

# SCoT

# 2020

## DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Document approuvé  
lors du Comité Syndical  
du 16 décembre 2011



### DELIBERATION : BILAN DES 6 ANS DE MISE EN OEUVRE DU SCOT BVA



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

Envoyé en préfecture le 29/11/2017

Reçu en préfecture le 29/11/2017

Affiché le 29/11/2017

SECRET

ID : 084-258403153-20171113-DCS\_2017\_32\_2-DE

## Table des matières

<b>1) Contexte et cadre légal.....</b>	<b>2</b>
<b>2) Les actions du syndicat pour la mise en œuvre du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon depuis 2011 .....</b>	<b>3</b>
a) L'accompagnement et le suivi des documents d'urbanisme locaux.....	3
b) Le guide pédagogique de déclinaison des orientations du SCOT dans le PLU.....	4
c) Des publications de l'observatoire du SCoT .....	4
d) L'inter SCoT et la démarche de coopération à l'échelle du Delta Rhodanien.....	5
<b>3° Analyse des résultats de l'application du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon depuis 2011 .....</b>	<b>7</b>
a) Bilan en matière de prospective démographique : une évolution démographique bien en dessous des objectifs définis au SCoT, notamment sur le cœur urbain.....	7
b) Bilan en matière de politique d'habitat et production de logements : une dynamique de construction qui suit les tendances du SCoT mais qui pose question sur ses résidents .....	11
c) Bilan en matière de développement économique : une hiérarchie de site économique qui respecte l'armature du SCoT .....	16
d) Bilan en matière de déplacements et transports : une politique de mobilité mise en œuvre et partagée par tous .....	28
e) Bilan de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers : des efforts de réduction des espaces à urbaniser aux profits des espaces naturels et agricoles.....	32
f) Bilan sur la prise en compte et la préservation de l'environnement et des paysages : une politique de préservation des espaces naturels et paysagers appliqué dans les documents d'urbanisme.....	40
<b>3) Conclusion : le lancement de la révision du SCoT .....</b>	<b>46</b>

## 1) Contexte et cadre légal

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du bassin de vie d'Avignon a été approuvé le 16 décembre 2011.

Les élus des vingt-six communes regroupées en quatre intercommunalités, ont souhaité se fédérer pour l'élaboration de ce schéma, convaincus de la pertinence de cet outil pour préparer l'avenir du bassin de vie d'Avignon et dont le rôle est a été renforcé par différentes lois successives.

Le projet de SCOT a été 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 met en lumière :

- la position stratégique du territoire à l'échelle du delta rhodanien en valorisant l'ensemble de ses atouts : sa situation géographique stratégique, son attractivité résidentielle et économique, son patrimoine et sa notoriété culturelle et touristique, son cadre de vie paysager de qualité, son hyper-accessibilité, la présence du Rhône, la présence de sites d'envergure métropolitaine (Avignon intra-muros, Avignon Confluence...);
- L'importance de mettre en œuvre des coopérations avec les territoires voisins, notamment les SCOT qui composent l'aire urbaine et qui ont en commun de nombreux enjeux.

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.

Les dispositions de l'article L.122-13 du code de l'urbanisme imposent au syndicat mixte du SCoT, six ans au plus tard après la dernière délibération portant approbation du schéma, de procéder à une « analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciale ». Sur la base de cette analyse, le comité syndical doit décider de l'opportunité du maintien en vigueur, de la révision partielle ou complète du schéma. Ce choix, débattu en comité syndical, doit faire l'objet d'une délibération devant intervenir au plus tard le 16 décembre 2017, concernant le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon.

Faute de délibération du comité syndical sur le maintien, la révision partielle ou complète de SCoT du Bassin de Vie d'Avignon, le schéma serait caduc.

## 2) Les actions du syndicat pour la mise en œuvre du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon depuis 2011

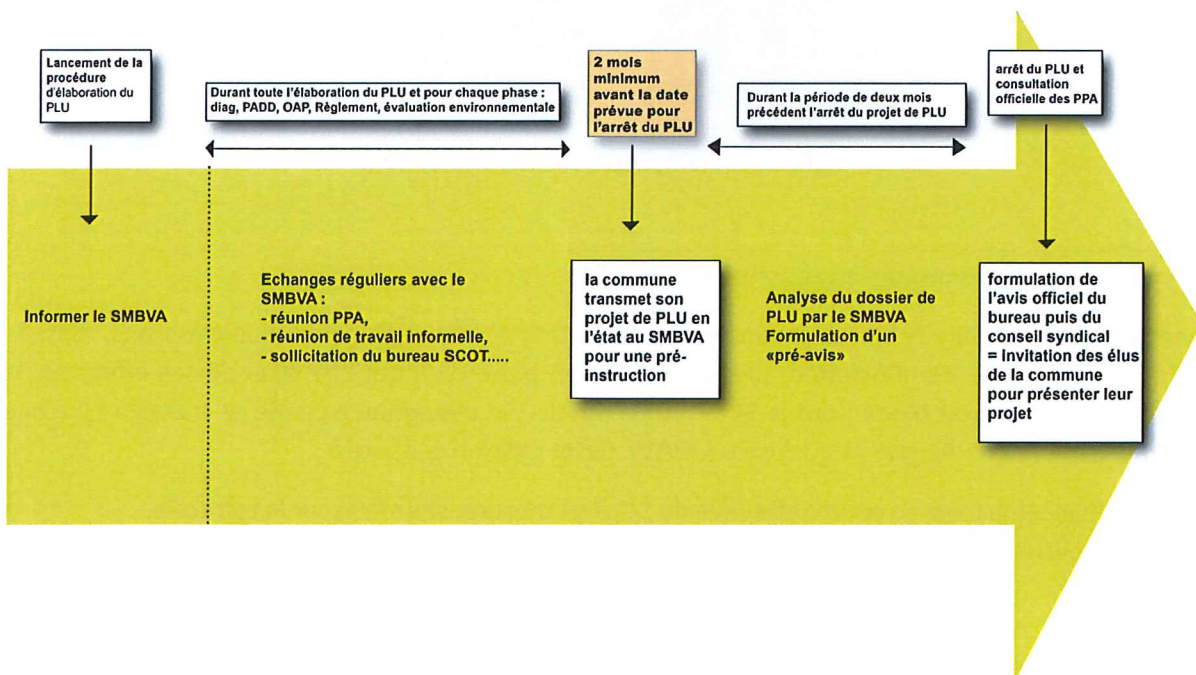
### a) L'accompagnement et le suivi des documents d'urbanisme locaux

Conformément à la décision du comité syndical, le bureau du SMBVA est habilité à exprimer tout avis ou accord réglementaire dans le cadre de l'élaboration, de la modification ou de la révision des documents d'urbanisme locaux. Dans ce cadre, le bureau rend sur la base d'une analyse technique des documents, des avis qui évaluent la compatibilité avec les orientations du SCoT BVA. Le bureau informe mensuellement le comité des avis rendus.



De plus, le syndicat mixte a proposé à ses communes et EPCI membres de mettre en place une méthode collaborative pour l'élaboration ou la révision de leur PLU (cf schéma ci-après).

L'objectif de cet accompagnement, en amont, permet d'assurer une meilleure appropriation et déclinaison des orientations du SCoT BVA dans les documents d'urbanisme.



Depuis l'approbation, ce sont 57 bureaux et 41 comités syndicaux qui se sont réunis. Les élus des 4 intercommunalités, qui composent le SCOT, ont ainsi appris à travailler ensemble, à débattre sur les questions d'aménagement et d'urbanisme, s'affranchissant des limites intercommunales et communales pour partager une vision à l'échelle du bassin de vie.

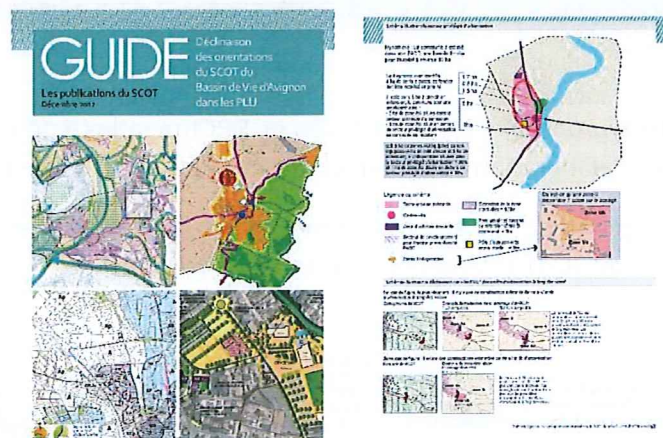
Enfin, depuis l'approbation, des présentations du SCOT au sein de certains conseils municipaux ou communautaires ont été organisées, à leur demande.

### b) Le guide pédagogique de déclinaison des orientations du SCOT dans le PLU

Le rapport de «compatibilité», que le législateur impose entre les SCOT et les PLU n'est pas toujours évident à appliquer. En effet, un PLU est considéré comme compatible avec les orientations d'un SCOT à partir du moment où il ne compromet pas la mise en œuvre de ses orientations.

C'est pourquoi, l'Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse, pour le compte du Syndicat Mixte du Bassin de Vie d'Avignon, a élaboré un guide méthodologique afin de faciliter la traduction des orientations du SCOT dans les PLU. Son objectif est avant tout pédagogique. Il vise à éclairer la façon dont on peut décliner le SCOT. Ce document ne revêt aucune valeur juridique et n'a pas de caractère opposable. En effet, il ne se substitue pas aux orientations définies dans le Document d'Orientations Générales (DOG).

Ce guide vient en complément de "la grille d'aide à l'analyse de la compatibilité des PLU avec le SCOT" (SMBVA, octobre 2012) dont l'objectif est de faciliter l'analyse des PLU au regard des orientations du SCOT.



Extrait du guide de mise en œuvre du SCOT BVA

### c) Des publications de l'observatoire du SCOT

Les SCOT doivent faire l'objet d'une analyse des résultats de leur application tous les six ans. Ainsi, le SCOT du Bassin de Vie d'Avignon, prévoit la mise en place d'un outil de suivi de ses effets sur le territoire. Le Syndicat Mixte pour le SCOT du Bassin de Vie d'Avignon a confié ce travail à l'Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV). Cette mission consiste à :

- Evaluer la mise en œuvre effective du SCOT et mesurer ses effets sur le territoire,
- Nourrir la révision du SCOT



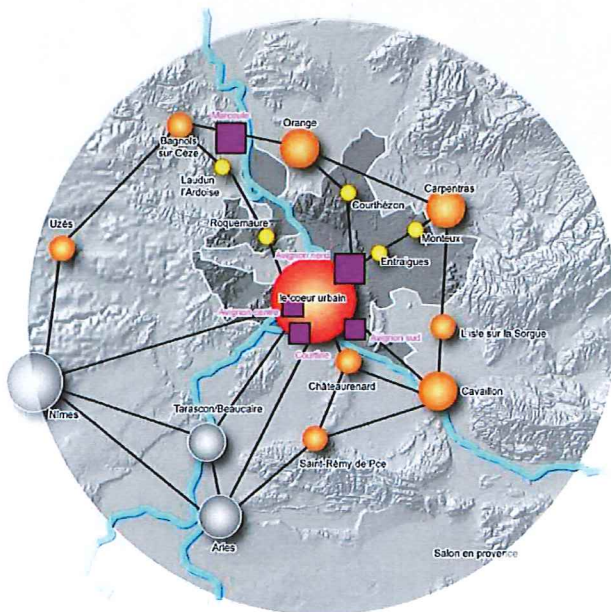
Extrait de la publication sur l'observatoire du SCOT BVA – indicateurs de suivi du SCOT en 2014

#### d) L'inter SCOT et la démarche de coopération à l'échelle du Delta Rhodanien

La mise en œuvre du Défi 1 du SCOT qui consiste à « Tirer parti du positionnement stratégique du grand bassin de vie d'Avignon », dépasse l'échelle institutionnelle du SCOT BVA et nécessite la mise en place de coopérations avec les territoires de SCOT voisins.

En juin 2013, une première rencontre Inter-SCoT Rhône-Durance-Vaucluse a eu lieu à l'Université d'Avignon. A cette occasion, les huit présidents de SCOT ont identifié certains sujets à aborder collectivement et les prioriser comme suit :

- Les déplacements et les infrastructures de transports,
- Le patrimoine, la culture, le tourisme
- L'agriculture
- Le cadre de vie : paysages, formes urbaines, etc.
- Le développement économique
- Le positionnement régional



Tirer parti du positionnement stratégique du grand bassin de vie d'Avignon

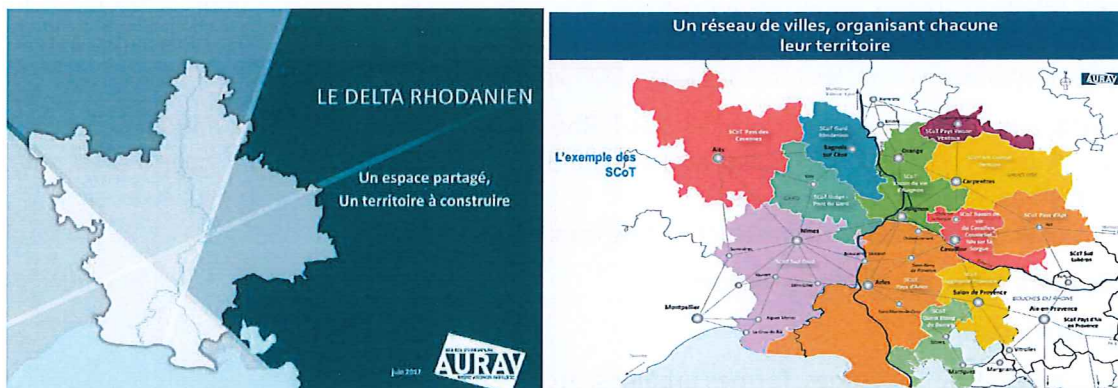


Journée de l'Inter SCOT

Depuis fin 2016, plusieurs rencontres entre les EPCI composants l'espace du Delta rhodanien ont eu lieu sous l'impulsion du Grand Avignon.

En effet, face à l'émergence et la montée en compétences des métropoles voisines d'Aix/Marseille et de Montpellier, le territoire du Delta Rhodanien qui compte plus d'un million d'habitants, doit s'organiser en impulsant une stratégie d'alliance entre les intercommunalités et territoires de projet qui le composent. L'objectif de cette démarche de coopération vise à mettre en valeur et en synergie les potentialités de l'ensemble des territoires impliqués et pourrait se concrétiser par la mise en place d'un pôle métropolitain. Le tourisme, dans sa diversité, la valorisation du patrimoine culturel, le marketing territorial sont les premiers sujets majeurs identifiés pour fédérer cet espace en construction.

Cette coopération permettra également à l'ensemble de ces territoires de mieux peser dans l'élaboration et la mise en œuvre des schémas régionaux (SRADDET et SRDEII\*) et par conséquent dans les politiques contractuelles.



Présentation du Grand'Delta – Atelier du 6 juin 2017 à Saint Rémy de Provence.



### 3° Analyse des résultats de l'application du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon depuis 2011

L'analyse des résultats de l'application du SCoT BVA constitue un point d'étape important. Elle permet d'avoir un premier regard sur la mise en œuvre de son projet d'aménagement et de sa retranscription par les collectivités locales. Toutefois, les évolutions perçues sur le territoire du Bassin de Vie d'Avignon doivent être relativisées en raison de la difficulté à distinguer celles qui relèvent de la mise en œuvre du SCoT BVA et celles qui relèvent d'une conjoncture régionale, et nationale.

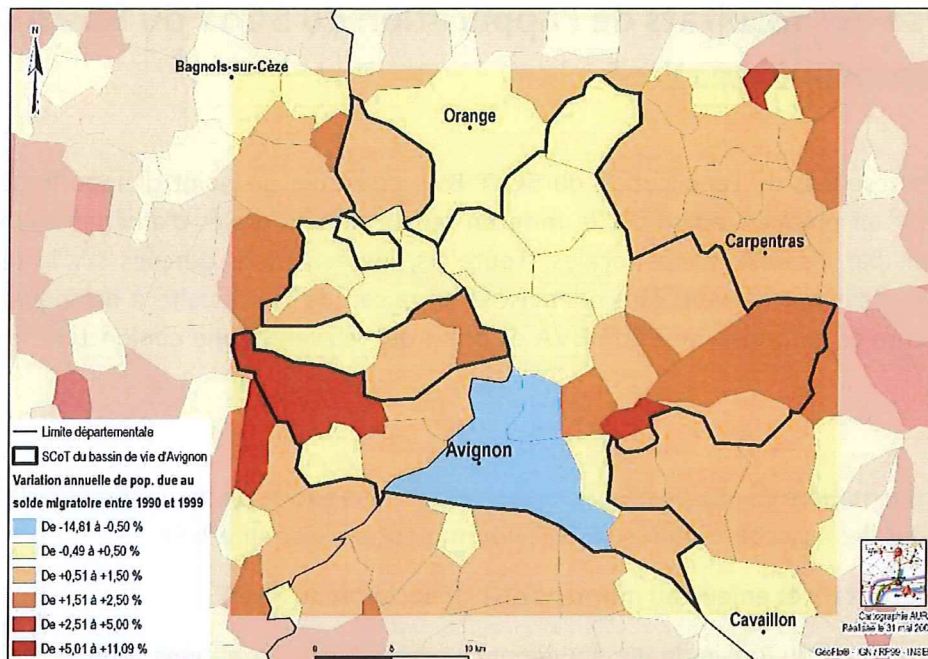
- a) **Bilan en matière de prospective démographique : une évolution démographique bien en dessous des objectifs définis au SCoT, notamment sur le cœur urbain**

#### Rappels des Constats et enjeux au moment de l'élaboration du SCOT

Le territoire du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon, a connu depuis les années 2000, une accélération de sa croissance démographique avec + 18 000 habitants en 7 ans. Le solde naturel s'est maintenu à un niveau assez fort, mais cette accélération est due à l'augmentation de l'excédent migratoire.

Le territoire du SCoT compte près de 250 000 habitants en 2006. Entre 1999 et 2006, le taux de croissance démographique du territoire du SCoT était supérieur à celui observé dans les années 1980 et 1990. Avec un accroissement de plus de 1% par an, le territoire du SCoT était supérieur à celui observé dans les années 1980 et 1990.

Avec un accroissement de plus de 1% par an, le territoire du SCoT BVA cache des disparités entre les communes. En effet, ce sont les communes dont le poids démographique est le plus faible (moins de 5000 habitants) qui connaissent les taux de croissance les plus élevés. Ce phénomène s'inscrit en continuité des périodes passées, qui résulte du phénomène de périurbanisation, qui a conduit les ménages à habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail à la fois par rapport au prix du foncier mais également pour la recherche d'un cadre de vie «à la campagne».



### Ce que dit le PADD

« 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 leurs Schémas Régionaux 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%) ».

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

L'ambition démographique conditionne pour partie les besoins en logements, les politiques de déplacements, de services et les besoins fonciers. A ce titre, l'apport majeur de population devra être polarisé dans le cœur 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.

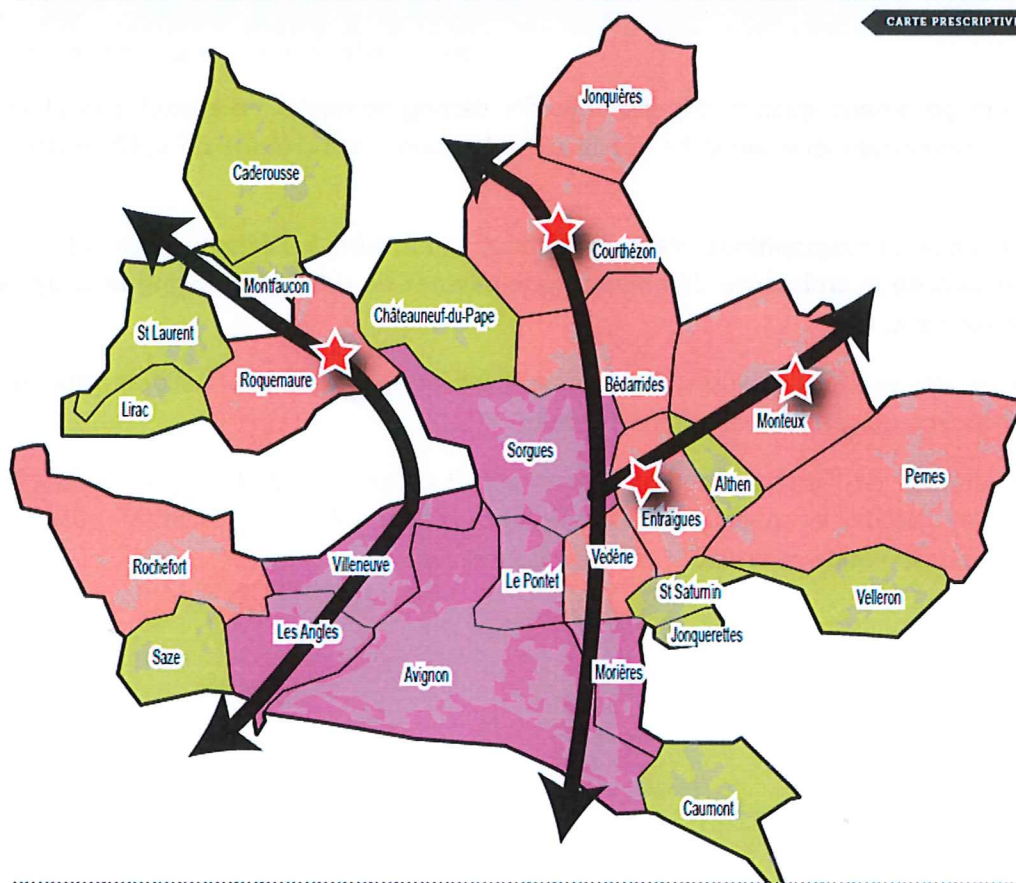
### Ce que dit le DOG

Respecter les équilibres suivants pour polariser l'apport de population en priorité dans le cœur urbain puis dans les villes relais et les villes, de manière à préserver les pôles villageois d'une urbanisation trop importante:

- 60% des futurs habitants doivent être accueillis dans le cœur urbain,
- 30% dans les villes,
- 10% sur l'ensemble des pôles villageois.

- Pour respecter ces grands équilibres, le DOG encadre les taux de variation annuels moyens de population qui seront affichés dans les PLU :

- **Pour les communes du cœur urbain :** aucun plafond n'est fixé pour l'ambition démographique sous réserve de rester réaliste. Avignon atteindra difficilement le seuil de 1,1% par an. Cet écart de population doit être absorbé en priorité dans les autres communes du cœur urbain qui concentrent les pôles d'emplois, les services et les moyens de transports en commun efficaces.
- **Pour les villes :** les communes en dessous du seuil de 1,1% doivent augmenter leur effort pour améliorer leur solde migratoire notamment au travers de leur politique habitat. Les communes qui tangentent aujourd'hui les 2% par an doivent freiner un peu leur développement et ne pas dépasser 1,5% par an.
- **Pour les villes relais :** elles peuvent afficher une évolution démographique plus ambitieuse dans la continuité de ce qu'elles ont pu connaître ces dernières années, sous réserve de la mise en œuvre d'une politique multimodale et d'une densification des quartiers à proximité des gares.
- **Pour les pôles villageois :** les communes en dessous du seuil de 1% doivent augmenter leur effort pour améliorer leur solde migratoire. Les communes qui tangentent aujourd'hui les 2,5% par an doivent freiner leur développement et ne pas dépasser 1,3% par an.



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



### Ce qui est constaté depuis 2011 :

Les objectifs démographiques du SCoT se sont appuyés sur les dynamiques de 1999 – 2006 qui affichaient des taux entre 1,14 et 1,33% par an, pour fixer le nouveau cap à l’horizon 2020. Le SCoT prévoyait d’accueillir 31 000 nouveaux habitants, répartis de la sorte : 60% des futurs habitants sur le cœur urbain, 30% sur les villes et 10% sur les pôles villageois.

### Bilan démographique du SCoT :

Armature territoriale	Objectif SCOT à horizon 2020	Habitants supplémentaires constatés entre 2009-2014	TVAM constaté entre 2009 -2014
Cœur Urbain	+ 18 600 hab TVAM : 1,10%	+ 3412 hab	+ 0,4%
Villes et villes relais	+ 9 300 hab TVAM : 1,10%	+ 3264 hab	+ 1,0%
Pôles villageois	+ 3 100 hab TVAM : 1,30%	+ 958 hab	+ 0,7%
Total SCoT	+ 31 000 hab TVAM : 1,1%	+ 7634 hab	+0,6%

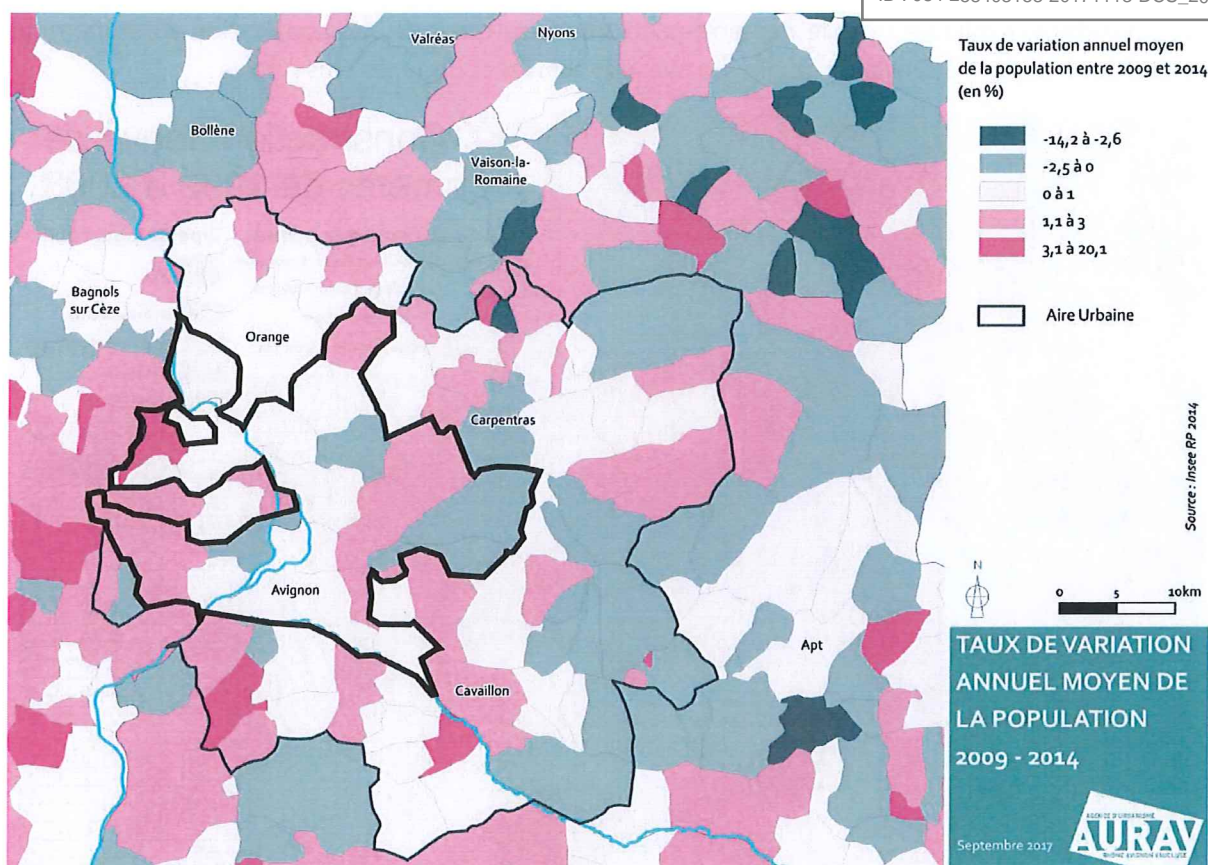
Source : INSEE, RP 2009 – 2014, exploitations principales

Sur l’aspect purement quantitatif, les objectifs démographiques ne seront pas atteints, la croissance démographique annuelle sur la période 2009 - 2014 étant de 0,6% contre 1,10% prévu.

Cette tendance démographique s’est également confirmée à l’échelle régionale, avec un ralentissement de la croissance démographique passant de 0,8% entre 1999 et 2009 à 0,4% entre 2009 et 2014.

Cet exercice prospectif est toujours délicat mais il est indispensable pour calibrer notamment les besoins en logements, en équipements et fonciers.

Toutefois, au-delà de l’aspect purement quantitatif, il est important d’analyser si les efforts de recentrage de l’accueil de population dans le cœur urbain prévus par le SCOT pour limiter la périurbanisation et l’étalement urbain ont été mis en œuvre.



Aux regards des chiffres INSEE, cet infléchissement n'a pas été amorcé mais reste un enjeu important, notamment concernant la ville Centre d'Avignon.

b) Bilan en matière de politique d'habitat et production de logements : une dynamique de construction qui suit les tendances du SCoT mais qui pose question sur ses résidents

**Rappels des Constats et enjeux au moment de l'élaboration du SCoT**

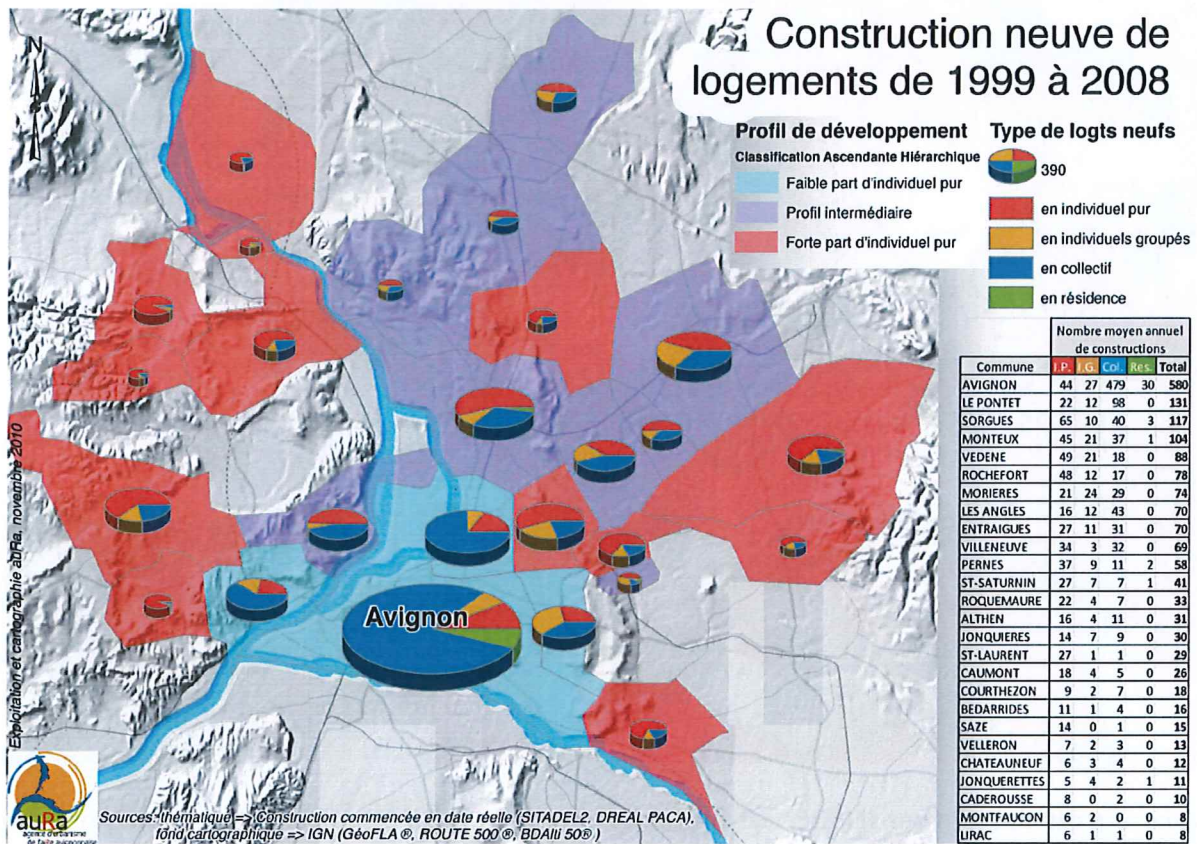
Le nombre total de logements est estimé en 2007 à 120 479 à l'échelle du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon dont 86,4% de résidences principales, 3,2% de résidences secondaires et 10,3% de logements vacants.

Il y a très peu de résidences secondaires sur le SCoT : leur taux est bien en-dessous des moyennes nationales et départementales, et se sont fortement développées sur les territoires limitrophes au Bassin de Vie d'Avignon, notamment dans les garrigues de l'Uzège, des Alpilles et des Monts de Vaucluse. Cependant sur le SCoT, le taux des résidences secondaires a fortement augmenté depuis la dernière décennie.

Le taux de logements vacants à l'échelle du SCoT est supérieur à la moyenne nationale et départementale, mais semble se stabiliser depuis la dernière décennie. En revanche, dans la ville centre, Avignon, bien que le chiffre est baissé sur la dernière période, il reste encore un certain nombre de logements vacants depuis plusieurs années.

De manière globale, le parc de logements a augmenté de 15,9% sur la décennie, ce qui est plus important que les moyennes départementales et nationales. Concernant plus particulièrement l'évolution de la construction neuve à l'échelle du SCoT, de grandes disparités entre les communes

est constatées, expliquées par le desserrement urbain du cœur de l'agglomération d'Avignon qui conduit les ménages à s'installer de plus en plus loin vers les communes plus rurales.



Concernant les caractéristiques de l'offre de logements, l'habitat individuel domine notamment sur les communes les plus éloignées des centralités urbaines, avec une surabondance de l'offre en grands logements, sous forme d'habitat individuel, et qui ne répond qu'à une partie de la population.

Le SCoT comptabilise un taux d'environ 17% de logements locatifs sociaux sur l'ensemble de son territoire, avec une répartition inégale et déséquilibrée. Avec plus de 30% de logements locatifs sociaux, Avignon concentre près de 80% de l'offre en LLS de la Communauté d'Agglomération.

Avignon se différencie du reste du territoire par une offre surabondante en petits logements due notamment aux produits proposés par les investisseurs privés, par une offre quantitative de logements sociaux au-dessus du seuil des 20% de la loi SRU mais composé d'un parc vétuste qui ne permet pas de répondre à toutes les catégories de ménages ayant accès à ce type de logements et par une offre de logements collectifs qui représente les 3/4 de son parc résidentiel.

### Ce que dit le PADD

En accompagnement de la stratégie du développement démographique, le PADD poursuit un objectif de construire une attractivité résidentielle réaliste, adaptée et diversifiée.

Les besoins en logements, respectant les grands équilibres spatiaux, sont estimés à 24 000 nouveaux logements à l'horizon 2020. Ce chiffre 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.

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).

Répondre à tous les besoins renvoi 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. 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.

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.

### Ce que dit le DOG

- Quantifier justifier les besoins en logements dans les PLU sur la base de critères et respecter les grands équilibres spatiaux : les besoins sont estimés à 24 000 nouveaux logements pour le SCoT du bassin de vie d'Avignon d'ici 2020 ventilés par catégorie de communes.

Catégories de communes	Part des logements à créer sur les 24 000 prévus	Nombre de logements à créer d'ici 2020
coeur urbain	67%	16080
les villes	23%	5520
les pôles villageois	10%	2400
total	100	24000

- Se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation en promouvant les opérations denses de qualité notamment autour des axes de transport en commun.

Territoire	Types d'habitat		
	Individuel pur (maximum)	Individuel groupé	Collectifs (minimum)
Le coeur urbain	30%	30%	40%
Les villes dont les villes relais	40%	40%	20%
Les pôles villageois	60%	30%	10%
Densité minimum en log/ha	15	25	de 50 à + de 100*

- Répondre à tous les besoins :
  - Offrir plus de petits logements pour répondre aux besoins liés au vieillissement de la population, aux jeunes couples sans enfant, à l'évolution des structures familiales et

à des besoins spécifiques (ouvriers agricoles, étudiants, etc.). Cet objectif est à nuancer pour la ville d'Avignon qui souhaite voir rééquilibrer son parc en proposant des logements plus grands notamment dans l'intramuros.

- Offrir plus de locatif social : rééquilibrer l'offre sur l'ensemble du territoire.
  - Les communes qui possèdent 15% de logements sociaux devront atteindre le seuil des 20%
  - Les communes en dessous des 15% devront créer 30% de logements sociaux sur les nouvelles constructions
  - Avignon n'est pas soumis à l'effort de rattrapage prévu au SCoT mais doit veiller une offre plus qualitative de son parc de LLS
  - Les communes non soumises à SRU : objectif de créer 10% de LLS minimum sur les nouveaux logements.

### Ce qui est constaté depuis 2011

Sur le plan quantitatif, le SCoT a estimé un besoin de 24 000 logements à horizon 2020.

**L'objectif de production de logements, prévue par le SCOT, est globalement tenu.** Ainsi en 6 ans, 50% de l'objectif de construction des 24 000 logements a été tenu. En revanche, l'offre s'est davantage réalisée sur les « villes et villes relais » avec 63% de l'objectif atteint, notamment sur les communes de Monteux et de Vedène. Les « pôles villageois » avec 60% de l'objectif réalisé, continue à être des secteurs attractifs pour la construction de logements. **Toutefois, la production de logements est encore insuffisante dans le cœur urbain avec 7 000 logements réalisés sur les 16 000 prévus.**

**Ces chiffres sont néanmoins à nuancer au regard de l'apport de population. En effet, comment justifier la réalisation de l'objectif de création de logements lorsque l'objectif démographique n'a pas été atteint ?** Ces nouveaux logements répondent-ils aux besoins de la population en termes de typologies et de prix ? Plusieurs analyses (notamment menées dans le cadre du PLH du Grand Avignon) ont mis en évidence la problématique de la part de la vacance dans les nouveaux programmes d'habitat et de son augmentation.

Bilan production de logements du SCoT :

Armature territoriale	Objectif SCOT à horizon 2020	Constructions supplémentaires entre 2009-2014
Cœur Urbain	+ 16 080 logements	<b>+ 7071 logements</b> (43% de l'objectif atteint)
Villes et villes relais	+ 5 520 logements	+ 3 503 logements (63% de l'objectif atteint)
Pôles villageois	+ 2 400 logements	+ 1 437 logements (60% de l'objectif atteint)
Total SCOT	+ 24 000 logements	+ 12 011 logements

Source : SoeS, Sitaldel, logements autorisés en date réelle.

Sur l'aspect plus qualitatif, le SCoT prévoyait un objectif de rattrapage de 30% de la production de logements sociaux sur l'ensemble des nouveaux logements produits soumises à l'article 55 de la loi SRU n'atteignant pas le seuil des 20% de logements sociaux.



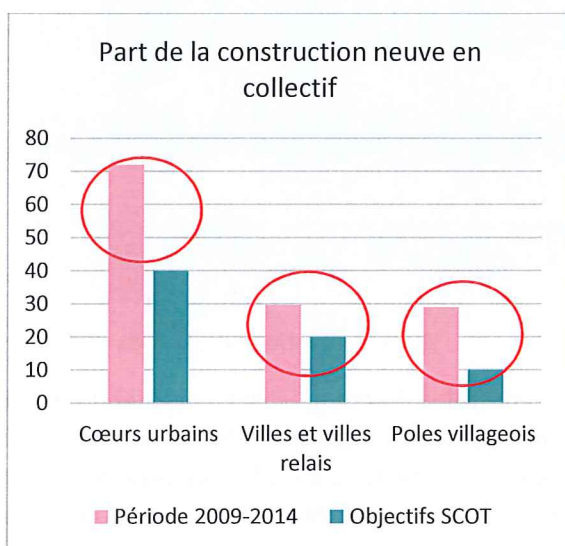
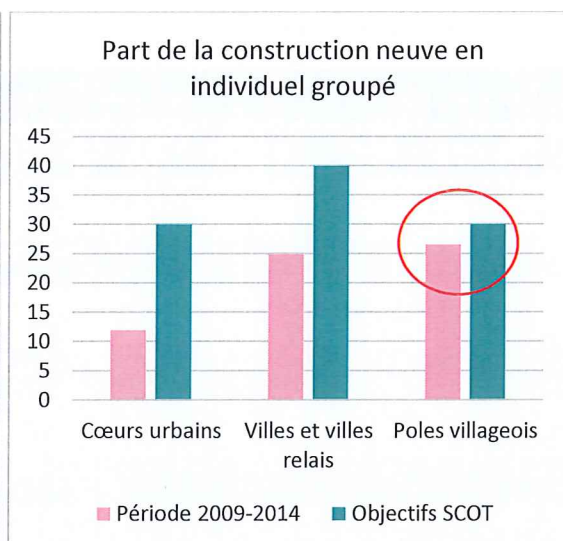
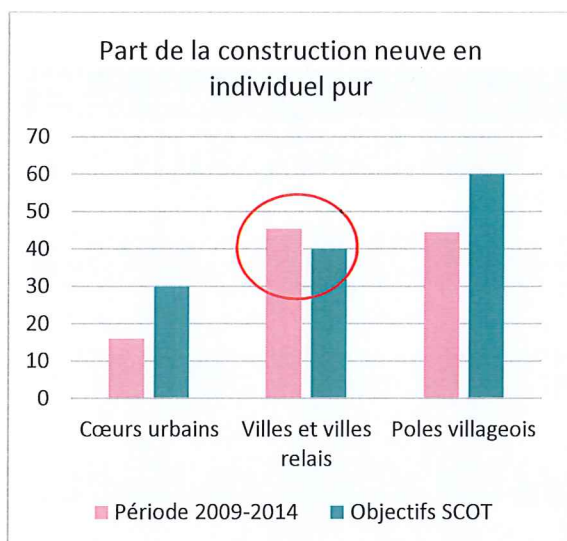
Evolution de l'offre en LLS entre 2009 et 2015 :

Communes soumises à SRU	Taux de LLS en 2009 en%	Taux de LLS en 2015 en %
Les Angles	7,7	8
Avignon	31,8	32,1
Bédarrides	10,4	11,42
Caumont	0,4	1
Entraigues	11,5	16,4
Monteux	10,5	13,7
Morières	5,8	9,1
Pernes-les-Fontaines	4,8	5,05
Le Pontet	16,6	19,3
Rochefort -du-Gard	6,8	6,6
St Saturnin les Avignon	6,4	7,4
Sorgues	18,3	18,9
Vedène	12,9	15,6
Villeneuve-les-Avignon	7,4	8,1

Source : Inventaire SRU, DDT 84 – DDTM 30

Entre 2009 et 2015, exceptée la commune des Angles, l'ensemble du cœur urbain a produit un effort non négligeable sur la production de logements sociaux, c'est notamment le cas du Pontet ou de Morières-les-Avignon. Les villes et villes relais ont également contribué à l'effort de production de LLS notamment sur Vedène, Jonquières, Entraigues-sur-la-Sorgue et Monteux. L'équilibre et la diversification de l'offre s'observe dans une moindre mesure sur les pôles villageois, quand bien même la demande des administrés pour les LLS est présente. **Les objectifs définis au SCoT sont donc à poursuivre.**

Concernant les objectifs de formes urbaines (collectif, groupé et individuel), **la production de logements collectifs a fortement augmenté, dépassant les ambitions du SCoT BVA** et ceux sur l'ensemble de l'armature territoriale, favorisant la limitation de la consommation d'espace et la densité des opérations d'habitat.



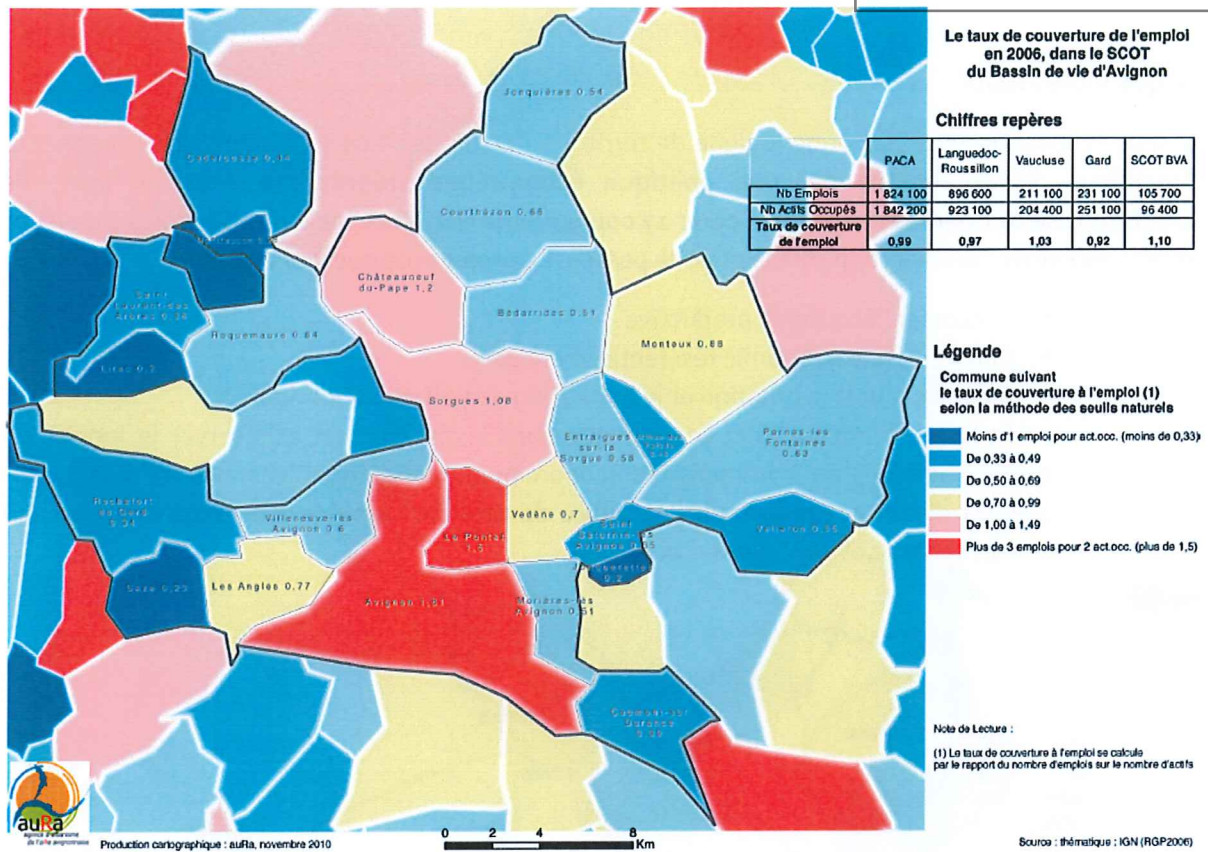
Source : SoeS, Sitaldel, logements autorisés en date réelle.

**c) Bilan en matière de développement économique : une hiérarchie de site économique qui respecte l'armature du SCoT**

**Rappels des Constats et enjeux au moment de l'élaboration du SCOT**

La population du bassin de Vie d'Avignon se caractérise par un faible niveau de qualification et par un taux de chômage relativement important de plus de 14%, supérieur aux régionales et départementales. Aussi les activités traditionnelles du territoire ont développé une main d'œuvre comptant proportionnellement plus d'ouvriers et d'employés que dans d'autres bassins.

Le territoire dispose d'un bon équilibre emplois/actifs avec un taux de couverture de 1,09%, toutefois un déséquilibre entre le Gard à dominante résidentielle et les 3 pôles vauclusiens (Avignon, Le Pontet et Sorgues) est constaté. Avignon, principale locomotive économique du bassin de vie, concentre à elle seule, 46,7% des établissements et 55,9% des emplois pour 37,5% de la population.



Le tissu économique est essentiellement composé de petites et très petites entreprises. La présence des deux pôles de compétitivité importants sur le site d'Agroparc vient renforcer et diversifier l'activité économique du territoire.

Cette diversification fait la force du bassin de vie, et se constate également sur les multiples secteurs d'activités, notamment :

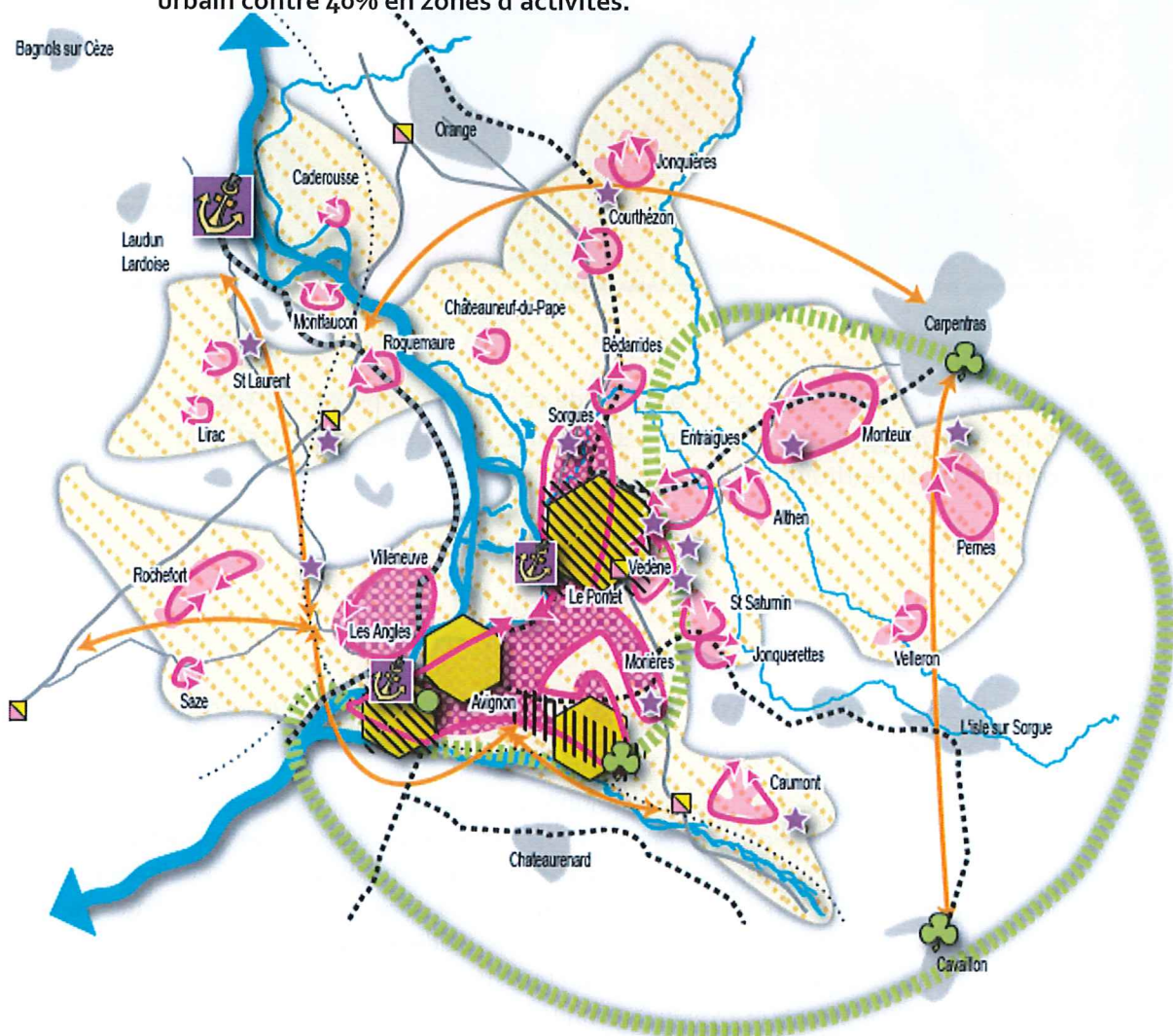
- Le commerce est le plus gros pourvoyeur d'emplois du territoire, essentiellement développé sous forme de zones commerciales périphériques monofonctionnelles,
- Le secteur industriel se caractérise par le dynamisme du secteur agroalimentaire qui représente un potentiel important notamment dans la possibilité de structurer une filière complète mais qui a besoin de foncier dédié et adapté,
- Le secteur logistique est très dynamique sur le territoire mais il doit être organisé et hiérarchisé depuis la grande logistique jusqu'à la logistique de proximité,
- L'agriculture est une composante importante dans l'économie locale, qui connaît cependant plusieurs problématiques (crise économique qui perdure, vieillissement des agriculteurs, pression de l'urbanisation).

Le bassin de vie d'Avignon offre une part non négligeable de l'emploi dans le tissu avec plus de 60% de l'emploi et 40% dans les zones d'activités, ce qui participe à l'animation des centres-villes et des quartiers. Toutefois, ce phénomène a tendance à s'inverser au profit des zones d'activités.

## Ce que dit le PADD

Afin de ne pas s'inscrire dans une logique de territoire dortoir, les élus souhaitent accompagner la 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 projet politique vise ainsi à :

- Renforcer l'économie productive
- Maintenir une économie résidentielle encadrée
- Travailler sur la promotion et le marketing de l'offre économique
- Favoriser l'implantation économique dans le tissu urbain et réserver le foncier en zones d'activités pour les activités économiques non compatibles avec la mixité d'un quartier d'habitat : **maintenir l'équilibre de 60% de l'emploi concentré dans le tissu urbain contre 40% en zones d'activités.**






**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 rôle important pour l'exportation des produits agricoles du territoire
-  Privilégier le regroupement urbain pour protéger l'agriculture
-  Développer une agriculture de pointe dans la ceinture agricole

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

-  En priorité dans les pôles d'emplois métropolitains
-  Mais également dans toutes les communes pour les activités de proximité
-  ...et dans le cœur urbain

**Mettre en place une politique de requalification de l'existant**

-  En priorité dans les portes d'entrées du cœur 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 cœur urbain pour lier les différents pôles d'emplois métropolitains
  -  Lignes TER existantes ou à réouvrir

**Ce que dit le DOG**

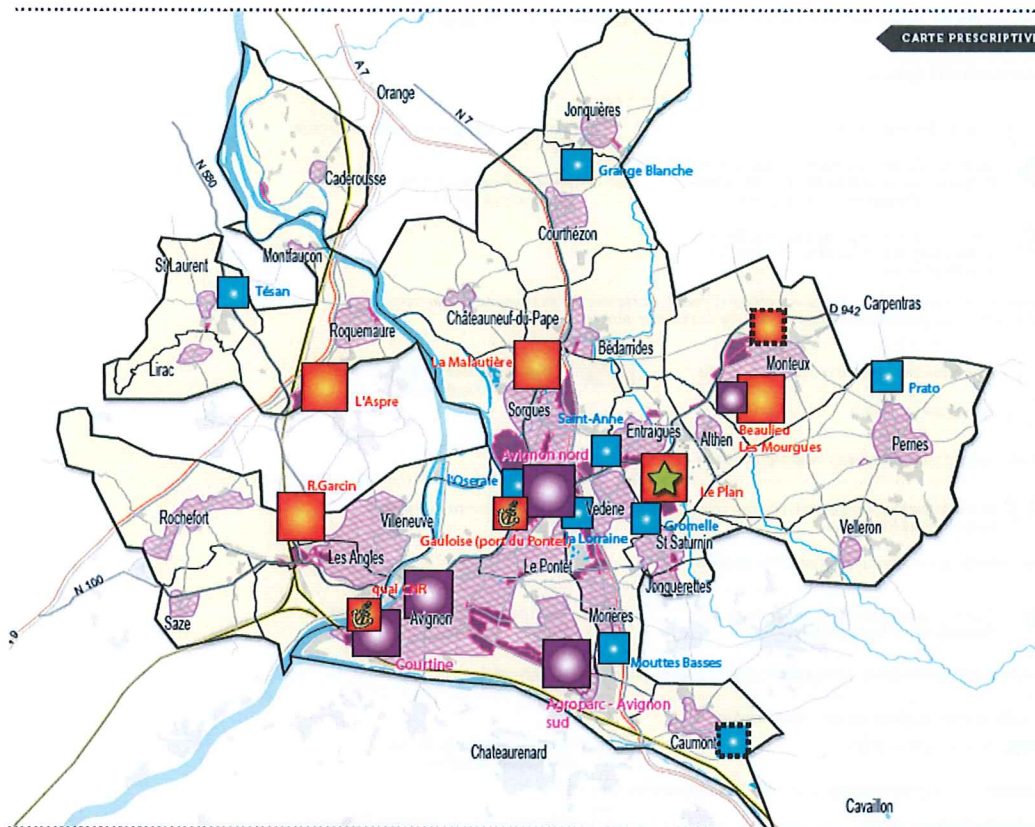
→ **Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique.**

Pour cela, le SCoT définit 5 polarités métropolitaines qui ont vocation à accueillir des emplois et des équipements métropolitains de type sièges sociaux d'entreprise, consulting, équipements touristiques et culturels majeurs, centre d'affaires, recherche et développement, université, desserte performante TIC.

De par leur statut, ces pôles devront démontrer une exemplarité en termes d'urbanisme au travers du choix des formes urbaines, du traitement des espaces publics, de la diversité fonctionnelle.

Les 5 polarités concernent :

- Avignon Centre
- le pôle d'Agroparc / Aéroport / Parc des expositions
- le pôle de Courtine
- le pôle Avignon Nord
- l'éco quartier de Beaulieu



**Typologie et hiérarchie du foncier économique retenues pour les 10 ans du SCoT**



Pour ces dernières, le SCoT définit des objectifs d'aménagement que les porteurs de projets doivent respecter :

▪ **Avignon Centre :**

Rôle de centralité historique dont le positionnement est à renforcer, en définissant un projet urbain global qui repose sur :

- Un renouvellement urbain en centre-ville et secteurs péricentaux
- Des aménagements qualitatifs des espaces publics notamment des rues commerciales
- Une amélioration de l'accessibilité en développant une offre alternative à la voiture (PEM, TCSP, modes doux)
- Installation d'équipements culturels ou de locomotives commerciales
- Mise en œuvre d'une politique commerciale qui permette au centre-ville de retrouver une place plus élevée dans la hiérarchie des pôles commerciaux du territoire.



Rue de la République – Avignon Centre

#### ■ Le pôle d'Agroparc / Aéroport / Parc des expositions :

- Poursuivre son aménagement vers une mixité fonctionnelle en maintenant la qualité urbaine existante tout en assurant une densité urbaine plus importante en adéquation avec une centralité métropolitaine.
- Conforter les grandes fonctions métropolitaines existantes et assurer des liens entre elles : économie – recherche – enseignement – équipements : 12 ha seront réservés sur le site pour le pôle de compétitivité Pégase afin de participer à la création d'environ 1000 emplois d'ici 10 ans à l'échelle du Vaucluse.
- Desservir le pôle par des transports en commun performants.



AgroParc

#### ■ Le pôle Courtine / Tri modal :

Secteur stratégique caractérisé par un rôle de pôle d'échanges multimodal majeur, qui doit être développé et aménagé avec l'ambition d'en faire une porte d'entrée métropolitaine, vitrine pour l'ensemble du bassin de vie :

- production de formes urbaines et architecturales intégrées présentant une densité cohérente avec l'image d'une centralité d'agglomération,
- Recherche d'une urbanisation innovante et enjeux de mixité,
- Secteur à enjeux englobant deux infrastructures majeures pour le transport de marchandises (chantier rail / route Chamfleury / Compagnie nationale du Rhône.



Site Courtine – Gare TGV

#### ▪ L'éco-quartier de Beaulieu :

Il s'agit d'un quartier qui s'étend sur une centaine d'hectares et dont l'ambition est d'accueillir des activités, des équipements, des logements spécifiques (étudiants, pôle handicap...) et un parc de loisirs dont le rayonnement dépassera largement le cadre de la commune de Monteux.



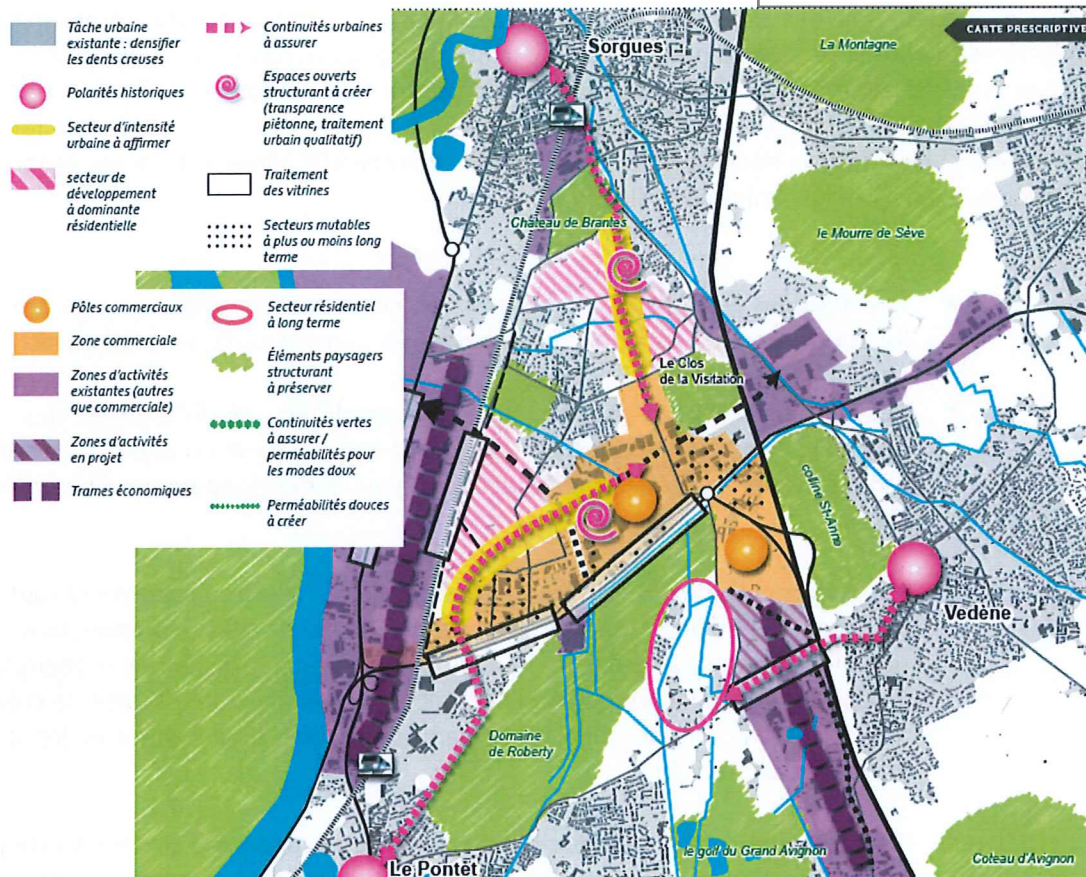
Site de Beaulieu – Le Lac

#### ▪ Le pôle Avignon Nord :

Le pôle doit jouer un rôle de laboratoire d'offre commerciale. Son caractère innovant se traduit par la présence d'enseignes inédites. Cette centralité d'agglomération qui doit répondre aux principes d'aménagement suivants :

- Trame verte urbaine : 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.





*Trame urbaine : construire une centralité d'agglomération*

Pour le reste des activités de proximité dit « local » qui accompagne le développement endogène des communes, le SCoT définit deux principes :

- Elles doivent être englobées dans les « secteurs privilégiés d'urbanisation » définis pour chaque commune.
- Elles doivent être mise en œuvre au travers d'une réelle diversité des fonctions urbaines idem à celle que l'on peut vivre dans les centres villes, dans les quartiers, source d'animation locale.

En ce qui concerne les zones d'activités, le SCoT hiérarchise 3 niveaux pour l'implantation d'activités en fonction de la nature économique de l'entreprise :

- **Les zones d'intérêt stratégique :** réservées aux entreprises de grande taille renforçant le rayonnement économique du bassin de vie et/ou nécessitant des équipements spécifiques demandant une mutualisation pour plusieurs entreprises.
- **Les zones d'intérêt intercommunal :** de taille moindre que les zones d'intérêt stratégique, elles permettent d'accueillir les PME et PMI, qui correspondent à la grande majorité des entreprises composant le tissu économique local et qui nécessitent du foncier en zone d'activités.
- **Les zones d'intérêt local :** de taille réduite (5 ha maximum) elles permettront de répondre aux besoins locaux.

Enfin, le SCoT définit des orientations particulières relatives à **l'équipement commercial**. Ainsi, l'objectif est d'asseoir le rayonnement commercial du territoire en maintenant l'armature existante. Aucune nouvelle zone commerciale périphérique ne pourra être développée afin de rééquilibrer la politique d'offre commerciale vers l'offre de proximité. La priorité doit être donnée à la reconquête des centres-villes en y développant un appareil commercial diversifié pour rendre l'offre commerciale plus proche et plus accessible :

- **Sur Avignon Nord, pôle métropolitain** : constituer et conserver pour demain des fonctions de niveau régional par une offre en grandes surfaces qualitatives.
- **Sur le centre-ville d'Avignon, pôle métropolitain** : se différencier des polarités commerciales périphériques, en s'appuyant sur ses atouts urbains et touristiques, en proposant un espace marchand attractif avec le développement d'une offre achat plaisir.
- **Sur Avignon Sud, pôle commercial secondaire** : mettre en œuvre la mutation du site en vue d'une meilleure structuration des sites commerciaux, à une requalification des locaux commerciaux et espaces publics, à une modernisation et amélioration qualitative des équipements commerciaux afin d'éviter la création de friches, et à la structuration d'une centralité mixte pour connecter les différents morceaux de la ville.
- **Sur Courtine, pôle commerciale secondaire en devenir** : secteur stratégique au sein duquel une diversité des fonctions urbaines dont commerciale doit être développée.
- **Sur les Angles et St Laurent-des-Arbres, pôles périphériques** : stabiliser leur développement dans une fonction de proximité ou semi-proximité. Les politiques publiques devront permettre de moderniser et d'accroître le niveau de qualité urbaine de ces pôles.

### **Ce qui est constaté depuis 2011**

Afin d'accompagner la croissance démographique des 31 000 nouveaux habitants, le SCoT porté l'ambition de créer 17 000 nouveaux emplois d'ici 2020.

**L'objectif de création de 17 000 emplois ne sera pas atteint à l'horizon 2030. Tout comme la tendance observée à l'échelle régionale, le territoire du SCoT BVA connaît un net ralentissement du développement d'activités économiques, créatrices d'emploi.** Toutefois cette perte d'emplois s'observe sur le cœur urbain, alors que ce dernier devrait rayonner du point de vue économique.

Armature territoriale	Objectif SCOT à horizon 2020	Emplois en 2009	Emplois en 2014	Emplois entre 2009-2014
Cœur Urbain	+ 17 000 emplois	84 089	82 136	- 1 953 emplois
Villes et villes relais		17 958	19 334	+ 1 376 emplois
Pôles villageois		5 244	5 502	+ 258 emplois
Total SCOT		107 290	106 973	-317 emplois

Source : INSEE, RP 2009 - 2014

Le SCOT a identifié une armature économique composée à la fois de 5 polarités d'envergure métropolitaines (Avignon Centre, Courtine, Avignon Nord, Agroparc – Avignon Sud, Beaulieu) et d'une hiérarchie de zones d'activités.

A l'exception d'Avignon Nord, les 4 autres polarités métropolitaines font l'objet de démarche de projets d'ensemble qui contribue à la mise en œuvre des orientations du SCOT notamment en matière d'attractivité économique mais également de qualité urbaine.

Ainsi **la ville d'Avignon poursuit sa politique de valorisation et animation de son centre-ville**, par la réalisation de plusieurs grands projets :

- **le carré du Palais** conçu comme une véritable vitrine pour la production viticole des Côtes-du-rhône, mêlant rénovation du patrimoine, promotion de la gastronomie et animation du cœur de ville. Le site a été ouvert au public en 2017.
- **La prison Saint-Anne**, qui après 15 ans de friche, fait l'objet d'un vaste programme d'aménagement urbain mêlant des logements, des activités artistiques et culturelles, des commerces de proximité et des équipements, le tout en affichant une qualité urbaine et architecturale, avec une ouverture du site vers les autres quartiers de l'intra-muros. Le lauréat du concours a été retenu, les travaux vont prochainement démarrer pour une livraison prévue en 2019.
- **L'apaisement du centre-ville**, par les modes doux et la diminution de la place de voiture. Les aménagements publics ont été davantage tournés vers les piétons et de grandes places publiques, support de lieu de vie et d'échanges. C'est notamment le cas avec le réaménagement de la place Saint Didier, du tour des remparts ou encore du chemin des Canaux.
- **La politique commerciale**, définie par la ville afin de maintenir et développer les commerces dans son centre-ville.

Sur le technopole **d'AgroParc / Aéroport / Parc des expositions**, de multiples permis de construire ont été déposés intégrant des principes d'aménagement qualitatifs, notamment sur le choix des matériaux et le traitement des espaces publics. Aujourd'hui le site concentre 310 entreprises, 12 organismes de formations et 8 centres de recherches ; il est devenu en quelques années un technopole de référence en région Provence Alpes Côte d'Azur.

Première pépinière d'entreprises régionale spécialisée, destinée à accompagner l'émergence d'entreprises innovantes dans le domaine aéronautique, **le Technopôle aéronautique Pégase de**

**l'aéroport d'Avignon-Provence** était inauguré en janvier 2017. Labellisé Pôle de Compétitivité, Pégase a pour objectif de faire émerger et de développer de nouvelles filières et de nouveaux champs d'applications. Le Pôle Pégase affiche déjà un succès remarquable avec « un taux de remplissage de 80%. Pour mener à bien son aménagement, le Grand Avignon porte une ZAC sur ce secteur.

En revanche, le technopole **d'AgroParc / Aéroport / Parc des expositions** devait être desservi par **des transports en commun performants**. Le nouveau tracé du Tramway ne desservira pas le technopole, toutefois un bus à haute fréquence permettra de connecter l'intra-muros à AgroParc, comme défini dans le PDU du Grand Avignon.

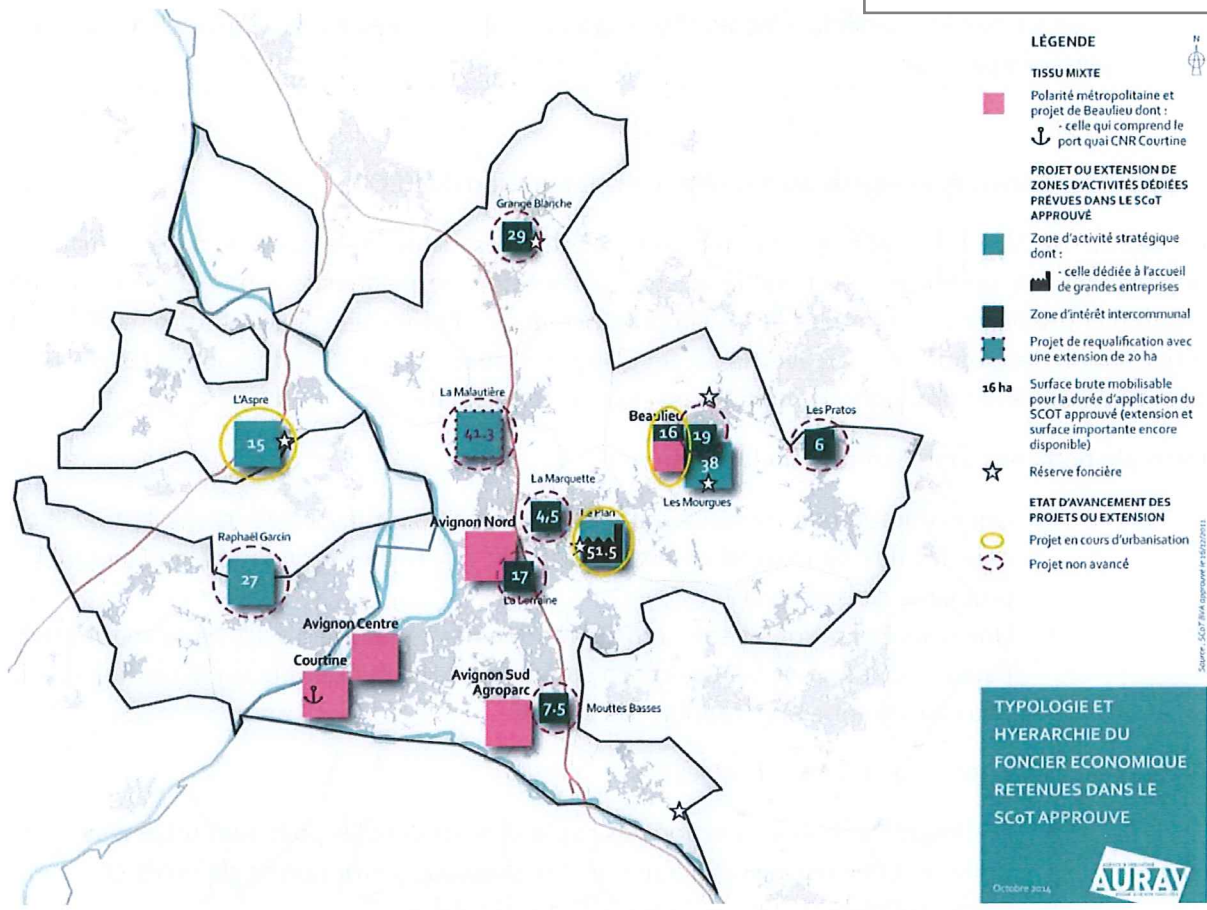
**Le quartier d'Avignon Courtine-Confluence** est un projet urbain majeur pour la ville et l'agglomération. Dans ce nouveau quartier ouvert sur le fleuve, le Grand Avignon, en partenariat avec la Ville, conduit un projet urbain ambitieux, sous forme de ZAC, sur 600 hectares mêlant activités économiques et habitat. **Une étude urbaine a été lancée** par la ville et le Grand Avignon fin 2016, dont les principes d'aménagement reprennent ceux définis par le SCoT en veillant notamment à construire la ville de demain, moderne, connectée, durable, en mixant toutes les fonctions et en donnant une place majeure à la nature, tout en assurant la maîtrise de l'énergie, l'innovation architecturale et la gestion collaborative.

**Concernant le port tri-modal**, des études d'opportunité, de faisabilité et d'aménagement paysagé ont été conduites entre 2012 et 2015 par la ville, le Grand Avignon et la DREAL et ont confirmé l'intérêt d'un transport combiné tri modal. En 2015, le comité de pilotage a validé le principe d'un appel à manifestation d'intérêt avec pour objectif d'identifier les conditions de réussite de ce projet en recueillant les attentes des différentes parties prenantes susceptibles d'être intéressées par le portage de la création et de l'exploitation d'une plate-forme multimodale rail/route/fleuve à Avignon-Courtine. **A ce jour, l'AMI n'a pas donné suite, mais ce site stratégie demeure.**

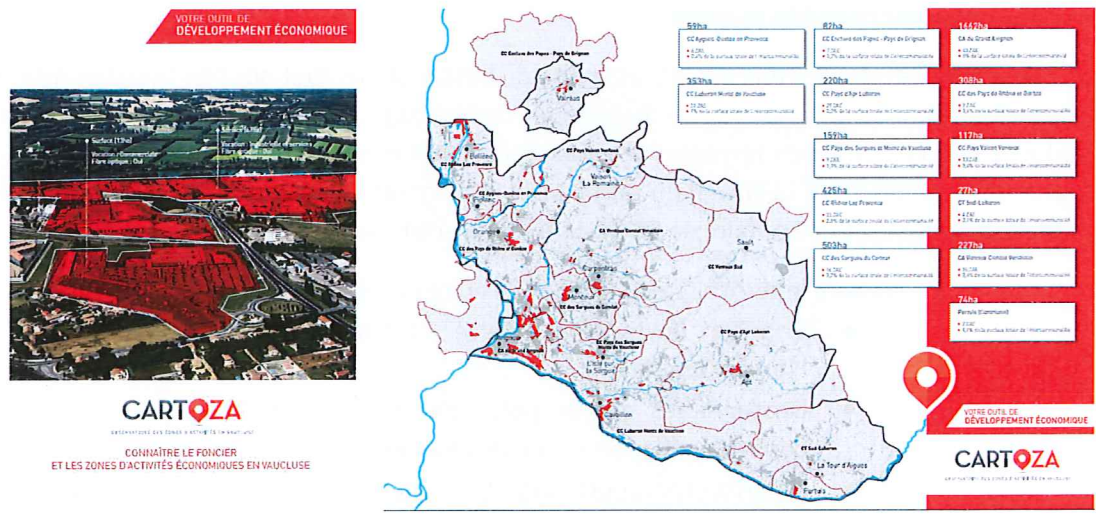
**Le site d'Avignon Nord** a fait l'objet de principe d'aménagement cartographié par le DOG. A ce jour, les projets continuent à être réalisés au coup par coup sans réelle vision d'ensemble du site. Avec sa localisation à l'interface de trois communes et deux intercommunalités, **le SCoT devait impulser une dynamique de vision politique et globale sur ce site. A ce jour, aucune démarche de ce type n'a été observée.**

**L'éco quartier de Beaulieu** est en cours d'aménagement. Les parcs de loisirs ont été réalisés et les projets résidentiels sont en cours de construction. L'espace de loisir autour du lac accueille depuis 2013 de nombreux visiteurs.

**La hiérarchie et le foncier dédié au Zones d'activités inscrites au SCOT est respecté dans les stratégies de développement économiques des EPCI et dans les PLU.** Toutefois sur les 11 ZA programmées au SCOT 3 font l'objet d'une réelle démarche de projet. Aucune réserve foncière n'a été mobilisée depuis l'approbation du SCOT, toutefois, celle inscrite sur la zone du Plan à Entraigues devrait permettre d'accueillir entre autres un futur centre pénitentiaire.



Depuis, l'approbation du SCoT, un Observatoire partenarial des ZAE de Vaucluse a été créé. CARTOZA recense ainsi et qualifie le foncier mobilisable en ZAE pour assurer des conditions d'implantation optimales aux entreprises. Il s'agit d'un véritable outil d'aide à la décision pour choisir les localisations d'implantation des porteurs de projets économiques sur les sites existants à optimiser avant tout extension de la zone.



Enfin, concernant le commerce, les orientations actuelles inscrites dans le SCoT approuvé ne permettent pas d'encadrer de manière satisfaisante les projets soumis en CDAC. La problématique d'aménagement commerciale extrêmement stratégique pour le BVA nécessite d'être approfondie.

## d) Bilan en matière de déplacements et transports : une politique de mobilité mise en œuvre et partagée par tous

### Rappels des Constats et enjeux au moment de l'élaboration du SCOT

Le Bassin de Vie d'Avignon est un territoire d'échanges, situé à la croisée d'infrastructures importantes qui présentent de nombreux atouts. Toutefois, le diagnostic a mis en évidence de nombreux problèmes notamment liés à l'importance des trafics routiers sur le territoire et à une urbanisation développée en lien avec la route. L'augmentation du prix du carburant et les priorités pour l'environnement risquent de remettre en cause cette mobilité.

Deux phénomènes sont identifiés sur le territoire :

- Une saturation des réseaux routiers que ce soit pour les trajets domicile-travail ou pour les flux de marchandises, notamment aux heures de pointes, engendrant un problème d'accessibilité,
- Une sous-utilisation et sous-représentation des modes alternatifs à la voiture (rail, fleuve, modes doux, transports en commun) pourtant présents sur le territoire mais peu concurrentiels par rapport à la voiture.

Face à ce constat, trois questions sont soulevées :

- Comment intégrer la question des déplacements dans les politiques urbaines ?
- Comment favoriser le développement des réseaux de transports collectifs ?
- Comment élaborer un maillage multimodal cohérent ?

### Ce que dit le PADD

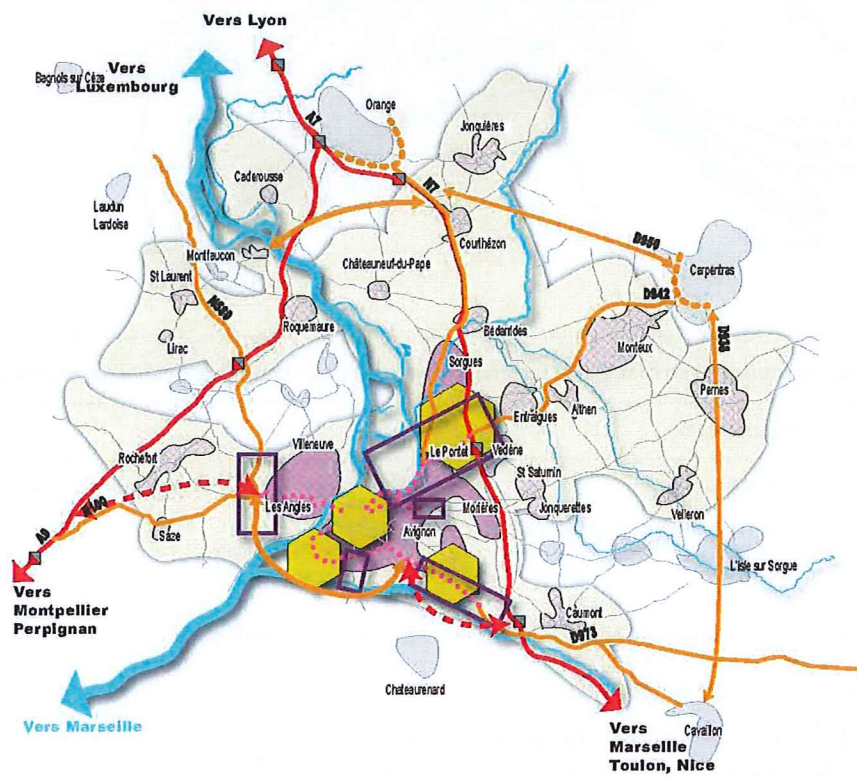
#### → Organiser une mobilité durable

L'objet est de développer une éco-accessibilité du bassin de vie, tant pour les marchandises que pour les personnes. Il s'agit 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 de échanges entre les territoires. Pour ce faire, le SCOT définit un certain nombre d'orientations :

- Rendre le territoire éco-accessible aux grands flux économiques
  - Prioriser le transport ferré et fluvial des marchandises et favoriser l'intermodalité
  - Desservir les grands pôles d'emplois du territoire par des transports en commun efficaces et par des modes doux attractifs
  - Valoriser l'aéroport qui permet une accessibilité nationale et internationale
  - Améliorer les dessertes économiques routières indispensables pour l'accessibilité et le développement du territoire.

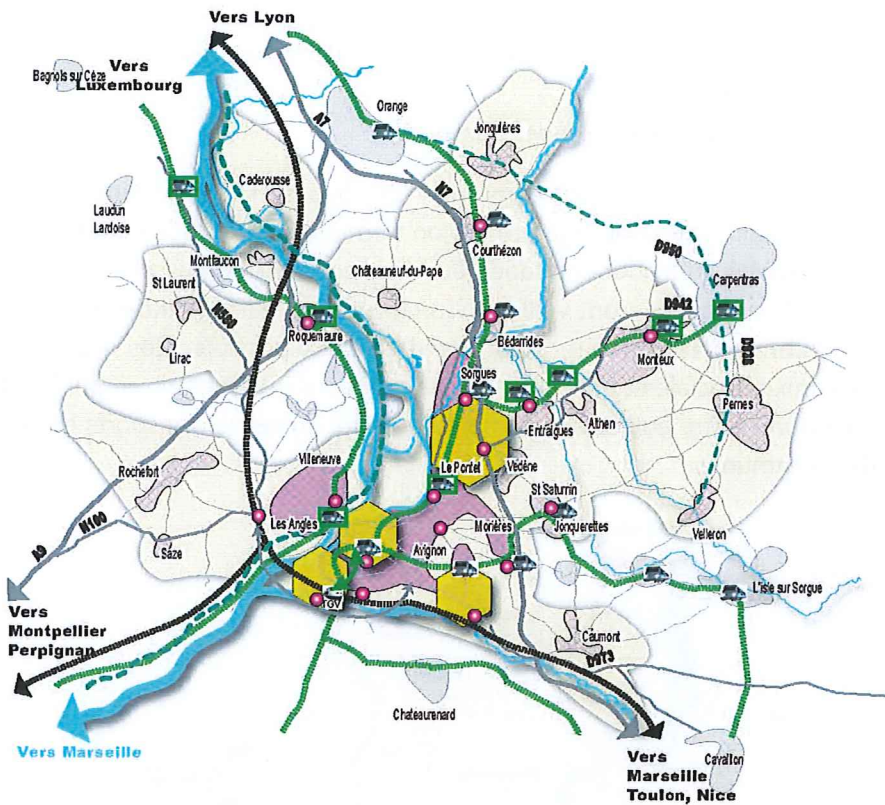
- Organiser la mobilité résidentielle autour des transports en commun ou des déplacements doux
  - Lier pôles d'habitat et desserte en transports en commun existante ou en projet
  - Repenser l'échelle des quartiers

Ainsi pour que les lignes de transports en commun (TER, bus ou TCSP), soient viables, il convient d'assurer une densité minimum autour (300 m et 500 m minimum) afin de bénéficier d'un nombre d'usagers potentiels satisfaisants pour envisager leur mise en services. Aussi les communes du cœur 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. Ces espaces stratégiques devront assurer une mixité sociale et une diversité des fonctions urbaines et remplir le rôle de nœuds intermodaux pour assurer entre autres une complémentarité entre les transports en commun et les liaisons douces des communes.



**Hierarchiser 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...)
- ▶▶▶ Maintien de la double vocation des échangeurs autoroutiers : porte d'entrée pour l'agglomération et porte d'entrée pour les deux départements
- Liaisons interurbaines existantes
  - ▶▶▶ 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 cœur 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 cœur urbain pour lier les différents pôles

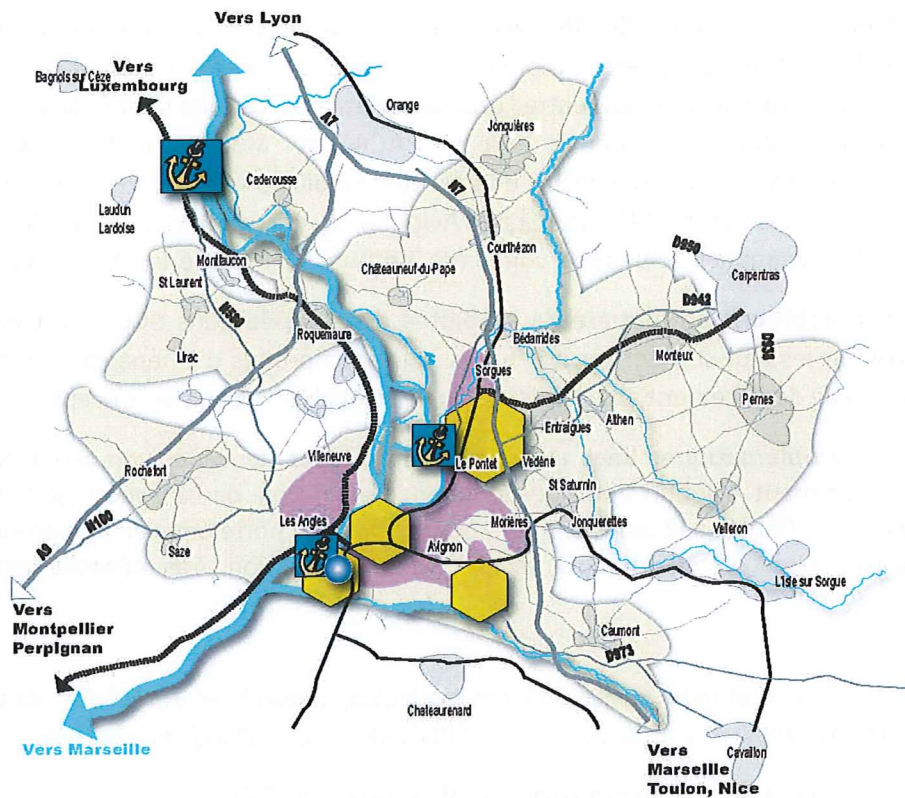
**Repenser l'échelle des quartiers : développer les modes doux**

- dans chaque commune pour lier les quartiers entre eux et desservir les services quotidiens
- mais en priorité dans le cœur 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 cœur 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 cœur urbain et les pôles métropolitains

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

⬡ Pôles métropolitains

◐ Pôles urbains

**Ce que dit le DOG**

- Hiérarchiser la voirie et civiliser l'espace public
- Développer les transports collectifs et alternatifs pour une mobilité quotidienne durable
  - Réalisation de la virgule entre les gares Avignon TGV et Centre
  - Réouverture de certaines gares TER : Carpentras, Monteux et Entraigues
  - Réalisation du TCSP et des lignes majeures de bus
- Développer une intermodalité efficace entre les différents modes de transports : créer autour des nœuds de transports de véritables pôles d'échanges multimodaux favorisant l'intermodalité, mais aussi l'accès au transport en commun depuis les quartiers environnants...

## Ce qui est constaté depuis 2011

Le niveau de l'offre en transport collectifs s'est développé depuis l'approbation du SCoT BVA, avec notamment la réouverture des gares de Monteux et Entraigues, ainsi que l'aménagement du PEM d'Avignon Centre. L'évolution des liens entre l'urbanisme et les transports s'est également renforcée avec le lancement de l'AMI « quartier de gare en PACA » sur Morières et Montfavet. Enfin les collectivités se sont saisies des nouveaux enjeux des mobilités dont l'articulation urbanisme / transport, avec la réalisation du PDU du Grand Avignon ou encore la réalisation de schémas de modes doux sur les communes de Vedène, Jonquière, Sorgues, Villeneuve-les-Avignon et Avignon.

Globalement **les ambitions en matière de mobilités développée dans SCoT sont partagées et mise en œuvre** par les élus sur leur territoire. Les nouveaux projets d'aménagement intègrent les enjeux des modes de déplacement alternatifs, de par leur localisation et leur conception.

En revanche, les **problématiques liées aux flux économiques** depuis et vers aux grands projets structurants, notamment Avignon Courtine-Confluence ou le Pôle de l'aéroport, sont en cours de définition. Le port du Pontet a récemment été agrandi et la CCI porte une concession sur le site. Le projet de liaison est ouest à Avignon (LEO) est en cours de réalisation. **Ces objectifs restent donc à poursuivre.**

### e) Bilan de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers: des efforts de réduction des espaces à urbaniser aux profits des espaces naturels et agricoles

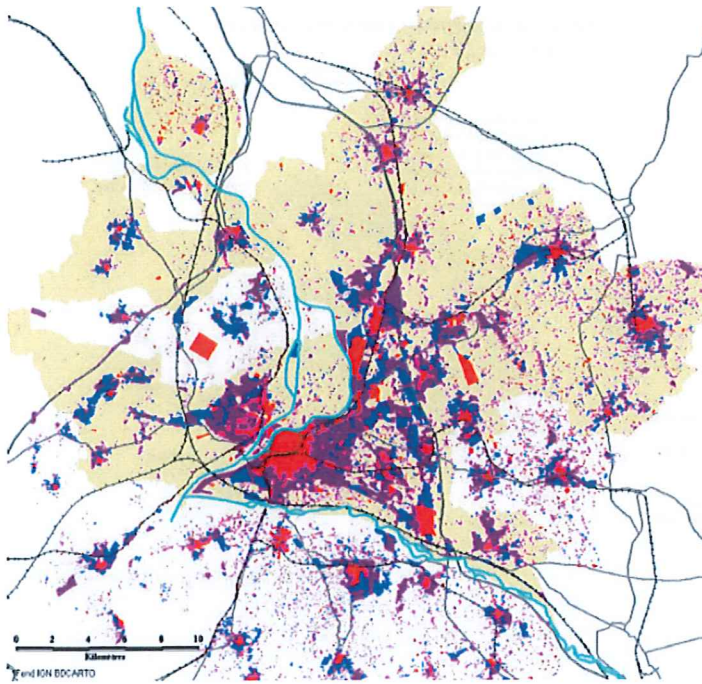
#### Rappels des Constats et enjeux au moment de l'élaboration du SCOT

L'observation des données sur l'occupation passée et actuelle des sols offrent une vision complexe du territoire du Bassin de Vie d'Avignon : étalement des espaces artificialisés, importance des espaces agricoles, des voies de communications routières et ferroviaires, prégnance des cours d'eau et du fleuve, faible emprise des espaces forestiers hormis sur la partie gardoise.

Le territoire du SCoT est principalement constitué par des espaces agricoles. Sur les 56 000 ha environ que couvre le SCoT, près de 64,8% sont agricoles, 18,6% sont urbanisés et 16,5% sont naturels.

Toutefois, la croissance des espaces artificialisés est très nette (+ 25% des surfaces entre 1990 et 2005). Derrière ce chiffre, plusieurs phénomènes sont mis en évidence :

- Une urbanisation très consommatrice d'espaces agricoles mettant en danger l'identité du territoire,
- Un développement en étalement de l'habitat individuel,
- Une urbanisation le long des axes entre les villes (mitage et menaces sur les coupures et corridors verts),
- Une fermeture des milieux naturels (passage de garrigues exploitées à forêts).



### Évolution de l'urbanisation

- Tâche urbaine en 1945
- Urbanisation de 1945 à 1990
- Urbanisation de 1990 à 2000
- Périmètre du SCoT

Source : porter à connaissance

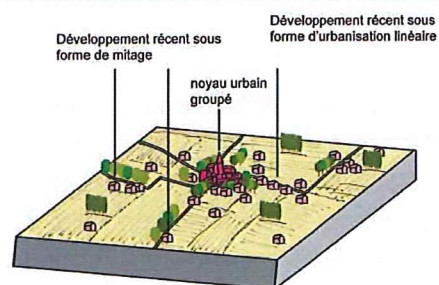
### Ce que dit le PADD

L'absence de stratégie foncière a pesé de façon très significative sur les modalités d'urbanisme. Etablir 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 SCoT, 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 engagées dès aujourd'hui sur l'ensemble du territoire et prioritairement sur les espaces à enjeux.

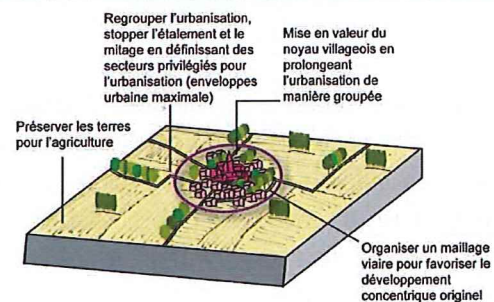
Les grandes lignes directrices du SCoT pour se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation sont les suivants :

- Réinvestir les espaces urbains existants
- Définir des secteurs privilégiés pour l'urbanisation
- Stopper l'urbanisation linéaire
- Promouvoir des opérations denses
- Localiser et quantifier le foncier économique et anticiper l'avenir

#### Mode de développement consommateur de foncier

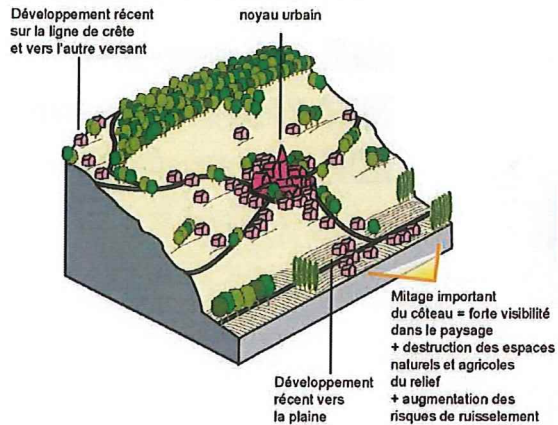


#### Mode de développement économe en foncier

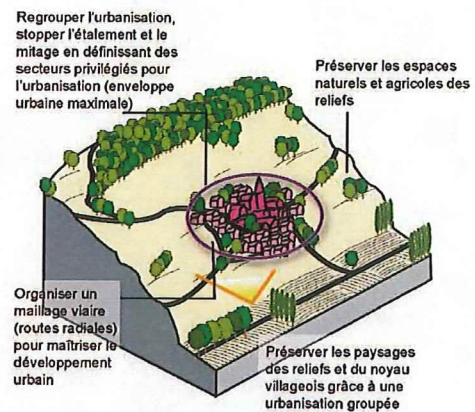


Mode de développement en Plaine

**Mode de développement consommateur de foncier sur les reliefs**



**Mode de développement économe en foncier et intégré au relief**



Mode de développement sur les reliefs

**Ce que dit le DOG**

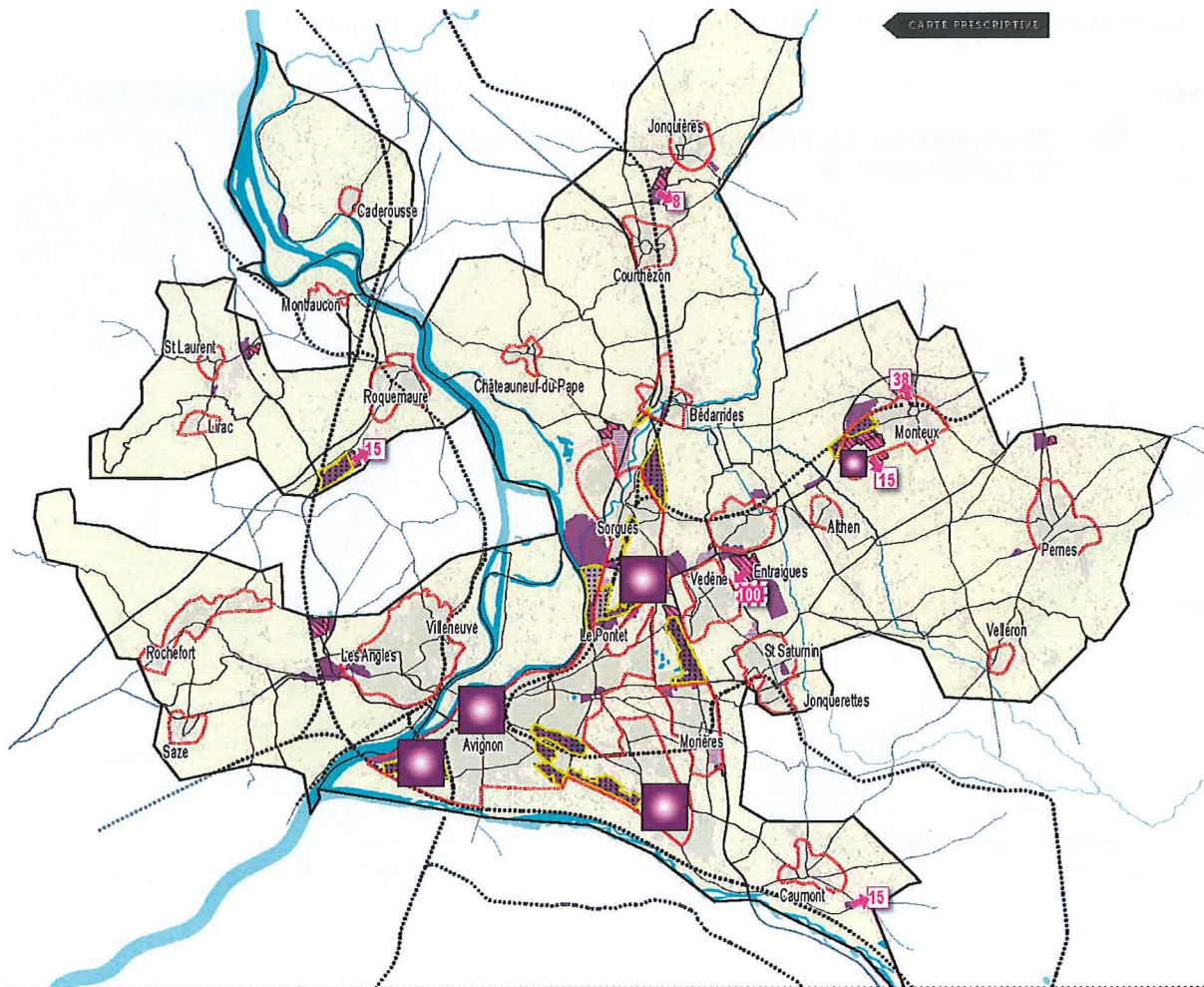
Afin de respecter l'objectif visant à diviser par deux, la consommation d'espace à horizon du SCoT, des orientations nuancées relatives aux densités en matière d'habitat sont fixées en fonction des différentes catégories de communes et des différents types d'habitat. Ces orientations doivent permettre de passer d'une consommation de l'ordre de 1400 ha à un scénario de l'ordre de 800 ha.

Territoire	Types d'habitat		
	Individuel pur (maximum)	Individuel groupé	Collectifs (minimum)
Le coeur urbain	30%	30%	40%
Les villes dont les villes relais	40%	40%	20%
Les pôles villageois	60%	30%	10%
Densité minimum en log/ha	15	25	de 50 à + de 100*


De même des secteurs privilégiés d'urbanisation sont définis et cartographiés pour chaque commune. Ces secteurs devront englober à minima 90% des surfaces à urbaniser (U disponible + zone AU) répondant aux besoins d'habitat, d'équipement et d'activité économique compatible avec l'occupation résidentielle. Les 10% restant permettent également la densification du tissu non compris dans le secteur privilégié d'urbanisation ou une extension mesurée en continuité de l'urbanisation existante.

Enfin concernant le foncier économique, le plan du DOG cartographie :

- les zones d'activités existantes à optimiser
- les nouvelles zones d'activités en nombre limité ou il convient de maîtriser la qualité urbaine
- les réserves foncières pour l'activité économique





### Le tissu mixte


 Tissu métropolitain ou supra local : conforter ou développer la diversité des fonctions urbaines dans les grands pôles d'emplois métropolitain

 Tissu local : développer l'emploi au sein du tissu urbain des communes


### Les zones d'activités


 Développer une politique de densification et de requalification dans les zones d'activités aujourd'hui remplies

 Aménager les extensions et les créations de zones d'activités prévues dans les 10 ans d'application du SCoT

 ...et en particulier dans les secteurs identifiés

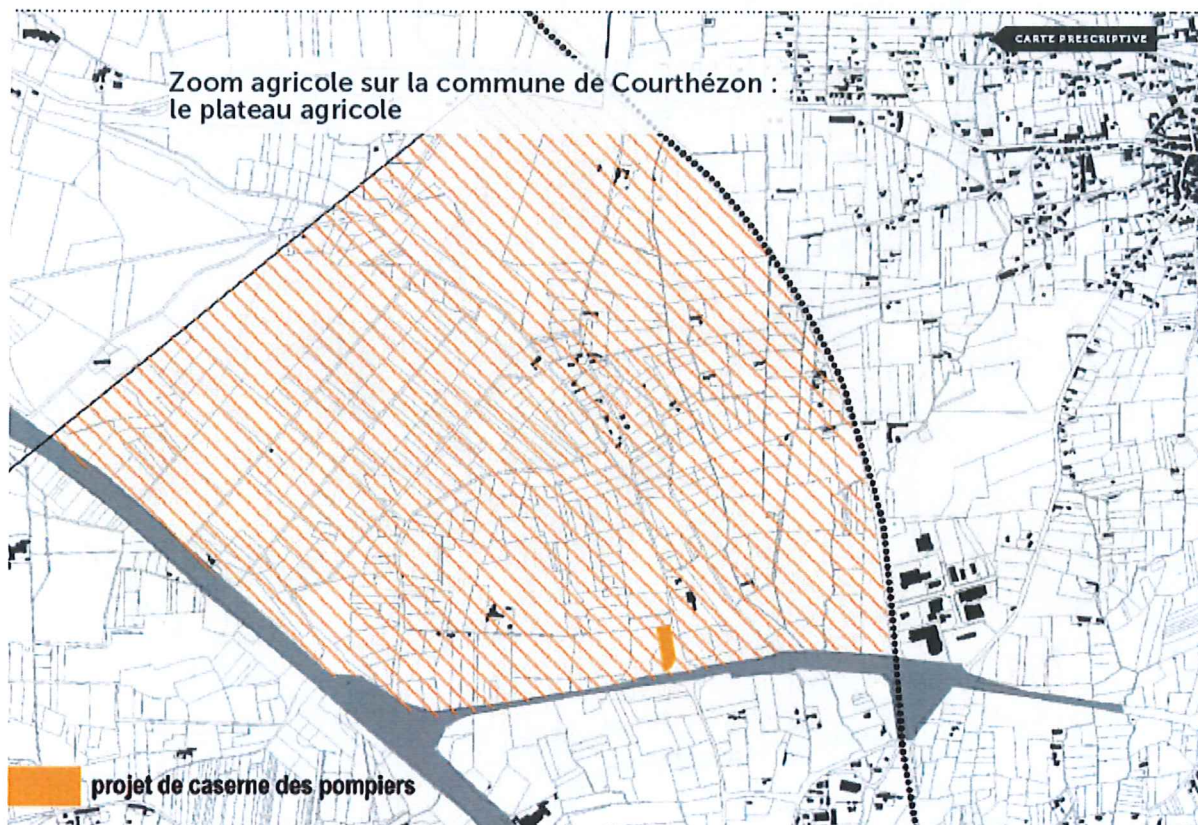
 Prévoir des réserves foncières pour le long terme

 Poursuivre l'aménagement et la commercialisation des zones d'activités existantes possédant encore un potentiel de développement

 Les 100 ha correspondent à 50ha de réserves foncières et 50ha de foncier pour l'accueil éventuel d'entreprises pourvoyeuses d'emplois sollicitant une grande surface d'un seul tenant

En complément de ces mesures, le plan DOG identifie les espaces agricoles à préserver sur le long terme, ce qui permet d'offrir une lisibilité aux agriculteurs souhaitant s'investir sur le territoire. Ces secteurs intègrent notamment les terres à fortes potentialité agronomique et bénéficiant de canaux d'irrigation qui devront faire l'objet d'une attention particulière dans les documents d'urbanisme et être maintenues pour leur vocation agricole et environnementale.

De plus des secteurs de zooms ont été réalisés sur les espaces où s'exerce une pression foncière importante et où la frontière entre espaces urbains et espaces agricoles est très fragile. Ils permettent de délimiter à la parcelle la protection stricte des terres agricoles.

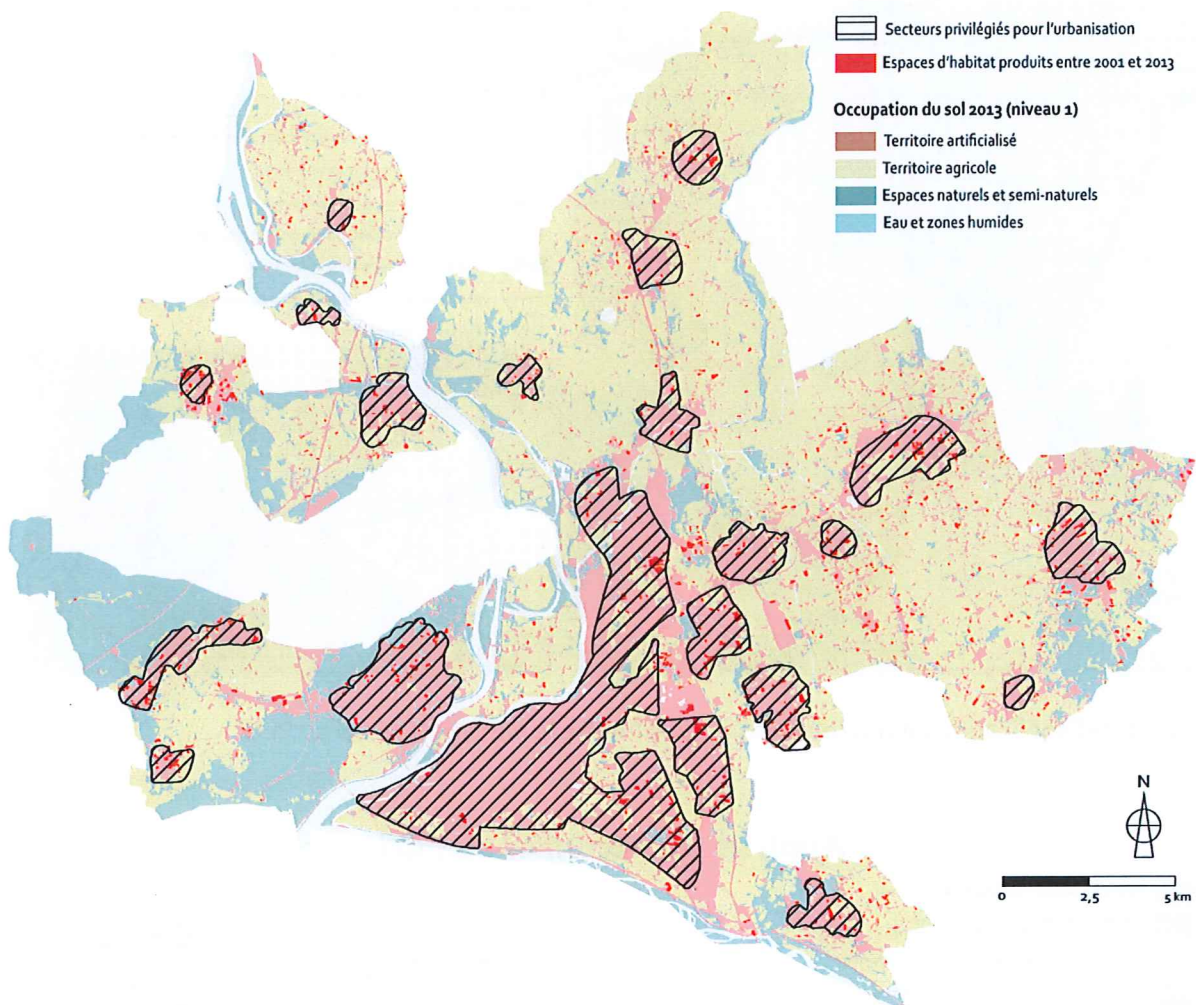


### Ce qui est constaté depuis 2011

L'analyse de l'évolution de l'occupation du sol entre 2001 et 2013 a montré que 524 ha ont été mobilisés pour produire de nouveaux logements, soit 1% du territoire du SCoT. 50% de ces constructions nouvelles ont été réalisées à l'intérieur des secteurs privilégiés d'urbanisation, soit 260 ha. La part des constructions faites en dehors de ces périmètres doit être légèrement nuancée car elle intègre les constructions à vocation d'habitation pour les agriculteurs.

Le type d'urbanisation qui s'est développé entre 2001 et 2013 dans les secteurs privilégiés d'urbanisation correspond majoritairement à du tissu urbain discontinu alors que celui produit en dehors de ces secteurs correspond pour 2/3 à du bâti diffus et pour 1/3 à du tissu urbain discontinu.

Les nouveaux espaces artificialisés entre 2001 et 2013 du SCoT BVA.

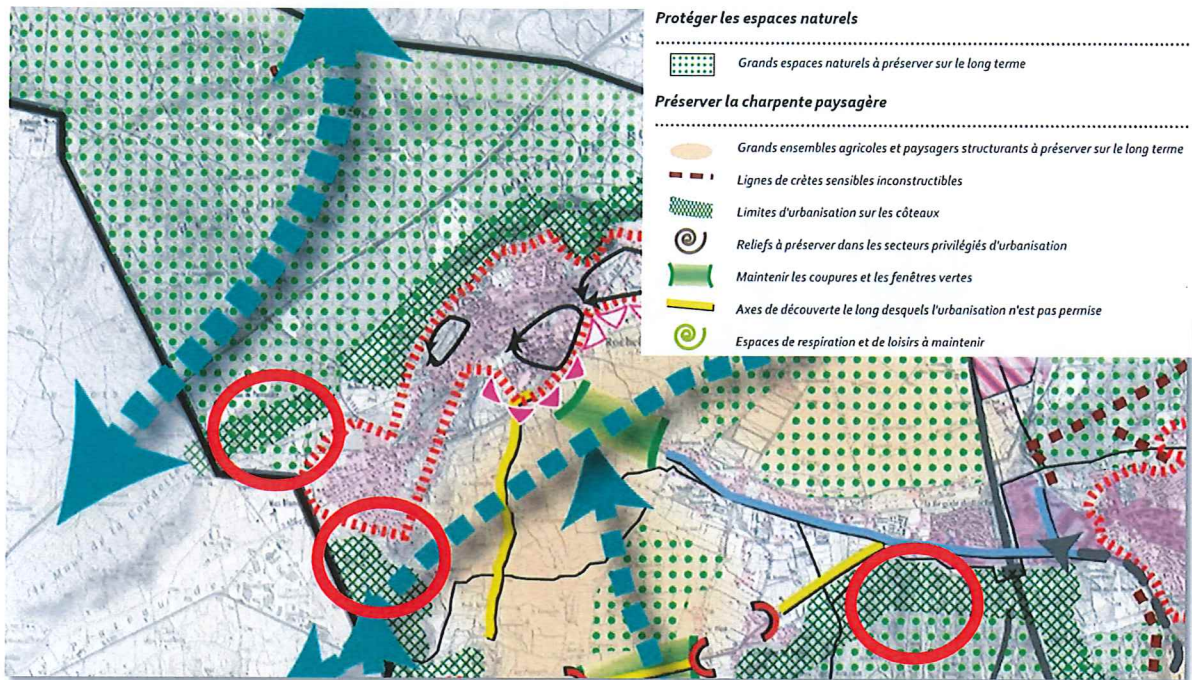


Source : AURAV

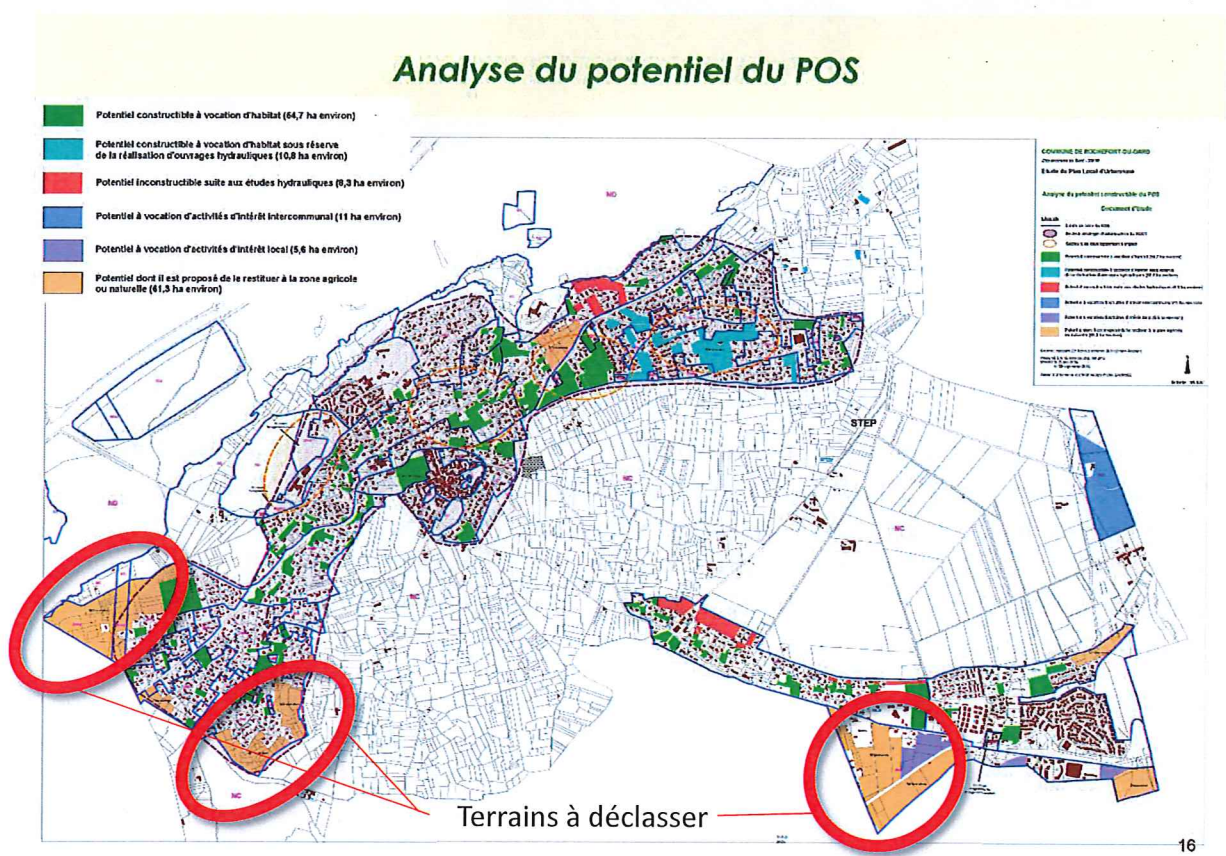
Sur les 26 communes du territoire, **12 ont approuvé un PLU compatible avec les orientations du SCoT** avec un réel effort de prise en compte des secteurs privilégiés dont le développement urbain est défini dans la cartographie du DOG. Les grands ensembles agricoles et paysagers structurants sont préservés dans les documents d'urbanisme des communes par un zonage à vocation agricole ou naturel. Ce travail a permis de rendre un nombre important de terrains classés en zones NA ou AU, aux milieux naturels ou agricoles.

L'exemple de l'élaboration du PLU d'Rochefort du Gard illustre bien cet enjeu. La commune a travaillé en co-construction avec le SMBVA et l'AURAV, afin que le projet politique de la commune réponde aux besoins des administrés, tout en étant compatible avec le SCoT. Ainsi, plus d'une quarantaine d'hectares ont été déclassés et redonnés aux espaces naturels et agricoles. Un travail sur la densification du tissu urbain a également été entrepris afin de limiter la consommation d'espace.

Elaboration du PLU de Rochefort-du-Gard au regard du SCOT – Extrait du DOG du SCOT BVA



Impact de l'application des orientations du SCoT entre le passage du POS au PLU



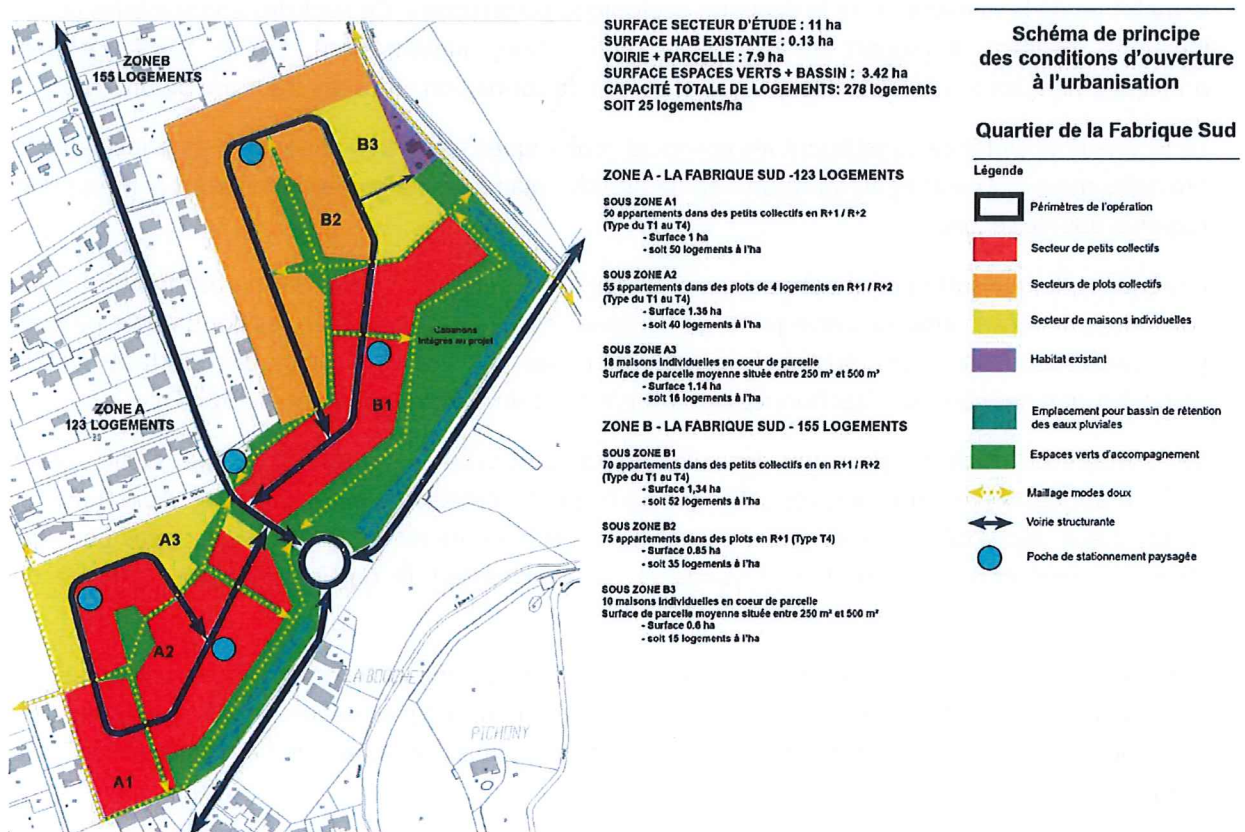
Travail sur le potentiel foncier à conserver ou non en compatibilité avec le SCoT BVA



Les Orientations d'Aménagement et de Programmation **respectent les objectifs de densité demandés** et sont plus vertueuses concernant l'insertion paysagère des projets.

C'est notamment le cas sur la commune de Pernes-les-Fontaines, dont le parti d'aménagement vise renforcer la centralité du quartier par la recombinaison de l'entrée de ville et la mixité d'usage du site. L'élaboration de l'OAP a été l'occasion de travailler de nouvelles formes urbaines afin d'intégrer au mieux les densités demandées par le SCoT.

Exemple : Orientation d'Aménagement et de Programmation sur la commune de Pernes-les-Fontaines.



PLU Pernes-les-Fontaines

Toutefois, le SCoT préconisait que les OAP des PLU abordent a minima les réflexions suivantes : l'insertion du projet dans son site pour garantir une bonne « greffe urbaine » ; la gestion des parkings pour les zones d'activités ; les formes urbaines et densités ; la mixité sociale et fonctionnelle ; la trame verte et bleue intégrant la qualité des espaces publics ; les règles d'implantation du bâti, des recommandations architecturales notamment économes en énergie ».

Au regard des PLU approuvés ou en cours de réalisation qui sont ou doivent devenir compatibles avec le SCoT BVA, **très peu ont poussé la démarche vers des OAP intégrant ces réflexions de manière détaillée afin de mieux encadrer les projets**, c'est d'autant plus le cas, concernant les sites d'activités économiques.

f) **Bilan sur la prise en compte et la préservation de l'environnement et des paysages : une politique de préservation des espaces naturels et paysagers appliqué dans les documents d'urbanisme**

**Rappels des Constats et enjeux au moment de l'élaboration du SCOT**

Les espaces naturels couplés aux terres agricoles abritent une grande richesse faunistique et floristique. L'intérêt de ces milieux est mis en avant par la présence de nombreuses zones d'inventaire et mesures de protection.

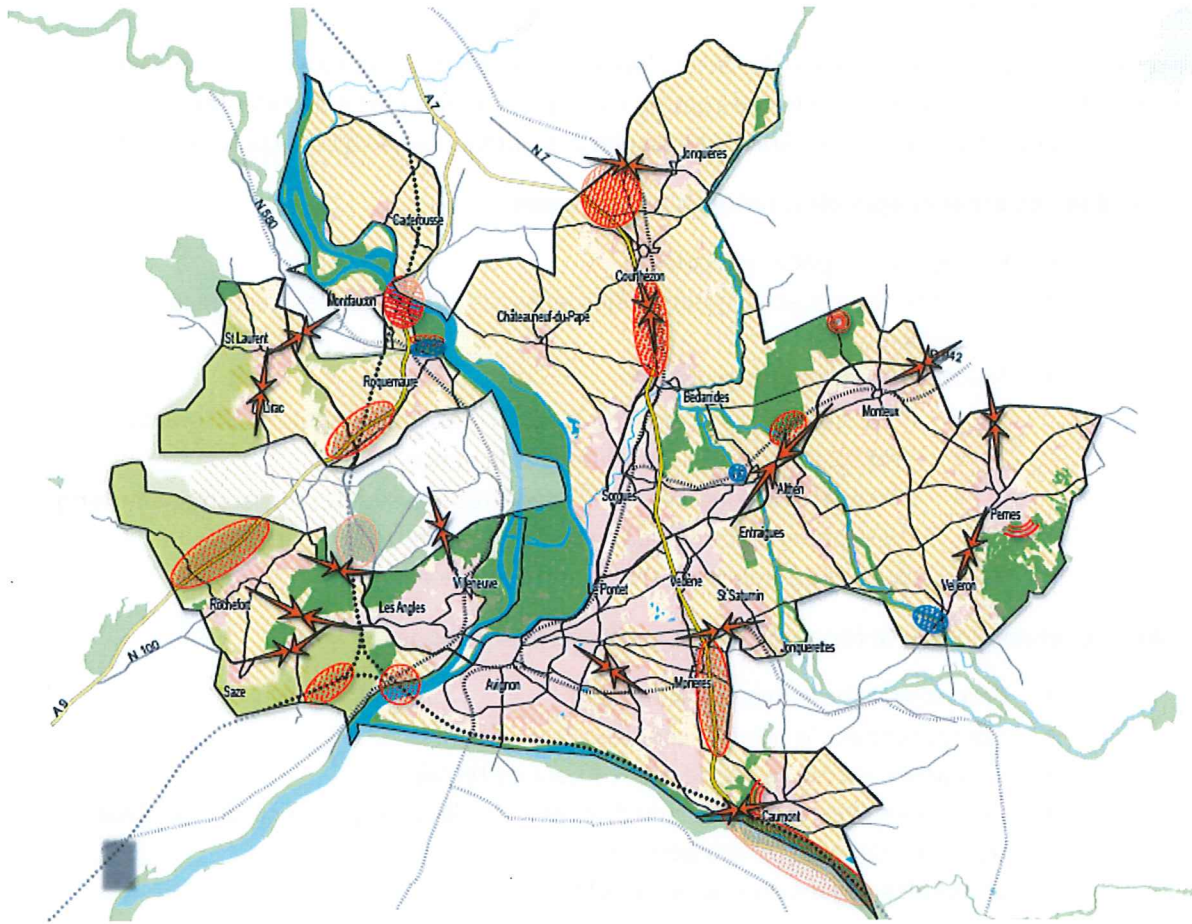
L'ensemble de ces milieux remarquables représentent les cœurs de biodiversité fondamentaux pour le maintien de la richesse et de la diversité écologique du territoire. Ce sont des zones vitales où les individus réalisent la plupart de leur cycle (nidification, alimentation). Sur le SCOT, ce sont principalement les terres agricoles qui jouent ce rôle de connexion entre les cœurs de biodiversité.

Le Rhône et la Durance constituent les corridors écologiques terrestres et aquatiques principaux du territoire mais ils jouent également un rôle de premier plan à l'échelon européen pour le premier et régional pour le second.



Cependant, la réalisation d'infrastructures et le développement de l'urbanisation ont fractionné les corridors, menaçant ainsi la sauvegarde de certaines espèces. Aujourd'hui, les continuités ne sont plus évidentes. Face à ce constat, la préservation des continuités écologiques existantes et la reconstitution des corridors fractionnés constituent donc un enjeu majeur pour le SCOT.

Le territoire bénéficie de paysages agricoles, naturels et urbains de grande qualité. Qu'ils soient emblématiques ou plus intimes, ces paysages participent à l'attractivité économique, touristiques et résidentielle, ainsi qu'à sa renommée. Toutefois, les évolutions récentes peu imprégnées de cette structure paysagère impactent le paysage et compromettent la qualité paysagère globale du territoire.

Enfin, le territoire est concerné par la présence de risques naturels et technologiques, qui impactent une grande partie du territoire urbanisé, notamment par le risque inondation. En effet, à l'exception du Rhône, les bassins versants sont soumis à des crues rapides présentant un risque pour la sécurité des personnes.





### La fragmentation de la trame verte et bleue



-  Milieux remarquables (APB, Natura 2000, ZNIEFF, ENS) constituant le cœur de la trame verte et bleue du territoire
-  Espaces agricoles jouant un rôle de connexion entre les « cœurs de biodiversité »

Espaces naturels composés de garrigues et boisements liés aux reliefs à préserver et à intégrer dans la trame verte et bleue

### Les risques de rupture de la trame verte et bleue à maîtriser

-  Risques de conurbation urbaine le long des voies
-  Risques de réduction de la superficie des milieux remarquables (cœurs de biodiversité) par extension urbaine :
  - Pernes-les-Fontaines et Caumont : en continuant à urbaniser sur les reliefs
  - Velleron : en continuant l'urbanisation au Sud vers le SIC Sorgues et Auzon
  - Monteux : en développant la pépinière d'entreprises située au sein du SIC Sorgues et Auzon (mais pas intégrée dans le zonage du SIC en lui-même)
  - Roquemaure : en urbanisant ou artificialisant les terrains situés au Nord de la déviation sur l'île de Miémaré (terrains classés aujourd'hui au POS en zone IIIINA)

### Ruptures et fragmentations existantes de la trame verte et bleue

-  Ruptures de la trame verte et bleue causées par le passage d'infrastructures (routes, voies ferrées...)
-  Fragmentations de la trame verte et bleue liées à un mitage dans des milieux remarquables :
  - Pernes-les-Fontaines et Velleron : mitage dans le SIC Sorgues et Auzon
  - Entraigues-sur-la-Sorgue : urbanisation à proximité immédiate du SIC Sorgues et Auzon
  - Roquemaure : équipements publics et parkings dans le SIC Rhône aval

## Ce que dit le PADD

Le territoire 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 et participe à l'ambiance paysagère. Afin de conserver ces singularités, le SCoT a pour objectif :

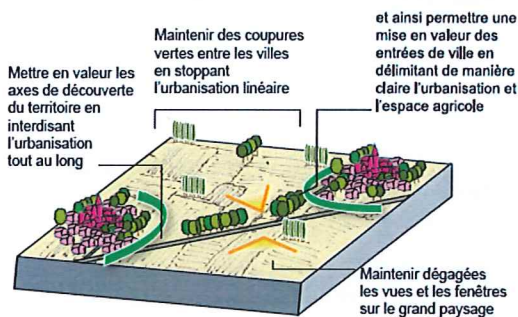
### → Protéger les espaces agricoles, naturels et paysagers :

- Protéger les espaces agricoles
- Protéger les espaces naturels (les espaces remarquables reconnus et la nature « quotidienne »).
- Préserver la charpente paysagère
  - Protéger les grands ensembles agricoles et paysagers structurants
  - Protéger les reliefs, s'inscrire dans la pente
  - Protéger les coupures et les fenêtres paysagères notamment le long des axes routiers stratégiques pour la découverte du territoire.
- Reconstituer et pérenniser la trame verte et bleue

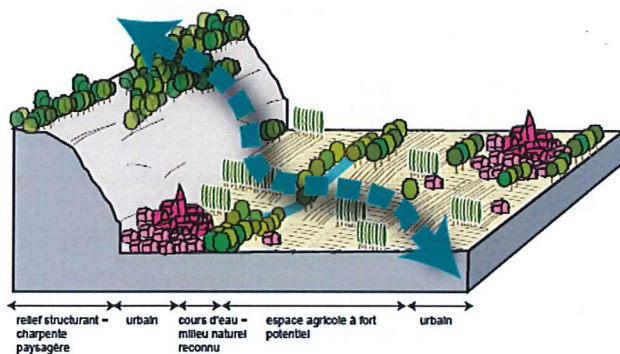
### → Apaiser et revaloriser le rapport entre le territoire et les risques :

- Composer avec le risque d'inondation
- Composer avec le risque incendie
- Composer avec le risque de mouvement de terrain
- Composer avec le risque industriel et celui lié à la présence de canalisations de transport de matières dangereuses
- Limiter les risques pour la santé publique

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



*Définition de la trame verte et bleue*



## Ce que dit le DOG

Afin de respecter l'objectif visant à protéger les espaces naturels et paysagers, le SCoT cartographie sur le plan du DOG les espaces qu'il convient de préserver de toute urbanisation :

- Les grands espaces naturels à préserver (s'appuie sur les périmètres de protection et d'inventaire déjà connus)
- Les grands ensembles agricoles et paysagers à préserver sur le long terme
- Les lignes de crêtes sensibles inconstructibles
- Les limites d'urbanisation sur les coteaux
- Les reliefs à préserver dans les secteurs privilégiés d'urbanisation
- Les coupures et fenêtres vertes à maintenir
- Les axes de découverte le long desquels l'urbanisation n'est pas permise
- Les espaces de respiration et de loisirs à maintenir

En ce qui concerne **l'objectif de reconstituer et pérenniser la trame verte et bleue**, le SCoT identifie les continuités écologiques à structurer. En cas de traversée de ces continuités par de nouvelles infrastructures, la restauration du corridor écologique doit être intégrée dans le projet.

Afin de préserver les corridors aquatiques et de permettre la divagation des cours d'eau, un espace libre non constructible entre l'urbanisation nouvelle et les berges doit être préservé. Cet espace peut être le support pour l'aménagement de liaisons douces.

Enfin les nouvelles extensions urbaines devront favoriser un fonctionnement écologique global en intégrant la structuration d'une trame verte et bleue connectée à celle identifiée à l'échelle de la commune.

En ce qui concerne l'objectif **d'apaiser et revaloriser le rapport entre le territoire et les risques**, le SCoT établit une hiérarchisation des zones à risques, que les secteurs privilégiés d'urbanisation prennent en compte. De manière générale, le SCoT reprend la doctrine des plans de prévention des risques et demande pour le risque inondation à ce que :

- Les principes d'aménagement applicables dans les secteurs privilégiés d'urbanisation devront prendre en compte les conclusions des études hydrauliques engagées sur le territoire devant définir un zonage et des recommandations d'aménagement, le cas échéant.
- Les espaces non urbanisables devront être valorisés et intégrés dans la composition de la trame verte et bleue et prendre en considération les orientations qui leur sont applicables.

CARTE PRESCRIPTIVE



**Reconstituer et pérenniser la trame verte et bleue**

-  Obstacles existant à la perméabilité écologique = continuités à reconstituer
-  Projets dans lesquels la continuité de la trame verte et bleue doit être pris en compte
-  } Continuités de la trame verte et bleue à structurer sur le long terme
-  }

**Choix d'urbanisation qui permettent de préserver la continuité de la trame verte**

-  Tâche urbaine existante
-  Secteurs privilégiés d'urbanisation
-  Zones d'activités existantes remplies ou présentant encore du potentiel de développement
-  Extensions ou créations de nouvelles zones
-  Réserves foncières économiques

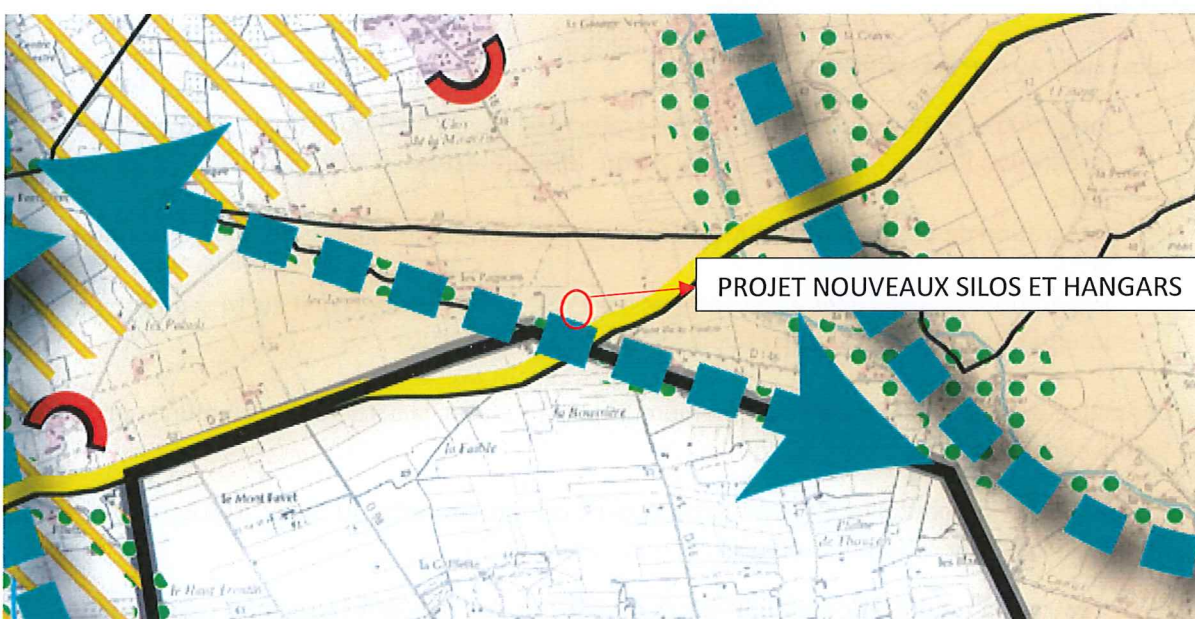
### **Ce qui est constaté depuis 2011**

Comme en témoignent les nombreuses orientations du SCOT dédiées à ce sujet ainsi que les éléments cartographiés sur le plan de DOG, le paysage a permis une approche transversale sur les sujets d'aménagement et a guidé les choix du SCOT approuvé.

Ces éléments ont été repris et affinés dans le cadre des PLU.

### **Les nouvelles constructions ont préservé les espaces importants au fonctionnement écologique du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon ainsi que ses points paysagers sensibles.**

Certains projets ont été abandonnés ou déplacés au regard de la compatibilité avec le SCoT. C'est notamment le cas d'un projet de création de nouveau silo, situé dans un grand ensemble agricole et paysagers structurants à préserver sur le long terme. Au regard des sensibilités paysagères et environnementales du site, le projet n'a pu aboutir sur ce secteur. Il a été repositionné dans un site plus approprié.



Extrait du DOG SCoT BVA

Les risques naturels et notamment ceux liés aux inondations ont été pris en compte dans le développement des projets afin de ne pas les accroître. A ce titre, un travail partenarial a été engagé avec l'État sur la prise en compte de ce risque dans la révision des PLU, notamment sur le PLU d'Avignon. Afin de garantir que le développement des communes porté dans les PLU soit compatible avec les orientations du SCoT, le comité syndical du SCoT BVA analyse l'ensemble des projets de PLU et de Plan de Prévention des Risques, et rend un avis sur ces derniers.

**Un travail collaboratif a été engagé** avec le CD84 pour travailler sur la stratégie des espaces naturels sensibles (ENS). De même un partenariat avec l'agence de l'eau, le syndicat Rhône Aygues et Ouvèze et l'ASA des canaux est en cours afin d'étudier ensemble, les problématiques hydrauliques sur le Bassin de Vie d'Avignon.

**Les orientations définies dans le SCoT actuellement applicable sont donc partagées et mises en œuvre par les politiques locales.**

### 3) Conclusion : le lancement de la révision du SCoT

L'analyse globale des résultats d'application du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon démontre qu'une grande partie des orientations stratégiques sont mises en œuvre et partagées par l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire.

Le bilan d'application, alimenté par les indicateurs de suivi engagés dès l'approbation du SCoT n'aboutit pas à une remise en cause fondamentale des grandes orientations d'aménagement actées dans le SCOT approuvé en 2011.

Ces objectifs s'inscrivent dans une durée et se révèlent toujours pertinents au regard des besoins actuels et futurs du Bassin de Vie d'Avignon. Toutefois, certains nécessitent d'être précisés face à l'analyse de ce bilan, notamment les choix portants sur l'aménagement commercial, la Trame Verte et Bleue (avec une approche plus écologique), ou encore sur la programmation de l'offre de logements.

De plus, suite aux arrêtés préfectoraux suivants :

- Intégration Orange à la CCPRO : Arrêté préfectoral N°2013295-0010 du 22 octobre 2013,
- Intégration Pujaut-Sauveterre au GA: Arrêté Interpréfectoral N°2013302-0003 du 29 octobre 2013,
- Intégration de Roquemaure et Montfaucon au GA : arrêté Interpréfectoral du 8 septembre 2016,
- Intégration de Bédarrides et de Sorgues à la CCSC : Arrêté préfectoral du 14 septembre 2016,
- Intégration de la CCAOP : Arrêté préfectoral du 11 mai 2017

Le périmètre du SCOT a été modifié de manière importante avec la sortie de 2 communes et l'entrée de 9 nouvelles communes.

Enfin, l'évolution du contexte réglementaire depuis les lois Grenelle, ALUR et NOTRe imposent de compléter le SCOT sur différents volets (TVB, numérique...).

**Compte tenu de la modification du périmètre du SCoT et des obligations réglementaires d'intégrer de nouveaux éléments, il est proposé de réviser le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon tout en maintenant les grandes lignes directrices définies en 2011.**