

SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

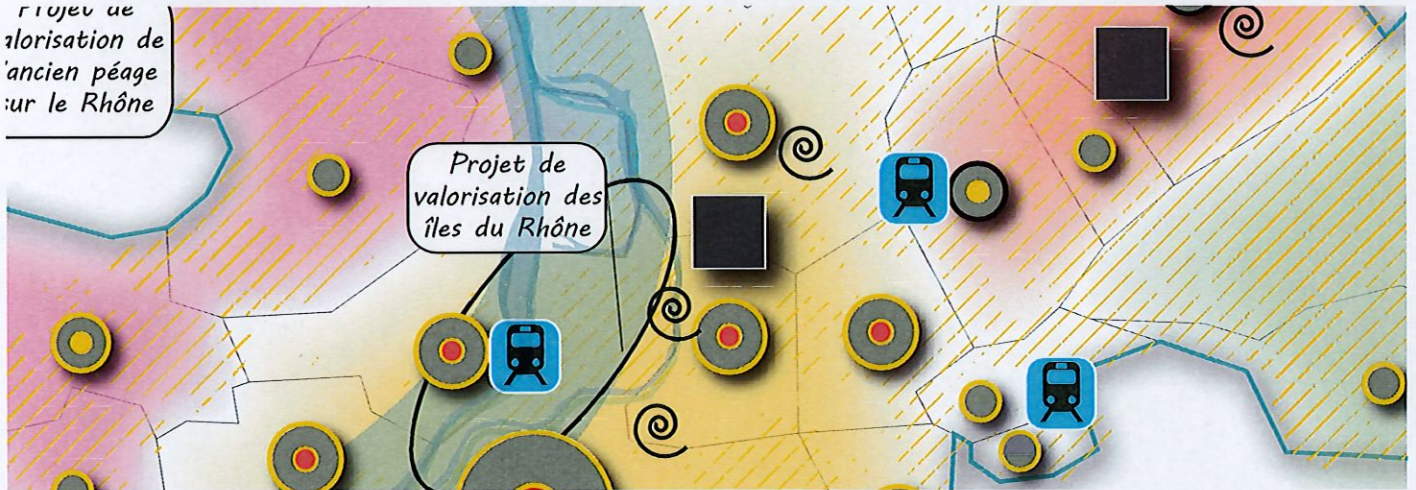
bilan d'application du SCoT
approuvé de 2011



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



Projet de
valorisation de
l'ancien péage
sur le Rhône





SOMMAIRE

1) Contexte et cadre légal.....	4
2) Les actions du syndicat pour la mise en oeuvre du scot du bassin de vie d'avignon depuis 2011.....	7
a) L'accompagnement et le suivi des documents d'urbanisme locaux.....	8
b) Le guide pédagogique de déclinaison des orientations du SCoT dans le PLU.....	10
c) Des publications de l'observatoire du SCoT.....	10
d) La charte d'urbanisme commerciale.....	11
e) L'inter SCoT et les démarches de coopération inter-territoriales.....	12
f) L'engagement de la révision du SCoT suite au 1er bilan réalisé.....	14
3) Analyse des résultats de l'application du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon.....	15
a) Bilan en matière de prospective démographique : une évolution démographique bien en dessous des objectifs définis au SCoT, notamment sur le cœur urbain.....	16
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.....	20
c) Bilan en matière de développement économique : une hiérarchie de site économique qui respecte l'armature du SCoT.....	25
d) Bilan en matière de déplacements et transports : une politique de mobilité mise en oeuvre et partagée par tous.....	36
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	43
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.....	48
4) Conclusion.....	51

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 dont le rôle 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 intramuros, 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.143-28 du code de l'urbanisme imposent au syndicat mixte du SCoT, six ans au plus tard après le dernier bilan, 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 commerciales ».

Un premier bilan de SCoT a été réalisé en 2017, soit 6 ans après son adoption. Il a été présenté à l'ensemble des membres du conseil syndical et a donné lieu à une délibération en séance le 13 novembre 2017. Celle-ci a conclu que compte tenu de la modification du périmètre du SCoT et des obligations réglementaires d'intégrer de nouveaux éléments, il a été décidé de prescrire la révision du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon.

L'objet de ce nouveau bilan permet d'analyser les dynamiques du territoire et de tirer un bilan d'application de l'ensemble du SCoT de 2011. Les nouvelles dynamiques qui ressortent de ce second bilan vont permettre d'alimenter les travaux en cours du SCoT en révision pour mener un projet plus proche du territoire qui tient compte de ses atouts mais également de ses difficultés, tout en poursuivant cette volonté de redynamiser le cœur urbain.

EVOLUTION DU PERIMETRE DU SYNDICAT MIXTE DEPUIS 2014

Depuis la validation du SCoT en 2011 le territoire d'étude s'est élargi depuis le premier bilan (2009 - 2014) avec :

- L'intégration d'Orange à la CCPRO en 2014
- L'intégration de Roquemaure et Montfaucon au GA: arrêté Interpréfectoral du 8 septembre 2016,
- L'intégration de Bédarrides et de Sorgues à la CCSC: Arrêté préfectoral du 14 septembre 2016,
- L'intégration de la CCAOP : Arrêté préfectoral du 11 mai 2017

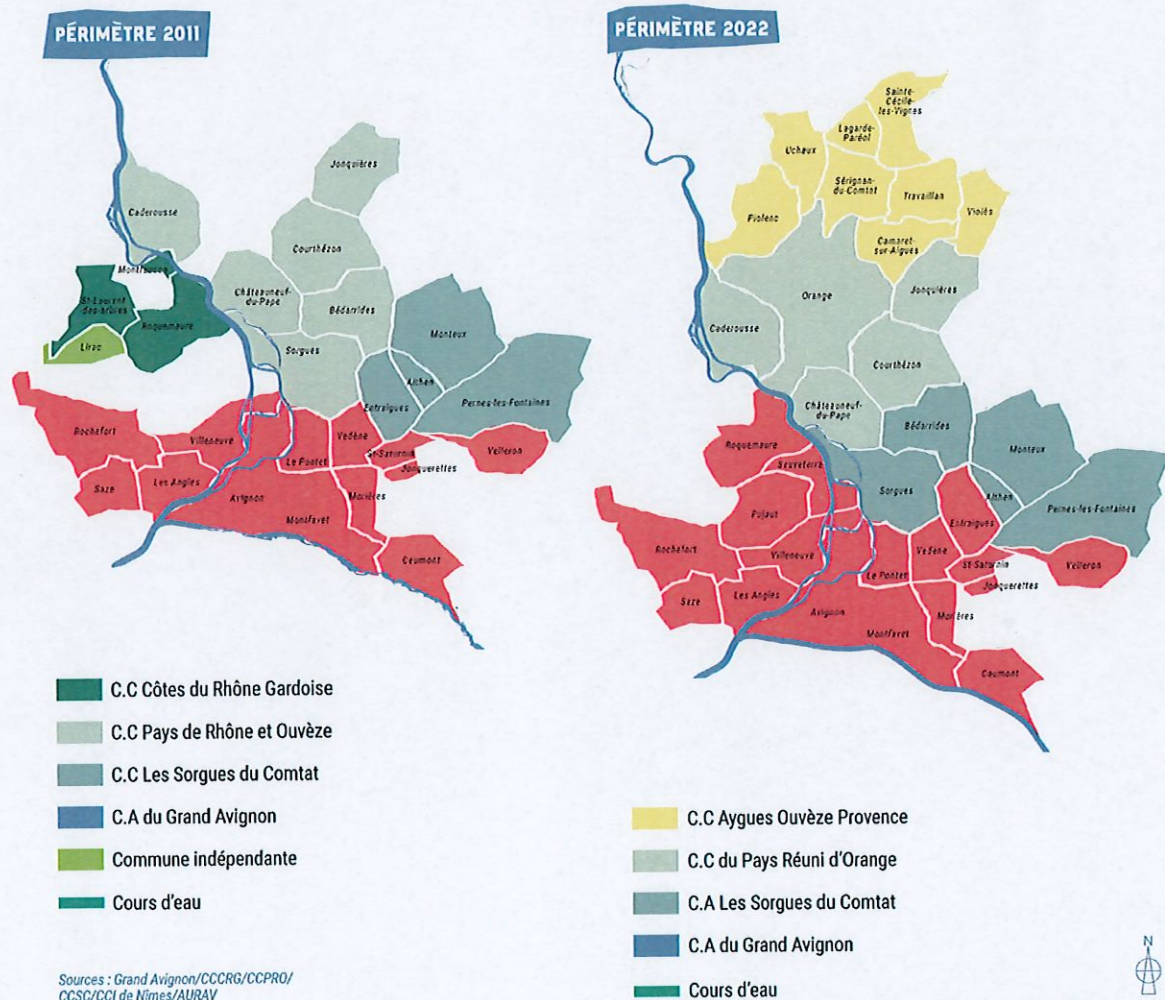
Aussi, le périmètre a été réduit par les départs en 2017 et en 2018 des communes de Saint-Laurent des Arbres et de Montfaucon pour la Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien

Le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon (BVA) compte en 2020, 34 communes pour 255 273 habitants (Insee RP 2020). Traversé par le Rhône, il est situé à cheval sur les départements de Vaucluse et du Gard et sur deux régions: Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Occitanie. Ce territoire est séparé par la Durance avec le département des Bouches-du-Rhône.

Le périmètre du SCoT regroupe 4 intercommunalités :

- La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon (GA),
- La Communauté de Communes du Pays d'Orange en Provence (CCPOP),
- La Communauté d'Agglomération des Sorgues du Comtat (CASC),
- La Communauté de Communes Aygues Ouvèze en Provence (CCAOP).

Evolution du périmètre du SCoT depuis 2011



Sources : Grand Avignon/CCCRG/CCPRO/CCSC/CCI de Nîmes/AURAV



17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

A blue suspension bridge spans across a river. The bridge has a metal deck with a perforated pattern and blue railings. Several people are walking and cycling on the bridge. The background shows a clear blue sky and green trees on the riverbanks.

LES ACTIONS DU SYNDICAT POUR LA MISE EN OEUVRE DU SCoT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Depuis l'approbation en 2011 du SCoT, le SMBVA à travers de nombreuses actions et réunions conduit la mise en œuvre du SCoT. Il est le garant de l'application du projet politique défini sur ce territoire et de sa compatibilité avec les autres documents et schémas de planification urbaine tels que les PLU, PLH, PDU ou encore PCAET.

LES ACTIONS DU SYNDICAT POUR LA MISE EN OEUVRE DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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.

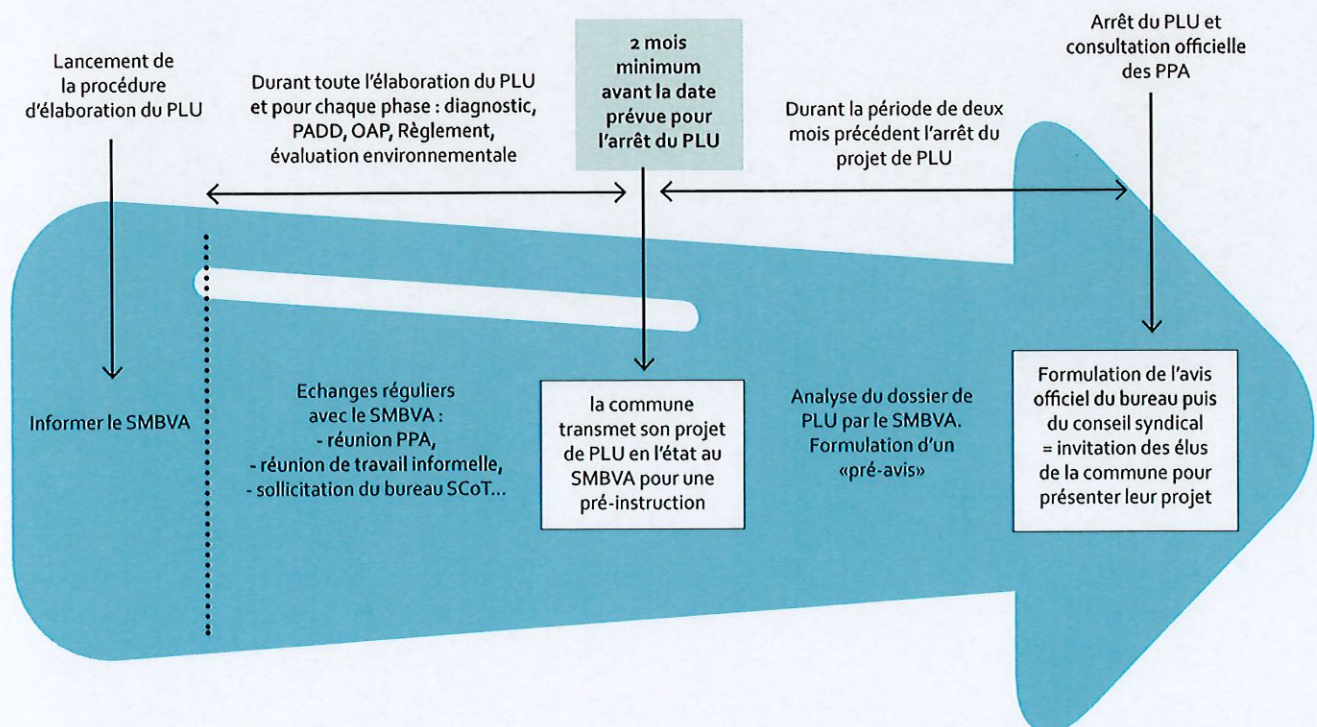
De plus, le syndicat mixte a proposé à ses communes et EPCI membres de mettre en place une méthode collaborative pour l'élaboration ou la révision de leur PLU (cf schéma ci-après).

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 129 bureaux et 99 comités syndicaux qui se sont réunis dont 72 bureaux et 58 comité syndical entre 2017 et 2013.

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.



LES ACTIONS DU SYNDICAT POUR LA MISE EN OEUVRE DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON



Le comité syndical réuni pour donner analyse un PLU et rendre son avis



Les élus du bureau pour travail sur les orientations commerciales



Atelier de travail concernant l'habitat sur le territoire réunissant élus, techniciens et partenaires

LES ACTIONS DU SYNDICAT POUR LA MISE EN OEUVRE DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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.

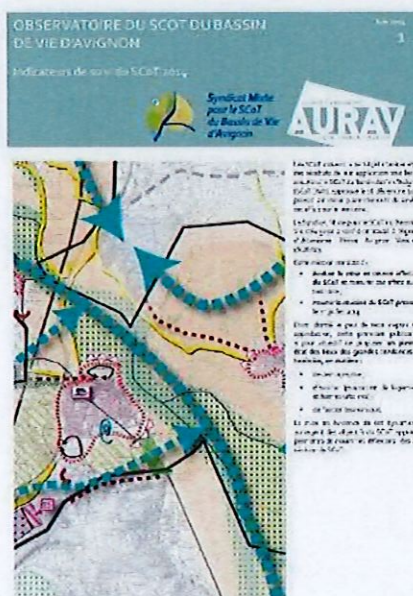
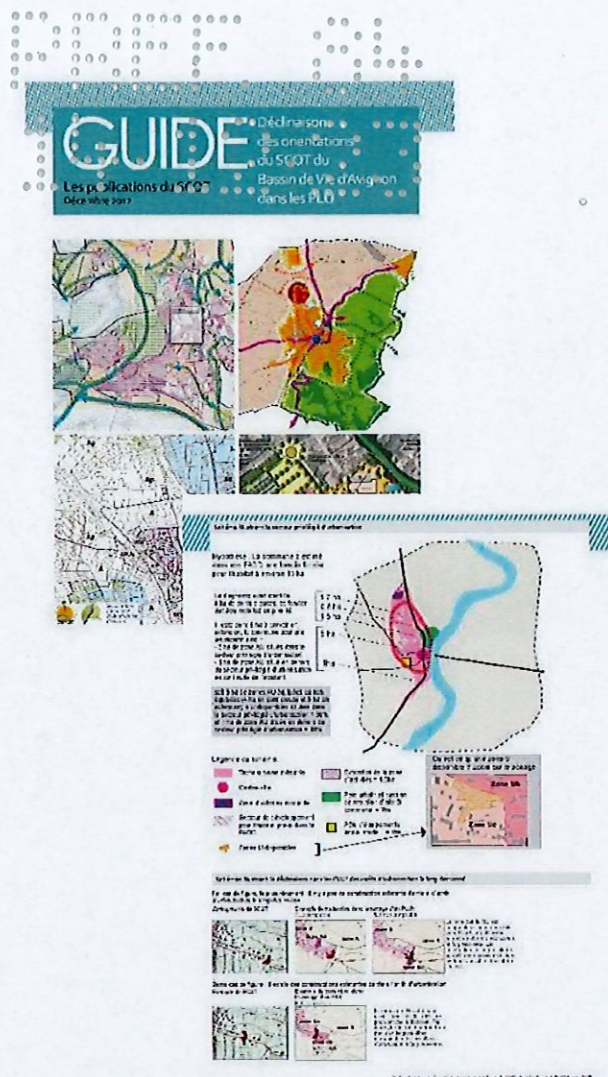
C'est pourquoi, l'Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse, pour le compte du Syndicat Mixte du Bassin de Vie d'Avignon, a élaboré un guide méthodologique afin de faciliter la traduction des orientations du SCoT dans les PLU. Son objectif est avant tout pédagogique. Il vise à éclairer la façon dont 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.

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



LES ACTIONS DU SYNDICAT POUR LA MISE EN OEUVRE DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

D) LA CHARTÉ D'URBANISME COMMERCIALE

A travers l'analyse et l'observation dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT, le commerce a été un sujet majeur sur le territoire. Pour autant, le SCOT de 2011 ne dispose pas de prescription adaptée pour encadrer le développement commercial de manière équilibrée. Sur le territoire les surfaces ont continué à croître au détriment des commerces de proximité, sans pour autant créer de l'emploi. Face à ce constat, les élus du SCOT ont souhaité établir une feuille de route commune sur le commerce à travers une charte d'urbanisme commerciale, partager par tous. Préfigurant le DAACL, l'élaboration de la charte d'urbanisme commerciale a permis de construire un consensus politique d'aménagement du territoire du SCOT BVA pour le commerce, et d'avoir un positionnement fort. Elle permet de donner une vision partagée de l'aménagement commercial qui constitue un socle pour la mise en œuvre des politiques locales commerciales des communes et EPCI.

Elle a été validée en comité syndical le 6 novembre 2017, par l'ensemble des territoires composant le SCOT.

La charte s'articule autour de 5 objectifs :

1. Redéfinir un équilibre entre les pôles commerciaux, qui permette de renforcer l'attractivité des centres-villes,
2. Renforcer l'attractivité commerciale des centres-villes et des quartiers en valorisant leurs atouts (tourisme, loisirs, patrimoine, etc.) et en y priorisant les implantations commerciales,
3. Impulser la mutation et la diversification des zones commerciales,

4. Conforter l'activité commerciale et accompagner sa mutation,
5. Définir et mettre en œuvre collectivement, à l'échelle du bassin de vie, une gouvernance commerciale impliquant l'ensemble des acteurs,
6. Engager un dialogue avec les territoires voisins à l'échelle de l'aire urbaine.

Elle définit les localisations préférentielles des équipements commerciaux en cohérence avec l'armature urbaine, ainsi que les exigences renforcées en termes de qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale pour les implantations commerciales.

Un positionnement plus marqué en CDAC

La charte commerciale permet dorénavant aux élus de formaliser un avis argumenté et commun lors des Commissions Départementales d'Aménagement Commercial (CDAC).

Le Syndicat Mixte du Bassin de Vie d'Avignon participe aux CDAC, et peut la saisir lui-même lorsque les projets ont une surface de vente comprise entre 300m² et 1000m². Le positionnement du SMBVA s'est renforcé en 2022 quand la saisine a été déléguée au Bureau afin d'être plus réactif au moment de la réception des dossiers.

Cette organisation permet une meilleure mise en œuvre de la politique sur l'aménagement commercial définie par le SCOT.

Conférence de presse pour exposer les orientations de la charte d'urbanisme commerciale



LES ACTIONS DU SYNDICAT POUR LA MISE EN OEUVRE DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON DEPUIS 2014

E) L'INTER SCOT ET LES DÉMARCHES DE COOPÉRATION INTER-TERRITORIALES

L'émergence de 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,

- Le développement économique
- Le positionnement régional

Fin 2016, plusieurs rencontres entre les EPCI composant l'espace du Delta Rhodanien ont eu lieu sous l'impulsion du Grand Avignon.

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, a du 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 a permis 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

LES ACTIONS DU SYNDICAT POUR LA MISE EN OEUVRE DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Le renforcement de l'Interscot de l'espace Rhodanien et des échanges interscot aux échelles régionales suite à la loi Climat et Résilience

Après la pandémie de 2020, les démarches d'échanges entre territoire ont redémarré de manière plus « dissociées ». La préfiguration de la loi Climat et Résilience a amené dès le milieu de l'année 2021 une nouvelle organisation pour les territoires, dans un fonctionnement plus régionalisé dans les échanges inter-territoriaux, via les conférences des SCoT. Leur objectif était de faire remonter, dans un délai d'un an, des propositions aux régions dans le cadre des modifications des SRADDET suite à la loi.

Ainsi, du côté région SUD PACA, les échanges se sont organisés entre SCoT via les espaces de dialogues définis dans le SRADDET approuvé en 2019. L'Interscot Rhodanien a donc émergé. Constitué de 8 SCoT, il a représenté un lieu d'échange riche entre élus et

techniciens, afin de construire un discours territorial commun et porter une voix unique dans la conférence des SCoT régionale.

Côté Occitanie, les échanges du SMBVA se sont tenus directement au sein de la conférence des SCoT, sans Interscot particulier, mais également dans les instances de concertation régionale dans le cadre de la modification du SRADDET. Les territoires ont ainsi pu y construire des positions communes et spécifiques aux territoires représentés.

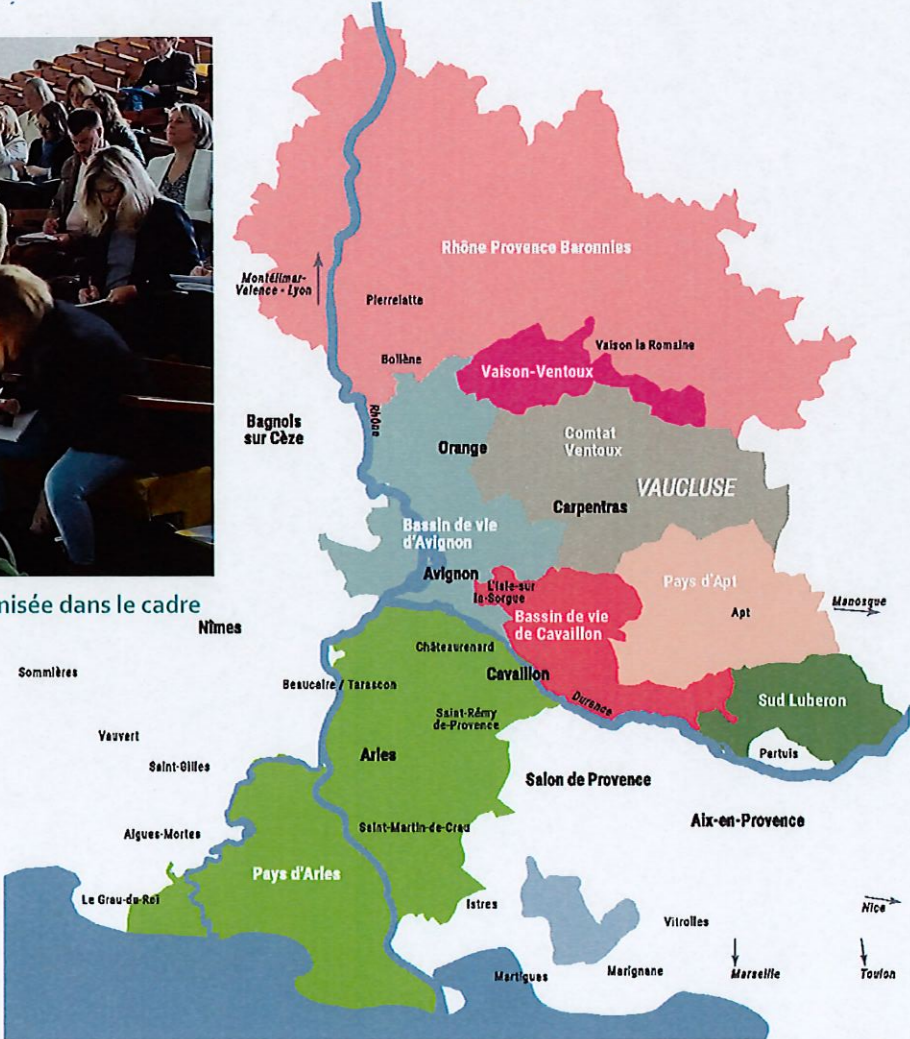
Pour le SMBVA, ces instances ont permis de porter la spécificité de l'inter-régionalité de son territoire, au côté d'autres territoires dans le même cas.

Aujourd'hui, malgré une évolution législative en juillet 2023 et la disparition des conférences des SCoT au profit de conférences de gouvernances régionales, la dynamique de l'Interscot Rhodanien et des échanges plus généraux au sein des conférences des SCoT perdure



Journée connaissance du Territoire organisée dans le cadre du SRADDET pour l'espace Rhodanien

Carte de l'espace Rhodanien, identifié au SRADDET PACA



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

et permet d'avancer sur de nombreux sujets communs comme la poursuite des modifications des SRADDET et de mieux peser au niveau régional voir national.

F) L'ENGAGEMENT DE LA RÉVISION DU SCOT SUITE AU 1ER BILAN RÉALISÉ

Le 1er bilan du SCoT concluait sur la nécessité de révision le SCoT afin d'adapter les évolutions de périmètre suite aux refontes des périmètres intercommunaux, mais également pour le grennelliser.

Ainsi la révision, dont les préfigurations ont été amorcées avant la finalisation du bilan, a abouti à l'arrêt du projet en décembre 2019.

Cependant, la pandémie mondiale de Covid-19, les nouvelles élections et surtout, les nouvelles évolutions législatives ont donné un coup d'arrêt à la procédure et ont amenés les nouveaux élus à se repositionner sur les objectifs du SCoT, face aux grands enjeux portés par la loi Climat et Résilience.

C'est ainsi qu'une nouvelle délibération de révision a été prise, sans attendre ce bilan, afin d'anticiper aux mieux les grands défis de demain et avancer sur une stratégie territoriale globale à l'heure de la sobriété foncière.



Atelier de travail sur le développement économique avec les élus et technicien lors de la révision du SCoT, juin 2022



Séminaire de co-construction du PAS, octobre 2023



ANALYSE DES RESULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

L'analyse des résultats de l'application du SCoT BVA constitue une étape importante. 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. Le bilan des 6 ans réalisé sur la période 2011 - 2017 a permis de dégager des premières tendances qui ont conduit à la révision du SCoT en vigueur. Cette analyse reposait essentiellement sur les données 2009/ 2014 de l'INSEE disponibles lors de sa réalisation. Pour mener le second bilan des 6 ans et couvrir l'ensemble de la période d'application du SCoT, les données INSEE sur la période 2014 - 2020 ont été appliquées.

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. Ces résultats sont dus à un solde naturel positif et à un solde migratoire important.

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 objectif d'évolution réel de plus de 1% par an sur cette période, la croissance démographique fut supérieure à celle observée dans les années 1980 et 1990.

Cependant l'accroissement de plus de 1% par an, le territoire du SCoT BVA cache des disparités entre les communes. En effet, ce sont celles 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 la population affichée à l'horizon 2030 par les régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon 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 Provence-Alpes-Côte-d'Azur (0,95%) mais inférieur à celui de la région Languedoc-Roussillon (1,4%) ».

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

L'ambition démographique conditionne en partie les besoins en logements, les politiques de déplacements, de services et les besoins fonciers. A ce titre, le SCoT préconise d'accueillir la majeure partie de cette population dans le cœur urbain (60%), puis dans les villes et villes relais (30%) et dans une moindre mesure dans les pôles villageois (10%), car ils jouissent d'un caractère encore très rural, où une urbanisation trop importante pourrait dénaturer leur cadre de vie.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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.

Organisation général du Scot du Bassin de vie d'Avignon



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION 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 villes relais et 10% sur les pôles villageois.

D'un point de vue purement quantitatif, entre 2009 et 2014, les objectifs démographiques n'ont pas été 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.

Sur la période 2014 - 2020, la croissance démographique a été en deça des objectifs portés par le SCoT de 2011, avec une croissance globale de +0,3%, soit un gain de 4900 habitants supplémentaires. Cette croissance a essentiellement été portée par les villes relais et notamment les communes de Courthézon, Monteux, Pernes-les-Fontaines et Jonquières. Avec une croissance moyenne de 0,6%, les pôles villageois montrent à nouveau une dynamique d'attractivité du territoire, notamment sur les communes de Caumont-sur-Durance et Saint Saturnin.

Cette attractivité des villes et villes relais et pôles villageois s'est faite au détriment du cœur urbain dont la croissance entre 2014 et 2020 est quasi nulle avec moins de 500 nouveaux habitants sur le territoire.

BILAN DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE SUR L'ENSEMBLE DU SCOT (2009 - 2020) : UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE PRINCIPALEMENT CONCENTRÉE EN DEHORS DU COEUR URBAIN

Au niveau du SCoT, ce sont les villes et villes relais qui ont concentré la majorité de la croissance avec +0,9% (+ 6600 habitants), avec une part importante sur les communes de Monteux (+2129 habitants), Vedène (+1052 habitants), de Jonquières (+942 habitants) et d'Entraigues-sur-la-Sorgues (+915 habitants). Ce gain d'habitants a notamment été permis par la réalisation de programmes immobiliers ou encore d'opérations de logements collectifs au sein du tissu urbain.

Le cœur urbain devait, suivant le SCoT de 2011, rassembler la plus grande partie de la croissance démographique. Avec un gain de 3 900 habitants contre les 18 600 prévus sur l'ensemble de la période d'application du SCoT, le recentrage n'a pas eu lieu (+0,2%). Entre 2009 et 2020, la ville d'Avignon affiche un taux de croissance de 0,1%, soit l'accueil de 1000 habitants supplémentaires. Les autres communes du cœur urbain affichent une croissance comprise entre 0,10% et 0,44%. Seule la commune de Morières-les-Avignon affiche un taux de 1,38% de croissance, soit + 1237 habitants.

Avec une croissance de 0,65% et un gain de 2050 habitants, les pôles villageois ont également connu une certaine attractivité résidentielle, notamment sur les communes de Caumont-sur-Durance (+480 habitants), St Laurent des Arbres (+ 568 habitants) et de Saze (+323 habitants).

Le bilan de l'évolution démographique sur le Bassin de Vie d'Avignon fixé à 1,1% sur l'ensemble du SCoT n'a pas été atteint avec l'accueil de +12 520 habitants sur les 31 000 prévus, soit 40% de l'objectif démographique réalisé.

Taux de variation annuel de 2009 à 2020 dans le Scot BVA, source INSEE RP2020

Armature territoriale	objectif scot l'horizon 2020	TVAM 2009 - 2014	Solde naturel 09/14	Solde migratoire 09/14	TVAM 2014 - 2020	Solde naturel 14/20	Solde migratoire 14/20	TVAM 2009 - 2020
COEUR URBAIN	TVAM : 1,1% (+18 600 hab)	+0,45% (+3 400 hab)	+ 0,32	0,02	+0% (+480 hab)	0,32	0,45	+0,2% (+3 900 hab)
VILLES RELAIS	TVAM : 1,1% (+9 300 hab)	+1% (+3 260 hab)	+0,39	0,48	+0,8% (+3 330 hab)	0,24	0,61	+0,9% (+6 600 hab)
PÔLES VILLAGEOIS	TVAM : 1,1% (+3 100 hab)	+0,7% (+950 hab)	+ 0,37	0,60	+0,6% (+1 090 hab)	0,20	0,55	+0,65% (+2 050 hab)
TOTAL SCOT	TVAM : 1,1% (+31 000 hab)	+0,6% (+7 630 hab)	+0,36	+0,23	+0,3% (+4 900 hab)	+0,37	+0,54	+0,45% (+12 530 hab)

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Pour autant cette diminution de la dynamique démographique n'est pas propre au Bassin de Vie d'Avignon, mais se constate à l'échelle nationale, régionale et départementale. Ainsi la Région PACA a connu un ralentissement de la croissance démographique passant de 0,8% entre 1999 et 2009 à 0,4% entre 2014 et 2020.

L'enjeu majeur sur le territoire porte sur le dynamisme et le recentrage du cœur urbain.

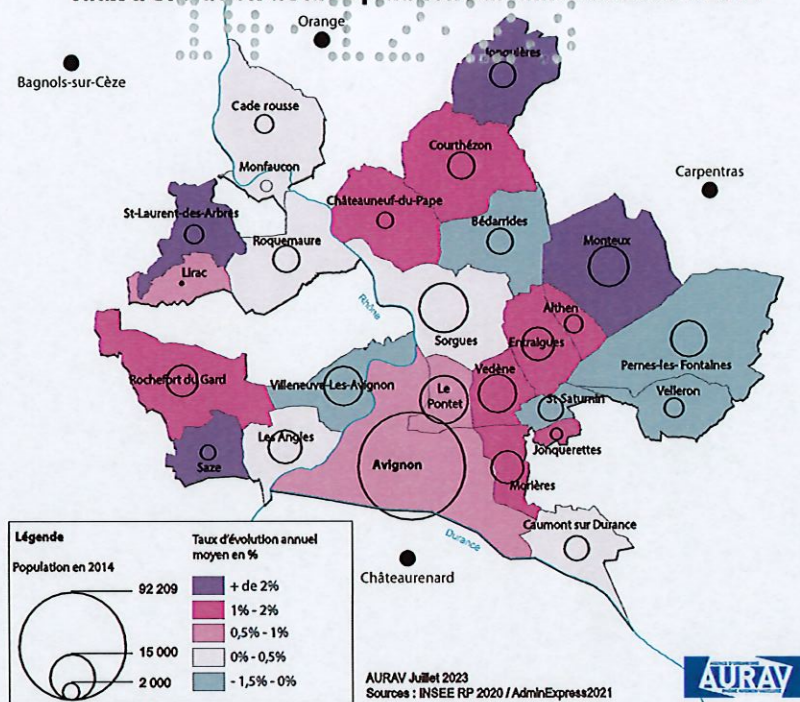
L'armature territoriale portée par le SCOT n'a permis d'encadrer l'accueil de la nouvelle population. C'est pourquoi afin d'assurer la cohésion du territoire, la révision du SCOT doit composer avec un territoire où :

- le cœur urbain rencontre des difficultés d'accueil démographique ;
- les villes et villes relais continuent à être fortement plébicités par les nouveaux arrivants ;
- les pôles villageois affichent un cadre de vie attractif pour les nouveaux habitants.

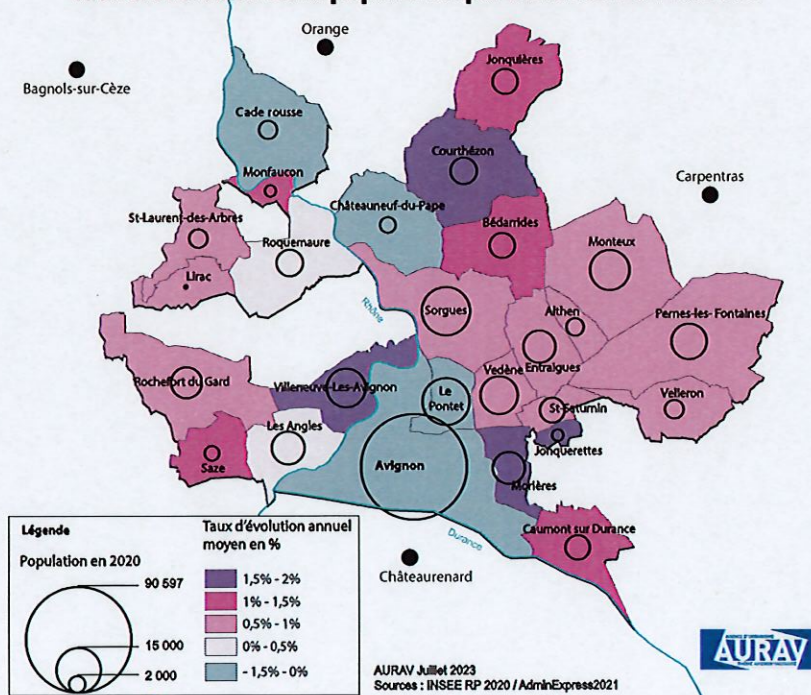
La mise en oeuvre du ZAN et des politiques foncières qui vont en découler pour retrouver des coeurs de villes et villages animer et dynamiques seront autant d'outils à mobiliser pour ré-impulser une attractivité au cœur urbain.

Les programmes Action Coeur de Ville, dont Avignon fait partie, et Petites Villes de Demain qui concernent Roquemaure, Monteux, Sorgues et Pernes-les-Fontaines permettront de renforcer cette trajectoire.

Taux d'évolution de la population par année de 2009 à 2014



Taux d'évolution de la population par année de 2014 à 2020



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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 120479 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 elles 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 en 2008 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% de 1999 à 2008, 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 sont constatées, expliquées par le desserrement urbain du cœur de l'agglomération d'Avignon qui conduit les ménages à s'installer de plus en plus vers les communes périphériques ou 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 aux besoins que d'une partie de la population.

Le SCoT comptabilise un taux d'environ 17% de logements locatifs sociaux (LLS) 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.

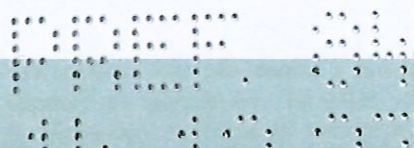
Les besoins en logements, respectant les grands équilibres spatiaux, sont estimés à 24 000 nouveaux logements à l'horizon 2020. Ce chiffre méritera un affinage lors de l'élaboration des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) à l'échelle des intercommunalités ou lors de l'élaboration de PLU.

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 renvoie 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. Les efforts pour créer de nouveaux logements sont donc plus importants dans le cœur urbain, car ils répondent à une volonté de développement durable en liant urbanisation - polarités de services et d'emplois - desserte en transports en commun.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON



Catégorisation des communes	Part des logements à créer sur les 24 000 prévus	Nombre de logements à créer d'ici 2020
Coeur Urbain	67%	16 080
Villes	23%	5 520
Pôles villageois	10%	2 400
Total	100%	24 000

CE QUE DIT LE DOG

-Quantifier et justifier les besoins en logements dans les PLU sur la base de critères respectant 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 organisé par des typologies de territoires.

-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.

- 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.

- Les communes non soumises à SRU : objectif de créer 10% de LLS minimum sur les nouveaux logements.

- 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.

Territoire	Types d'habitat		
	Individuel pur	Individuel groupé (maximum)	Collectif
Coeur Urbain	30%	30%	40%
Villes	40%	40%	20%
Pôles villageois	60%	30%	10%
Densité minimum en log/ha	15	25	de 50 à + de 100

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

BILAN EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : UNE HIÉRARCHIE DE SITE ÉCONOMIQUE QUI RESPECTE L'ARMATURE DU SCOT

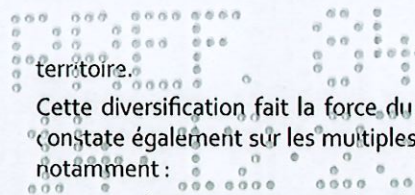
RAPPELS DES CONSTATS ET ENJEUX AU MOMENT DE L'ÉLABORATION DU SCOT

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 au niveau régional et départemental. 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%, mais connaît toutefois un déséquilibre entre le Gard à dominante résidentielle et les 3 pôles vauclusiens (Avignon, Le Pontet et Sorgues).

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

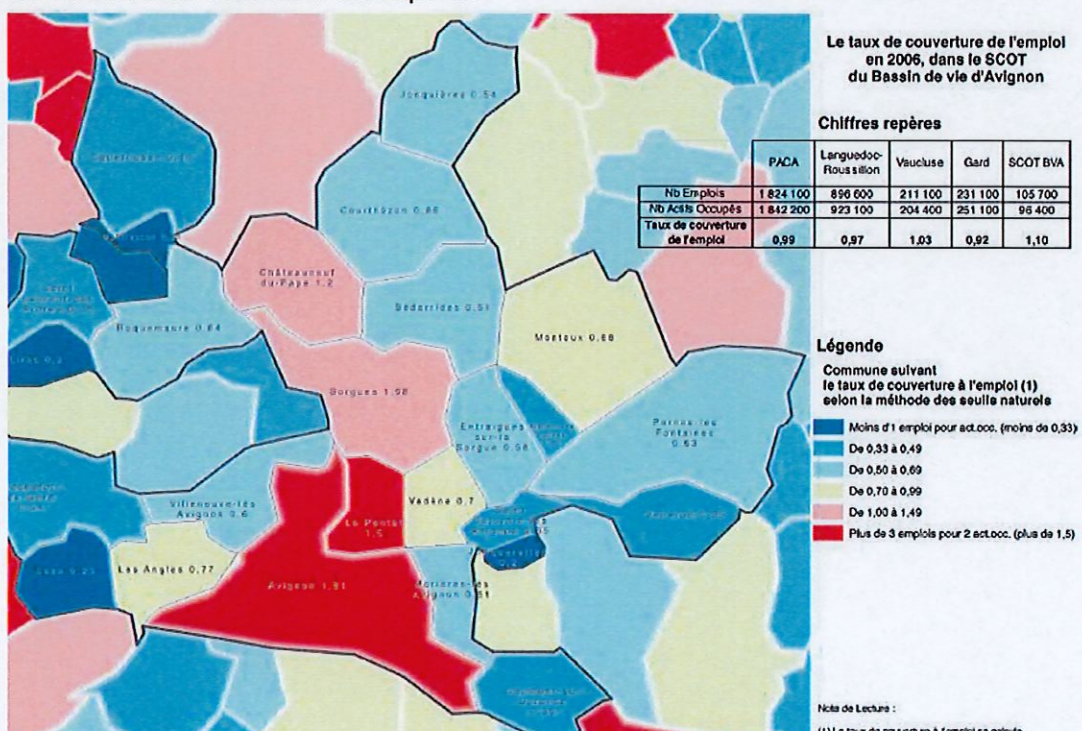


territoire.

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 d'emplois dans le tissu urbain avec plus de 60% de l'emploi contre 40% dans les zones d'activités, ce qui participe à l'animation des centres-villes et des quartiers. Toutefois, ce phénomène a tendance à



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON






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 de 2009 à 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'activité en proposant du foncier adapté


- Soutenir l'activité agricole

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



- Développer une diversité de 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
-  ... 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 Courtrine pour conforter leur attractivité économique

- Créer 40% de l'emploi en zone d'activité dédiée





-  Prioriser la densification et l'extension des zones d'activité 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

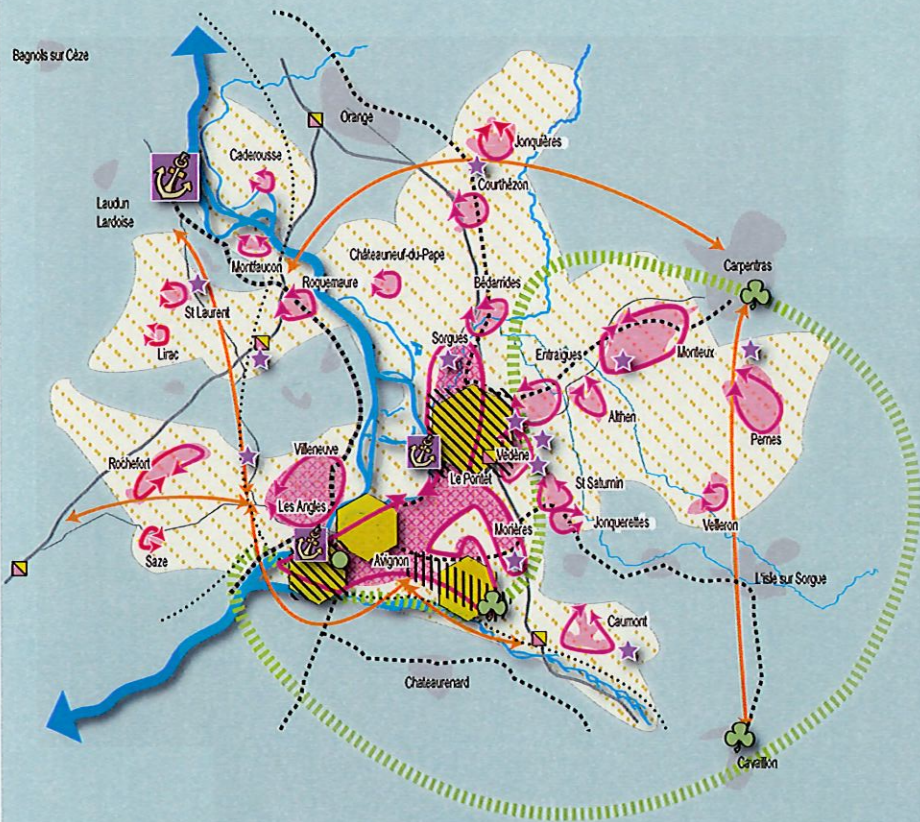
-  Valoriser le fleuve Rhône
-  S'appuyer sur les voies SNCF fret dont Magistrale EcoFret

Améliorer les dessertes économiques routières stratégiques pour le territoire

-  Autoroutes existantes
-  Dessertes économiques existantes
-  Dessertes économiques à améliorer ou à créer
-  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

-  ligne TER existante ou à réouvrir
-  Mettre en place des lignes de TCSP dans le coeur urbain pour lier les différents pôles d'emplois métropolitains



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

CE QUE DIT LE DOG

Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique

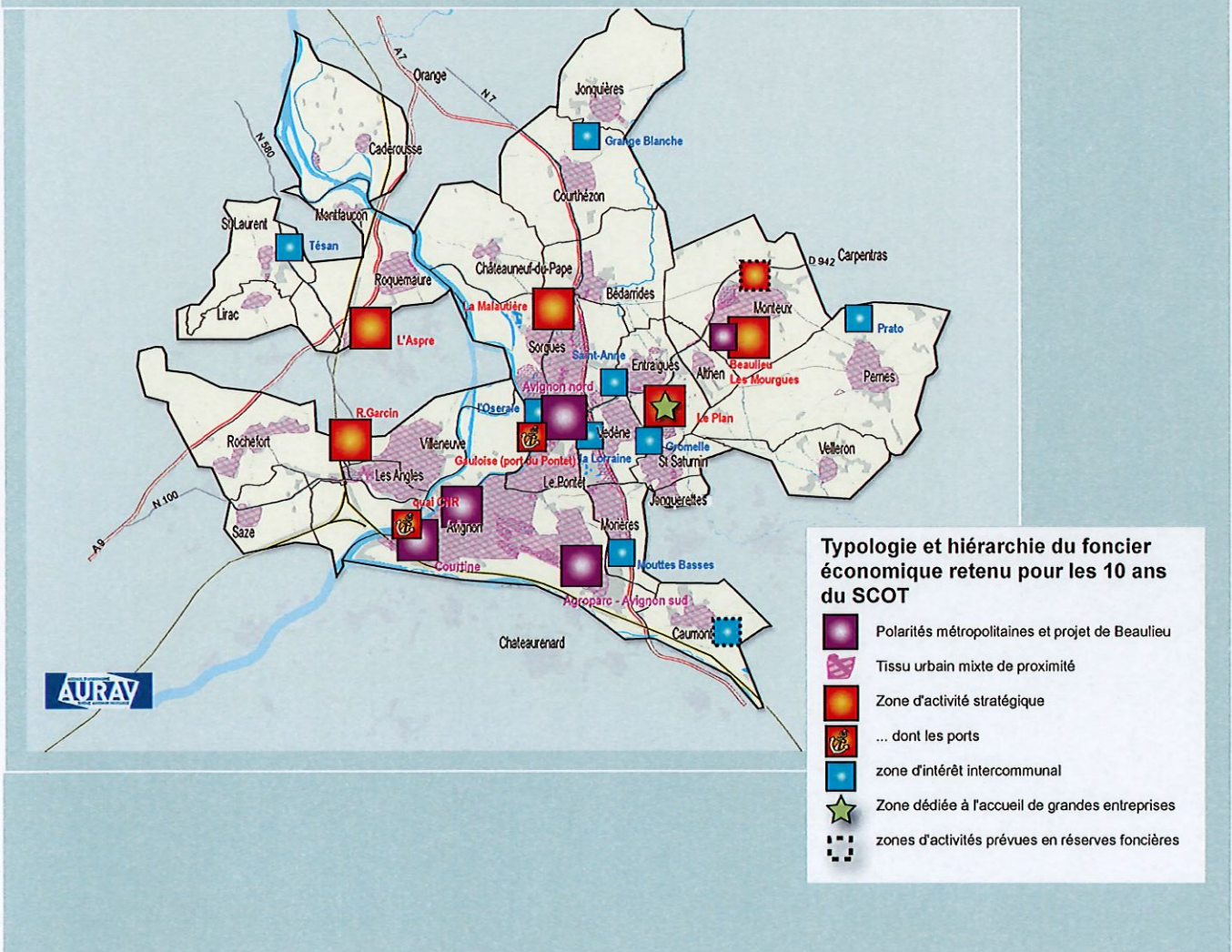
Pour cela, le SCoT a défini 5 polarités métropolitaines qui ont vocation à accueillir les emplois et équipements métropolitains (sièges sociaux d'entreprise, consulting, équipements touristiques et culturels majeurs, centre d'affaires, recherche et développement, université, desserte performante TIC, etc).

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, ou de la diversité fonctionnelle.

Les 5 polarités identifiées 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 pour les 10 ans du SCoT



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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 péricentraux
- 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)
- l'installation d'équipements culturels ou de locomotives commerciales
- la 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.

LE PÔLE D'AGROPARC / AÉROPORT / PARC DES EXPOSITIONS :



Ce pôle économique de l'agglomération rassemblant entreprises, centre de recherche et université les orientations du SCoT souhaitent :

- 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.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

LE PÔLE COURTINE / TRI MODAL :



Gare TGV, Avignon

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 national du Rhône).

L'ÉCO-QUARTIER DE BEAULIEU :



Base de loisir de Beaulieu, Monteux

Planifier depuis plusieurs dizaines d'année est encore en cours d'aménagement, ce 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...) un parc de loisir et l'accueil d'activités lui permettant de devenir sur un court terme un pôle important en terme d'activités économique au sein du périmètre de la commune de Monteux et du SCOT du Bassin de Vie d'Avignon.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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 :

- régénération de la biodiversité par le développement d'une trame verte urbaine
- organisation de la mobilité durable par le renforcement de l'intermodalité
- construire une véritable centralité d'agglomération en passant d'une logique de périurbanisation à une dynamique métropolitaine.



Trame urbaine : Construire une centralité d'agglomération

- Tâche urbaine existante : densifier les dents creuses
- Polarités historiques
- Secteur d'intensité urbaine à affirmer
- Secteur de développement à dominante résidentielle
- Continuités urbaines à assurer
- Espace ouvert structurant à créer (transparence piétonne, traitement urbain qualitatif)
- Traitement des vitrines
- Secteur mutable à plus ou moins long terme
- Pôles commerciaux
- Zones commerciales
- Zone d'activité existante (autre que commerciale)
- Zone d'activité en projet
- Trame économique
- Secteur résidentiel à long terme
- Éléments paysagers structurants à préserver
- Continuités vertes à assurer/ perméabilité pour les modes doux
- Perméabilité douce à créer

AUTRES ZONES D'ACTIVITÉS

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** correspondant à celle que l'on peut vivre dans les centres villes, ou dans certains quartiers, pour devenir des centralités 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, qui permettent d'accueillir PME et PMI, qui correspondent à la grande majorité des entreprises composant le tissu économique local nécessitant du foncier en zone d'activités.
- **Les zones d'intérêt local** : de taille réduite (5 ha maximum) qui 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.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

CE QUI EST CONSTATÉ DEPUIS 2011 :

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

Le SCoT a connu des dynamiques différentes depuis son approbation. En effet, entre 2009 et 2014, le premier bilan du SCoT a montré une baisse de concentration de l'emploi sur le territoire du Bassin de Vie d'Avignon avec une baisse globale de -317 emplois. Cette baisse a été plus significative sur le cœur urbain avec une perte de près de -2000 emplois. Les villes et Villes relais, ont vu une évolution positive de l'emploi avec près de 1400 emplois supplémentaires, tout comme les pôles villageois avec +260 emplois.

De 2014 à 2020, la dynamique économique a été relancée sur le territoire avec un gain global de 3625 emplois répartis principalement entre le cœur urbain (+1 963 emplois) les villes et villes relais (+ 1426 emplois) et les Pôles villageois (+237 emplois).

Pour autant, sur les 10 ans d'application du SCoT, seulement 3 300 emplois ont été constatés sur le territoire, dont 85% ont été réalisés sur les villes et villes relais. Le cœur urbain avec 11 emplois créés a contribué à moins d'1% de l'objectif affiché. Par conséquent, 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.

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 dont :

- 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 réhabilitation de la prison Saint-Anne, qui après 15 ans de friche, fait l'objet d'un vaste programme d'aménagement urbain intitulé "La cour des Dons" 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 site a été livré en 2022
- 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, notamment avec les réaménagements de la place Saint Didier, du tour des remparts, du chemin des Canaux ou de l'axe Carnot - Carreterie.
- la politique commerciale attractive, définie par la ville afin de maintenir et développer les commerces dans son centre-ville, par une offre variée et de qualité. Les aménagements réalisés ont accéléré la rénovation d'immeubles anciens comportant des RDC vacants qui sont aujourd'hui occupés par des commerces. Les restaurateurs ont également pu installer des terrasses, qui viennent animer l'espace public.

Evolution de l'emploi, 2009-2020, Traitement AURAV, d'après insee recensement de la population

Armature territoriale	Objectif SCOT à horizon 2020	Emplois en 2009	Emplois en 2014	Emplois en 2020	Emplois entre 2009-2014	Emplois entre 2014-2019	Emplois entre 2009-2019
Cœur Urbain	+ 17 000 emplois	84 089	82 136	84 099	-1 953	1 963	11
Villes et villes relais		17 957	19 334	20 760	1 377	1 426	2 803
Pôles villageois		5 244	5 502	5 739	259	237	495
Total SCOT		107 290	106 973	110 598	-317	3 625	3 309

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Sur les autres polarités d'envergure métropolitaines, de multiples évolutions sont constatées sur les 10 dernières années :

Pôle Agroparc : le technopôle de référence du territoire

La zone compte près de 805 établissements et 4 750 emplois. Elle est une zone mixte de par la variété des activités qu'elle accueille

Principalement tournées sur le secteur de l'agroalimentaire, Agroparc est un véritable technopôle référence dans ce domaine, ayant pour vocation essentielle de réunir le domaine de la recherche (INRAE), de l'industrie (Naturex, McCormick, etc.) et de l'enseignement (Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse) dans un même lieu. Pour autant la zone d'activités ne doit pas s'enfermer dans cette spécialisation et doit poursuivre son développement en diversifiant ses activités.

En effet, la zone d'activités se doit d'innover et d'anticiper sur les évolutions futures de son activité. Dans cette optique, des projets à l'initiative d'acteurs publics et privés ont été réalisés ces dernières années afin d'attirer des start-ups et des entreprises liées ou non à l'agroalimentaire comme la pépinière d'entreprises Créativa ou le projet d'ensemble de bureaux Hamadryade. D'autres projets sont en cours de réflexion. De la même manière que la "Pyramide" à l'entrée sud de la zone, le Grand Avignon souhaiterait réaliser un bâtiment remarquable à l'entrée ouest d'Agroparc (le bâtiment "Signal"). Il permettra de marquer la fonction tertiaire du site et créer une véritable séparation avec les zones d'habitation et la zone commerciale d'Avignon Sud.

Sur ce site, encore 30 ha sont mobilisables pour développer de l'économie. Ce réel potentiel sera à valoriser dans le SCOT en révision, afin de s'inscrire dans une trajectoire de sobriété foncière.

Pôle Aéronautique Avignon Provence

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% où se concentre 57 sociétés et 580 emplois. Pour mener à bien son aménagement, le Grand Avignon porte une ZAC sur ce secteur.

Avignon Courtine - Confluence : Un projet en devenir

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.

Nouvelle porte d'entrée de la ville, 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, donnant une place majeure à la nature, tout en assurant la maîtrise de l'énergie, l'innovation architecturale et la gestion collaborative.

Courtine Confluence est un nouveau quartier qui s'étendra sur 100 ha à proximité de la gare TGV, il a vocation à devenir une nouvelle centralité rayonnant sur le bassin de vie d'Avignon alliant activités économiques (60%) et logements (40%). 2 500 logements sont prévus et 300 entreprises pourront être accueillies dans un cadre «exemplaire» en termes de développement durable, d'innovations techniques, architecturales et sociales (mission Joan Busquet lancée en 2018). Ce quartier présente également des enjeux en matière de connexion au centre ancien d'Avignon, ainsi qu'en matière de gestion du risque inondation. Le processus d'aménagement doit intégrer cette dimension pour qu'elle soit source d'innovation. La partie centrale de la ZAC (27 ha sur Courtine IV et TGV) sera développée à moyen terme, les deux autres parties seront développées à plus long terme. Enfin, ce quartier s'intègre dans une réflexion plus globale sur l'ensemble de la confluence Rhône-Durance, qui contient également les zones d'activités économiques de Courtine qui accueillent près de 550 établissements et 5 880 emplois, ainsi que le site CNR Confluence (70 ha) qui a vocation à devenir un hub multimodal.

Concernant le port tri-modal, des études d'opportunité, de faisabilité et d'aménagement paysagers 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 plateforme multimodale rail/route/fleuve à Avignon-Courtine. A ce jour, l'AMI n'a pas donné suite, mais ce site stratégique demeure.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Monteux : L'écoquartier de Beaulieu au coeur de la dynamique du territoire

L'écoquartier de Beaulieu de plus de 100 hectares qui rassemblera plus de 300 logements, des espaces pour des entreprises et des espaces de loisir est en cours d'aménagement.

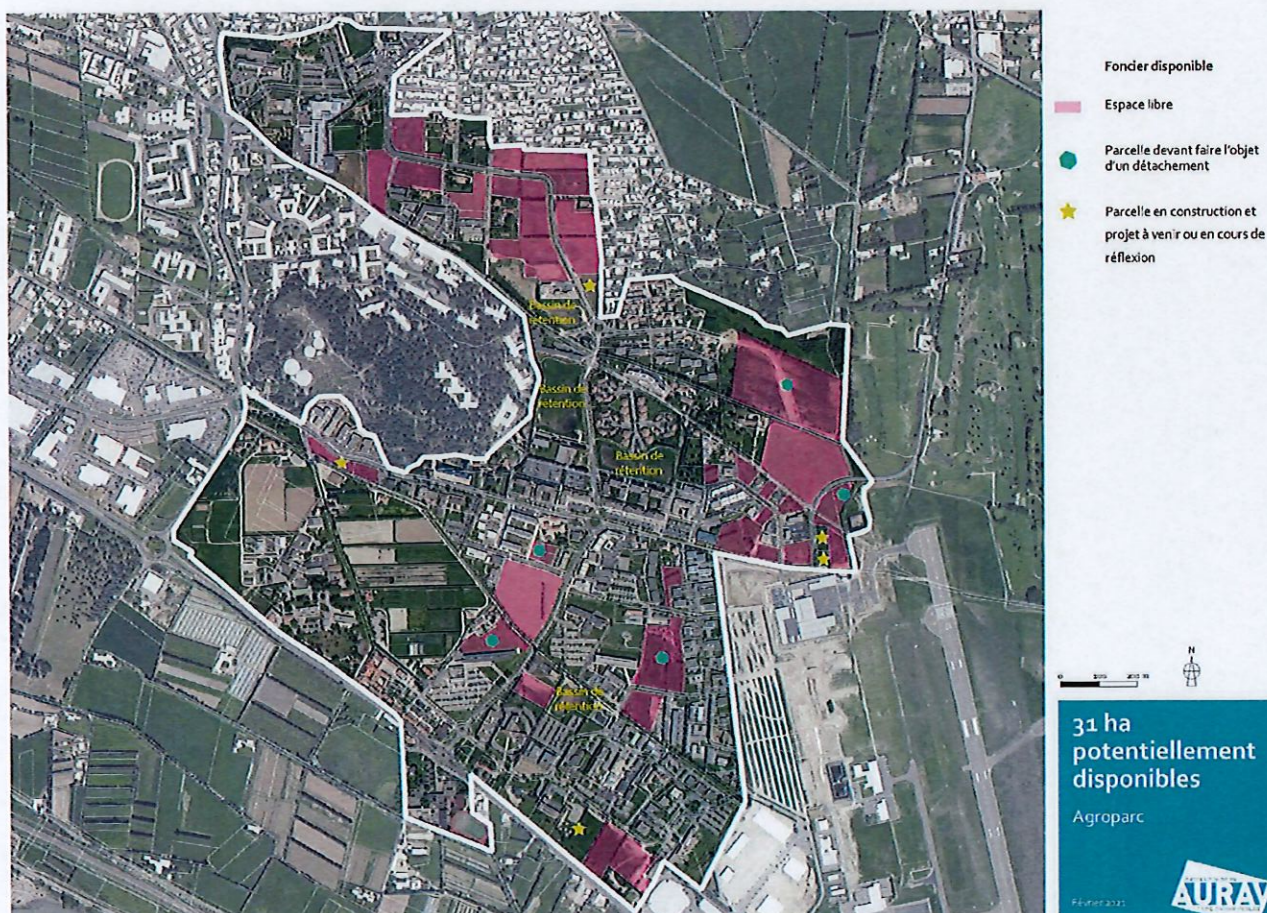
Cet espace joue déjà le rôle de centralité avec le lac qui est déjà aménagé depuis 2013 et les parcs de loisirs à thèmes situés à proximité, inaugurés en 2018. Ces parcs accueillent déjà de nombreux visiteurs. Près de 1500 emplois directs et indirects générés à l'horizon 2020, telle est l'ambition autour de ce projet d'ÉcoQuartier.

Avec un développement important de logements, la dynamique démographique a été particulièrement élevée sur la commune. La place de Monteux dans l'armature territoriale du SCoT en révision est à questionner compte tenu de son développement.

Avignon Nord : Parmi les plus importantes zones commerciales de France

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 notamment sur les questions de régénération de la biodiversité et de l'intermodalité. Identifié comme site majeur économique, il accueille plus de 473 établissements et 5900 emplois. Compte tenu de sa dynamique économique, moins de 3% des bâtiments sont vacants (14 sur 743). Ainsi il est rare de voir des établissements vacants durant une longue période. Généralement, les entreprises /commerces sont remplacés assez rapidement.

La mise en place de la charte d'urbanisme commerciale en 2017 a permis de trouver un juste équilibre entre l'attractivité économique d'Avignon Nord et la préservation / développement des commerces dans les centres-villes. Cet équilibre est à poursuivre dans la révision du SCoT.



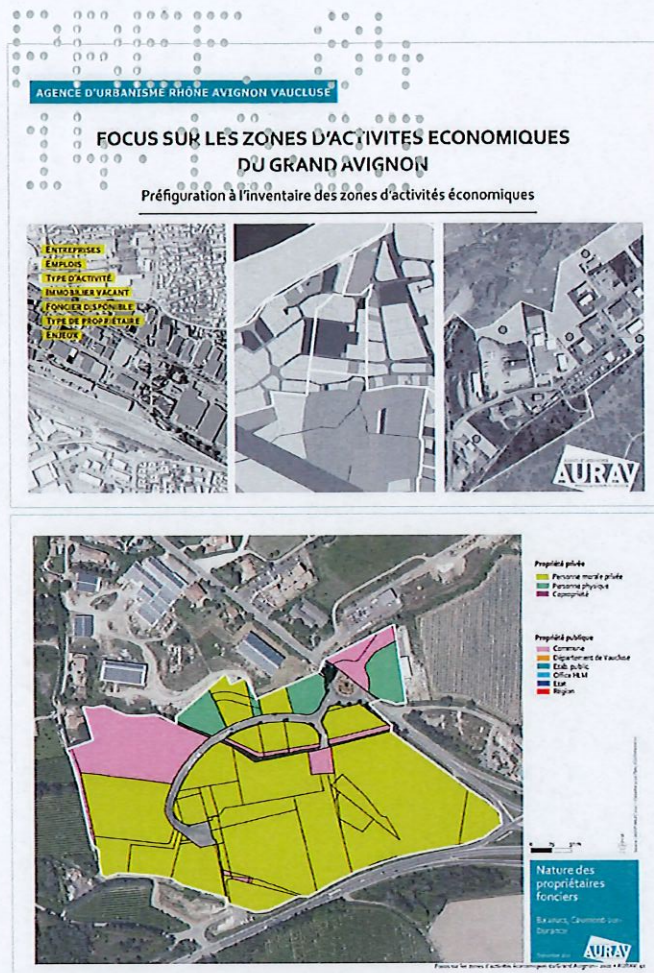
ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Les autres zones d'activités

La hiérarchie et le foncier dédié aux 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.

La zone du Plan à Entraigues-sur-la-Sorgues a fait l'objet d'une forte réduction en passant de 126 ha à 39 ha, soit une diminution de 87 ha, conservés pour l'agriculture. A proximité du site, un centre pénitentiaire est prévu sur 15 ha.



Mise en place d'un observatoire des ZAE

Depuis, l'approbation du SCOT, un Observatoire partenarial des ZAE de Vaucluse a été créé. CARTOZA recensait et qualifiait le foncier mobilisable en ZAE pour assurer des conditions d'implantation optimales aux entreprises. Depuis 2018, les données de CARTOZA ont été mutualisées avec l'observatoire Sud Foncier Eco, porté par la Région Sud PACA. 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 toute extension de la zone.

Cet observatoire est complété localement à travers des inventaires des zones d'activités économiques afin de connaître précisément les spécificités de chaque zones du territoire.

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. C'est pourquoi à travers la révision du SCOT, une charte d'urbanisme commerciale a été réalisée en préfiguration du DAACL.



BILAN EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS : UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ MISE EN ŒUVRE ET PARTAGÉE PARTOUTS

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 :

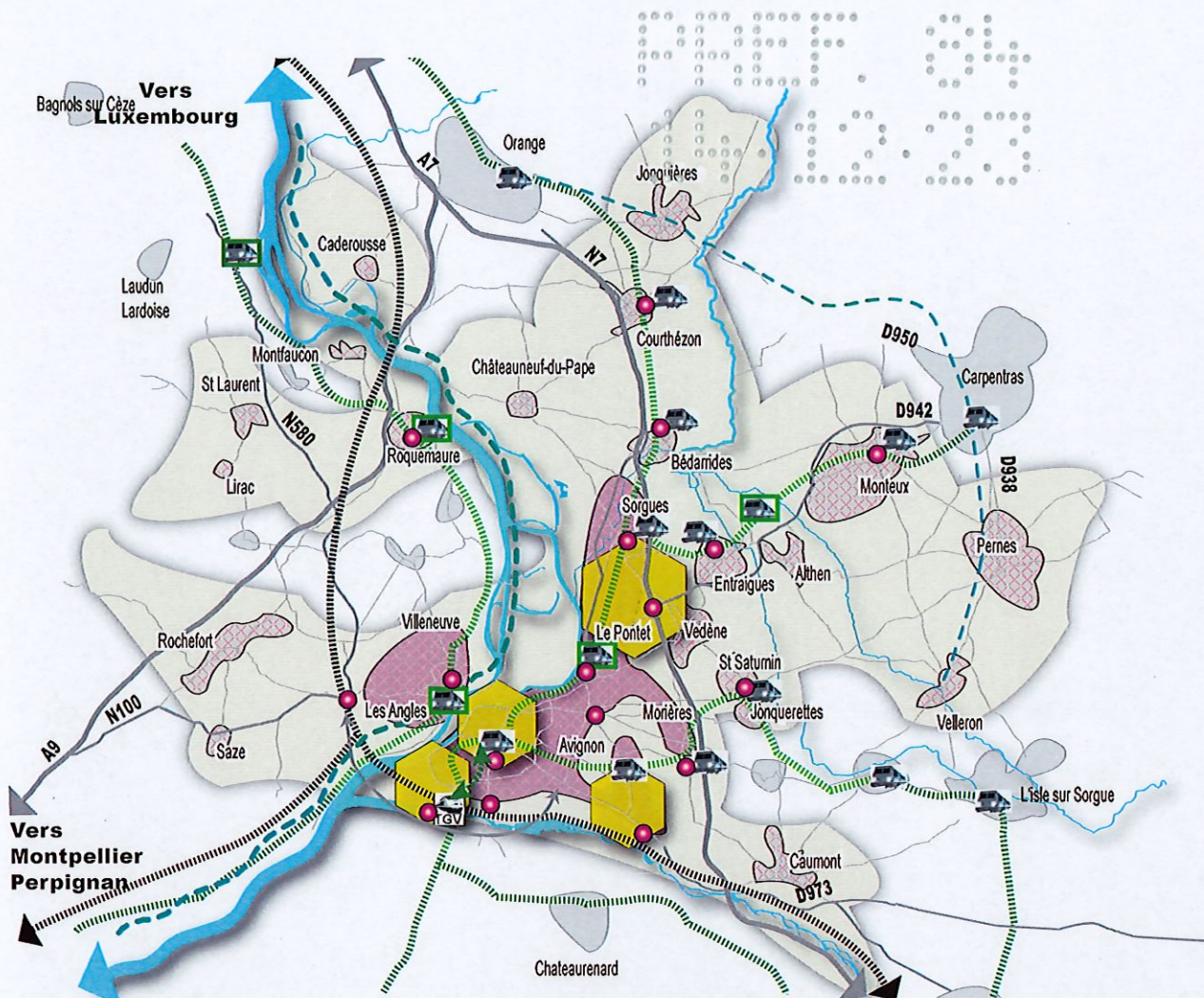
1. **Rendre le territoire éco-accessible aux grands flux économiques**
 - Prioriser le transport ferré et fluvial des marchandises et favoriser l'intermodalité
 - Desservir les grands pôles d'emplois du territoire par des transports en commun efficaces et par des modes doux attractifs
 - Valoriser l'aéroport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

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
- Repenser l'échelle des quartiers

Ainsi pour que les lignes de transports en commun (TER, bus ou transport en commun en site propre), 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, transport en commun en site propre, 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.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON



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

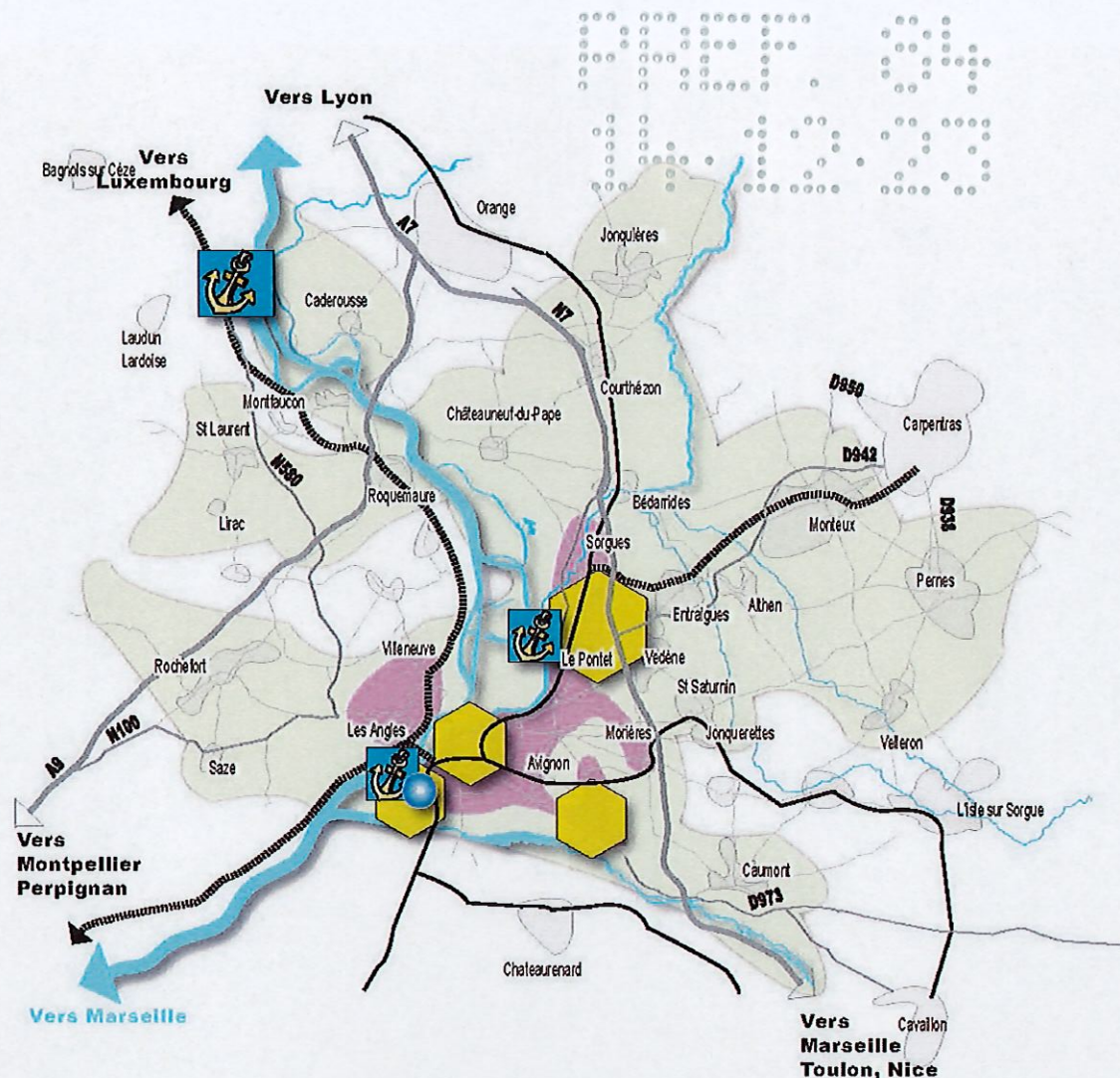
mais en priorité dans le cœur urbain notamment autour de la valorisation des canaux

Tirer parti du passage de la voie « Léman à la mer », de la « Via Venassia » 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

Nœuds 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

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON



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

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

CE QUE DIT LE DOG

1. Hiérarchiser la voirie et civiliser l'espace public
2. 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
3. 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 :

L'amélioration de l'offre ferroviaire

1. Réouverture de la Ligne Avignon - Carpentras

L'offre en transport en commun sur le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon s'est renforcée depuis 2014 avec la réouverture par la Région Sud -Provence Alpes Côte d'Azur de la ligne Avignon - Carpentras. Avec plus de 1000 voyageurs par jour, la ligne dessert aujourd'hui Monteux et Carpentras avec une cadence en 2023 de 36 allers / retours par jour.

2. Construction de la virgule ferroviaire Avignon Centre - Avignon TGV

Inauguré le 27 janvier 2014, la virgule ferroviaire permettant de relier la gare d'Avignon Centre à la gare TGV d'une longueur 1,5 km permet désormais de relier les deux gares à une fréquence de 30 allers- retours par jour. Cette virgule a été intégrée en tant que prolongement de

la ligne Avignon Centre - Carpentras permettant de relier l'ancienne capitale du Comtat Venaissin directement à la gare TGV.

3. Réouverture sur la rive droite du Rhône à la desserte de voyageurs.

Depuis août 2022, et après avoir été fermée pendant 50 an, la ligne de la Rive Droite du Rhône dessert les communes de Pont-Saint-Espirit, Bagnols-sur-Cèze, Avignon-Centre et Nîmes-Centre est réouverte au public. Elle propose 5 allers-retours quotidiens entre Pont-Saint-Espirit et Avignon, dont 1 aller-retour prolongé jusqu'à Nîmes. Il faut compter 30 minutes pour relier Avignon depuis Pont-Saint-Espirit, puis 40 minutes supplémentaires pour aller jusqu'à Nîmes. A terme, six autres projets de PEM sont à venir, dont deux concernant le SCoT : Laudun-l'Ardoise, Roquemaure, Villeneuve-lès-Avignon, Aramon, Remoulins et Marguerittes.

Le territoire du SCoT dispose ainsi d'une véritable étoile ferroviaire dont l'offre TER et TGV permet une réelle complémentarité et opportunité pour l'attractivité du territoire.

Un renforcement de l'intermodalité par l'articulation entre urbanisme et transports

1. Construction de la 1ère ligne du nouveau tramway d'Avignon

Construite en 2016 et 2019, la première ligne du nouveau tramway d'Avignon a été inauguré en 2019. Cette ligne longue de 5,2 km dessert 10 station de St-Roch (Centre ville) à St-Chamand. Colonne vertébrale du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU), la construction de ce nouveau moyen de transport a permis la réhabilitation de 126 000 m² d'espaces publics. L'année de son lancement, le tramway a accueilli plus de 1 200 000 voyageurs (environ 6200 voyageurs par jour) selon le journal l'Echo du Mardi.



Tramway d'Avignon allées Jean Jaurès, @VPA Alain-Hocquel

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Le développement des modes cyclables

1. Un réseau de pistes à l'étude

Le territoire du Grand Avignon s'est engagé en 2017 dans le déploiement d'itinéraires cyclables avec la réalisation de schémas de modes doux. Les communes de Vedène, Jonquières, Sorgues, Villeneuve-les-Avignon, Velleron et Avignon ont poursuivi ce travail avec un détail plus affiné de ces itinéraires.

En 2023, le pôle territorial dont font parties 2 des 4 EPCI du SCoT BVA a lancé un travail de pré-figuration au Réseau Express Vélo qui permettra de connecter par des itinéraires sécurisés à vélo les communes de part et d'autre du Rhône.

2. Une via Rhona en cours de déploiement

Alternant pour l'instant voies vertes et voies partagées, la ViaRhôna constitue un axe sûr et idéal pour se déplacer à vélo entre Lapalud, au Nord du département, et Avignon. Elle fait partie du réseau des Eurovéloroute qui constitue un réel levier d'attractivité touristique du territoire. En

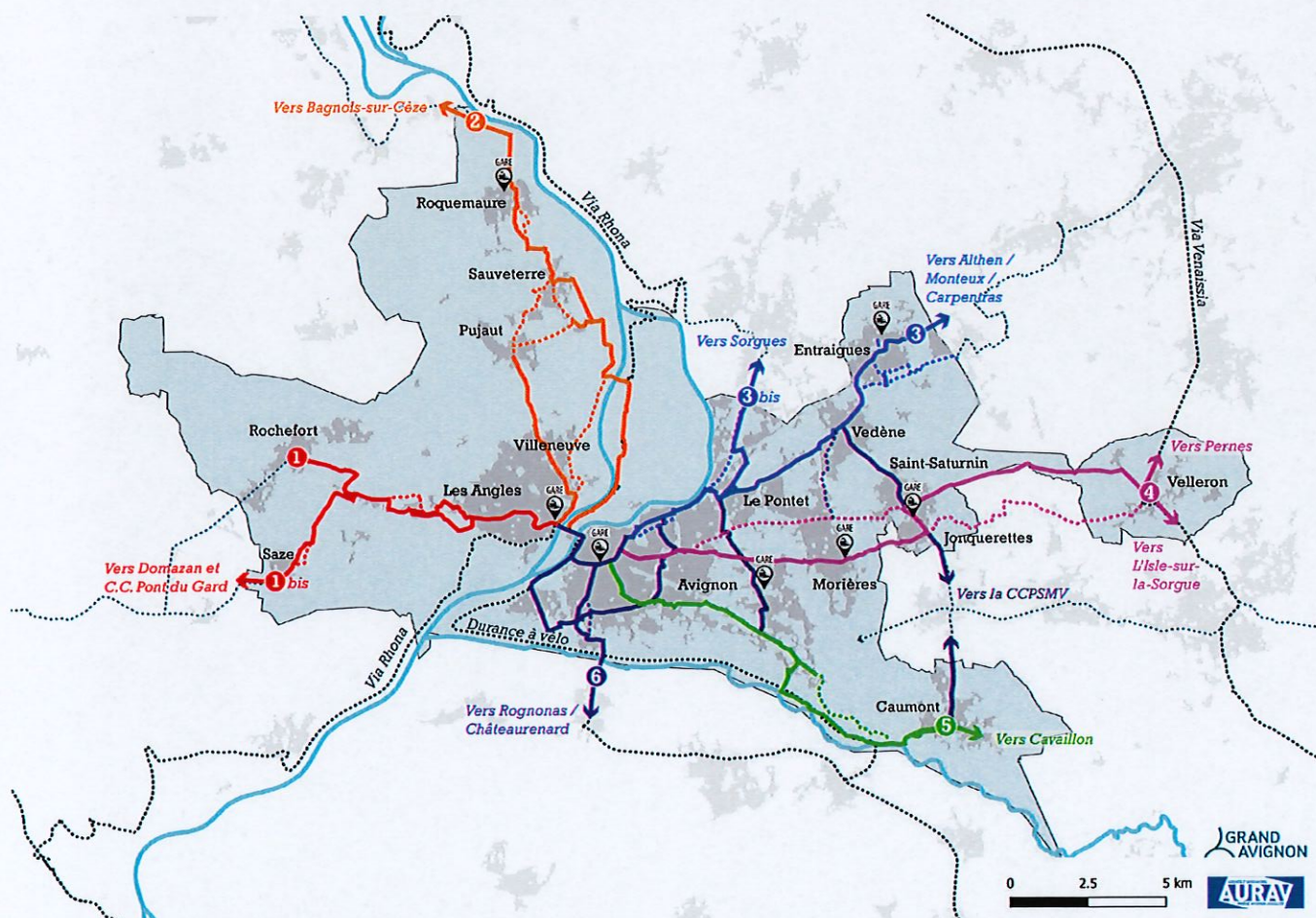
2023, deux passerelles ont été réalisées pour franchir les îles du Rhône et ainsi connecter l'île de l'Oiselay à la Barthelasse et au centre de Sorgues en site propre.

Globalement les ambitions en matière de mobilités développées dans le 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.

Le déploiement d'itinéraires cyclables à l'échelle du bassin de vie est en cours de réflexion.

En revanche, les problématiques liées aux flux économiques depuis et vers les 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 d'instruction pour la phase 2 et 3. Ces objectifs restent donc à poursuivre.

Définition du Réseau Express Velo (REV) - travail en cours version novembre 2023



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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

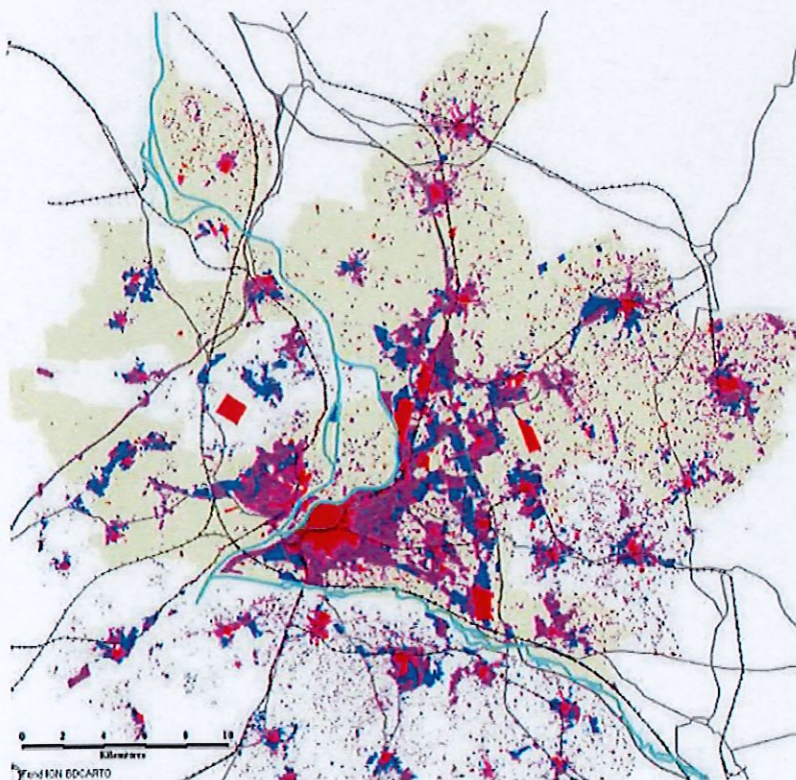
L'observation des données sur l'occupation passée et actuelle des sols offrent une vision complexe du territoire du Bassin de Vie d'Avignon : étalement des espaces artificialisés, importance des espaces agricoles, des voies de communications routières et ferroviaires, prégnance des cours d'eau et du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

Le territoire du SCoT est principalement constitué d'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

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

CE QUE DIT LE PADD

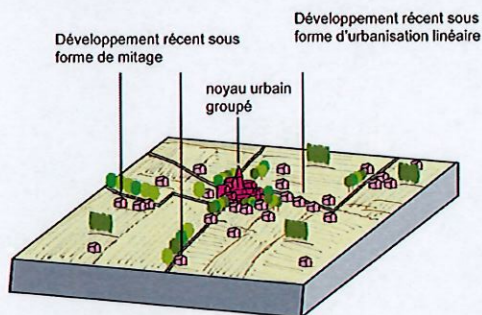
L'absence de stratégie foncière a pesé de façon très significative sur les modalités d'urbanisme. Etablir un « contrat foncier » entre les différents acteurs du territoire est apparu au fil de l'élaboration du projet comme un objectif prioritaire et urgent. Il s'agit surtout, au travers du SCOT, de mettre 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 :

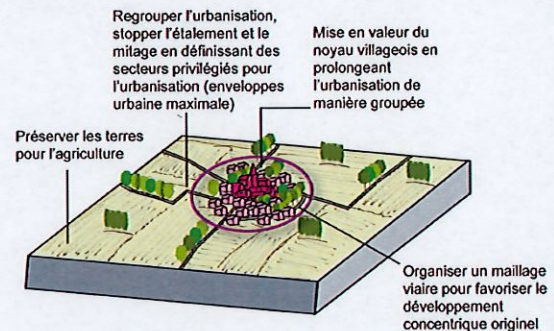
- Réinvestir les espaces urbains existants
- Définir des secteurs privilégiés pour l'urbanisation
- Stopper l'urbanisation linéaire
- Promouvoir des opérations denses
- Localiser et quantifier le foncier économique et anticiper l'avenir

En plaine :

Mode de développement consommateur de foncier

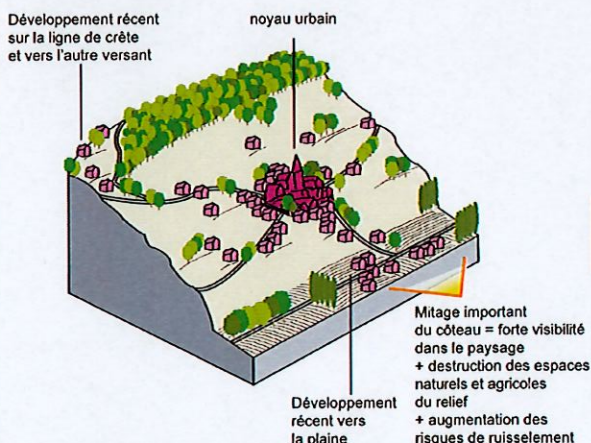


Mode de développement économe en foncier

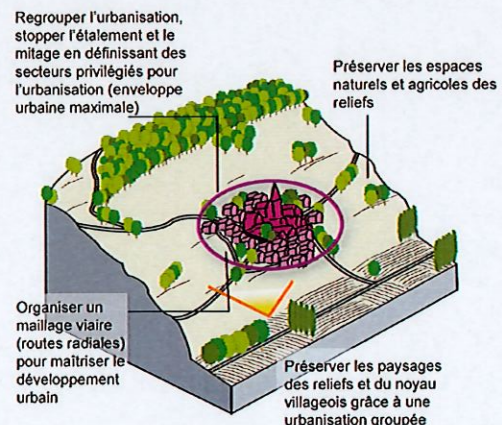


Sur les reliefs :

Mode de développement consommateur de foncier sur les reliefs



Mode de développement économe en foncier et intégré au relief



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

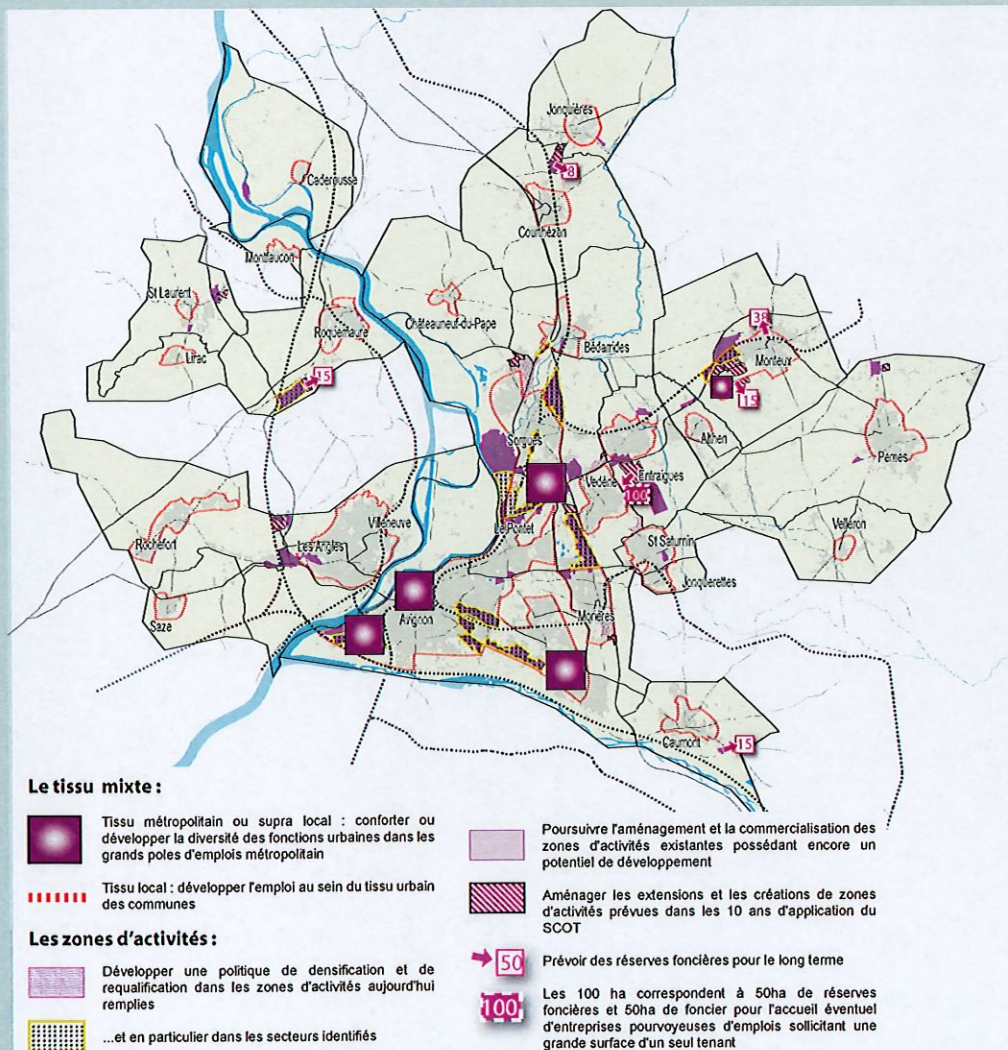
CE QUE DIT LE DOG

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.

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 :

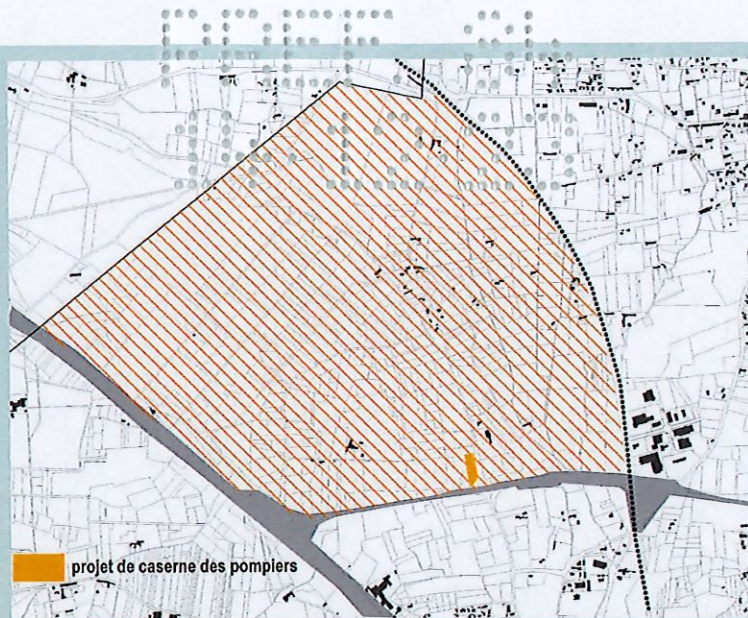
- les zones d'activités existantes à optimiser
- les nouvelles zones d'activités en nombre limité ou il convient de maîtriser la qualité urbaine
- les réserves foncières pour l'activité économique



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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.

L'analyse de la consommation de l'espace à partir des fichiers fonciers permet de comparer les deux périodes d'application du SCoT entre 2009 - 2014 et 2014 - 2020. Ainsi il en découle que :

- La consommation d'espace est majoritairement dédiée à de l'habitat, avec un nombre d'hectare urbanisé similaire entre 2009-2014 (+ 266,6 ha) et 2014 - 2020 (+ 262,9 ha). Pour autant la dynamique a fortement évolué au détriment du "cœur urbain". Ainsi, au regard des deux périodes, le cœur urbain a connu une baisse significative de sa consommation d'espace pour de l'habitat en passant de 120 ha à 74 ha. A l'inverse, les "villes et villes relais" ainsi que les "pôles villageois" ont vu leur consommation d'espace continuer à augmenter à destination du résidentiel et

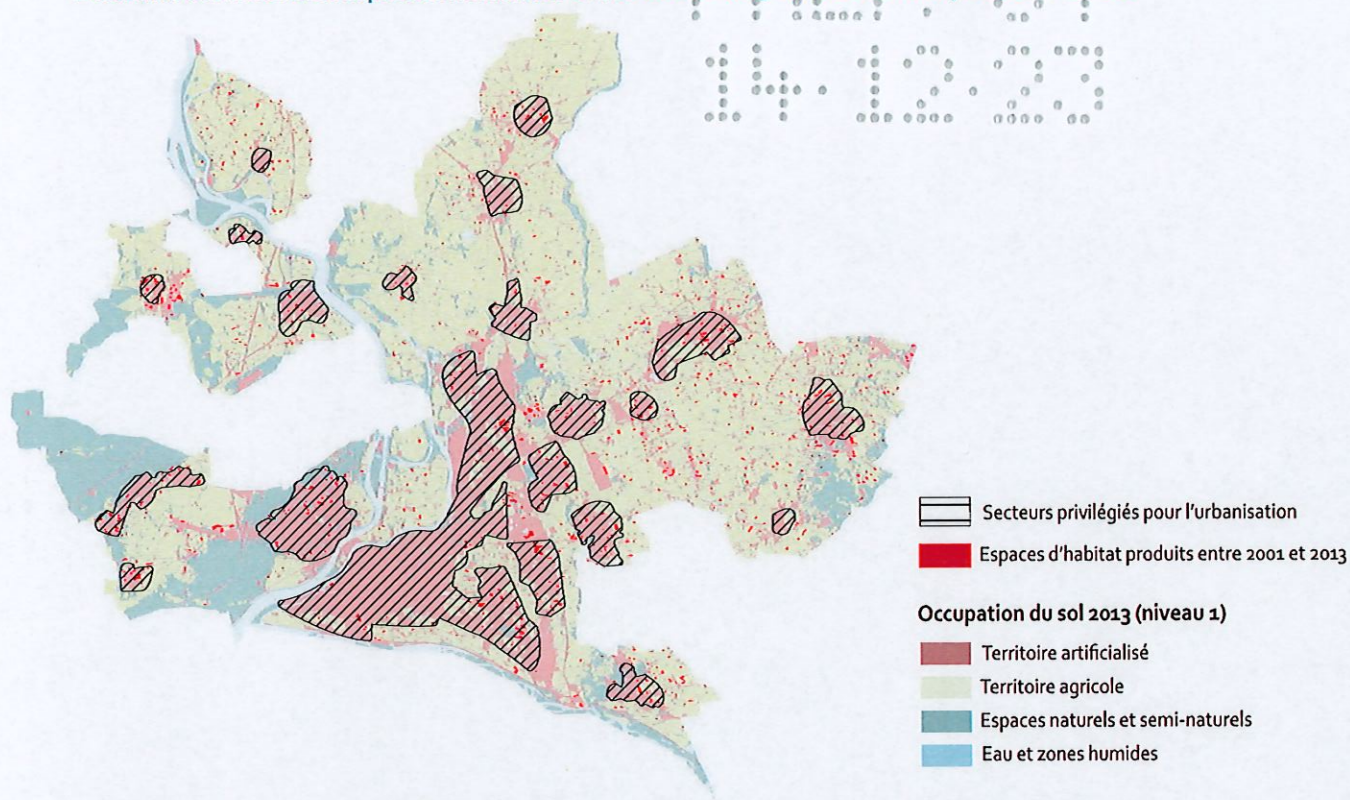
notamment sur les pôles villageois, passant de 45 ha entre 2009 et 2014, à 71 ha entre 2014 et 2021. Ce développement important en périphérie du cœur urbain n'a pas permis à ce dernier d'assurer son rôle de recentrage de l'accueil démographique, le mettant ainsi en difficulté au regard de son rôle à jouer établi par le SCoT.

- Concernant les activités économiques, le cœur urbain a connu un développement important entre 2009 et 2014 avec 110 ha consommés à vocation économique. Pour autant, entre 2014 et 2020, la dynamique a été divisée par deux avec 47 ha de consommés. Le développement économique d'un point de vue foncier a continué de croître sur les villes et villes relais.
- Au final, sur la période 2014- 2020, les villes et villes relais ont eu une dynamique de consommation de l'espace plus importante que le cœur urbain avec 173 ha de consommés, soit 47 hectares de plus que le cœur urbain.
- Un rééquilibrage de la dynamique est à opérer afin de conforter le cœur urbain et ainsi s'engage dans une sobriété foncière efficiente.

Les documents d'urbanisme sont les outils au service de la sobriété foncière. Ainsi sur les 26 communes du territoire, 21 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.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Evolution des nouveaux espaces artificialisés entre 2001 et 2013 sur le SCOT BVA, d'après le MOS.



Evolution de la consommation de l'espace par armature territoriale sur le SCOT, source fichiers fonciers

	Cœur Urbain = +18 600 hab	Villes et ville relais = + 9 300 hab	Pôles villageois = + 3 100 hab	Total SCOT
consommation totale d'espace entre 2009-2014	237,9 ha	153,3 ha	58,6 ha	450 ha
consommation totale d'espace entre 2014-2020	126,8 ha	173 ha	100 ha	400 ha
consommation totale d'espace entre 2009-2020	364,7 ha	326,3 ha	158,6 ha	850 ha

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.

Aussi compte tenu des évolutions législatives depuis l'approbation du SCoT de 2011 (loi Grenelle, ALUR, Notre et Climat et résilience), le SCoT en cours de révision permettra de définir un projet de territoire garant de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Il favorisera ainsi l'optimisation du foncier et ce pour l'ensemble des fonctions et usages qui s'y trouvent.

Plusieurs projets, notamment économiques, inscrits dans le SCoT de 2011, ont été supprimés pour des raisons de préservation des terres agricoles et naturelles, de préservation des paysages ou pour ne pas congestionner d'avantage le réseau routier. Parmi eux, on trouve :

- le Plan de la zone d'Entraigues - 87 ha
- la zone de l'Aspre à Roquemaure - 10 ha
- la Malautière à Sorgues - 20 ha

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

BILAN SUR LA PRISE EN COMPTE ET LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PAYSAGES : UNE POLITIQUE DE PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS ET PAYSAGERS APPLIQUÉE 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.

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

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

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 sur un site plus approprié.

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'Etat 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 SMBVA analyse l'ensemble des projets de PLU et de Plan de Prévention des Risques, et rend un avis sur ces derniers.

A ce titre, les permis de construire ou d'aménager sont analysés par le SMBVA au regard d'une grille détaillée dans laquelle, des critères sur le paysage et l'environnement sont identifiés. Plusieurs projets, notamment commerciaux, ont été retravaillés en considérant davantage le paysage et l'insertion du bâti dans celui-ci.

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.

A travers la révision du SCoT, de nouvelles études ont été engagées pour définir une trame verte et bleue sur l'ensemble du SCoT en 2017.

Ce travail de préservation et de protection des espaces a été poursuivi avec la création du Parc Naturel Régional du Mont-Ventoux en 2020, dont Pernes-les-Fontaines et Velleron font parties.

Enfin dans un contexte de changement climatique et d'adaptation de nos espaces urbanisés, l'ensemble des communes et EPCI travaillent dorénavant les questions de nature en ville, désimperméabilisation des sols, renaturation des espaces publics et des façades afin de limiter les effets d'îlots de chaleur. A ce titre, de nombreuses cours d'école sur le SCoT ont fait l'objet d'une végétalisation depuis les années 2020.

De même, afin d'intégrer au mieux les éléments de transition énergétique, un atlas prenant en compte les paysages pour l'implantations des énergies renouvelables a été réalisé dans le Gard en 2022, afin d'accompagner les communes dans le choix des sites.

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

CONCLUSION : POURSUIVRE LA RÉVISION DU SCOT

L'analyse d'application globale du SCoT montre néanmoins une grande difficulté d'attractivité du cœur urbain. En effet, les objectifs démographiques fixés n'ont pas été atteints et mettent en évidence un report d'accueil des nouveaux habitants sur les villes et villes relais, et dans une moindre mesure dans les pôles villageois, alors même que les objectifs de production de logements ont été tenus sur l'ensemble du territoire, dépassant même ceux affichés au scot de 2011 pour les villes et villes relais ainsi que pour les pôles villageois. Ce décalage entre production de logements et accueil démographique met en lumière deux dynamiques :

- l'augmentation de la vacance des logements neufs, qui a notamment pu être observé sur Avignon et Le Pontet. Ainsi les communes ont produits du logements en grande quantité, sur une même temporalité, et parfois un même secteur. Les programmes immobiliers sont alors rentrés en concurrence les uns avec les autres, sans pour autant avoir la demande nécessaire pour occuper l'ensemble des logements.

La périurbanisation qui continue de progresser au sein du territoire avec une attractivité plus forte sur les villes et villes relais ainsi que des pôles villageois au détriment du cœur urbain. Les disponibilités foncières proposées sur ces communes ainsi que le cadre de vie proposé, plus proche de la campagne, ont continué à attirer de nouveaux habitants.

La révision du SCoT engagée doit tenir compte de ces dynamiques. En s'engageant dans la trajectoire du ZAN et en s'orientant vers un territoire de proximité, le SCoT vise à repenser les nouveaux modes de vie à travers une planification du foncier plus en lien avec les politiques d'urbanisme, transport et accessibilité. Ces ambitions doivent être aussi bien conduites pour les politiques de l'habitat que pour celles du développement économiques.

Retrouver l'attractivité du cœur urbain et notamment de ses centres villes est un défi majeur que doit porter le SCoT en révision.

