

CONTEXTE RÉGIONAL

Le bassin de vie d'Avignon ne fonctionne pas seul, il s'inscrit dans un contexte plus global regroupant l'arc méditerranéen et la vallée du Rhône. Cette entité supra-territoriale englobe les deux régions, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, qui ont élaboré chacune leur schéma régional d'aménagement et de développement durable et sont elles-mêmes composées de plusieurs bassins de vie lancés pour la très grande majorité dans une démarche de SCoT.

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

→ il représente, à l'échelon régional, un carrefour géoéconomique entre les flux nord/sud de la vallée du Rhône (lien entre les deux aires métropolitaines de Lyon et Marseille) et entre les flux est/ouest de

l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes ;

→ il est à cheval sur les deux régions et les trois départements du Gard, du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône ;

→ le bassin de vie « réel ou vécu » d'Avignon est composé de plusieurs SCoT.

Ce positionnement stratégique est un atout indéniable de développement pour le bassin de vie, à condition de se positionner et de construire des solidarités et des partenariats avec les différents échelons territoriaux. Pour pouvoir positionner le bassin de vie d'Avignon et le rendre lisible à l'échelle de l'arc méditerranéen, il est nécessaire pour les élus du syndicat mixte du SCoT de bien connaître les ambitions fixées à ces différentes échelles (vallée du Rhône, Région/département, SCoT voisins).

UN BASSIN DE VIE, DEUX RÉGIONS

Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon ont toutes deux défini leurs orientations politiques pour 2020, voire 2030. Elles les ont traduites chacune dans leur Schéma régional d'aménagement et de développement durable respectif (SRADT PACA approuvé en 2006, SRADT LR approuvé en 2008). Des grands principes de développement, décrits ci-après, ont donc été définis.



SMBVA

chargée d'urbanisme :
Géraldine Saint Jean
04 32 76 73 00
www.avignon-bassindevie.fr

auRa

chargée d'études :
Ingrid Hautefeuille
Marlène Crequer
04 90 82 84 80

Accueillir de nouveaux habitants

Les analyses statistiques réalisées à partir des recensements INSEE 1999/2006 démontrent bien l'attractivité démographique des deux régions.

Le Languedoc-Roussillon est la région la plus attractive de France sur cette période tandis que la région PACA est au 8^e rang. Il est important également de noter qu'Avignon est devenue la première grande ville de la région PACA en terme de croissance annuelle sur la période de 1999-2006, tout en restant derrière les grandes villes du Languedoc-Roussillon (Montpellier, Nîmes, Perpignan).

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

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

→ **+ 1 000 000 d'habitants** pour la région PACA, soit un taux de variation annuel de **0,8 %** ;

→ **entre 500 000 et 800 000 habitants** pour la région Languedoc-Roussillon, soit un taux de variation annuel de **1,27 %**.

Cependant, la croissance démographique n'est pas un objectif en soi. Le défi que souhaitent relever les deux régions consiste plutôt à mettre en œuvre une stratégie de territoire qui garantisse les conditions les plus favorables et durables à l'accueil des nouvelles populations. Il s'agit en fait de faire en sorte que la population puisse se former, trouver un emploi, avoir accès à un logement décent, que chacun puisse se déplacer et que le cadre de vie et l'environnement soient préservés.

Les deux régions ont identifié des pôles et des secteurs géographiques qui devront jouer un rôle primordial dans cette croissance. L'objectif est de polariser le développement urbain pour protéger les espaces ruraux et naturels, lutter contre la diffusion et l'étalement urbain, source de dilution des centralités et de consommation abusive de l'espace.

Renforcer l'attractivité économique, s'inscrire dans une politique de développement durable

En la matière, les grands objectifs consistent à :

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

→ **conforter les grands pôles d'emplois structurants et développer de nouveaux projets notamment au travers des pôles de compétitivité et PRIDES** (dont deux sont situés sur le territoire du SCOT : le pôle Pégase, et le pôle « fruit et légume ») ;

→ **développer le potentiel pour l'activité logistique** le long de la vallée du Rhône et de la façade maritime, en misant sur la multimodalité qu'offre le fleuve ;

→ **développer l'activité touristique** reconnue (la région PACA est la 1^{ère} région touristique de France, le Languedoc-Roussillon est la 4^e), grâce à la richesse patrimoniale du bassin de vie ;

→ **soutenir l'activité agricole** encore très présente.

Gérer l'attractivité du territoire et préserver environnement et paysages

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

Assurer une solidarité sociale et territoriale

Cette orientation passe principalement par la garantie de l'accès au logement pour tous et par l'organisation d'une mobilité durable notamment en s'appuyant sur les projets de réouverture de voies ferrées.

DES ATOUTS À CONFORTER

Le SCoT du bassin de vie d'Avignon ne correspond donc pas dans ses limites administratives au bassin de vie d'Avignon réel. En effet, celles-ci sont franchies tous les jours par la population résidente et active. Le territoire « vécu » n'est donc pas le territoire réel. Pour élaborer une stratégie de territoire réaliste à l'échelle du SCoT, les élus du syndicat mixte souhaitent donc élargir leur échelle de réflexion à celle du bassin de vie structuré autour du réseau de villes.

Les clefs d'entrée justifiant de qualifier une commune de « pôle » sont nombreuses. Les critères retenus, dans le cadre du SCoT, pour identifier et hiérarchiser les pôles structurant le réseau de villes, sont les suivants :

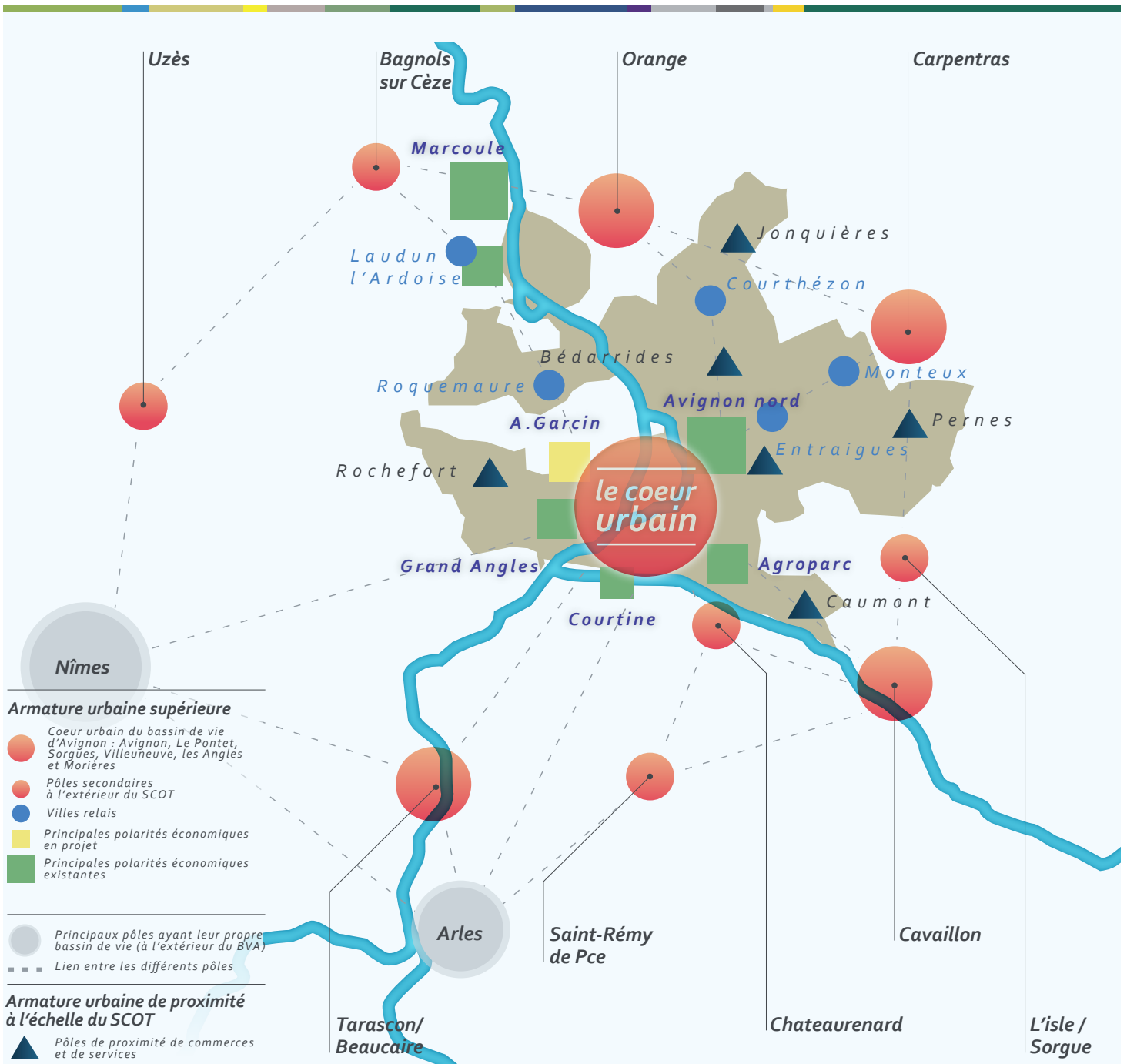
→ le poids démographique actuel et à venir ;

→ le poids économique actuel et à venir ;

→ la desserte par un transport en commun très structurant type TER ;

→ le niveau de services, notamment l'équipement commercial.

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



1 | la polarité majeure correspond au « cœur urbain » composé de la ville centre Avignon et des communes le Pontet, Sorgues, Morières, Villeneuve et les Angles. Il s'agit du secteur le plus dense présentant une urbanisation quasi continue entre les communes et regroupant une grande partie des habitants, des emplois, des services et proposant une offre de transport en commun de type urbain.

L'objectif politique est de conforter cette polarité d'ici 2020. Pour ce faire, c'est dans cet espace que les efforts d'accueil de nouveaux habitants et de création d'emplois seront les plus ambitieux et que la desserte en transport en commun devra être optimisée. Le cœur urbain offre un niveau de commerces et de services incomparable et indispensable à tous les habitants du bassin de vie. Il est important de conforter cet atout majeur pour la vitalité économique globale du bassin de vie.

La performance économique de ce cœur urbain ne peut s'envisager sans prendre en considération les activités culturelles et leurs équipements qui participent largement au rayonnement international ainsi qu'à la qualité de vie des habitants.

Dans les dynamiques métropolitaines en cours de structuration, de nouvelles centralités émergent en dehors des centres villes traditionnels. Aussi l'attractivité du « cœur urbain » s'explique également par le fait qu'il englobe plusieurs sites stratégiques attractifs actuels ou en devenir :

- Avignon centre, qui regroupe une grande partie de l'administration publique (centre décisionnel), des commerces et qui jouit d'une renommée culturelle et d'un patrimoine remarquable ;
- Avignon nord, pôle régional économique et commercial, entrée d'agglomération ;
- Avignon sud (route de Marseille) avec Agroparc, le pôle commercial, l'entrée d'agglomération et l'aéroport ;
- Courtine avec la gare TGV ;
- Les Angles, pôle commercial, l'entrée est de l'agglomération.

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

3 | Les villes relais : à l'échelle du SCoT, il existe entre le cœur urbain et les pôles secondaires, des villes bénéficiant d'une position stratégique, car situées le long d'un « axe de développement » du SCoT. Ces axes de développement ont été identifiés dans le SCoT car ils correspondent aux lignes de flux économique et concentrent les principaux axes de communication ferroviaires et routiers.

Afin de ne pas diffuser l'urbanisation de manière linéaire le long de ces axes, les élus du SCoT ont fait le choix de privilégier le développement de villes relais situées le long de ces axes, bénéficiant déjà d'un certain poids démographique et économique et d'une gare ou halte ferroviaire (existante ou en projet).

Il s'agit des communes d'Entraigues, Monteux, Courthézon et de Roquemaure. Ces communes participeront de manière significative à l'accueil des nouveaux habitants en étant toutefois vigilantes à l'équilibre entre emplois et habitants et en liant urbanisation et desserte en transport en commun.

Parallèlement à cette armature urbaine, le SCoT a également identifié des **pôles de proximité de commerces et de services**. Suite aux analyses statistiques et aux différents échanges avec les acteurs économiques, le seuil des 5 000 habitants pour maintenir et développer un appareil commercial de centre ville viable semble faire consensus. Aussi, les élus du syndicat mixte reconnaissent une priorité à garantir l'attractivité et la vitalité commerciale des centres villes des 17 communes de plus de 5 000 habitants du territoire. Ce qui, en dehors du cœur urbain et des villes relais, concerne Pernes les Fontaines, Vedène, Rochefort du Gard, Jonquièrre, Saint Saturnin et Caumont. Cette orientation ne remet nullement en cause la possibilité pour les pôles villageois (communes qui conservent un caractère encore villageois et qui souhaitent maintenir cette image) d'assurer l'offre de services et de commerces indispensables à la vie quotidienne.

Des liens physiques entre les pôles pour une mobilité efficace

La priorité pour que ce réseau de villes fonctionne est d'assurer une mobilité interurbaine efficace à la fois depuis le cœur urbain vers les pôles secondaires mais également entre pôles secondaires (de périphérie à périphérie). Il faut donc asseoir la multipolarité du bassin de vie sur un réseau de voies de communication efficace et durable en favorisant les modes de transports collectifs et notamment l'étoile ferroviaire (réouverture de la ligne Avignon-Carpentras, réflexion sur la réouverture aux voyageurs de la ligne Fret sur la rive droite du Rhône).

Développer des coopérations avec les territoires voisins

Au-delà de la nécessité de mettre en œuvre une politique de déplacements cohérente et commune à l'échelle du bassin de vie, il est important que des coopérations entre les territoires se développent de manière à coordonner les différents projets et à dépasser ainsi les concurrences stériles. En plus de la mobilité, ces coopérations peuvent concerner des thématiques comme le développement de l'économie, notamment au travers du « partage » du pôle de compétitivité « fruit et légume » ou encore les continuités paysagères et écologiques à travers la construction d'une trame verte et bleue commune.

VERS UN TERRITOIRE UNIFIÉ ET ATTRACTIF...

Le diagnostic posé confirme que les deux régions qui composent le territoire « vécu » du SCoT, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, présentent des atouts qu'il convient d'exploiter afin d'accueillir de nouveaux habitants dans des conditions optimales, aussi bien en termes de transports que de dynamisme économique, social et culturel. Pour ce faire, il est important de construire des solidarités et des partenariats entre les différents échelons territoriaux et de bien voir le territoire dans sa globalité et dans sa réalité « vécue ».

