

Lettre SCoT N°2,
janvier 2016 :

1^{ers} éléments de Diagnostic Démographie / Habitat / Économie / Déplacements



Intro :

La révision du Schéma de Cohérence Territoriale est désormais bien engagée. Plusieurs réunions ont permis aux élus en charge du suivi de ce dossier de prendre connaissance de l'évolution du Bassin de vie d'Avignon. Le diagnostic a été élaboré sur la base de travaux réalisés par l'Agence d'urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV), maître d'œuvre du Syndicat.

Le Comité Syndical a pris acte des résultats du Diagnostic lors de sa séance du 7 décembre 2015. Cette phase est nécessaire et indispensable pour réaliser des choix pertinents quant à l'avenir du territoire dans les 15 prochaines années.

L'objet de cette lettre est de présenter une partie du diagnostic à travers les thèmes de la démographie, de l'habitat, de l'économie, et des déplacements.

Elle sera complétée prochainement par une lettre traitant l'environnement, les paysages, l'agriculture...

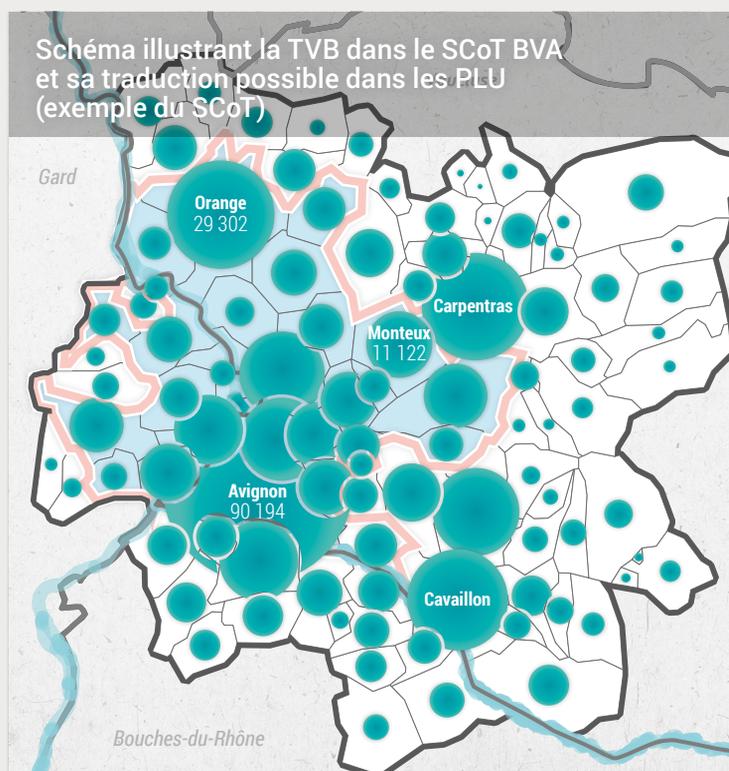
Démographie

Un cœur urbain qui regroupe la moitié de la population...

En 2011, les 28 communes du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon comptent 284 253 habitants. La ville d'Avignon compte à elle seule 90 194 habitants, soit environ 1 habitant sur 3 du SCoT. Plus de la moitié de la population du SCoT se localise sur les 6 communes que sont Avignon et sa première couronne, le « cœur urbain » (Sorgues, Le Pontet, Villeneuve-lès-Avignon, Les Angles et Morières-lès-Avignon).

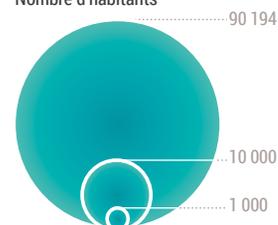
En dehors du cœur urbain, la population se concentre, au Nord, autour d'Orange (près de 30 000 habitants), deuxième commune la plus peuplée, et à l'Est sur l'axe Avignon-Carpentras, sur lequel se situent Vedène (10 619 habitants) et Monteux (11 122 habitants).

Schéma illustrant la TVB dans le SCoT BVA et sa traduction possible dans les PLU (exemple du SCoT)



LÉGENDE

Nombre d'habitants



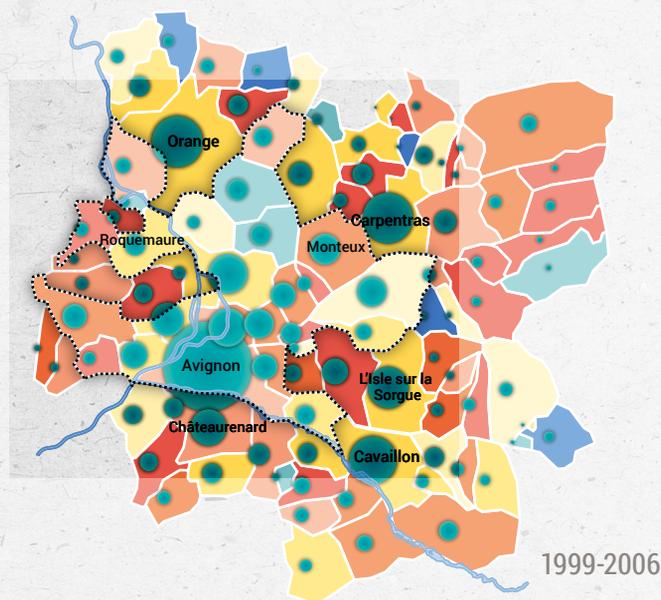
Villes principales du pôle urbain

- SCOT BVA
- Aire urbaine d'Avignon
- Limites départementales

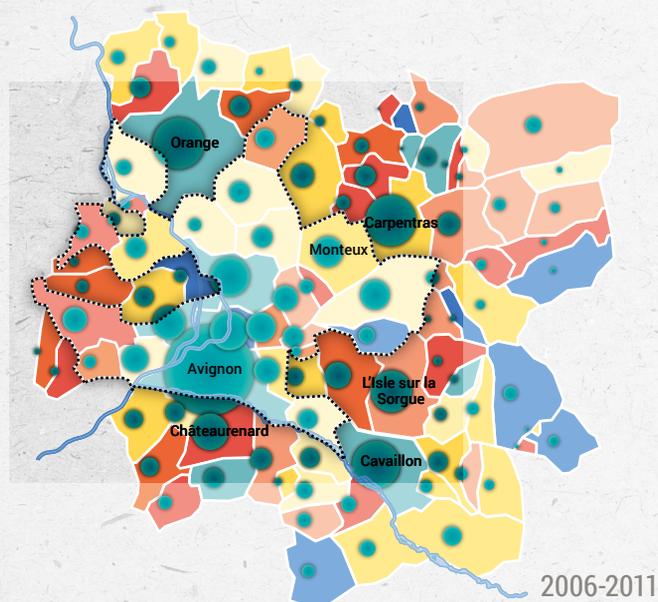
0 4 8 km



Densité de population en 2006

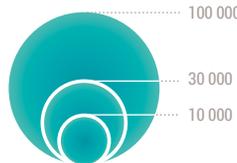


Densité de population en 2011

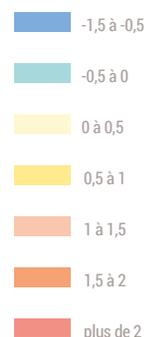


LÉGENDE

Population (Hab)



Taux de variation annuel de la population (%)



0 5 10 20 Km

Sources : INSEE (RP 1990, 1999, 2006, 2011, exploitation principale)
Réalisation : ©AURAV, 2014

AGENCE D'URBANISME
AURAV
RHÔNE AVIGNON VAUCLUSE

Le précédent SCoT visait une augmentation de la population de +1,1%/an, soit +12% ou + 31 000 habitants, à horizon 2020. Cette évolution s'inscrivait dans la continuité de la croissance connue entre 1999 et 2006.

La dynamique démographique du SCoT du Bassin de vie d'Avignon s'est fortement ralentie sur la dernière période intercensitaire : 0,16 % de croissance moyenne annuelle entre 2006 et 2011, contre 1,1 %/an entre 1999 et 2006.

L'effondrement du solde migratoire, désormais négatif (- 0,38%/an), explique en partie le retournement de tendance démographique. Presque toutes les communes perdant des habitants ont un solde migratoire négatif ; c'est-à-dire lié au départ de la population vers le Gard et la région Languedoc Roussillon.

Définition :

L'évolution du stock de population sur un territoire donné résulte de l'addition du solde naturel et du solde migratoire

Solde naturel : différence entre les naissances et les décès

Solde migratoire : différence entre les entrants et les sortants

Intercensitaire : période entre deux recensements

Face à ces constats, le SCoT devra aborder les questions suivantes :

Quelle hypothèse démographique réaliste à horizon 2030 pour établir un projet de territoire et donc estimer les besoins, notamment en logements?
Comment assurer une croissance démographique tout en poursuivant les objectifs de développement durable ?

- Retrait de Lirac au 1/01/2012
- Intégration des communes de Pujaut, Sauveterre et Orange au 1/01/2014

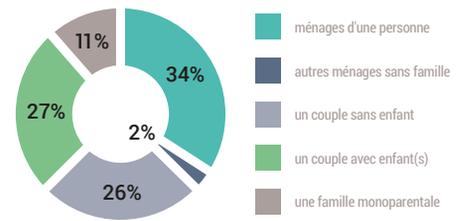
Habitat

Composition des ménages

Depuis les années 1960, la taille moyenne des ménages diminue partout en France : c'est ce qu'on appelle le « desserrement des ménages ». Cette évolution est liée à une forme d'accroissement de la décohabitation (lorsqu'une ou plusieurs personnes d'un même ménage se séparent : jeunes quittant la maison, divorce, choix de vie, etc.). On y inclue également le vieillissement de la population, qui implique un allongement de la durée de vie de personnes âgées vivant seules, et qui constituent des ménages d'une seule personne plus nombreux qu'autrefois.

Composition des ménages du SCoT BVA en 2011

INSEE, RP 2011



La nécessité de coordonner les politiques d'habitat à l'échelle du SCoT

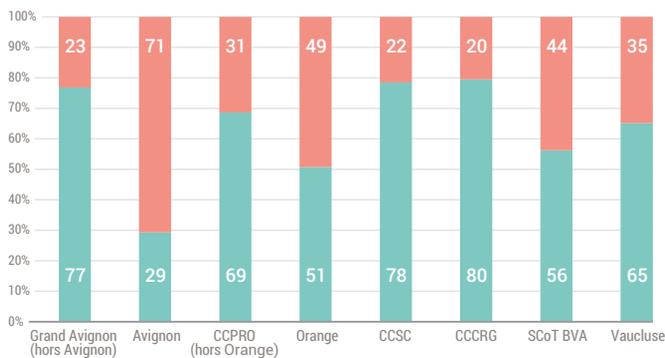
50% des logements vauclusiens localisés sur le territoire du SCoT du bassin de vie d'Avignon

En 2011, le SCoT du bassin de vie d'Avignon comptait près de 140 000 logements dont 88% en résidence principale, 2% en résidence secondaire et 10% vacants. Les 2/3 des logements du SCoT sont localisés sur le territoire du Grand Avignon, la ville d'Avignon comptabilisant à elle seule 36% du parc de logements.

La CC Pays de Rhône et Ouvèze représente quant à elle 23% du parc total de logements du SCoT et la CC des Sorgues du Comtat et la CC de la Côte du Rhône Gardoise réunies environ 10%. Le SCoT du Bassin de vie d'Avignon compte aujourd'hui 140 000 logements dont 88% de résidences principales, 2% en secondaires et 10% de vacants.

Un rythme de création de logements soutenu depuis 1968, mais qui a ralenti depuis 2006 notamment sur Avignon et Orange.

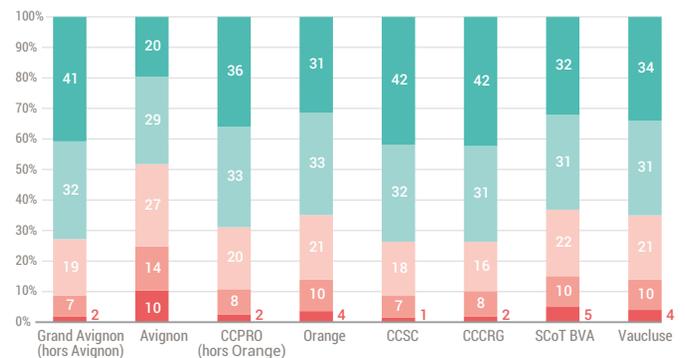
Part de maisons et d'appartements dans le parc de logement en 2011



■ Part de maisons ■ Part d'appartements

À l'échelle du SCoT, la part de maisons reste majoritaire en 2011 (56%) bien que le territoire ait connu une importante vague de construction de logements collectifs au cours des années 2000. En effet, la période 2006-2011 est marquée par une forte augmentation des appartements sur les communes du Grand Avignon (hors Avignon) et de la CC des Sorgues du Comtat (près de 20% d'augmentation du parc de logements collectif en 5 ans).

Nombre de pièces des résidences principales

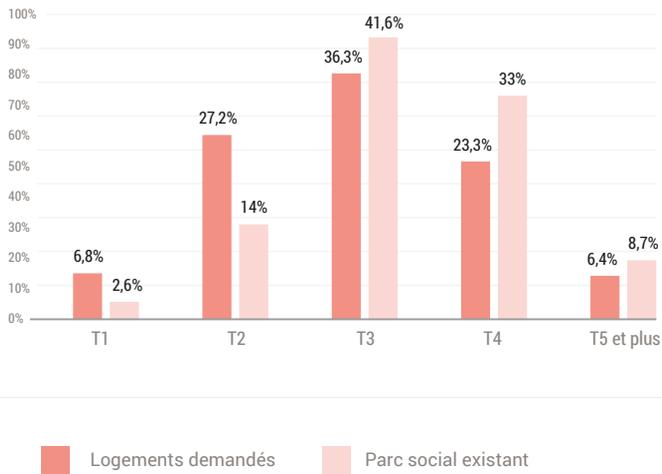


■ 1 pièce ■ 2 pièces ■ 3 pièces
■ 4 pièces ■ 5 pièces et plus

Le territoire du SCoT compte plus de 60% de T4, T5 et plus. Seule Avignon compte près d'une moitié de petits logements (T1, T2, T3) dont 25% en T1 et T2.

Le Logement locatif social

Comparaison entre les logements demandés et le parc existant
DDT 84, Observatoire de la demande locative sociale en Vaucluse, 2014



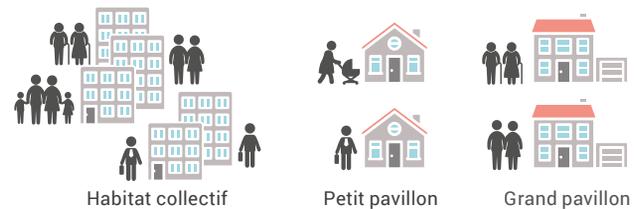
À l'échelle du SCoT, la part de maisons reste majoritaire en 2011 (56%) bien que le territoire ait connu une importante vague de construction de logements collectifs au cours des années 2000. En effet, la période 2006-2011 est marquée par une forte augmentation des appartements sur les communes du Grand Avignon (hors Avignon) et de la CC des Sorgues du Comtat (près de 20% d'augmentation du parc de logements collectif en 5 ans).

Le desserrement des ménages

En 2015, 5 logements pour 15 habitants



En 2030, 9 logements pour 15 habitants



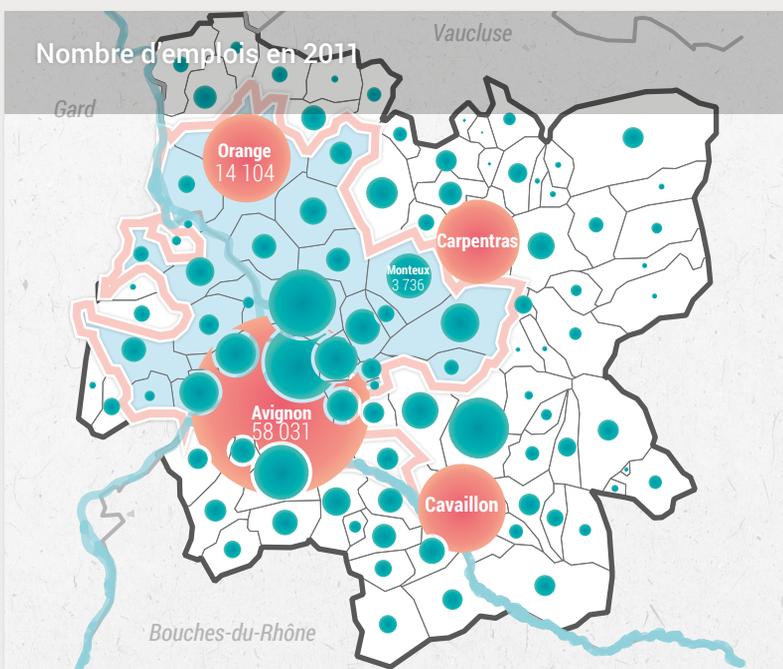
L'offre de logements ne correspond pas à la demande. En effet, l'offre en grands logements sous forme d'habitat pavillonnaire ne répond qu'à une partie des besoins de la population. Le niveau de prix est en inadéquation avec la solvabilité des ménages. Le phénomène de desserrement des ménages a des impacts importants sur la production de logements : il est nécessaire, à population équivalente, de produire des logements supplémentaires.

Face à ces constats, le SCOT devra aborder les questions suivantes :

Quels sont les besoins en logements d'ici 2030 en prenant en compte les évolutions sociétales: desserrement des ménages lié à la décohabitation, vieillissement de la population, vétusté du parc de logements existants, vacance...?

Quelle gamme de logements proposer : locataires / propriétaires, petits logements/grands logements, logements adaptés... ?

Économie / emploi



LÉGENDE



- Pôles principaux de l'aire urbaine
- SCOT BVA
- Aire urbaine d'Avignon
- Limites départementales

0 4 8 km

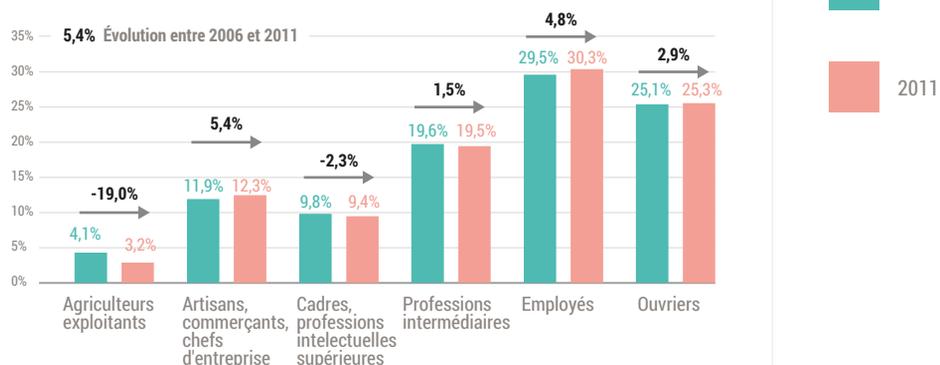


En 2011, les 28 communes du Bassin de vie d'Avignon comptent 122 500 emplois.

Le territoire affiche un rythme de création d'emplois de 1% par an, deux fois plus faible qu'en Vaucluse. Les principaux pôles du territoire perdent des emplois, notamment Avignon et Orange. Cette baisse de l'emploi impacte particulièrement l'appareil productif.

Population active du SCoT BVA selon la catégorie socio-professionnelle

Insee, RP 2006 & RP 2011



L'agriculture est une composante importante de l'économie locale qui connaît plusieurs problématiques : une crise économique qui perdure, un vieillissement des agriculteurs, une pression de l'urbanisation... L'industrie, notamment, l'agroalimentaire, qui jusqu'en 2006 créait des emplois a également perdu.

Une économie diversifiée : Le secteur de la logistique est un secteur en croissance



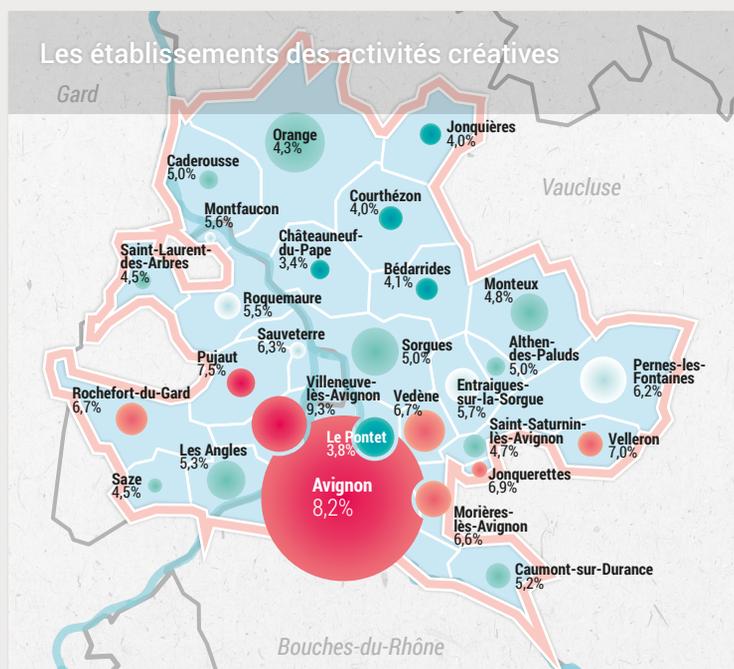
Le bassin d'Avignon est attractif pour deux raisons essentielles :

1. en raison de la qualité de la desserte,
2. et pour la taille de son hinterland (bassin de production et de consommation).
En effet, à 50 minutes, on peut toucher 665 000 habitants.

Il serait bénéfique pour le bassin de vie d'organiser, en tant que possible (en prenant en compte les aléas du secteur économique), ces implantations en identifiant des localisations préférées et en valorisant davantage les infrastructures présentes ou en projet sur le territoire (le port tri-modal de Courtine).

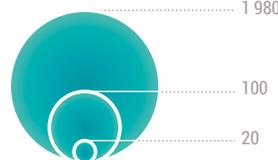
L'économie créative (culture, numérique) : un potentiel à conforter pour les filières structurées ou en émergence au regard des retombées économiques pour le Bassin de vie d'Avignon :

Impulsé par Avignon, le territoire a obtenu un label French Culture Tech. Celui-ci vise notamment à valoriser la filière de l'économie créative et culturelle, identifiée comme une spécificité majeure du territoire.



LÉGENDE

Nombre d'établissements créatifs



Part des établissements créatifs



Source : Sirene 2015

AGENCE D'URBANISME
AURAV
RHÔNE AVIGNON VAUCLUSE

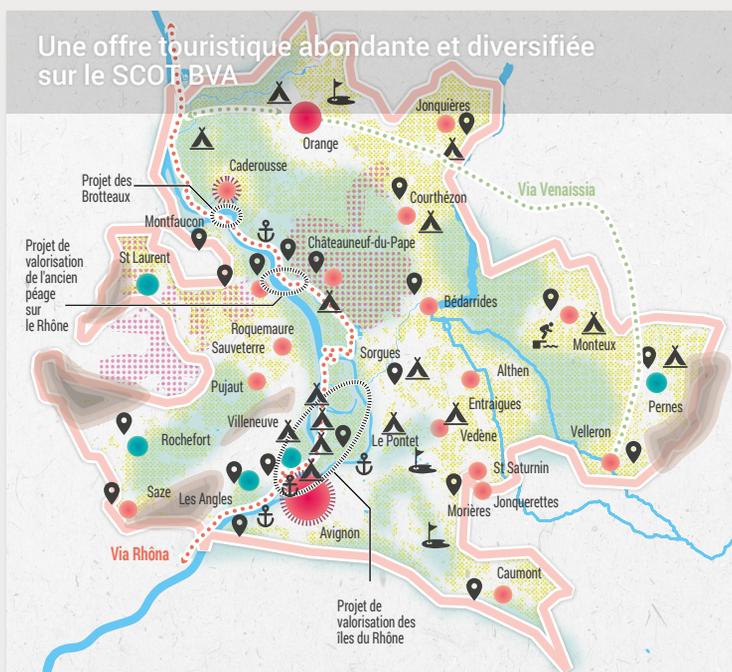
Le SCoT BVA compte 4039 établissements appartenant à la filière créative :

Cette filière représente ainsi 6,5% de l'ensemble des établissements recensés sur le territoire ; une proportion plus importante que celle observée à l'échelle du Vaucluse (6,1%). Au-delà du nombre d'emplois générés dans cette filière, les retombées économiques sont importantes et liées aux événements internationaux que connaît le territoire.

Le SCoT abrite deux pôles de compétitivité :

- Le pôle de compétitivité TERRALIA à Avignon : ce pôle inter-régional (PACA, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon), a pour but de favoriser le développement économique de la filière agroalimentaire en privilégiant les thématiques suivantes : la sécurité des aliments, la nutrition et la santé, le service et la praticité, le goût, le développement durable. Il associe toutes les entreprises de la filière fruits et légumes.

- Le pôle de compétitivité PEGASE : ce pôle de compétitivité propre à la région PACA est dédié à l'aéronautique. L'objectif de Pégase est d'élaborer un écosystème compétitif maillant le réseau de grandes entreprises, de centres de recherche et d'essais et d'un tissu de PME innovantes existantes ou à créer dont dispose la région PACA.



LÉGENDE

Équipements et éléments support à l'attractivité touristique

- Avignon et Orange et leur patrimoine
- Centres protégés par une ZPPAUP ou concernés par un site classé ou inscrit
- Noyaux urbains denses de qualité
- Remparts classés de Caderousse et d'Avignon
- Remparts classés de Caderousse et d'Avignon
- Golf
- Camping
- Port ou halte fluvial
- Parc d'attraction aquatique
- Vignobles à fort potentiel
- Grands ensembles paysagers
- Espaces agricoles
- Les reliefs
- Via Rhôna (projet)
- Via Venaissia



Une économie portée par le moteur résidentiel marqué par le secteur touristique. Le territoire abrite un patrimoine culturel et naturel exceptionnel qui fonde son attractivité et sa notoriété touristique. Des marges de manœuvre existent pour conforter cet atout et augmenter les retombées économiques.

Face à ces constats, le SCOT devra aborder les questions suivantes :

- Quelle stratégie et identité économiques à l'échelle du SCOT, en lien avec les territoires voisins ?
- Quelle identité économique lisible souhaite-on pour le territoire ?
- Comment s'appuyer sur les filières d'excellence ? Quelle offre foncière ? Pour quelle entreprise ?

Un territoire suréquipé en termes de commerces qui rayonne au-delà du bassin de vie

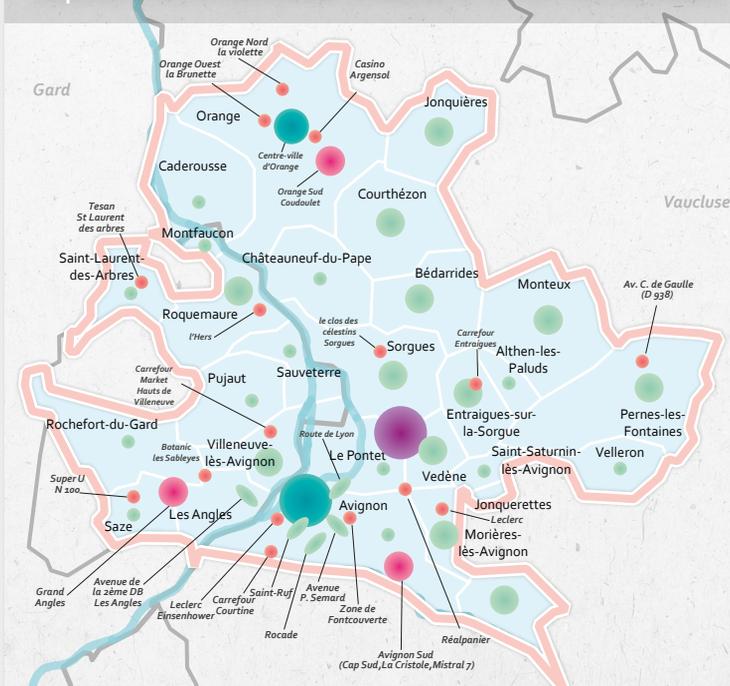
Le commerce a été pendant longtemps le premier pourvoyeur d'emplois sur le bassin de vie. Aujourd'hui, même si ce secteur reste majoritaire avec 31 000 emplois à l'échelle du SCOT, soit 23,1 % des emplois dit concurrentiels, il connaît un ralentissement important : nombre d'emplois en baisse de 0,7 % entre 2008 et 2013.

L'absence de vision partagée pour encadrer l'urbanisme commercial a généré plusieurs dysfonctionnements :

- Un déséquilibre entre les centres villes et les zones commerciales en périphérie
- Des accès « tout voiture »
- Une consommation foncière importante pour le stationnement
- Une qualité architecturale faible



Une armature commerciale qui n'a pas encore trouvé l'équilibre entre centralités urbaines et zones commerciales



LÉGENDE

Centralités urbaines

- Hyper-centres d'Avignon et d'Orange
- Centre-villes
- Centralités de proximité
- Centralité de quartier : linéaires commerciaux

Zones commerciales

- ZC métropolitaine
- ZC de semi-proximité
- ZC locale

0 2,5 5 km



Le SCOT doit planifier l'aménagement commercial à travers le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial.

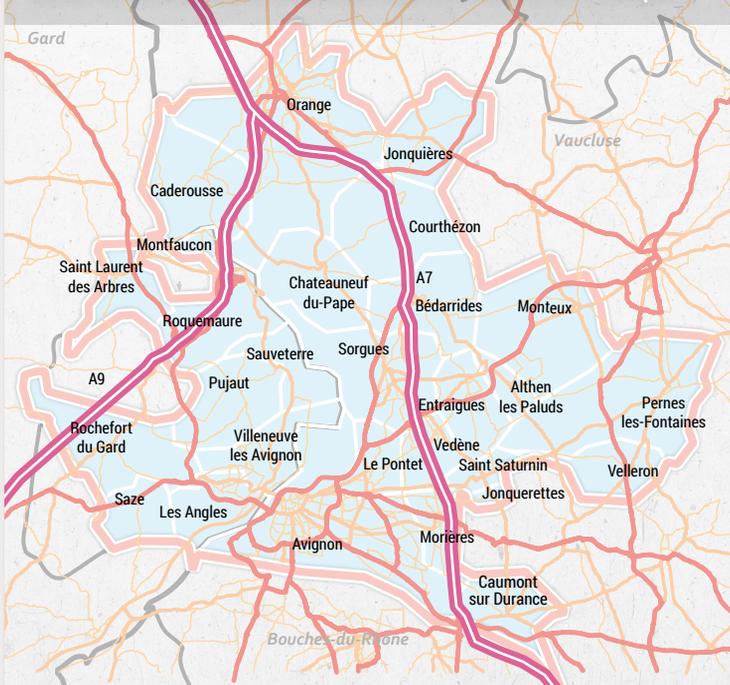
À ce titre, bien qu'il soit indispensable de bien comprendre les dynamiques économiques commerciales, les orientations permettant d'encadrer les implantations commerciales doivent être exclusivement basées sur des exigences en matière d'aménagement du territoire, de paysages, de consommation économe de l'espace, de revitalisation des centres villes, de maintien d'une offre diversifiée de proximité, de protection de l'environnement et de limitation des déplacements.

Face à ces constats, le SCOT devra aborder les questions suivantes :

- Quels sont les leviers pour favoriser une revitalisation des centres villes et le maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité ?
- Quelles marges de manœuvre pour les zones commerciales périphériques et sous quelles conditions ?

Une économie diversifiée : Le secteur de la logistique est un secteur en croissance

Un réseau routier important qui encourage l'usage de la voiture au détriment des autres modes de transport



LÉGENDE

Réseau routier

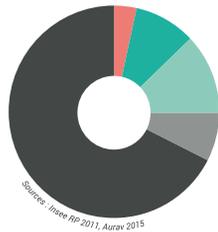
- Autoroutes : axe de très forte circulation (+75 000 veh/jour)
- Voies principales, liaisons d'échanges entre les polarités, liaison avec l'extérieur, trafic de transit (entre 30 000 et 75 000 veh/jour)
- Voies secondaires d'échanges entre les poles secondaires, rabattement vers les voies principales
- SCOT BVA

0 2,5 5 km



Le SCOT du Bassin de vie d'Avignon est un territoire marqué par sa grande accessibilité routière et la présence d'infrastructures importantes : deux autoroutes majeures traversent et desservent le territoire, complétées par un réseau de voies principales et secondaires dense. Ce réseau routier est un atout pour l'accès au territoire. Cependant, la prédominance de la voiture fragilise cette hyperaccessibilité car certaines infrastructures sont aujourd'hui saturées et, sans véritable alternative, induit des coûts environnementaux et sociaux importants (pollution, énergie...).

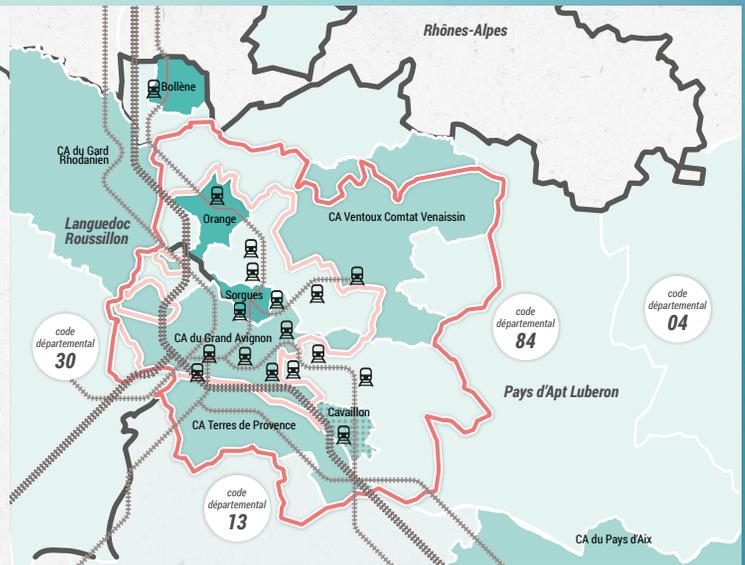
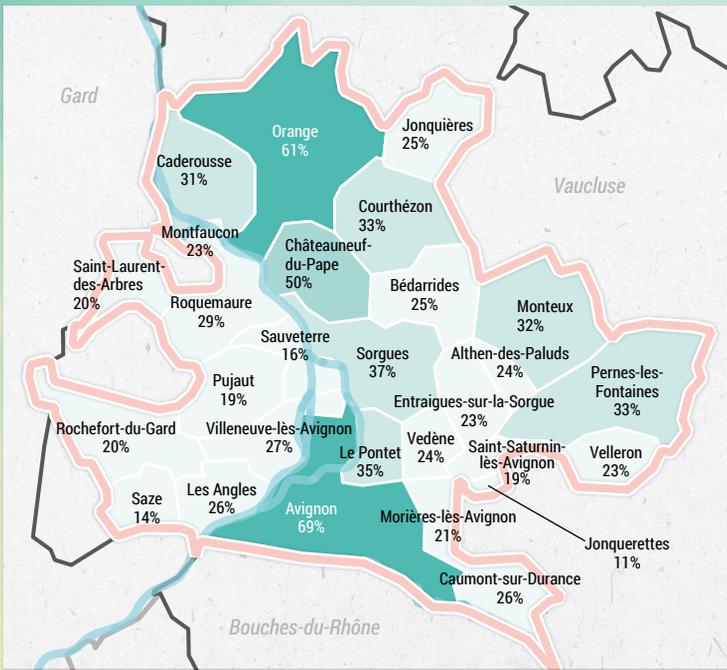
Modes de déplacements domicile-travail privilégiés par les actifs d'Avignon



Source : Insee RP 2011, Aurav 2015



Un mode de développement urbain extensif organisé depuis des décennies à partir des axes routiers, engendrant une forte dépendance à la voiture.



LÉGENDE

Autorité Organisatrice de Transport

aire Urbaine d'Avignon	département	commune ayant un PTU mais pas de réseau de TCU
limites départementales	intercommunalité	gare
Aire Urbaine d'Avignon	commune AOT avec un réseau de TCU	LGV
SCOT BVA	voie ferrée	

Le SCOT dispose d'un réseau ferroviaire important qui doit être valorisé : la ligne TGV est connectée au réseau TER qui dessert directement 10 communes du territoire. Dans le sillage de la réouverture aux voyageurs de la ligne Avignon/Carpentras, la Région PACA et les Autorités Organisatrices de Transport du territoire continuent d'investir pour optimiser l'étoile ferroviaire (Pôle d'Echange Multimodal en cours d'aménagement, Tram, Plan de Déplacements Urbains...)

• Une offre de transports en commun peu concurrentielle mais des projets structurants en cours comme le TRAM. Seules les communes d'Avignon et du Pontet disposent de bus urbains approchant une fréquence de 10 mn en heure de pointe. Les sites propres ou aménagés pour les cars et les bus sont aujourd'hui quasiment inexistantes.

LÉGENDE

SCOT BVA	> à 60%	< à 30%
Limites départementales	de 40% à 60%	
Aire Urbaine d'Avignon	de 30% à 40%	

Sur le territoire du Bassin de Vie d'Avignon, 46 252 actifs sont des actifs «stables» ; c'est-à-dire travaillant dans leur commune de résidence. Ces actifs représentent 42 % de la population active du SCOT et sont concentrés dans les communes d'Orange et d'Avignon qui affichent respectivement 61% et 69% d'actifs «stables».

Les communes du Gard présentent toutes des parts d'actifs «stables» inférieures à 30%.

Ces communes présentent donc un profil majoritairement résidentiel.

Face à ces constats, le SCOT devra aborder les questions suivantes :

Assurer l'articulation des politiques de déplacements des 10 Autorités Organisatrices de transport présentes sur le territoire du SCOT.

Développer une culture de l'usage des modes alternatifs à la voiture (marche à pied et vélo pour les courtes distances, transports en commun plus attractifs, transport à la demande, co-voiturage).



Syndicat Mixte
Bassin de Vie
Avignonnais

contact@scot-bva.fr

04 32 76 73 00

04 32 76 22 15

164 av de St Tronquet
Vaucluse Village I Bât. Le Consulat
84130 Le Pontet