoles.
L'objectif, pour les années à venir, est de trancher avec ce mode de développement, en regroupant l'urbanisation autour des centralités et des zones déjà urbanisées. Aussi, le SCoT propose de définir des secteurs privilégiés d'urbanisation pour chaque commune et un global pour les 6 communes composant le cœur urbain. Le développement des communes devra se polariser dans cette enveloppe.
La définition de ces secteurs devra tenir compte de la qualité du site dans lequel la commune s'inscrit, du tissu urbain existant, du mode de développement actuel, de la présence ou non de dents creuses dans le tissu pouvant accueillir de nouvelles opérations notamment près du centre, des potentialités d'extensions de la commune (notamment par rapport au risque d'inondation), de la desserte effective ou programmée en transports en commun, et du raccordement possible au réseau d'assainissement collectif.

En plaine :

Mode de développement consommateur de foncier

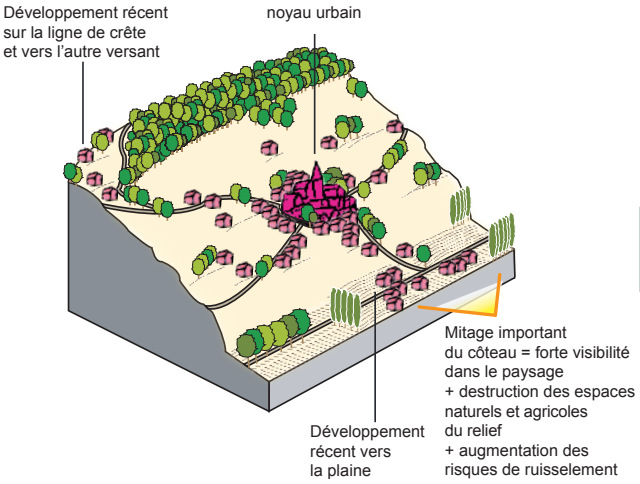


Mode de développement économe en foncier

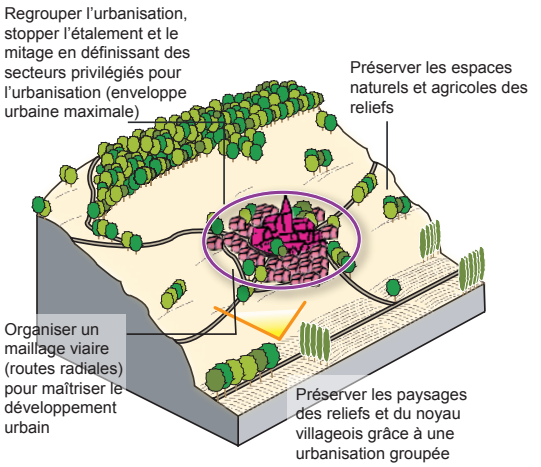


Sur les reliefs :

Mode de développement consommateur de foncier sur les reliefs



Mode de développement économe en foncier et intégré au relief



3.1.3 Stopper l'urbanisation linéaire

L'étirement linéaire de l'urbanisation le long des routes participe au gaspillage de foncier notamment agricole et nuit à la qualité urbaine des paysages et des entrées de villes. Aussi, pour enrayer ce phénomène et compléter le principe de regroupement de l'urbanisation, des arrêts d'urbanisation le long des voies seront définis notamment le long des voiries qui ont un grand intérêt paysager.

3.1.4 Promouvoir des opérations denses

Aujourd'hui, pour certaines communes du SCoT, 90% des constructions neuves sont dédiées à la maison individuelle pure, ce qui ne permet pas de répondre à tous les besoins car ce type de produit est ciblé sur la classe d'âge « ménages avec enfants ». De plus, ces formes urbaines assez lâches constituent une rupture avec le tissu historique et ne participent pas à renforcer les centralités, lieux de vie des communes.

C'est pour cela, qu'au-delà de l'ambition de contenir au maximum leur urbanisation dans une enveloppe urbaine délimitée, les communes doivent également infléchir leur mode d'urbanisation vers des formes urbaines plus denses, moins consommatrices d'espace. L'objectif à l'horizon du SCoT est de diviser par deux la consommation de l'espace. Avec un scénario au fil de l'eau, la consommation d'espace serait de l'ordre de 1 400 ha.

L'enjeu pour les années à venir (enjeu également national) est de développer des formes urbaines innovantes, moins consommatrices d'espace, et qui répondent aux aspirations des habitants qui souhaitent faire bâtir une maison individuelle isolée sur une parcelle. Les formes d'habitat intermédiaire (au sens architectural du terme et non comme produit de logement social) peuvent permettre d'apporter un certain nombre de réponses. Elles peuvent prendre différents aspects (cf. fiches illustrées p 50 à 52) :

- la maison de village mitoyenne, alignée sur rue avec un petit jardinet
- l'habitat groupé, avec des volumes imbriqués permettant de minimiser les vis-à-vis et offrant à chaque logement soit un petit jardin, soit une terrasse et une entrée indépendante.

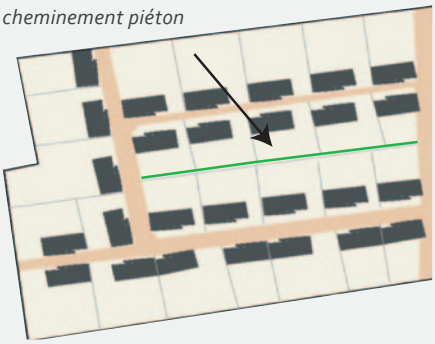
Ce type d'habitat s'inscrit très bien dans la continuité des tissus historiques villageois.

D'une manière générale, toutes les communes du SCoT sont concernées par cet enjeu et doivent engager ou poursuivre leurs efforts de densification adaptés à leur contexte communal. En effet, la définition des formes urbaines sera différente à Avignon, dans les villes ou dans les villages. Mais les principes à respecter restent les mêmes :

- diminuer la part du logement individuel pur au profit du logement individuel groupé ou intermédiaire,
- augmenter le nombre de logements à l'hectare en priorité pour l'habitat individuel pur.

LES DIFFÉRENTES FORMES D'HABITAT : L'HABITAT INDIVIDUEL AVEC UNE REFLEXION D'ENSEMBLE

cheminement piéton



habitat individuel avec procédure : une densité d'au moins 15 log / ha

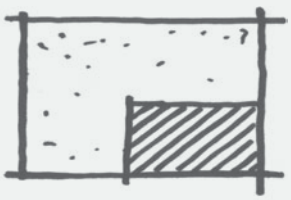
Des jardins privés et espaces d'intimité en ville

Saint-Priest (69) : opération de logements individuels
photo 1 : devant, façade formant une rue / photo 2 : derrière, façade en L donnant sur un jardin privé

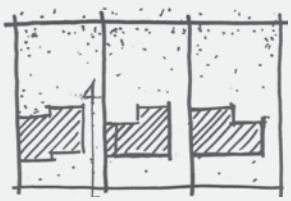
Des continuités urbaines réussies, un prolongement de la rue et des espaces publics

Albigny-sur-Saone (69) : opération de logements individuels mitoyens par 2
photo 1 : devant, façade formant une rue / photo 2 : derrière, façade donnant sur un jardin privé
photo 3 : Saint Priest (69) : traitement homogène des espaces publics, des clôtures et de l'architecture

Une implantation optimale de la maison sur sa parcelle



Saint-Jacques-la-lande (35) : opération de logements individuels
photo 1 : devant, façade donnant sur un chemin
photo 2 : implantation par rapport aux limites séparatives et à la rue



Chantepie (35) : opération de logements individuels
photo 3 : devant, façade donnant sur la rue
photo 4 : implantation par rapport aux limites séparatives et à la rue

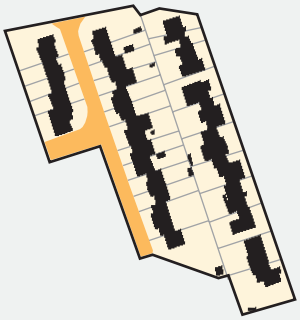
Densité : 15 logements / ha

L'habitat individuel avec une réflexion d'ensemble doit faire l'objet d'une véritable réflexion d'ensemble afin de créer des quartiers d'habitats d'une densité de 15 logements / ha, en préservant les avantages de l'habitat individuel et en favorisant la qualité urbaine. Ces réflexions ne peuvent être développées que dans le cadre de projets globaux.

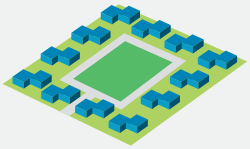
Cette typologie doit prendre en compte :

- des habitations qui peuvent-être jumelées (notamment par le garage), ou à une faible distance des limites séparatives
- une implantation de la maison sur sa parcelle pensée pour proposer un jardin avec une superficie agréable, d'un seul tenant,
- l'aménagement de jardins privés relativement importants dont la disposition permet d'éviter les vis à vis et de favoriser l'intimité,
- un traitement homogène et cohérent avec l'existant de l'architecture, des clôtures et des espaces publics,
- l'organisation de la trame viaire pour éviter les voiries en impasse,
- l'alignement des habitations à la voie (ou avec un léger recul) afin de favoriser la création d'un espace public structuré, d'une rue à partir de laquelle des stationnements, des trottoirs, des pistes cyclables peuvent être aménagés. Les garages privatifs pourront donner sur la rue.
- L'aménagement d'espaces publics de qualité, donnant une place importante aux piétons.

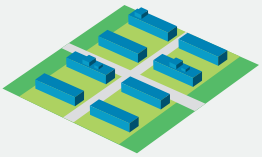
LES DIFFÉRENTES FORMES D'HABITAT : L'HABITAT INDIVIDUEL GROUPÉ



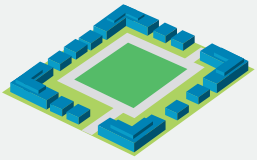
L'habitat individuel groupé : une densité de 25 à 35 logements / hectare



habitat jumelé



maisons individuelles en bandes



maisons isolées et petits immeubles autour d'un espace public

Source : les 3 schémas sont issus du SCoT de Montpellier

Maison de ville, Saint-Laurent-des-Arbres (30)

Maison de ville, Avignon (84)

Vert Village-Montgermon (35) Source : Audiar

Monteux (84)

Les Champs Freslons-Le Rheu (35) Source : Audiar

Le petit Bartemy-Reims (51) Source : Audiar

Les Champs Freslons-Le Rheu (35) Source : Audiar

Densité : 25 à 35 logements / ha

L'habitat groupé ou intermédiaire prend différentes formes : l'habitat individuel en bande, jumelé, superposé, les maisons de villes... Il se caractérise par :

- des opérations présentant une densité comparable à celle du petit collectif,
- des logements pouvant être juxtaposés ou de préférence, imbriqués et superposés avec des jardinets ou des terrasses plantées sans vis à vis,
- des logements commandés par des entrées indépendantes où, en tout état de cause, les parties communes sont aussi réduites que possible,
- des surfaces privatives à l'air libre d'une taille représentant une proportion significative de la surface habitable (par ex : 20 % ou plus).

Bien entendu, ce type d'habitat ne peut être réalisé que sous la forme d'opérations immobilières d'ensemble (exemple ZAC avec permis d'aménager). Il peut concerner aussi bien des logements locatifs sociaux que des opérations de standing ou en accession à la propriété. Il peut d'ailleurs permettre la mixité de ces deux types de produits.
Selon le vocabulaire architectural utilisé et selon la hauteur des bâtiments, l'habitat intermédiaire peut s'intégrer dans tous les types de communes, qu'elles soient urbaines, périurbaines ou rurales. (quelques extraits du projet Métropole-Savoie sur l'habitat intermédiaire).

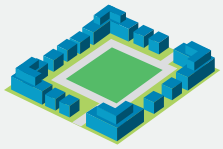
Morières-lès-Avignon (84)

Morières-lès-Avignon (84)

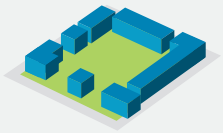
Belmont-sur-Azergues (69) Source : agence d'urbanisme de Lyon

La Timonière-Acigné (35) Source : Audiar

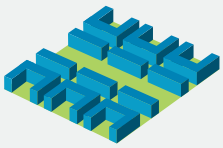
LES DIFFÉRENTES FORMES D'HABITAT : L'HABITAT COLLECTIF



petits immeubles autour d'un espace public



ilôts ouverts contigus



typologie en ilôts fermés

habitat groupé de type " immeubles villas "

Source : schémas issus du SCoT de Montpellier

Le petit collectif

Quartier Vauban-Fribourg (Allemagne)

Quartier Vauban-Fribourg (Allemagne)

Quartier Vauban-Fribourg (Allemagne)

Noyal Chatillon sur Seiche (35)

La forme villageoise

Nouvelle opération à Eyragues (13)

Nouvelle opération à Eyragues (13)

Coeur urbain à Pernes (84)

Le Pontet (84)

Le collectif urbain

Avignon (84)

Entraigues-sur-sorgues (84)

Les Angles (30)

Saint Jacques de la Lande (35)

Densité : 50 à 110 logements / ha pour le petit collectif, 80 et plus pour le collectif urbain

L'habitat collectif peut permettre de mixer :
- les tailles de logements,
- les statuts des occupants (locataires, propriétaires...).

Il permet donc de répondre à différents besoins en logements.

Cette forme urbaine permet de mixer les fonctions urbaines en combinant facilement un rez de chaussée dédié à une activité et des étages consacrés aux logements. En outre, ces opérations denses permettent une économie d'énergie et sont l'occasion de réfléchir plus facilement à la mutualisation des énergies renouvelables comme les panneaux solaires, la chaudière bois...

En fonction de sa forme architecturale, de sa taille, de sa hauteur, ou du traitement différencié des espaces publics, l'habitat collectif peut s'adapter à tous types de communes, en particulier à proximité des centres villes et villages.

3.1.5 Localiser et quantifier le foncier économique et anticiper l'avenir

Conformément aux principes d'urbanisme retenus pour l'économie, énoncés dans l'objectif 1 : Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique, du présent PADD, les besoins fonciers ont été estimés pour chaque secteur d'activités en les ventilant entre :

- Ce qui relevait de la zone d'activités « pure »,
- Et ce qui pouvait être intégré dans le tissu

→ | Estimation des besoins fonciers « théoriques »

Avant toute chose, il est important de préciser que la problématique du foncier économique relève plus de la qualité (localisation stratégique, surface d'un seul tenant suffisante, environnement, viabilisation des terrains....) que de la quantité affichée.

Le tableau suivant résume les besoins par filière. L'application d'un ratio d'emplois à l'hectare moyen par secteur d'activités a permis d'estimer globalement les besoins à prévoir en zones d'activités et les besoins à ventiler dans les quartiers mixtes.

Cette estimation constitue un ordre de grandeur : la moitié du foncier économique doit être prévue en opérations mixtes soit en renouvellement urbain soit en extensions comprises dans les secteurs privilégiés d'urbanisation et l'autre moitié en zones d'activités dédiées.
Ce tableau permet de dégager les besoins théoriques qui ne doivent pas être confondus avec les besoins affichés au SCoT qui eux prennent en considération les zones d'activités en cours.

En outre, afin d'assurer une plus grande réactivité pour l'accueil d'entreprises, il a été décidé :

- de prioriser et hiérarchiser les projets économiques afin de mutualiser les moyens sur quelques projets et être prêts (foncier aménagé et commercialisable) lorsqu'une entreprise souhaite s'installer et ne plus se disperser sur une quantité d'hectares affichée mais non opérationnelle.
- d'anticiper l'avenir en prévoyant des réserves foncières
- de se donner les moyens de répondre favorablement à l'accueil éventuel d'une entreprise pourvoyeuse d'emplois et nécessitant une emprise foncière importante en gérant en amont les effets induits notamment sur la mobilité.

Secteurs d'activités	*Ambition relative à la création d'emplois d'ici 2020*	*Ratio emplois à l'hectare*	*Besoins fonciers bruts 2010/2020 (en ha)*	*Part des emplois créés en ZA*	*Besoins fonciers 2010/2020 en ZA (en ha)*	*Besoins fonciers dans le tissu 2010/2020*
Agriculture	5000		--	0		-
Industrie Agro-alimentaire	1000	30	33,3	50%	16,7	16,7
Industries/énergie	700	30	23,3	65%	15,2	8, 2
Construction	2100	30	70	45%	31,5	38,5
Commerce	1700	40	42,5	56%	23,8	18,7
Transports	1400	10	140	65%	91,0	49,0
Services aux entreprises	4100	50	82,0	45%	36,9	45,1
Tourisme	1300	40	32,5	40%	13,0	19,5
Éducation, santé, action sociale	3300	50	66,0	10%	6,6	59,4
Services à la personne et culture	900	40	22,5	27%	6,1	16,4
Total créations pour 10 ans	**17000**		**512,2**	**39%**	**240,7**	**271,5**

Administrations hors champ

3.2 Objectif 5 : Protéger les espaces agricoles, naturels et paysagers

3.2.1 Protéger les espaces agricoles

Tout d'abord, la délimitation de secteurs privilégiés d'urbanisation pour chaque commune, va permettre d'afficher une limite claire entre espaces urbains et espaces agricoles. Ce principe couplé à l'application du protocole agricole devrait tendre à enrayer le mitage et le gaspillage des terres.

Ensuite, l'expertise réalisée par le groupement de l'étude « qualification du foncier agricole» a mis en lumière les secteurs où le potentiel technico-économique des terres est le plus important.
NB : Ce potentiel a été estimé selon les qualités des terres et non selon l'affectation actuelle du sol. En effet, une zone actuellement en friche peut être une terre de grande qualité, il peut s'agir d'une friche spéculative et non d'une friche structurelle.

→ | Pour la vigne : trois niveaux ont été retenus

- Le secteur à fort potentiel viticole- excellente valorisation **économique-environnement très favorable** : il s'agit des secteurs concernés par les crus de Châteauneuf du Pape, Lirac, Tavel : secteur où le vigne s'auto-protège car le prix du foncier planté en vigne reste concurrentiel par rapport au prix du foncier urbanisable ;
- Le secteur à potentiel viticole reconnu – valorisation économique porteuse – environnement favorable : il s'agit des côteaux d'Avignon, des Monts du Vaucluse, d'une partie de Courthézon, de Jonquières, Saze et Rochefort-du-Gard. Dans ces secteurs, la crise économique se ressent mais la valorisation économique reste convenable. Les terres sont adaptées à la vigne.
- Le secteur à vocation viticole – pour ces secteurs une réorientation technico-économique agricole est possible : il s'agit de Montfaucon, St Saturnin-lès-Avignon, Jonquerettes, de la plaine de Pujaut, d'une partie de Courthézon, Jonquières.

→ | Pour les autres filières : deux niveaux ont été retenus

- Les secteurs à très fort potentiel : il s'agit de Caderousse, des îles du Rhône, de la vallée de la Durance qui sont des terres de très bonne qualité et protégées par des facteurs comme l'inondation et Natura 2000 très contraignants pour l'urbanisation. Donc, ces terres sont peu soumises à la pression urbaine.
- Les secteurs à fort potentiel : il s'agit de Bédarrides, Velleron et de la plaine de Pujaut. Pour ces secteurs également, le facteur d'inondabilité est très important dans la protection des terres. Concernant le bassin des Sorgues, les Monts du Vaucluse, Courthézon/Jonquières : certains secteurs sont concernés par des projets d'urbanisation.

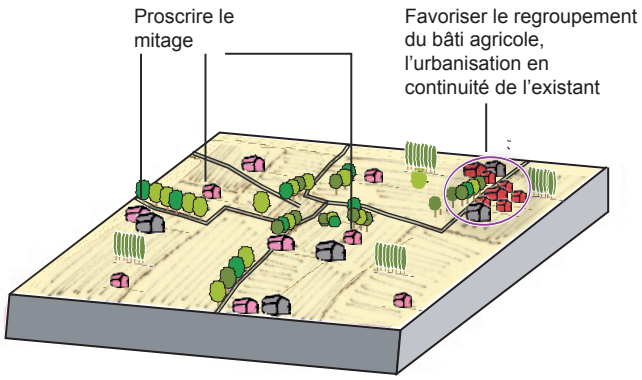
D'autres sites, comme les foins de Montfavet, malgré leur potentiel technico-économique sont exposés à une progression de l'urbanisation très importante et il convient de les protéger.

Ces espaces ne seront maintenus que par la mise en œuvre d'une politique publique volontariste de protection des espaces agricoles, des actions doivent y être engagées en priorité.

Sur la base de ces analyses, l'élaboration du document d'orientations générales sera l'occasion pour chaque commune, en partenariat avec les chambres d'agriculture, d'affiner le périmètre des terres agricoles qu'elles souhaitent maintenir sur le long terme.

Concernant la problématique du foncier agricole, le Département du Vaucluse a créé, depuis 2007, un fond d'aménagement rural mobilisable pour accompagner les actions de restructuration du parcellaire agricole. L'aménagement foncier rural a pour but d'améliorer les conditions d'exploitation des propriétés agricoles ou forestières, d'assurer la mise en valeur des espaces naturels ruraux et de contribuer à l'aménagement du territoire communal ou intercommunal défini dans les documents d'urbanisme.

Protéger les espaces agricoles en limitant le mitage



3.2.2 Protéger les espaces naturels

Le territoire du SCoT présente une grande richesse écologique essentiellement liée à l'omniprésence de l'eau. L'eau ne doit pas seulement être vécue comme un risque, elle fait partie de l'identité du territoire. Elle participe à l'ambiance paysagère.

→ | Les espaces remarquables reconnus

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. D'autres sites naturels remarquables sont répartis sur l'ensemble du territoire.

Le SCoT veillera à la protection de ces biotopes remarquables et reconnus. Néanmoins, ce patrimoine naturel bénéficiant de mesures de protection et de gestion n'est pas celui sur lequel pèse le plus grand risque de dégradation.

→ | La nature « quotidienne »

En effet, le danger est plus préoccupant sur le « petit » patrimoine naturel qui constitue le cadre de vie quotidien de la population.
Cette nature « banale », qui englobe le bocage, les vergers, les espaces de respiration dans l'urbanisation, les côteaux, le réseau de canaux participe à la biodiversité du territoire. Mais, située à proximité immédiate de l'urbanisation, elle disparaît au profit d'extensions urbaines.

Or cette nature peut être davantage préservée. D'une part, en regroupant davantage l'urbanisation comme cela est proposé avec l'identification de secteurs privilégiés d'urbanisation et d'autre part, en intégrant cette nature dans les extensions urbaines, par exemple en conservant la trame bocagère, en mettant en valeur les abords des canaux, en conservant quelques arbres de vergers. Ce principe rehaussera la qualité urbaine des quartiers et réintroduira de la biodiversité en ville.

Ce patrimoine naturel de proximité est largement composé par les espaces agricoles. Aussi, il convient d'encourager les agriculteurs à mettre en œuvre des mesures agroenvironnementales.
Dans cet esprit, le Département du Vaucluse souhaite promouvoir l'adaptation et la modernisation de l'agriculture, au travers notamment du plan végétal pour l'environnement, et mettre en place des actions de soutien aux investissements spécifiques permettant aux exploitants agricoles de mieux répondre aux exigences environnementales indispensables (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).

3.2.3 Préserver la charpente paysagère

En complément de l'approche strictement environnementale, le paysage permet également de conforter l'intérêt de ces espaces et leur continuité.

→ | Protéger les grands ensembles agricoles et paysagers structurants

De grands ensembles paysagers remarquables ont été identifiés à l'échelle du SCoT pour leurs qualités paysagères, écologiques et patrimoniales et pour leur unité.
Il s'agit des coulées vertes du Rhône et de la Durance, de la terrasse de Châteauneuf-du-Pape, de la plaine agricole de Pujaut, du bassin agricole des Sorgues, les collines gardoises et des foins de Montfavet.
Ces espaces sont représentatifs de la diversité des ambiances paysagères du territoire : écosystèmes lié à l'eau, plaines agricoles bocagères ou ouvertes, terres viticoles vallonnées, garrigues...et combinent souvent en sus du grand intérêt paysager, une grande sensibilité écologique et un potentiel agricole intéressant.
Ces ensembles structurants sont plus ou moins soumis à la pression foncière. En effet, le risque de mitage par l'urbanisation est plus préoccupant pour les foins de Montfavet, le bassin des Sorgues et la plaine de Pujaut.
Afin de conserver leur qualité et leur unité, il convient de les protéger en n'aggravant pas le mitage urbain ou agricole déjà important par exemple pour le bassin des Sorgues.
Cependant, certains de ces espaces étant des terroirs agricoles importants, il faudra veiller à permettre l'adaptation et la viabilité de cette activité économique.
Néanmoins, 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 coeur 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 trame verte et paysagère liant ces espaces en s'appuyant entre autres sur le réseau de canaux.

→ | Protéger les reliefs, s'inscrire dans la pente

Les reliefs constituent des éléments très structurants du paysage du SCoT de par leur grande visibilité. Ce sont des éléments repères qui cadrent les vues.
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 côteaux, dilue les silhouettes villageoises souvent de grande qualité et augmente souvent les risques d'inondation par ruissellement.

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

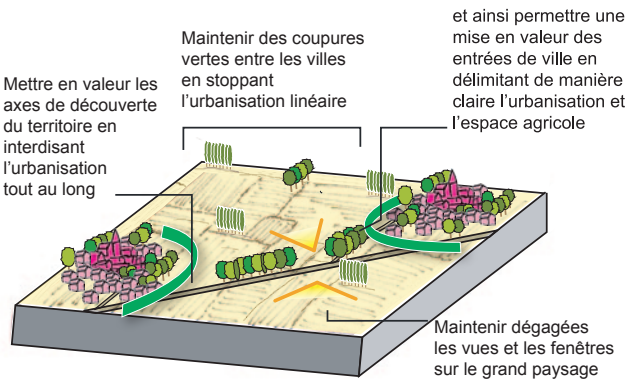
Cependant, certaines communes très impactées par les risques d'inondation n'ont que leurs reliefs pour se développer (ex : Bédarrides). Aussi, l'urbanisation des coteaux peut être tolérée sous réserve de veiller à une bonne intégration du bâti dans la pente, de rester groupé, de travailler sur la végétalisation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

→ | Protéger les coupures et les fenêtres paysagères notamment le long des axes routiers stratégiques pour la découverte du territoire

Les villes du territoire 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 sous forme d'étalement urbain a rompu ce rythme et menace d'une continuité urbaine entre une grande partie des communes du SCoT surtout 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 entre les villes.

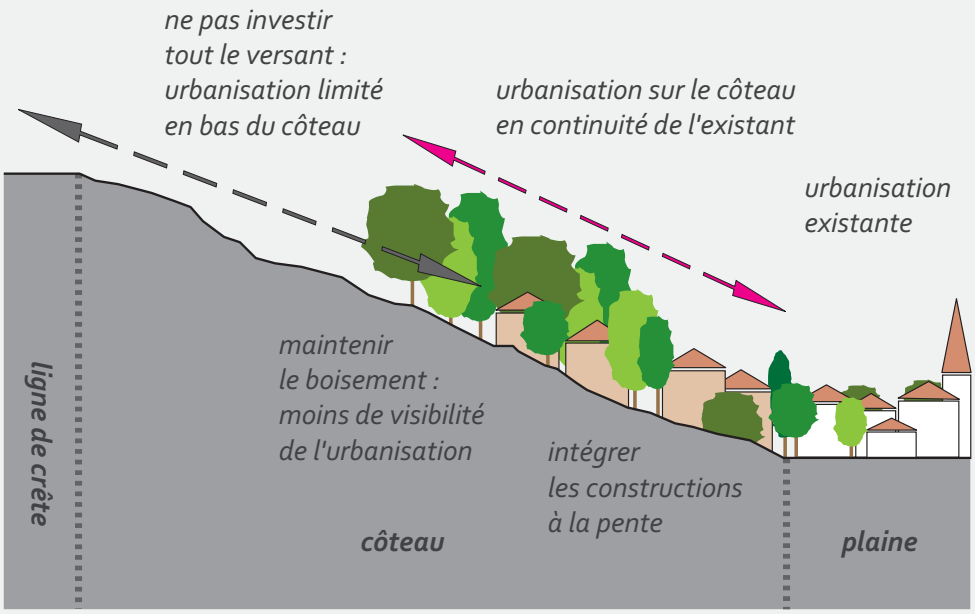
En effet, ces coupures vertes non seulement rythment le paysage, mais ouvrent aussi également des fenêtres paysagères sur les reliefs remarquables environnants.
Elles marquent les entrées et les sorties de villes et offrent la possibilité de reconstituer la silhouette urbaine des communes.Elles peuvent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

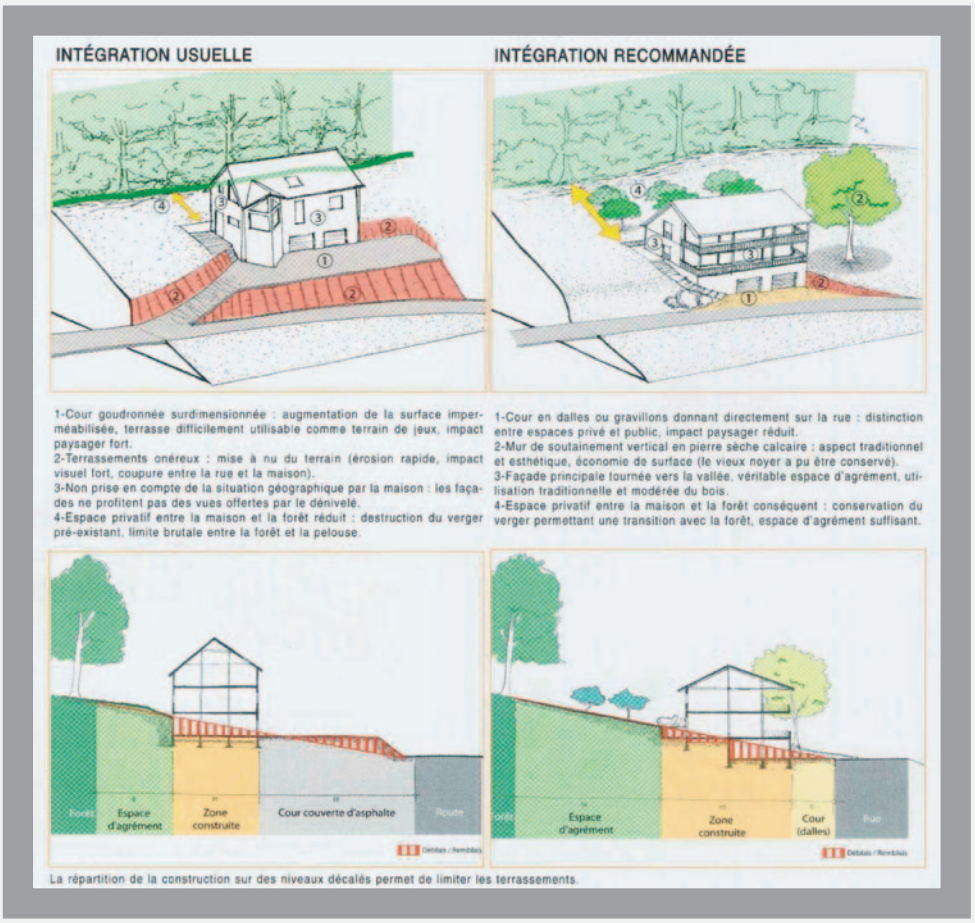
Protéger les coupures et les fenêtres paysagères, notamment le long des axes routiers stratégiques pour la découverte du territoire



RESPECTER LES RELIEFS, INTÉGRER LE BÂTI DANS LA PENTE

Quelques principes à respecter pour limiter l'impact visuel des constructions :
- adapter les constructions à la topographie pour limiter les terrassements notamment en répartissant la construction sur des niveaux décalés qui s'inscrivent dans la pente (les niveaux correspondent au dénivelé du terrain),
- éviter les implantations trop linéaire qui "cassent" la pente
- réduire l'impact visuel des façades en privilégiant des couleurs peu voyantes, ou par la végétalisation des façades,
- favoriser la préservation de la végétation afin de privilégier l'intégration du bâti dans le boisement.





Belmont-sur-Azergues (Source : agence d'urbanisme de Lyon)

Saint-Romain au Mont d'Or (69) (Source : agence d'urbanisme de Lyon)

Biel-Benken (Suisse) (Source : agence d'urbanisme de Lyon, atelier-débat interSCoT)

Biel-Benken (Suisse) (Source : agence d'urbanisme de Lyon, atelier-débat interSCoT)

La Duchère-Lyon (Source : agence d'urbanisme de Lyon, atelier-débat interSCoT)

3.2.4 Reconstituer et pérenniser la trame verte et bleue

L'ambition de maintenir et d'améliorer la biodiversité du territoire impose d'aller plus loin que le simple fait de protéger des îlots de nature.
Or, l'urbanisation et notamment les infrastructures routières ont fractionné les habitats écologiques, et favorisé l'étalement linéaire si bien qu'aujourd'hui les continuités vertes ne sont plus du tout évidentes.

Les élus du syndicat mixte, ont opté pour des principes d'urbanisme (regroupement de l'urbanisation, arrêt de l'étalement linéaire le long des voiries) qui permettront de ne pas aggraver la situation.
Le défi à relever est donc de reconstituer (tant que possible), un maillage de ces espaces naturels de manière à composer une trame verte et bleue reliant à la fois les milieux naturels sauvages et la nature urbaine (les espaces publics, les berges des canaux...).

L'objectif est multiple :
- permettre les déplacements de la faune et de la flore entre les biotopes du territoire et les grands espaces naturels voisins.
- aménager des continuités paysagères agréables qui rehaussent la qualité urbaine des communes et peuvent servir de support pour des cheminements doux sécurisés.
- participer à la gestion et la diminution des risques naturels.

L'omniprésence de l'eau sur le territoire fait que les composantes «vertes» et «bleues» sont étroitement liées.
Le bassin de vie 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 de ces cours d'eau.

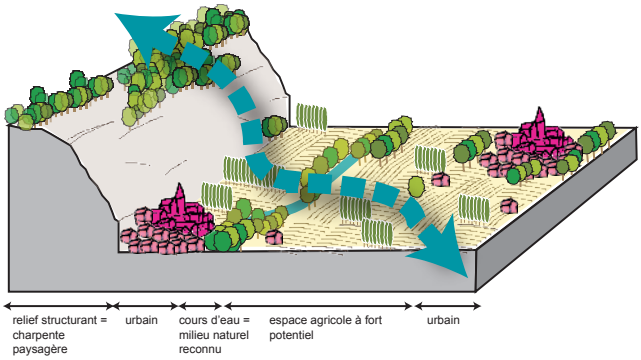
Le tracé de la trame verte et bleue s'appuiera sur :
- les grands ensembles naturels, agricoles et paysagers identifiés dans le chapitre « Préserver la charpente paysagère ». En effet, le territoire du SCoT étant principalement agricole, il concentre peu d'espaces naturels (garrigues gardoises à l'extrémité Ouest du SCoT, les Monts de Vaucluse à l'extrémité Est du périmètre et les ripisylves le long des cours d'eau).

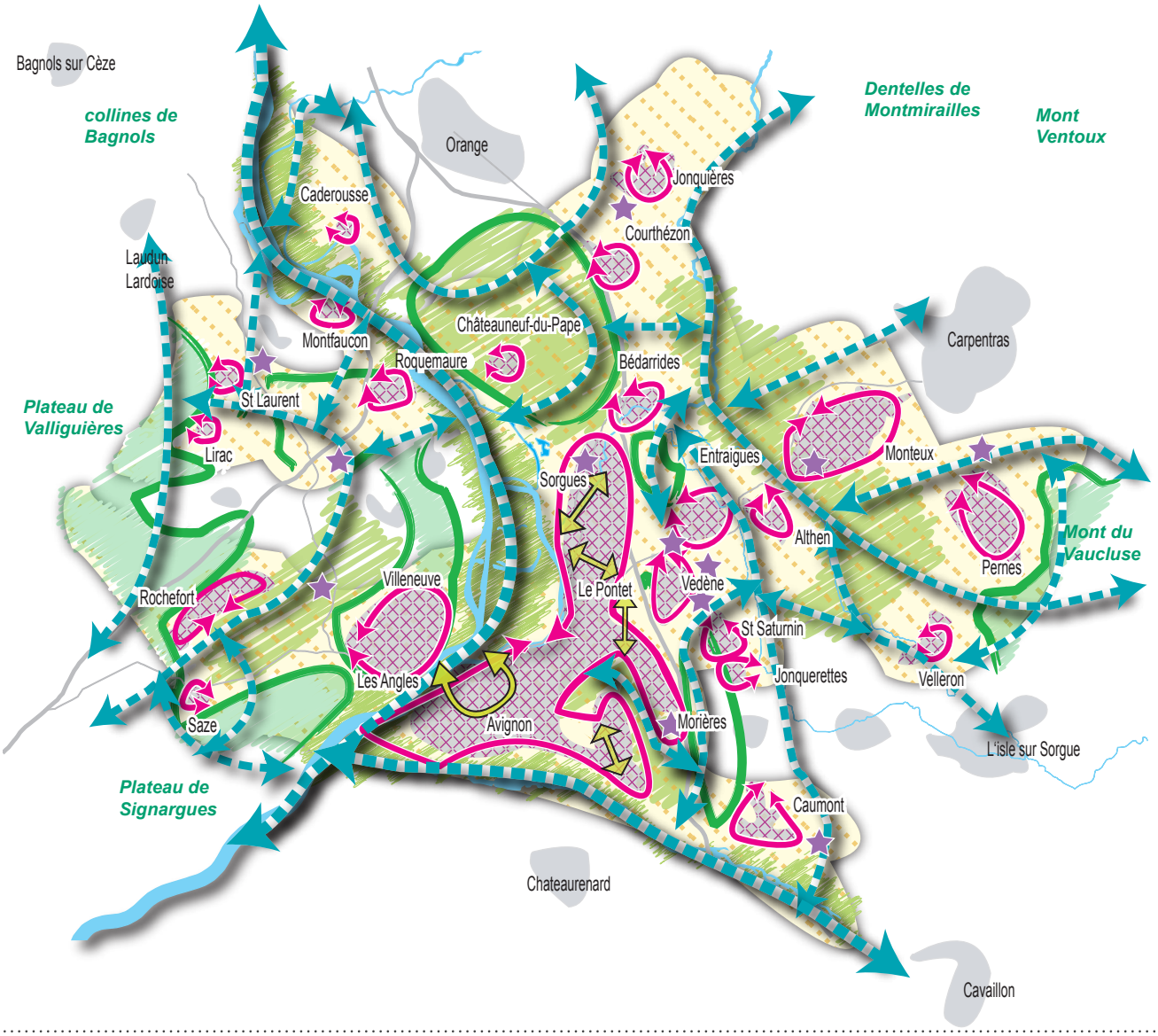
La trame verte et bleue s'appuie donc principalement sur des espaces agricoles et/ou paysagers qui jouent également un rôle écologique :
- les tracés des rivières et les milieux humides qui leur sont associés,
- les zones inondables,
- le système d'irrigation des canaux, dont la fonction première est l'irrigation des terres agricoles,
- les périmètres de protection des captages d'eau potable.

Ainsi qu'il a été proposé précédemment, il est pertinent de réfléchir à l'identification et à la reconstitution de la trame verte et bleue à l'échelle du Grand bassin de vie en partenariat avec les territoires limitrophes.

Enfin, pour tout territoire urbain, l'enjeu prioritaire est de composer cette trame verte et bleue dans les espaces très urbanisés, là où les quelques éléments de respiration encore existants s'amenuisent. Pour le territoire, il s'agit du coeur urbain.

Définition de la trame verte et bleue





Assurer l'équilibre entre les différentes vocations de l'espace : établir un contrat foncier

Se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation

Réinvestir et densifier les espaces urbains existants en priorité dans le coeur urbain et dans les villes relais

Prioriser l'optimisation et l'extension des zones d'activités existantes du territoire

Principe de regroupement de l'urbanisation autour des noyaux existants favorisant la diversité des fonctions urbaines (habitat, économie, services...)

Conserver les grands équilibres agricoles, naturels et paysagers structurant la trame verte et bleue

Ensembles agricoles et paysagers structurant support d'une trame bleue et verte à préserver

Espaces naturels (boisements, garrigues sur des reliefs) à préserver

Reliefs (côteaux, falaises) à protéger

Espaces agricoles à protéger

Protéger et recomposer la trame verte et bleue

Protéger et recomposer une trame verte et bleue à l'échelle du grand territoire, se connectant aux grands ensembles naturels et paysagers

Créer une trame verte et bleue pour le coeur urbain notamment en s'appuyant sur les canaux

DÉFI 4 : PROMOUVOIR UN URBANISME INNOVANT ET INTÉGRÉ

Promouvoir un urbanisme innovant et intégré dans tous les projets de développement urbain à l'horizon 2020 est non seulement un défi que les élus du syndicat mixte sont décidés à relever, mais c'est aussi une obligation incontournable pour inscrire le bassin de vie d'Avignon dans un développement durable global de son territoire.

4.1 Objectif 6 : Apaiser et revaloriser le rapport entre le territoire et les risques

L'expérience des villes méditerranéennes a démontré et continue à le faire qu'il est vain de construire en ignorant les risques climatiques. Une approche durable de l'urbanisme doit intégrer les risques en amont et non plus seulement en aval pour réparer ou se protéger.
C'est pourquoi, la gestion des risques doit être un enjeu commun traité en partenarait avec les territoires voisins.
(Cf. défi 1 du PADD)
Cette anticipation contribuera à ne pas augmenter le nombre de personnes exposées aux risques et à réduire les dommages et les coûts d'indemnisation supportés par la collectivité nationale.

4.1.1 Composer avec le risque d'inondation

Le processus d'urbanisation de ces dernières décennies a conduit à une artificialisation croissante des terres en favorisant les risques, sans tenir compte des potentialités environnementales, où les constructions des uns ont des conséquences désastreuses chez les autres. Il est donc indispensable de gérer ce risque un instaurant un principe de solidarité amont/aval et rive gauche / rive droite.

Afin de diminuer la part de la population et des biens exposés aux risques de débordement de cours d'eau et de rupture de digues, deux objectifs doivent être mis en œuvre de manière complémentaire :

- trouver des alternatives à l'urbanisation en zone inondable,
- réduire la vulnérabilité des zones exposées.

Parallèlement à la prise en compte du risque d'inondation lié au débordement des cours d'eau, il est indispensable de diminuer et d'anticiper davantage les risques liés au ruissellement. Cela intègre plusieurs principes :

- améliorer l'existant en réalisant plusieurs ouvrages de gestion des eaux,
- ne pas urbaniser dans les zones susceptibles d'aggraver ce risque comme les reliefs,
- gérer de manière à intégrer les eaux pluviales dans les projets d'urbanisation.

Ces principes constituent la ligne de conduite à suivre dans la détermination des choix d'urbanisme affichés dans le DOG.
Les communes du SCoT les plus contraintes comme par exemple Bédarrides, Roquemaure, Althen-des-Paluds pourraient lancer des réflexions sur des modes d'urbanisation innovants et exemplaires afin de vivre avec ce risque.

4.1.2 Composer avec le risque d'incendie

Le risque d'incendie sur le territoire est surtout présent dans les garrigues gardoises et sur les boisements des communes de Pernes-les-Fontaines et de Velleron. En effet, ces espaces présentent un risque incendie très élevé menaçant la sécurité des personnes, le patrimoine naturel et localement la stabilité des sols.

Afin de réduire la vulnérabilité du territoire face à ce risque, la stratégie de développement du SCoT intègre les principes suivants :

- mettre en œuvre des règles d'urbanisation en adéquation avec le niveau de risque : respecter les prescriptions du PPRIF approuvé de Villeneuve-lès-Avignon et la connaissance actuelle des zones d'aléa,
- créer des espaces de transition entre espaces urbanisés et naturels : coupures agricoles et politique de débroussaillage. À ce titre, le SCoT soutient la politique des deux départements, qui de par leur compétence d'incendie et de secours, ont prévu la création d'un réseau de pistes débroussaillées, renforcé par l'implantation de points d'eau et de grandes coupures, pour permettre aux engins de lutte d'accéder au cœur des massifs et de lutter efficacement contre les incendies.

4.1.3 Composer avec le risque de « mouvement de terrain »

Ce risque est peu présent et très localisé sur le territoire du SCoT. Il concerne quelques reliefs éparpillés sur six communes. Sont concernées : Avignon (rocher des Doms), Pernes-les-Fontaines, Saint-Saturnin-lès-Avignon, Vedène, Sorgues, Châteauneuf du Pape et Velleron. Comme pour le risque inondation et incendie, ce risque sera pris en compte dans la stratégie de développement afin de ne pas exposer de nouvelles population et de nouveaux biens. Les reliefs concernés seront donc protégés de toute urbanisation nouvelle.

4.1.4 Composer avec le risque industriel et celui lié à la présence de canalisations de transport de matières dangereuses

Quatre communes du territoire abritent des entreprises soumises aux risques dits «SEVESO». Il s'agit de Le Pontet, Monteux, Sorgues et Vedène.
Les communes de Saze et des Angles sont également comprises dans un périmètre SEVESO lié à l'industrie chimique installée sur Aramon.
Ces sites sont soumis à des servitudes très strictes.
Leur localisation en milieu urbain, n'est pas propice à l'accueil d'autres installations de ce type.
Les élus du syndicat mixte ont retenu dans leur stratégie économique, le besoin de créer un parc d'activités dédié à l'industrie agroalimentaire qui peut être soumise à ce type de protection. La localisation de cette zone devra intégrer cette problématique et anticiper les nuisances éventuelles avec la proximité d'un quartier d'habitat. 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 choix de développement prendront en compte la présence de ces risques notamment en respectant les servitudes, les zones de dangers et les prescriptions du PPRT. Les zones non urbanisables situées dans le tissu urbain des communes, pourront être valorisées en espaces verts supports de la trame verte et bleue.

4.1.5 Limiter les risques pour la santé publique

→ | La qualité de l'air

Les trois principales causes de rejet de gaz à effet de serre dans l'atmosphère sont :
- Les transports
- L'industrie
- L'habitat

Dans une volonté de développement durable, la stratégie globale de développement du territoire doit tendre à limiter la production de polluants et diminuer les rejets de gaz à effet de serre en actionnant ces trois leviers :
- Limiter les déplacements automobiles en promouvant les modes alternatifs, en articulant davantage urbanisme et déplacements et en repensant l'espace de proximité.
- Promouvoir de nouvelles formes urbaines qui répondent à des exigences de performances énergétiques et orienter les politiques de réhabilitation du parc immobilier existant pour une meilleure prise en compte des économies d'énergie.
- Regrouper les implantations industrielles permettant de mutualiser la gestion des pollutions et encourager les démarches de labellisation environnementale.

→ | Les nuisances sonores

Le territoire est à la fois entouré par plusieurs aéroports et aérodromes et irrigué par un grand nombre d'infrastructures de transports, ce qui est un atout en termes de mobilité mais générateur de bruit. L'environnement sonore fait partie du cadre de vie. Le regoupement de l'urbanisation va favoriser la mise en œuvre de transports en commun et de modes doux attractifs qui permettront d'apaiser l'environnement sonore qui fait partie du cadre de vie des habitants.

→ | La pollution des sols et la gestion des déchets

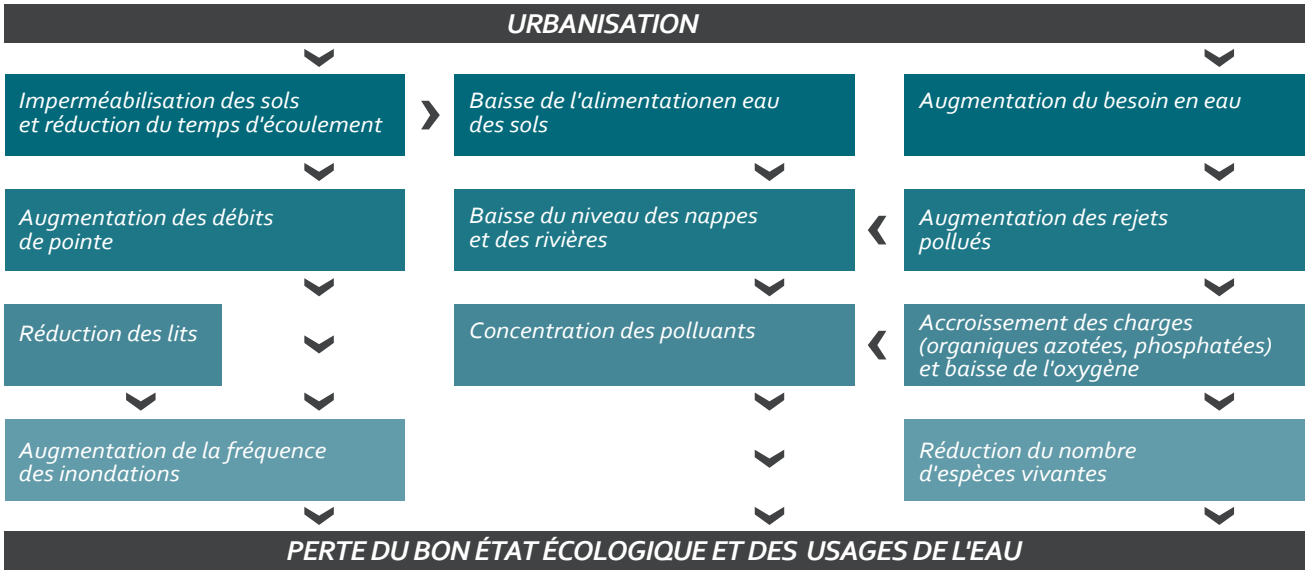
L'évolution démographique et les objectifs économiques à horizon du SCoT auront un impact important sur la production de déchets ménagers, industriels et de BTP qui peuvent être des sources de pollution des sols.
La collecte de ces déchets est organisée par des plans départementaux qui annoncent plusieurs objectifs :
- Réduire les déchets à la source
- Définir des modes de traitement appropriés à chaque type de déchets
- Valoriser les déchets dès lors que cela est possible
- Développer une filière de gestion des déchets en prévoyant les installations nécessaires sur le territoire

Les orientations du SCoT viseront à faciliter la mise en œuvre de cette politique de gestion des déchets.
Enfin, la mise en place de mesures agri-environnementales contribuera à minimiser le risque de pollution des sols.

4.2 Objectif 7 : Développer un urbanisme en adéquation avec la préservation et la gestion durable de la ressource en eau du territoire

Le territoire jouit d'une ressource en eau importante.
Les vallées du Rhône et de la Durance et leurs affluents constituent une ressource en eau stratégique pour le territoire mais elles sont soumises à de nombreuses pressions : prélèvements pour l'eau potable, pollutions diffuses, pêche, navigation,...
L'objectif est d'assurer une gestion globale de la ressource en eau et de concilier ses différents usages.

Les conséquences de l'urbanisation



Source : *Communauté Urbaine du Grand-Lyon*

À ce titre, plusieurs documents cadre ont été élaborés dont le plus important est le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée approuvé le 20 novembre 2009 dont les orientations sont déclinées et précisées dans les 5 contrats de rivières du territoire.
La stratégie du SCoT participe à l'application de plusieurs des grands objectifs fixés dans ces documents :

- Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau en garantissant un développement urbain en adéquation avec la disponibilité de la ressource en eau potable,
- Lutter contre la pollution des eaux souterraines et des cours d'eau : l'un des objectifs fixés par le SDAGE est la reconquête de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques notamment pour la Durance et l'Ouvèze dont le niveau de pollution est préoccupant,
- Préserver et re-développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques,
- Préserver les berges des différents cours d'eau de l'urbanisation nouvelle,
- Mettre en valeur le patrimoine lié à l'eau.

4.3 Objectif 8 : Développer des espaces urbains plurifonctionnels

4.3.1 Privilégier la diversité des fonctions urbaines dans les quartiers

Ce principe a déjà été abordé dans plusieurs chapitres du présent document car il impose une approche transversale des politiques publiques : habitat, économie, déplacements, formes urbaines...

La diversité des fonctions urbaines favorise l'animation des centres villes et des quartiers et permet d'éviter :

- L'aménagement de grands lotissements résidentiels pavillonnaires dortoirs, déconnectés des centralités et favorisant l'utilisation de la voiture,
- Les zones d'activités excentrées qui sont des quartiers monofonctionnels souvent d'une faible qualité urbaine. Même si certaines activités, comme nous l'avons vu, ne peuvent pas se mélanger à l'habitat, d'autres au contraire en sont le complément naturel comme les activités tertiaires, le commerce.

Cette diversité doit être maintenue dans les centres villes et les quartiers lorsqu'elle existe et développée lors d'opérations de renouvellement urbain (permettre les opérations immobilières mixant un rez-de -chaussée pour l'activité et les étages pour les logements). Elle doit également être favorisée en priorité, dans les quartiers stratégiques et entre autres ceux autour des gares qui doivent être des lieux de vie et de brassage.

4.3.2 Aménager des espaces publics de qualité

Dans un contexte de développement durable qui encourage à une économie de foncier et donc à des efforts de densités urbaines, les espaces publics sont des espaces de respiration, des lieux communs d'animation qui peuvent pallier à l'absence de jardins privatifs. Ils contribuent grandement à la qualité urbaine globale de la commune. Ils peuvent être le support de la trame verte et bleue et permettent à la nature de revenir 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.

4.4 Objectif 9 : Favoriser la qualité urbaine

Les élus du syndicat mixte, souhaitent garantir à la population un environnement urbain favorable et sain.

En effet, au-delà des grands espaces paysagers remarquables identifiés dans le SCoT, les milieux urbains constituent des paysages vus et vécus, dont la qualité est fondamentale pour le cadre de vie de la population.

Dans cette optique, les élus se sont fixé les objectifs suivants :

4.4.1 Mettre en valeur l'existant

→ | Reconnaître et préserver le patrimoine bâti

Les éléments de patrimoine du territoire ont été mis en avant dans le diagnostic, et sont très nombreux et diversifiés. Ce patrimoine englobe à la fois des sites emblématiques et reconnus comme le Palais des Papes ou la Chartreuse de Bonpas, mais également du petit patrimoine 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.
Pour les plus grands monuments ou sites du territoire, l'attrait touristique est évident, mais le petit patrimoine constitue également un potentiel pour le tourisme vert.
Le patrimoine de l'eau, au travers des canaux et des divers autres ouvrages, constitue un thème sur lequel travailler en priorité pour la réalisation d'itinéraires touristiques.
Le territoire a également une carte à jouer dans le cadre du volet patrimoine du Plan Rhône.

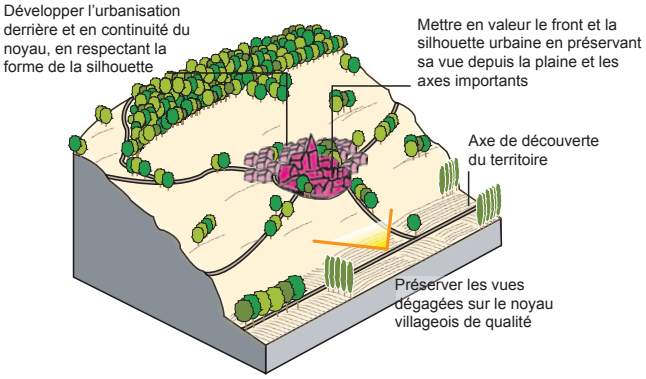
→ | Poursuivre les efforts d'embellissement des noyaux anciens

Toutes les communes du SCoT ont engagé des actions participant à l'embellissement de leur centre ancien.
Ces efforts doivent être poursuivis notamment par le biais du traitement des espaces publics.

→ | Préserver ou recomposer des fronts urbains de qualité

Les fronts urbains constituent des limites entre espaces agricoles ou naturels et espaces urbanisés. De leur qualité dépend la mise en valeur de la silhouette urbaine globale de la commune, notamment pour les villes implantées sur un relief et visibles dans le grand paysage. L'objectif est de maintenir les fronts urbains de qualité et recomposer ceux qui le nécessitent, surtout lorsqu'ils sont très perceptibles.

Préserver les fronts ou les silhouettes urbaines de qualité



→ | Mettre en valeur ou requalifier les entrées de villes et certains linéaires d'axes routiers

Les entrées de ville participent à l'image des communes, elles sont la première perception que l'on a d'un territoire urbain. L'urbanisation linéaire a provoqué la banalisation de nombreuses entrées de villes et axes routiers.

L'objectif est :
- D'une part, de requalifier les entrées de villes et les axes routiers dégradés notamment par un traitement qualitatif des espaces publics attenants, une recomposition des façades urbaines, une harmonie dans le traitement des clôtures...
- D'autre part de protéger les entrées de villes et les axes routiers (cf. axes de découverte du territoire) encore préservés de toute urbanisation.

→ | Réhabiliter les zones d'activités existantes

Le diagnostic a souligné un fort développement des zones d'activités sur le territoire du SCoT, plus ou moins isolées du tissu urbain, et organisées surtout le long des routes (recherche de l'effet vitrine et de l'accessibilité).
Elles ont un impact visuel fort sur les paysages, surtout lorsque leur qualité est médiocre.

L'objectif est de requalifier les zones d'activités existantes en investissant sur un embellissement urbain.
Pour ces secteurs également, la qualité des espaces publics est primordiale.

La requalification de ces zones est essentielle pour plusieurs raisons :
- Participer à l'économie de foncier,
- Revaloriser l'image de la zone et sa perception par les entreprises,
- Éviter qu'elles ne soient désertées au profit de zones d'activités plus récentes,
- Participer à la requalification des entrées de villes.

4.4.2 Garantir la qualité urbaine des extensions : quartiers mixtes, grandes zones d'activités

Comme cela a été rappelé précédemment, toutes les communes du territoire ont engagé des efforts dans la mise en valeur de leur centre ancien, ce qui d'ailleurs est très perceptible lorsque l'on circule sur le territoire. Mais, souvent les extensions urbaines récentes ne font pas l'objet d'une attention de qualité aussi importante et ne présentent pas vraiment d'homogénéité avec l'identité originelle de la commune.

Or ces nouveaux quartiers composent souvent la grande majorité du tissu urbain des communes, leur qualité est donc très importante pour l'image globale de la commune.
L'objectif du SCoT est de promouvoir des principes d'urbanisme qui permettent de réussir une « greffe » urbaine sur le tissu existant.
Cette exigence urbaine doit également être recherchée pour les nouvelles zones d'activités qui devront bénéficier également d'une réflexion globale autour de la mobilité, de la qualité architecturale, urbanistique, environnementale et paysagère.

LA QUALITÉ DES ZONES D'ACTIVITÉS

Les zones d'activités, existantes ou futures, doivent bénéficier d'une réflexion d'ensemble afin de privilégier leur qualité, et permettre leur réussite. Elles doivent être réhabilitées ou aménagées dans le cadre de plans d'ensemble, traduit par un schéma de principes qui peut décliner les thèmes suivants :

- Intégration de la zone dans son contexte : réussir une greffe urbaine, maintenir l'identité paysagère du site,
- Formes urbaines : qualité de l'architecture, homogénéité des bâtiments, de la signalétique (sobriété des enseignes et panneaux publicitaires), du mobilier urbain, règles communes d'implantation des bâtiments (en regroupant par exemple différentes enseignes sous un même toit), règles d'alignement pour structurer la rue,
- Traitement des espaces publics et organisation des espaces de vie : privilégier les espaces végétalisés, de qualité, définir des usages, penser à la mise en place de services autour d'un lieu public (commerces, restaurants...), traiter les arrêts de transports en commun comme des espaces publics,
- Accessibilité et circulation : hiérarchiser la trame viaire, permettre un bouclage du réseau en évitant les impasses, prendre en compte les différents modes de transports y compris les piétons, notamment par une "trame douce" maillée avec l'extérieur, réflechir à des PDE,
- Réflexion sur le stationnement : mutualisation des parkings, parkings en sous-terrain ou en silos végétalisés, en panneaux photovoltaiques par exemple... Aussi, quand le bâtiment est en vitrine d'un axe routier très emprunté, il est préférable de réfléchir à l'intégration des parkings derrière le bâtiment.
- Qualité environnementale : gestion des déchets, tri selectif commun, énergie renouvelable, gestion des eaux pluviales...

Traitement des espaces publics et des lieux de vie

Carré sud-Nîmes (30)

Zone d'activités Saint-Anne-Sorgues (84)

Agroparc-Avignon (84) : centre de vie

Les procédures d'urbanisme

Il existe des outils pour mettre en œuvre ces critères qualité : règlements de lotissement ou cahier des charges de cession de terrains de ZAC, orientations d'aménagement et de programmation de PLU...

Qualité architecturale et formes urbaines

La Ponant - Pacé (35) (audiar)

Fribourg, Allemagne

Agroparc-Avignon (84)

Mistral 7-Avigon (84)

Charte qualité ZA du 84

Agroparc-Avignon (84)

Charte et guide

- Charte de qualité des parcs et quartiers d'activités économiques de Vaucluse : définition de critères de qualité des parcs d'activités , possibilités d'aides financières.
- Zones d'activités économiques, guide pratique pour une démarche de qualité du département du Gard.

Organisation des déplacements : parkings, TC, vélo, piétons

Agroparc-Avignon (84)

Agroparc-Avignon (84) : parking sous le bâtiment

Charte qualité ZA du 84

4.5 Objectif 10 : réduire la consommation énergétique et la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles

4.5.1 Garantir un urbanisme économe en besoin énergétique

Dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles et d'augmentation de la pollution atmosphérique, l'objectif est de maîtriser la consommation énergétique, de limiter la dépendance du territoire vis à vis des énergies fossiles et de réduire la production de gaz à effet de serre.

La priorité de la politique énergétique étant d'économiser l'énergie, il va de soi qu'avant de développer le recours aux énergies renouvelables, il est nécessaire de mener une politique de sobriété énergétique.

À ce titre, la loi « Engagement National pour l'Environnement » pose des objectifs de réduction de la consommation d'énergie notamment dans le secteur du bâtiment :

- Une réduction de 38% de la consommation d'énergie d'ici 2020 par la rénovation énergétique et thermique des bâtiments (en priorité pour les bâtiments publics et les logements sociaux), soit un objectif de rénovation d'au moins 400 000 logements par an d'ici 2013.
- Et deux objectifs pour toutes les constructions neuves déposées à la fin 2012 : présenter une consommation inférieure à 50 kilowattheures par m² et par an en moyenne, ainsi qu'une consommation d'énergie primaire inférieure à la quantité d'énergie renouvelable produite par ces constructions.

À l'échelle du SCoT du bassin de vie d'Avignon, la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement et de développement durable décrite précédemment va permettre de contribuer à cette économie d'énergie de manière tranversale.
En effet, les principes d'urbanisme et les objectifs des politiques publiques retenus dans le PADD vont contribuer de manière significative à regrouper l'urbanisation et à diminuer la part des déplacements en voiture.

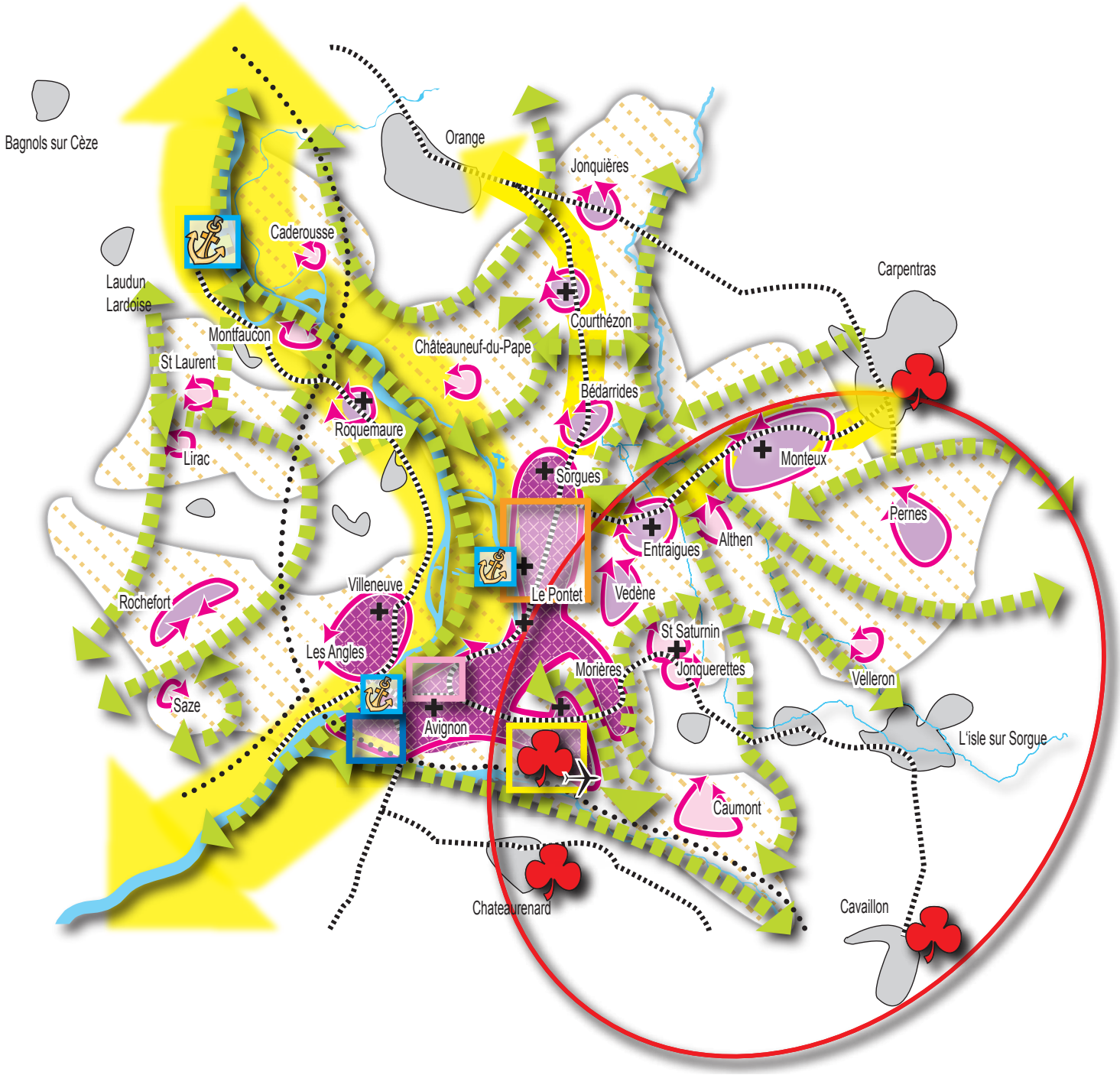
4.5.2 Développer les énergies renouvelables, en encadrant leur implantation

Toujours dans la loi Engagement National pour l'Environnement, la France s'engage à porter la part des énergies renouvelables à au moins 23% de sa consommation d'énergie finale d'ici 2020.
Les élus du syndicat mixte souhaitent participer à cet effort national de production d'énergie propre, mais pas à n'importe quel prix. Ils seront vigilants au fait de préserver la qualité des paysages et les terres agricoles à fort potentiel.

Dans le cadre du SCoT, ne seront abordés que les projets éoliens (mâts de plus de 50 mètres) et photovoltaïques car il y a un impact direct sur l'aménagement du territoire et sur la préservation de l'environnement et des paysages.
Toutefois, le développement d'autres formes d'énergies renouvelables est à encourager.
Afin de faciliter la décision politique pour l'implantation de tels équipements sur le territoire, les élus ont souhaité hiérarchiser les espaces en fonction :

- du potentiel éolien et solaire,
- des contraintes techniques,
- des impacts environnementaux, paysagers et agricoles.

Cette démarche intègre, en les affinant, les réflexions déjà menées aux échelons territoriaux supérieurs : région et département (Atlas, doctrine...).



CARTE DE SYNTHÈSE DE LA STRATÉGIE GLOBALE D'AMÉNAGEMENT DU PADD

La carte ci-dessus résume les grands objectifs politiques fixés par les élus du syndicat mixte du SCoT du bassin de vie d'Avignon. Elle insiste sur les thèmes «clefs» du projet à savoir :

- la présence très structurante du Rhône en englobant toutes ces vocations (économique, logistique, écologique, risques...),
- la volonté d'enrayer les phénomènes d'éparpillement urbain, de banalisation du paysage notamment en contenant l'urbanisation dans une enveloppe maximum,
- la nécessité de partager des projets économiques structurants à l'échelle du SCoT et de stopper l'émiettement de micro-projets, la volonté d'infléchir les modes de déplacements en faveur de transports plus durables,
- le respect de l'identité urbaine de chacun en nuançant les objectifs démographiques, de production de logements et de formes urbaines. Ces objectifs seront traduits en orientations dans le document d'orientations générales.

Carte de synthèse de la stratégie globale d'aménagement du PADD

S'appuyer sur les lignes de force du territoire

Affirmer la place du Rhône au cœur du territoire en tant que couloir écologique, économique et de flux

Axes de développement s'appuyant sur l'étoile ferroviaire : veiller à assurer un équilibre création d'emplois / accueil d'habitants

S'appuyer sur la structure du grand paysage et limiter l'étalement urbain

Maintenir ou recomposer la trame verte et bleue. Les valoriser comme support pour les déplacements doux, le tourisme vert....

Préserver les espaces agricoles

Principe de regroupement de l'urbanisation autour des noyaux existants privilégiant la diversité des fonctions

Favoriser le renouvellement urbain en priorité dans le cœur urbain

Respecter les problématiques et l'identité urbaine de chacun : nuancer les ambitions démographiques et les efforts de mixité sociale et de densité en fonction du statut de la commune

Renforcer le poids du cœur urbain et développer une urbanité (transports collectifs urbains performants, formes urbaines denses, diversité des fonctions)

Conforter les villes en soutenant un apport de population permettant de maintenir ou développer des services et commerces de centre ville diversifiés Développer des formes urbaines plus denses

Conserver l'ambiance rurale des pôles villageois Modérer l'apport de population et développer des formes urbaines en cohérence avec le tissu villageois, permettre le maintien d'une économie locale : services et commerces de proximité

Renforcer le lien entre urbanisme et transports : développer des quartiers denses et mixtes autour des gares ou haltes et des lignes de TCSP

Mutualiser les moyens autour de pôles d'emplois métropolitains en misant sur la diversité des fonctions

Élaborer une stratégie d'aménagement globale du pôle économique et urbain d'Avignon nord pour préserver son attractivité régionale

Aménager le pôle économique et urbain d'Agroparc notamment en confortant les pôles de compétivité :

« fruits et légumes » en partenariat avec les territoires voisins et en lien avec la couronne agricole :

Pégase

Mettre en œuvre un projet urbain sur le centre ville d'Avignon permettant de conforter son rôle de polarité polyvalente

Structurer une nouvelle polarité d'agglomération en lien avec le pôle multimodal de la gare TGV

Organiser un rééquilibrage des modes de déplacements en faveur des modes de transports plus durables

S'appuyer sur l'étoile ferroviaire d'Avignon (TER et Fret) et la connecter avec les autres modes grâce aux noeuds modaux (autres TC dans le cœur urbain)

Développer le transport fluvial

Organiser une filière logistique hiérarchisée et complémentaire en s'appuyant sur les ports et sur le terminal rail-route de Champfleury

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

Syndicat Mixte du Bassin de Vie d'Avignon
Vaucluse Village - bâtiment le Consulat
164 avenue de Saint Tronquet
84 130 Le Pontet
Tél. : 04 32 76 73 00 | Fax : 04 32 76 22 15

auRav

AURAV - Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse
Vaucluse Village - bâtiment le Consulat
164 avenue de Saint Tronquet
84 130 Le Pontet
Tél. : 04 90 82 84 80 | Fax : 04 32 76 38 60