

SCoT 2020

DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON

Document approuvé
lors du Comité Syndical
du 16 décembre 2011



TOME 3 : DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES



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

DOCUMENT RÉALISÉ PAR

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

CRÉDIT PHOTOS / CARTOGRAPHIE / IGN

Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse

CONCEPTION GRAPHIQUE

des jambes et des yeux

EN PARTENARIAT AVEC



SOMMAIRE

p.5	Introduction
p.6	DÉFI 1 : TIRER PARTI DU POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DU GRAND BASSIN DE VIE D'AVIGNON
p.8	1.1 Orientations pour tenir l'organisation générale de l'espace du SCoT du bassin de vie d'Avignon
p.10	DÉFI 2 : MAINTENIR UNE ATTRACTIVITÉ PRODUCTIVE, DURABLE ET MAÎTRISÉE
p.12	2.1 Objectif 1 : Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique
p.20	2.2 Objectif 2 : Construire une attractivité résidentielle réaliste, adaptée et diversifiée
p.22	2.3 Objectif 3 : Organiser une mobilité durable
p.28	DÉFI 3 : ASSURER L'ÉQUILIBRE ENTRE LES DIFFÉRENTES VOCATIONS DE L'ESPACE : ÉTABLIR UN « CONTRAT FONCIER » DURABLE
p.30	3.1 Objectif 4 : Se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation
p.36	3.2 Objectif 5 : Protéger les espaces agricoles, naturels et paysagers
p.42	DÉFI 4 : PROMOUVOIR UN URBANISME INNOVANT ET INTÉGRÉ
p.44	4.1 Objectif 6 : Apaiser et revaloriser le rapport entre le territoire et les risques
p.47	4.2 Objectif 7 : Développer un urbanisme en adéquation avec la préservation et la gestion durable de la ressource en eau du territoire
p.48	4.3 Objectif 8 : Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements
p.49	4.4 Objectif 9 : Développer des espaces urbains plurifonctionnels
p.50	4.5 Objectif 10 : Favoriser la qualité urbaine
p.51	4.6 Objectif 11 : Réduire la consommation énergétique et la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles
p.55	4.7 Objectif 12 : Positionnement économique et principes d'aménagement pour le pôle « Avignon nord »

RAPPEL DU CODE DE L'URBANISME ARTICLE R122-3



Le document d'orientations générales (DOG), dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :

- 1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;
- 2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;
- 3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;
- 4° Les objectifs relatifs, notamment :
 - a) à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;
 - b) à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;
 - c) à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;
 - d) à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;
 - e) à la prévention des risques ;
- 5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.

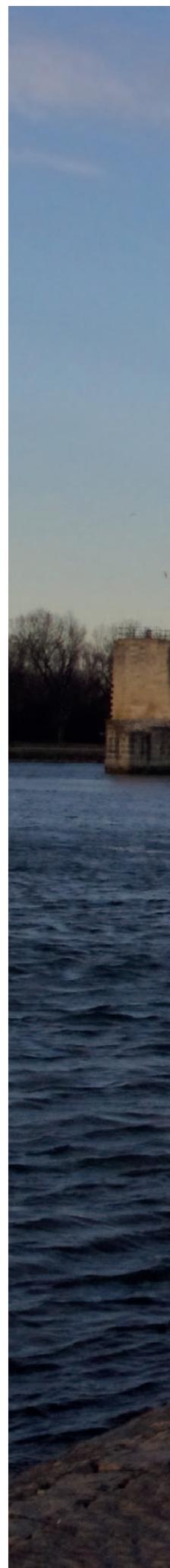
Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

Le DOG définit les orientations prescriptives, qui permettent de rendre effectifs, les objectifs politiques affichés dans les quatre défis du PADD. Il constitue un document à caractère prescriptif avec lequel les Programmes locaux de l'Habitat (PLH), les Plans de déplacements urbains (PDU), les Plans locaux d'urbanisme (PLU), les Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), les périmètres d'intervention des départements en matière d'Espaces Naturels Sensibles (ENS), les Zones d'Aménagement Différé (ZAD), les autorisations d'équipement commercial, les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), les opérations ou constructions portant sur une SHON de plus de 5 000 m² doivent être compatibles.

Le DOG comporte une cartographie désignée sous le nom de « plan DOG ». Ce plan établi à une échelle de 1/50 000^{ième} a pour objet de localiser les espaces ou éléments qu'il identifie. Il a une portée prescriptive.

DÉFI 1 : TIRER PARTI DU POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DU GRAND BASSIN DE VIE D'AVIGNON







1.1 Orientations pour tenir l'organisation générale de l'espace du SCoT du bassin de vie d'Avignon

En respect des objectifs fixés dans le PADD, les orientations doivent assurer une polarisation du développement dans le cœur urbain.

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 transports 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 faut conforter cet atout majeur pour la vitalité économique globale du bassin de vie.

Aussi, la vocation du cœur urbain à accueillir des équipements et services « supérieurs » sera affirmée. De par la notoriété d'Avignon, 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.

Concernant l'accueil des 31 000 nouveaux habitants, les équilibres suivants doivent être respectés :

- 60 % des futurs habitants soit 18 600 habitants, doivent être accueillis dans l'ensemble du cœur urbain (constitué des communes d'Avignon, Villeneuve-lez-Avignon, Les Angles, Le Pontet, Sorgues, Morières-les-Avignon),
- 30 %, soit 9 300 habitants seront accueillis sur l'ensemble des villes. Cependant, les communes de Monteux,

Entraigues-sur-la Sorgue, Courthézon, Roquemaure identifiées comme des villes relais doivent participer de manière plus significative à l'accueil de ces habitants.

- 10 % soit 3 100 habitants seront accueillis sur l'ensemble des pôles villageois. Il s'agit des communes de Caumont-sur-Durance, Jonquerettes, Lirac, Montfaucon, Saint-Saturnin-lès-Avignon, Saze, Saint-Laurent-des-Arbres, Châteauneuf du Pape, Althen-des-Paluds, Velleron et Jonquerettes.

La mise en oeuvre de ce scénario idéal, ne pourra s'opérer que sur le long terme car il impose une rupture assez brutale avec le tendanciel. Il est donc important de ménager une marge d'adaptation pour les communes qui permette d'amorcer cet effort de rééquilibrage.

Cette évolution doit être progressive car :

- pour les communes qui ont une croissance faible si elles surestiment leur évolution démographique pour se caler sur les 1,1% par an du SCoT, elles risquent de surestimer de fait leurs besoins fonciers.
- a contrario pour les communes ayant une croissance importante, si elles freinent trop brutalement leur apport migratoire, soit elles risquent de créer une pression foncière importante, soit elles vont être dans l'obligation d'enchaîner les procédures de révision de leur document d'urbanisme.

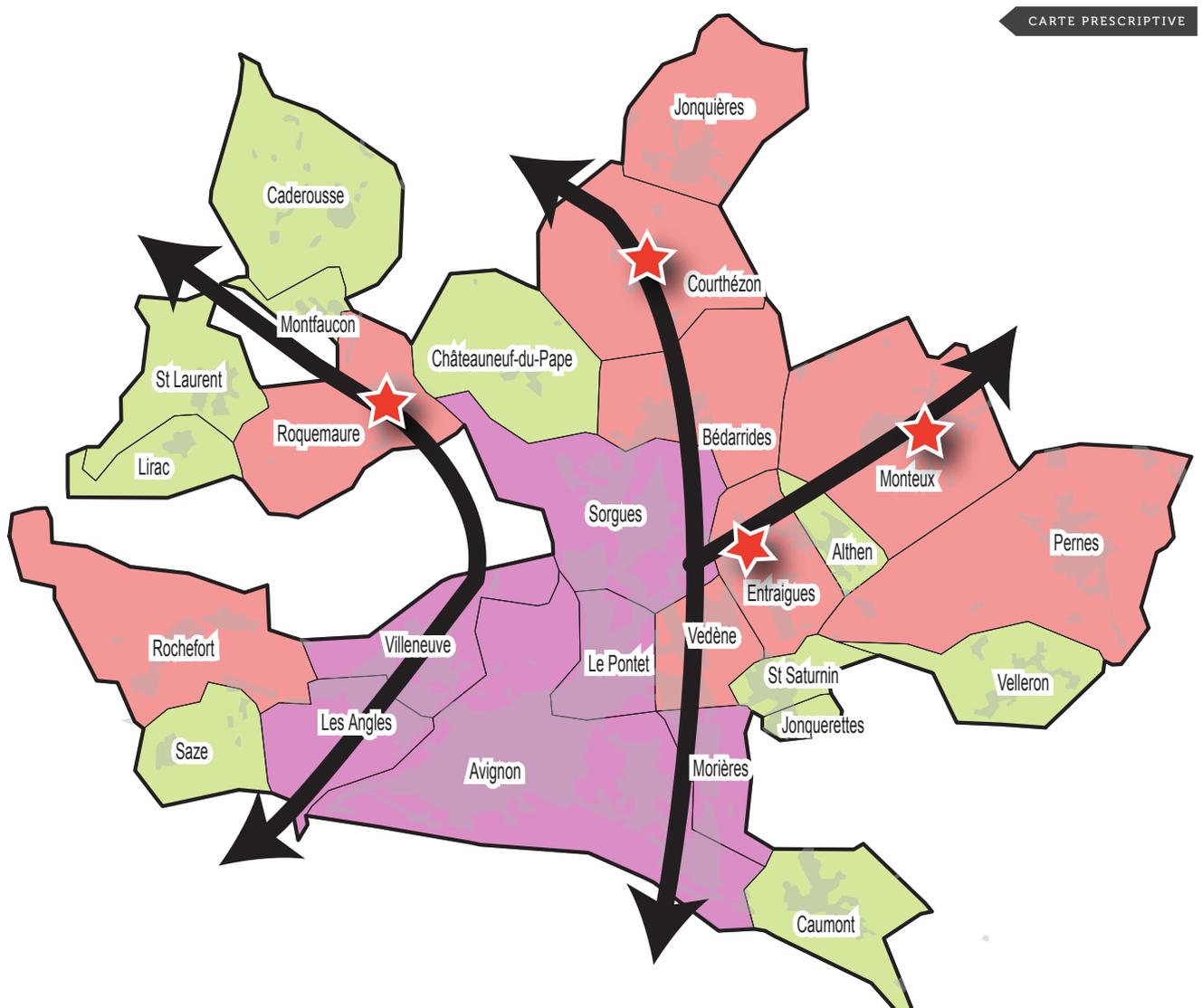
Il faut donc organiser une transition. Pour ce faire :

- **Pour les communes du cœur urbain** : aucun plafond n'est fixé pour l'ambition démographique sous réserve de rester réaliste (lien avec une analyse de l'évolution passée). Comme expliqué dans le PADD, la ville centre attendra 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 :** elles ont connu une évolution moyenne de 1,14% par an entre 1999 et 2006 mais avec des écarts considérables allant de 0% à 2% par an (côté gardois). 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 oeuvre d'une politique multimodale et d'une densification des quartiers à proximité des gares.
- **Pour les pôles villageois :** l'objectif est double : freiner le développement démographique parfois disproportionné et surtout changer le mode d'urbanisation pour tendre vers des formes urbaines plus économes en foncier. Les villages ont connu une évolution démographique moyenne de 1,33% par an entre 1999 et 2006. Comme pour les villes les écarts

sont importants entre 0 et 2,5% par an. Les communes en dessous du seuil de 1% doivent augmenter leur effort pour améliorer leur solde migratoire notamment au travers de leur politique habitat. Les communes qui tangent aujourd'hui les 2,5% par an doivent freiner leur développement et ne pas dépasser 1,3% par an. Une nuance est à apporter pour les communes de Saint Saturnin et Jonquerettes qui partagent une gare bien positionnée et qui peuvent être un peu plus ambitieuses sous réserve de la mise en oeuvre d'une politique multimodale et d'une densification des quartiers à proximité de la gare.

Outre la nécessité de prendre en compte le besoin de transition annoncé, il convient de permettre les conditions d'un développement équilibré des communes afin de garantir une bonne intégration sociale des nouveaux habitants, de permettre à la commune d'adapter progressivement les équipements publics, et d'assurer une production de logements qui soit réaliste.



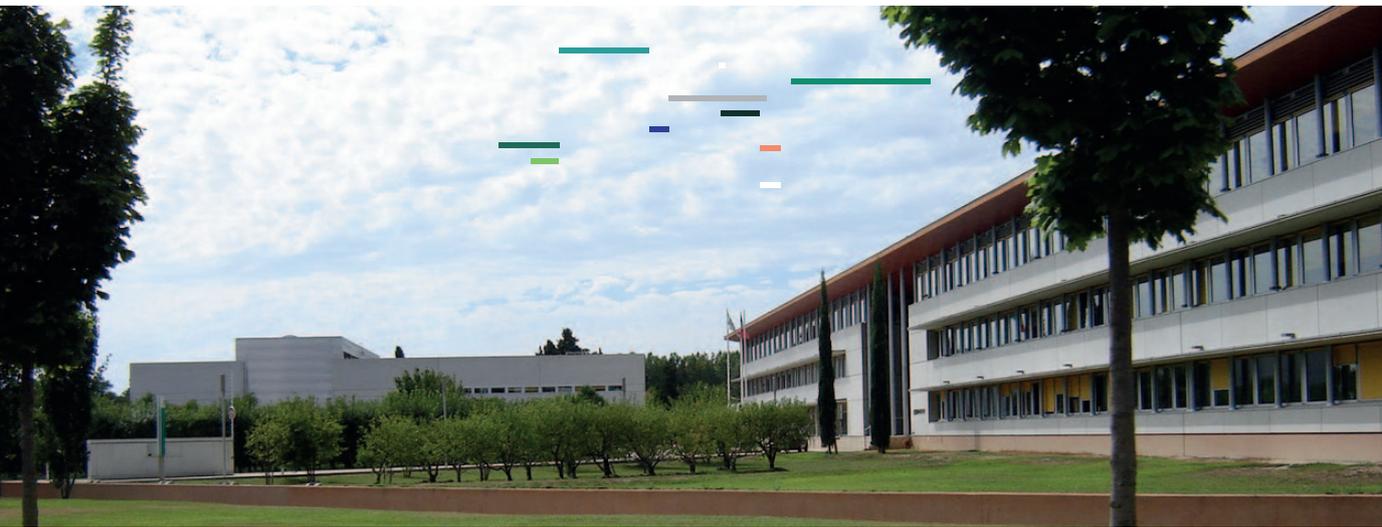
L'organisation générale de l'espace au sein du SCoT du bassin de vie d'Avignon



DÉFI 2 : MAINTENIR UNE ATTRACTIVITÉ PRODUCTIVE, DURABLE ET MAÎTRISÉE







2.1 Objectif 1 : Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique

2.1.1 Hiérarchie et localisation des activités économiques

Conformément aux objectifs politiques, une typologie du foncier économique a été définie. Celle-ci décline les grands principes d'urbanisme annoncés dans le PADD.

→ | Le tissu urbain mixte :

Deux niveaux de « tissus urbains » sont différenciés :

> **Les polarités métropolitaines**, situées en toute logique dans le coeur urbain.

Elles correspondent aux grandes polarités que sont Avignon Centre, Avignon Nord, Agroparc et Courtine. En effet, bien qu'il s'agisse des grands pôles d'emplois du territoire, et que pour l'heure ces secteurs soient traités comme des zones d'activités (hormis Avignon Centre), il existe une volonté déjà amorcée d'aménager ces espaces stratégiques comme des centralités d'agglomération mixtes (exemple : Agroparc). Ces espaces sont qualifiés de « métropolitains » car leur rayonnement actuel ou en devenir concernent l'ensemble du bassin de vie.

Ces pôles ont vocation à accueillir des emplois et des équipements métropolitains de type : sièges sociaux d'entreprises, consulting, équipements touristiques et culturels majeurs, centre d'affaires, recherche et développement, université, desserte performante TIC... De par leur statut, ces pôles devront démontrer une exemplarité en terme d'urbanisme au travers du choix des formes urbaines, du traitement des espaces publics, de la diversité fonctionnelle.

Au delà de ces ambitions communes, chacune de ces polarités métropolitaines présentent des spécificités et des atouts propres :

- **Avignon Centre** : il s'agit d'une centralité historique qui assure des fonctions polyvalentes (habitat, cité administrative, emplois, commerces, enseignement supérieur...) dont l'atout majeur repose sur son image touristique et culturelle. Afin de renforcer ce positionnement, il est important de définir un projet urbain global destiné

à assurer l'attrait urbain et paysager, la convivialité, l'accessibilité et l'urbanité de ce pôle.

Cela passe par la mise en oeuvre de projets structurants :

- un renouvellement urbain en centre ville et secteurs péri-centraux destiné à polariser la population et assurer la mixité sociale, dans un objectif de fixation des populations et donc des consommateurs.
- un aménagement qualitatif des espaces publics notamment des rues commerçantes : requalification des espaces, végétalisation, mobilier urbain, signalétique...
- une amélioration de l'accessibilité en développant une offre alternative à la voiture à travers plusieurs actions : la mise en place en centre ville d'un stationnement réglementé et adapté (payant, durée limitée), une accessibilité en transports en commun à haut niveau de service type TCSP permettant de relier rapidement et de manière lisible les quartiers et les principales entrées de ville (parcs relais) au centre historique, une organisation du pôle d'échanges multimodal autour des gares SNCF et routières et l'aménagement d'un maillage de modes doux attractifs.
- l'installation d'équipements culturels ou de locomotives commerciales constituant des générateur(s) de flux, destiné(s) à drainer des usagers et des visiteurs, donc une clientèle potentielle en centre-ville.
- la mise en oeuvre d'une politique commerciale qui permette au centre ville d'Avignon de retrouver une place plus élevée dans la hiérarchie des pôles commerciaux du territoire (cf. 2.1.3 Orientations particulières relatives à l'équipement commercial).

- **Le pôle d'Agroparc / Aéroport / Parc des expositions** constitue une porte d'entrée majeure du coeur urbain.

Il accueille :

- des emplois métropolitains avec la présence de sièges sociaux d'entreprises et des deux pôles de compétitivité générateurs d'emplois importants,
- des administrations,
- une antenne d'enseignement supérieur et de recherche et développement avec notamment l'INRA,
- des équipements métropolitains comme le parc des expositions et l'aéroport,
- l'amorce de l'aménagement d'un centre de vie mêlant Habitat et commerces de proximité.

L'objectif pour ce pôle est de :

- 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 : l'économie, la recherche, l'enseignement, les équipements. À ce titre 12ha 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.

- **Le pôle de Courtine** : Ce secteur constitue l'une des principales polarités en devenir du cœur urbain. En effet, environ 70ha dont 7 déjà inscrits dans une procédure de ZAC seront à terme dévolus au développement du site autour de l'équipement majeur que constitue la gare TGV relié directement au centre-ville historique via la «virgule» ferroviaire. Ce secteur stratégique est caractérisé par un rôle de pôle d'échanges multimodal majeur et doit être développé et aménagé avec l'ambition d'en faire une porte d'entrée métropolitaine, vitrine pour l'ensemble du bassin de vie. Il s'agit également d'une porte d'entrée touristique importante. En effet, la gare TGV d'Avignon a connu une croissance annuelle de 4% et a battu son record de fréquentation en 2010 avec 2,7 millions de passagers dont une majorité de clientèles loisirs et voyageurs d'affaires. Le pic de fréquentation est atteint en juillet avec 15 000 voyageurs quotidiens soit deux fois plus que la moyenne annuelle.

Ce pôle devra faire l'objet d'un projet d'ensemble déclinant les principes d'urbanisme suivants :

- la définition du pôle d'échanges multimodal : dimensionnement, fonctionnement, emprise...
- la production de formes urbaines et architecturales intégrées présentant une densité cohérente avec l'image d'une centralité d'agglomération et proposant une mixité fonctionnelle.
- le développement d'une fonction d'habitat intégrant les enjeux de mixité sociale indispensable à la création d'un véritable quartier, lieu d'animation urbaine.
- la recherche d'une urbanisation innovante devra guider la construction de ce nouveau quartier qui se doit ambitieuse : architecture contemporaine, performance énergétique, gestion intégrée des risques....

Il paraît important que la structuration de ce secteur intègre une réflexion sur l'évolution et la mutation des zones d'activités adjacentes qui peuvent présenter à terme un potentiel conséquent de renouvellement urbain.

Le secteur de Courtine englobe également deux infrastructures majeures pour le transport de marchandises que sont le chantier rail / route de Champfleury et le quai Compagnie Nationale du Rhône (CNR). Ces deux équipements doivent participer à l'aménagement d'une plateforme logistique multimodale pour approvisionner le bassin de vie avignonnais (cf. 2.1.4 Orientations particulières relatives à la logistique).

- **Le pôle Avignon nord** : dont les principes d'aménagement sont détaillés dans l'Objectif 12: *Positionnement économique et principes d'aménagement pour le pôle «Avignon nord»*.

Outre ces polarités métropolitaines, **l'écoquartier de Beaulieu** sur la commune de Monteux est également rattaché à cette catégorie de tissu urbain mixte d'envergure supra-locale. En effet, il s'agit d'un quartier qui s'étend sur une centaine d'hectares et dont l'ambition est d'accueillir des activités, des équipements, des logements spécifiques (étudiants, pôle handicap...) et un parc de loisirs dont le rayonnement dépassera largement le cadre de la commune de Monteux.

> **Le tissu dit « local »** : correspond aux activités de proximité qui accompagnent le développement endogène des communes : commerces de proximité, services à la personne, éducation, santé et action sociale, tourisme, certaines entreprises artisanales.

Pour cette activité économique « brassée » dans le tissu urbain : deux principes sont à retenir :

- elle doit être englobée dans les « secteurs privilégiés d'urbanisation » définis pour chaque commune (cf. Défi 3 / *Établir un contrat foncier / Objectif : se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation*)
- elle doit être mise en oeuvre au travers d'une réelle diversité des fonctions urbaines idem à celle que l'on peut vivre dans les centres villes, dans les quartiers, source d'animation locale. Il ne s'agit pas de juxtaposer des zones purement résidentielles à côté de grandes zones économiques mais de tendre vers une mixité «verticale».

→ | Les zones d'activités :

Pour les zones d'activités 3 niveaux ont été retenus :

> **Les zones d'intérêt stratégique** : ces zones doivent être 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 pour être amorties financièrement. C'est dans cette catégorie que rentrent entre autres les terrains dédiés à l'agroalimentaire. Ces zones s'étendent sur une grande surface d'un seul tenant et sont donc en mesure de proposer une grande maille pour les lots (en déficit actuellement). Elles doivent faire l'objet d'une bonne desserte de préférence multimodale surtout pour les salariés (cf. Défi 4 / *Objectif Renforcer le lien Urbanisme / Déplacements*)

Critères :

- Interdiction d'installer du commerce alimentaire.
- Concernant l'implantation d'activités artisanales et tertiaires, ne sont autorisées que les entreprises complémentaires ou sous-traitantes d'une grande entreprise installée sur la zone et participant à la structuration d'une filière économique.
- Desserte par du haut débit.

> **Les zones d'intérêt intercommunal*** : il s'agit de zones dont la taille et le niveau stratégique est moindre que pour les zones citées précédemment. Néanmoins, elles permettront d'accueillir les PME et PMI qui correspondent à la grande majorité des entreprises composant le tissu économique local (développement endogène) et qui nécessitent du foncier en zone d'activités. Le besoin de ce niveau hiérarchique de zone d'activités sur le territoire est indéniable.

Critères :

Il apparaît difficile de définir des critères discriminants pouvant faire l'objet de prescriptions.

Ces zones doivent avant tout répondre aux besoins des entreprises qui vont rechercher des tailles de lots plus petites, sans pour autant pouvoir être intégrées dans le tissu urbain.

Les collectivités, maître d'ouvrage pour l'aménagement de ces zones, doivent s'engager à respecter l'esprit et le rôle de ces zones d'activités.

> **Les zones d'intérêt local** : de taille réduite (5ha maximum) elles permettront de répondre aux besoins locaux (échelle d'une commune ou d'un regroupement de quelques communes proches) par exemple pour accueillir ou délocaliser l'artisan qui ne plus être inséré dans le tissu pour des raisons de place ou de nuisances trop importantes pour le voisinage dans un quartier d'habitat. Ces zones bien qu'en continuité du tissu existant sont volontairement exclues de la catégorie « tissu local ». En effet, étant prévues pour accueillir des artisans dont l'entreprise s'est agrandie et/ou qui ont besoin de place de stockage importante, les lots qu'elles proposeront auront une superficie qui ne permet pas la densité que l'on souhaite obtenir dans le tissu urbain mixte.

*cette dénomination ne renvoie pas au statut ou au portage financier des zones d'activités

Il faudra être vigilant pour que ces zones ne servent pas systématiquement à accueillir des activités qui quittent le tissu urbain alors que celles-ci participent à l'animation des centres-villes et des quartiers. Ainsi, pour minimiser ce phénomène, il faudra répondre aux problématiques que peuvent rencontrer ces activités insérées dans le tissu : manque de place pour s'agrandir, problème d'accessibilité et de stationnement en centre-ville dense...

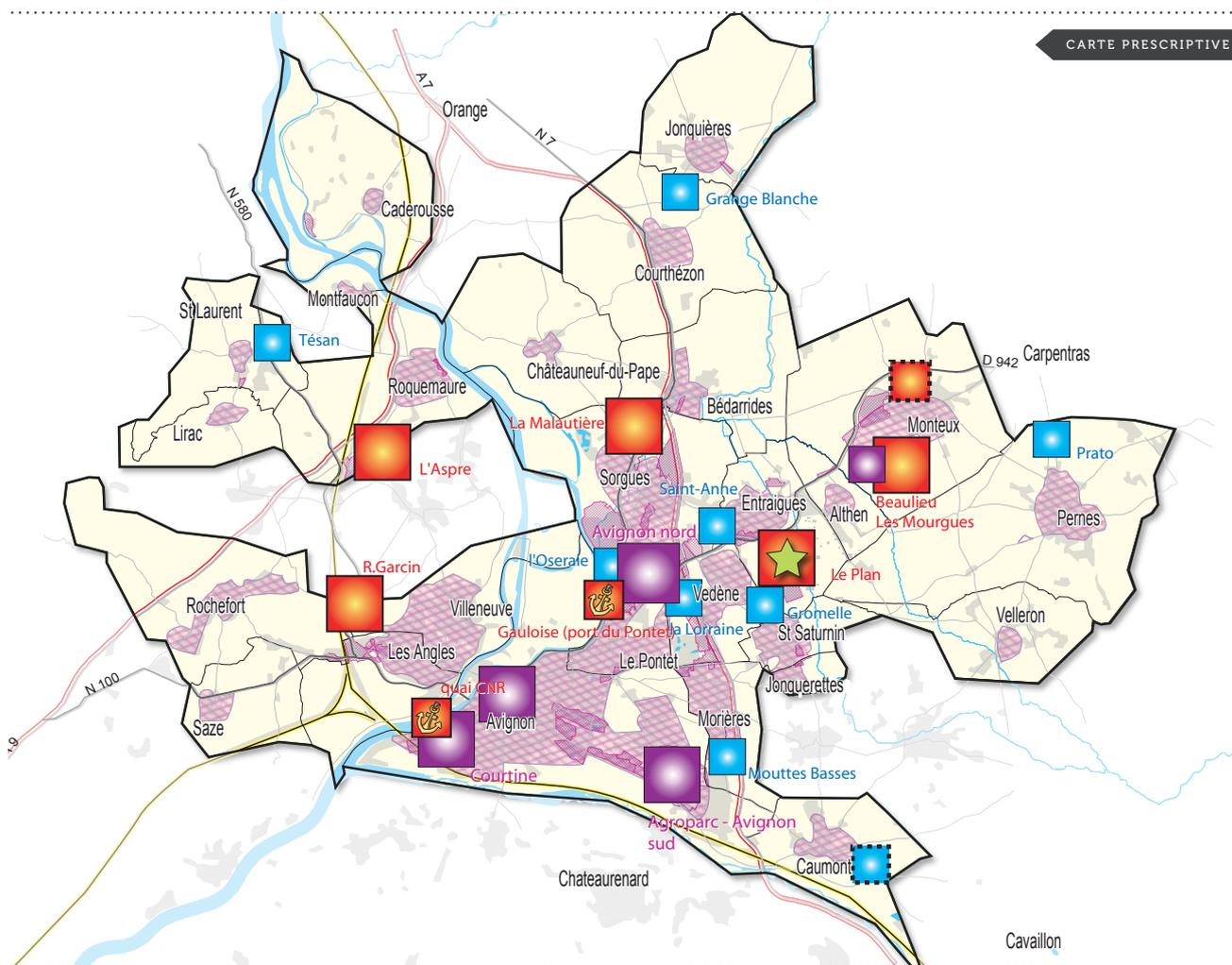
Critères :

Afin d'éviter les conflits d'usages souvent relevés par les municipalités dans ce type de zone, les communes seront vigilantes lors de la rédaction du règlement de leur document d'urbanisme pour encadrer la construction de logements de gardiennage lorsque ceux-ci sont nécessaires en utilisant les mesures à leur disposition (par exemple afficher une superficie maximum et imposer son intégration dans le même volume que le bâtiment d'activité).

Les critères concernant les emprises foncières et l'optimisation de ces zones sont décrits dans le Défi 3 / Objectif 3 : *Se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation / 3.1.5 Localiser et quantifier le foncier économique et anticiper l'avenir.*

> Les zones d'activités dédiées à l'accueil de grandes entreprises : parallèlement à ces besoins de foncier liés au développement économique « programmé » et « continu » du SCoT, les élus souhaitent se donner les moyens de pouvoir répondre favorablement à l'éventualité d'accueillir une grande entreprise pourvoyeuse d'emplois qui souhaiterait s'installer sur le territoire et qui aurait besoin d'une grande superficie d'un seul tenant.

Cette volonté politique découle d'un historique vécu sur le territoire. Cette éventualité restant hypothétique, les élus ne souhaitent pas déduire le foncier dédié à cette grande zone de leur potentiel foncier global inscrit au SCoT. En contrepartie, les élus s'engagent à conditionner fortement l'ouverture d'une telle zone, les critères sont précisés dans le Défi 3 / Objectif 3 : *Se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation / 3.1.5 Localiser et quantifier le foncier économique et anticiper l'avenir.*



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

-  Polarités métropolitaines et projet de Beaulieu
-  Zones d'activités stratégiques
-  Zones d'intérêt intercommunal
-  Zones d'activités prévues en réserves foncières
-  Tissu urbain mixte de proximité
-  ... dont les ports
-  Zone dédiée à l'accueil de grandes entreprises

2.1.2 Soutenir l'agriculture, composante de l'économie productive

Comme l'exprime le PADD, au-delà de son rôle prégnant dans le paysage et le tourisme, l'agriculture est un secteur d'activité de l'économie locale à part entière.

Le SCoT doit permettre d'assurer le maintien de la fonctionnalité des exploitations existantes et viables économiquement et de faciliter l'installation de nouveaux agriculteurs intéressés pour investir sur le territoire. Pour ce faire, le principal levier que le SCoT peut actionner est la protection sur le long terme du foncier agricole, outil de travail des agriculteurs. À ce titre, chaque commune a défini des secteurs agricoles qui seront préservés cf. Défi 3 / Assurer l'équilibre entre les différentes vocations de l'espace.

De plus, lors de l'élaboration de leur document d'urbanisme, les communes devront prendre les dispositions nécessaires pour ne pas pénaliser le développement d'un siège d'exploitation en veillant notamment à maintenir une distance entre le développement de l'urbanisation et le siège des exploitations.

Enfin, pour éviter les dérives constatées par le passé concernant le changement de destination abusif et faciliter la cessibilité ou la transmission des exploitations, il est fortement conseillé que le règlement des zones A des PLU, prévoit le regroupement de l'habitation et du bâtiment technique d'exploitation dans un même volume, lorsque que cela est possible (pas de contrainte technique). La transmission globale de l'exploitation étant garante de la pérennité de l'unité économique.

2.1.3 Orientations particulières relatives à l'équipement commercial

L'objectif est d'asseoir le rayonnement commercial du territoire en maintenant l'armature existante. En effet, aucune nouvelle zone commerciale périphérique ne pourra être développée afin de rééquilibrer la politique d'offre commerciale vers l'offre de proximité.

Dans l'attente de l'élaboration du document d'aménagement commercial, des orientations applicables aux différents équipements commerciaux du territoire ont été définies. Ces orientations ont été déterminées en cohérence avec la hiérarchie des polarités commerciales et la hiérarchie des communes du SCoT. 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.

→ | Orientations spécifiques pour le pôle commercial métropolitain d'Avignon Nord

Le pôle Avignon Nord doit constituer et conserver pour demain des fonctions de niveau régional par une offre en grandes surfaces qualitatives. Il doit se mettre aux normes des pôles commerciaux nationaux modernes pour maintenir une forte attractivité. (cf. Objectif 12 : positionnement économique et principes d'aménagement pour le pôle Avignon Nord)

→ | Orientations spécifiques pour le centre-ville d'Avignon, pôle commercial métropolitain

Le diagnostic a mis en évidence le poids relatif du centre-ville d'Avignon, en tant que polarité commerciale du bassin de vie (troisième voire quatrième position au regard du chiffre d'affaires). Aussi, l'objectif est de mettre en oeuvre une politique commerciale qui permette au centre-ville de retrouver une place dans la hiérarchie des pôles commerciaux comparable à celle occupée par l'hypercentre de ville centre d'agglomération de taille similaire (1^{er} ou 2^{ème} rang).



Pour ce faire, le centre ville d'Avignon doit nettement se différencier des polarités commerciales périphériques, en s'appuyant sur ses atouts urbains et touristiques en proposant un espace marchand attractif avec notamment le développement d'une offre achat plaisir. Il faut valoriser une image commerciale nouvelle. Les orientations pour le centre ville d'Avignon sont :

> La spécialisation et le cadrage de l'offre marchande

Il s'agit de répondre à une demande non satisfaite par l'offre périphérique et pouvant s'accommoder d'un cadre commercial de centre-ville, à la fois qualitatif et contraint (taille des locaux, conditions de stationnement...).

L'objectif est de favoriser en priorité le confortement et le développement :

- d'une offre de proximité à destination des résidents, notamment alimentaire, entre autres à travers le développement de moyennes surfaces. Pour ce faire, il s'agit de mettre également en place une véritable politique de reconquête urbaine de l'hypercentre et renouveler une offre en logements conséquente,
- d'une offre non alimentaire spécialisée, sur un positionnement moyen / haut de gamme, consistant à accueillir des enseignes à forte valeur ajoutée répondant aux attentes de la clientèle locale mais également touristique

Cette évolution de la typologie de l'offre passe par une évolution structurelle du centre-ville destinée à conforter la fonction marchande sur un espace bien défini et relativement concentré, et à offrir des locaux adaptés à l'implantation de surfaces commerciales. Pour cela, plusieurs outils peuvent être mis en oeuvre tels que : la définition d'un périmètre de concentration commerciale et de sauvegarde du commerce et de l'artisanat, la préemption publique sur locaux commerciaux stratégiques à requalifier, le remembrement commercial et la restructuration des locaux préemptés afin de favoriser l'émergence de locaux adaptés à l'implantation d'activités commerciales structurantes (moyennes surfaces alimentaires, locomotives commerciales...).



> Le développement des services à la clientèle locale et touristique

Le renforcement de l'attractivité et la différenciation du centre-ville passent également par le développement d'une offre de services en faveur de la clientèle potentielle, comme il en existe déjà dans des centres-villes historiques en France. L'objectif ambitieux serait de déployer un centre commercial « à cœur ouvert » où tous les services proposés aujourd'hui dans les centres commerciaux « traditionnels » souvent « en périphérie » existent.

Il s'agit donc de :

- Mettre en place une aide à l'orientation des consommateurs au sein des rues commerçantes, ou des automobilistes aux abords de l'hypercentre, assistance au transport d'achats.
- Créer des crèches / garderies pour accueillir les enfants durant les périodes d'ouverture des commerces, en priorité le samedi.
- Communiquer sur l'offre commerciale du centre-ville.

> Définir un projet urbain en faveur du centre-ville

Comme expliqué précédemment, la définition d'un projet urbain pour le centre ville d'Avignon intégrant les problématiques suivantes :

- d'accessibilité pour les consommateurs (TCSP, offre stationnement adaptée favorisant le stationnement de courte durée donc la rotation des véhicules et une meilleure accessibilité pour des motifs d'achats...)
- de qualité urbaine des rues marchandes,
- et de renouvellement urbain visant à assurer la mixité sociale, dans un objectif de fixation des populations et donc des consommateurs participera à améliorer l'attractivité commerciale du site.

→ | Orientations spécifiques pour Avignon Sud, pôle commercial secondaire

Le pôle Avignon Sud englobe les équipements commerciaux de Cap Sud, La Cristole, La Castelette et de Mistral 7.

Ce pôle commercial structurant joue le rôle de proximité et de semi proximité pour Avignon et les communes riveraines y compris Nord Bouches-du-Rhône. Il remplit également une fonction plus sélective d'offre et de biens et des services plus rares qui ont besoin pour exister d'une zone de chalandise plus importante.

Cependant, les capacités d'évolution de ce pôle doivent intégrer le développement commercial programmé en périphérie du SCoT sur Cavaillon qui est susceptible de venir concurrencer une partie de la zone de chalandise d'Avignon Sud.

Avignon Sud est l'une des entrées d'agglomération majeures car elle concentre en sus des équipements commerciaux la présence :

- du parc des expositions
- de l'aéroport
- du pôle urbain d'Agroparc abritant notamment 2 pôles de compétitivité
- du quartier de Montfavet ainsi que de futurs quartiers d'habitat, tel que Bel air

La mutation de ce pôle doit se faire d'un point de vue qualitatif dans un objectif de lisibilité de l'offre pour le consommateur et de qualification de l'entrée Sud-Est de l'agglomération. Il s'agit de favoriser :

- une meilleure structuration des sites commerciaux, destinée à assurer leur accessibilité, les synergies entre activités, la mutualisation des équipements (stationnement, voies d'accès...)
- la requalification des secteurs concernés, que ce soit les locaux commerciaux ou les espaces publics, assurer un traitement qualitatif des vitrines architecturales et urbaines.
- la modernisation et l'amélioration qualitative des équipements commerciaux existants afin d'éviter la création de friches notamment sur les secteurs plus anciens comme la Cristole.

Le cas échéant, la mutation de certains îlots doit être l'occasion de développer des formes urbaines innovantes et plus denses pour les équipements commerciaux (densité verticale, commerces en étage ou parking à l'étage...)

- la structuration d'une centralité mixte qui permette notamment de connecter les différents « morceaux de ville » composant ce pôle.

Parallèlement à tous ces objectifs, ce pôle doit être desservi par un mode de transport collectif performant pouvant servir de levier à la requalification et à la « couture urbaine » de ce pôle.

La poursuite de ces objectifs passe par une intervention publique :

- en investissement sur l'espace public
- en développant des partenariats avec les acteurs commerciaux à travers des démarches concertées d'intervention (exemple : charte qualitative et d'aménagement...)
- en coercition des acteurs commerciaux à travers la mise en place de conditions d'attribution des permis de construire (normes architecturales et de construction, règlement de ZAC le cas échéant, règlement de PLU...) ou d'un cahier des charges (ex. : norme Valorpark) à destination des enseignes dans le cadre des projets de restructuration et requalification.

→ | Orientations spécifiques pour Courtine, pôle commercial secondaire en devenir

Le SCoT a identifié ce secteur stratégique comme pôle métropolitain au sein duquel une diversité des fonctions urbaines dont commerciale doit être développée.



La question commerciale doit donc être posée au regard de la fonction urbaine programmée pour ce secteur, à savoir un développement résidentiel et tertiaire. Une telle fonction nécessite de prévoir l'émergence en priorité d'une offre marchande assurant la couverture des besoins des habitants, actifs et usagers de ce secteur, c'est à dire en priorité une offre commerciale de proximité (alimentaire, services, restauration...). De part :

- la présence de la gare TGV,
- et l'achèvement du tronçon de la LEO du rond point de l'amandier au rond point des Angles.

Courtine jouera également une fonction de semi-proximité en touchant les populations des villes voisines.

Les formes urbaines développées pour les équipements commerciaux devront correspondre à un tissu urbain mixte (diversité fonctionnelle verticale...)

→ | Orientations spécifiques pour les pôles périphériques des Angles et de Saint-Laurent-des-Arbres

Bien que ces deux pôles ne soient pas dimensionnés de la même manière, ils occupent tous deux une fonction de semi proximité. En effet, au-delà du service de proximité qu'ils peuvent assurer à leur zone très proche, ils jouent un rôle particulier au profit des communes voisines qui entretiennent avec eux une fréquentation d'amplitude plutôt hebdomadaire justifiée par l'existence d'un supermarché ou hypermarché ou plus occasionnellement, pour le pôle des Angles, de magasins spécialisés.

De plus, ces deux pôles, situés sur le département du Gard, permettent d'offrir aux habitants de ce secteur une offre commerciale diversifiée pour leurs achats hebdomadaires en permettant de leur éviter les conditions de déplacement contraintes vers le Vaucluse.

L'objectif est de stabiliser le développement de ces deux pôles 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 en particulier :

- en fixant des exigences sur la qualité urbaine et paysagère pour le traitement des espaces non bâtis, notamment les espaces de stationnement,
- en réglementant la publicité et les enseignes
- en traitant les interfaces avec les sites voisins.

→ | Orientations spécifiques pour le commerce de proximité dans les centres villes et les quartiers

Le diagnostic a mis en évidence une diminution conséquente des surfaces de moins 300m² sur le territoire. L'objectif est de redéployer ce type d'offre sur le territoire afin de rendre l'offre commerciale plus proche et plus accessible.

Pour ce faire, la lisibilité des linéaires commerciaux des centres-villes et des quartiers sera confortée par des dispositions :

- favorisant le maintien de l'activité commerciale existante
- et orientant les implantations nouvelles dans le prolongement de l'armature commerciale préexistante de manière à éviter une trop grande diffusion de l'offre dans le tissu, incompatible avec la structuration d'une polarité.

En dehors des centres-villes, les secteurs stratégiques identifiés au SCoT dont les pôles d'échanges multimodaux, les quartiers gare, sont également des sites où la diversité des fonctions urbaines est prévue par le SCoT. Ils représentent donc à ce titre des secteurs intéressants pour l'implantation de commerces / restauration / services.

L'implantation de ce type de commerces dans les quartiers devra être prévue dans des formes urbaines adaptées au tissu urbain.

À l'échelle de chalandise des communes ou des quartiers (dans le coeur urbain), peuvent également se développer des petites et moyennes surfaces commerciales sous réserves qu'elles soient implantées en continuité de l'existant dans le tissu urbain et que leur insertion fasse l'objet d'un projet urbain global.

L'offre commerciale, les attentes des consommateurs, les modes de consommation évoluent. Aussi, une évaluation de la pertinence des orientations retenues dans le cadre du SCoT devra être mise en place et permettant ainsi le cas échéant, de les réajuster.



2.1.4 Orientations particulières relatives à la logistique

→ | Préserver les capacités de développement des sites permettant une logistique multimodale

Le potentiel de développement des sites logistiques multimodaux sur le territoire est à préserver avec en priorité l'objectif de développer sur le site de Courtine une zone trimodale (route/fer/fleuve) :

- Des réserves foncières devront être prévues pour le développement du site.
- Des réserves de capacité ferroviaire de la zone de triage d'Avignon devront être prévues.
- Un tirant d'eau et un tirant d'air minimal devront être conservés sur le Rhône afin de permettre la circulation d'unités fluviales porte-conteneurs à quatre couches.
- Une accessibilité routière facilitée, depuis la LEO et vers l'ensemble des secteurs de production ou de consommation du territoire, devra être maintenue.

Concernant le port du Pontet, la vocation de vrac devra être conservée en relation avec les entreprises locales.

Un développement de logistique de proximité en relation avec le secteur commercial d'Avignon Nord pourra être envisagé. Grâce à une restructuration et un gain d'une dizaine d'hectares à proximité, il peut être optimisé et pourrait jouer un rôle dans l'approvisionnement du coeur urbain.

Le port du Pontet et le quai CNR de Courtine sont des infrastructures qui peuvent jouer également un rôle dans l'organisation de la logistique dite du « dernier kilomètre » pour approvisionner le coeur urbain,

- Le site de Courtine pour approvisionner le centre-ville d'Avignon et la zone d'activités de Courtine.
- Le site du port du Pontet, pour approvisionner la zone commerciale d'Avignon Nord.

Les plans de déplacements urbains définiront les zones de stationnement réglementées dans le coeur urbain, ainsi que l'organisation des livraisons de marchandises dans les centres villes et les secteurs traversés par les transports en commun en site propre.

D'une manière globale, le potentiel d'accès par les embranchements ferrés doit être préservé dans les secteurs où les embranchements existent : exemple ZA du Fournail, ZA Fontcouverte...



2.1.5 Orientations particulières relatives au tourisme

→ | Accueillir les emplois touristiques majeurs dans le cœur urbain et les polarités métropolitaines

L'activité touristique représente un secteur d'activité majeur générateur d'emplois et de retombées financières pour le territoire du bassin de vie d'Avignon.

Au même titre que le commerce, le tourisme est une composante de la ville qui participe à la mixité fonctionnelle dans le tissu urbain.

Les équipements culturels ou touristiques d'envergure métropolitaine devront être implantés dans le cœur urbain notamment dans les polarités métropolitaines.

Ils devront bénéficier d'une très bonne accessibilité par les transports collectifs.

À ce titre, l'écoquartier de Beaulieu sur la commune de Monteux, prévoit l'aménagement d'une base de loisirs avec des équipements touristiques qui seront intégrés dans un quartier mixte. Ces équipements peuvent contribuer entre autres à l'amélioration de l'offre pour le tourisme d'affaires, secteur porteur sur le territoire.

→ | Préserver l'identité du territoire, facteur d'attractivité

Le territoire jouit d'une image internationale grâce à son patrimoine bâti remarquable dont une partie est classée Patrimoine mondial de l'UNESCO, son festival de théâtre mais aussi grâce à ses produits du terroir avec notamment les vignobles de Châteauneuf-du-Pape, les Côtes du Rhône.

À côté de ce grand patrimoine, la qualité urbaine des villages provençaux, des paysages quotidiens et identitaires, des espaces de loisirs comme l'île de la Barthelasse et les espaces agricoles périurbains participent également à l'attrait touristique du bassin de vie d'Avignon notamment sur le créneau du tourisme vert.

Au travers des orientations des défis 3 et 4 :

- la préservation de la charpente paysagère, des espaces naturels et agricoles
- et la recherche d'une qualité urbaine à la fois sur la requalification de l'existant et l'aménagement de nouveaux quartiers, la volonté de conforter l'attractivité touristique sur le territoire est clairement exprimée.

D'une manière générale, les équipements et hébergements touristiques doivent être implantés dans ou en continuité du tissu urbain et participer ainsi à l'animation des villes et villages.

→ | Participer à la mise en valeur et à l'aménagement des grands itinéraires nationaux et européens

Les grands itinéraires touristiques : le Léman à la mer, la Via Venissia... ont été identifiés au SCoT.

Afin de valoriser la pratique de la randonnée comme moyen de découverte des paysages et de leur patrimoine naturel et bâti, les collectivités peuvent mettre en place un maillage de sentiers de randonnée connecté à ces grands itinéraires ainsi qu'aux itinéraires inscrits dans les PDIPR.

Ces sentiers de randonnée sont inclus dans la trame verte et bleue du SCoT, aussi des mesures devront être prises pour assurer une adéquation entre la fréquentation du public et la préservation des habitats écologiques traversés et la survie des espèces présentes.



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

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

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

Le tableau suivant indique les objectifs de créations de logements à tenir par catégorie de communes : cœur urbain, villes, pôles villageois.

Cette estimation sera affinée dans le cadre des programmes locaux de l'habitat.

Ainsi qu'il est indiqué dans le PADD, cette quantification prend en compte plusieurs critères : le desserrement, les nouveaux habitants, la vétusté du parc, la vacance...

En toutes hypothèses, cette quantification devra être affinée, justifiée et démontrée dans les PLH et les PLU. Ainsi le foncier programmé par les communes pour la production de logements devra être en adéquation avec les besoins et le respect des densités et formes urbaines énoncées dans le défi 3.

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

2.2.2 Répondre à tous les besoins

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

Tenant compte des spécificités des différentes communes au regard des obligations définies à l'article 55 de la loi SRU, deux catégories de communes sont définies.

> Première catégorie : les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU dont Caumont-sur-Durance et Rochefort du Gard (concernées par la loi DALO)

Le niveau de retard en termes de production de logements locatifs sociaux est très variable en fonction des communes. Aussi, les efforts de rattrapage sont modulés en conséquence. Trois cas de figures :

- **Les communes qui possèdent au moins 15% de logements locatifs sociaux**

Ces communes devront atteindre le seuil des 20% de logements locatifs sociaux d'ici 2020.

- **Les communes en dessous des 15% de logements locatifs sociaux**

Le retard important de certaines de ces communes, dans la réalisation de logements locatifs sociaux, les obligerait pour atteindre le seuil des 20% à ne construire que ce type de produit dans les 10 ans à venir. Une telle obligation n'est pas réaliste. Cependant de manière à démontrer la bonne volonté des communes à rattraper leur retard, celles-ci devront créer 30% de logements sociaux minimum sur l'ensemble des nouveaux logements à créer d'ici 2020.

Les communes qui atteindront le seuil des 20% ne seront plus soumises à cet objectif de rattrapage. Toutefois, elles devront être vigilantes à l'adéquation entre l'offre et la demande pour ce type de produit.

- **Avignon, ville centre**

Avec un peu plus de 30% de logements locatifs sociaux, la ville centre d'Avignon satisfait largement au seuil des 20% de logements locatifs sociaux prévu par la loi SRU. Celle-ci n'est donc pas soumise à l'effort de rattrapage prévu au SCoT, mais elle doit néanmoins veiller dans la production de ses futurs logements à maintenir ce seuil minimum.

C'est donc moins l'aspect quantitatif que l'aspect qualitatif relatif au logements locatifs sociaux qui doit concerner la ville centre. En effet, le parc de logements locatifs sociaux est très orienté aujourd'hui sur des logements à loyer faible accueillant des populations défavorisées.

Un double objectif doit donc concerner la ville centre :

- développer une gamme de logement locatif social et l'accession à la propriété qui faciliteront le parcours résidentiel de tous.
- poursuivre les efforts de réhabilitation du parc de logement social très ancien.

> Seconde catégorie : les communes non soumises à l'article 55 de la loi SRU.

Parmi ces communes, certaines sont concernées par un PLH (les communes du Grand Avignon, Des Sorgues du Comtat et des Pays de Rhône et Ouvèze) et d'autres non (communes de la Côte du Rhône Gardoise).

L'objectif pour ces communes est de créer 10% de logements locatifs sociaux minimum sur l'ensemble des nouveaux logements qu'elles ont à créer d'ici 2020.

Ces logements locatifs sociaux « locaux » participeront ainsi à l'effort de création de logements locatifs sociaux à l'échelle du SCoT et permettront d'accueillir entre autres les jeunes ménages, les familles monoparentales ainsi que les personnes âgées de la commune en attente de tels logements.

Cette orientation doit toutefois être nuancée pour la commune de Caderousse, très contrainte par le risque d'inondation et qui ne possède aucune possibilité d'extension. Ce pôle villageois participera néanmoins, dans la mesure de ses possibilités à cet effort collectif.

Pour l'ensemble des communes, les objectifs ainsi fixés constituent des planchers en termes de production de logements locatifs sociaux. Les PLH peuvent fixer des objectifs plus ambitieux mais surtout doivent décliner plus finement les objectifs de répartition équilibrée entre les différents produits de logements sociaux : depuis l'accession à la propriété jusqu'au logement très social.

Ces objectifs sont applicables à l'échelle de la commune et non à celle des opérations d'aménagement. La commune pourra prévoir un pourcentage de logements locatifs sociaux différent selon l'emplacement de ces opérations et notamment un pourcentage plus élevé pour les opérations d'aménagement situées à des emplacements stratégiques telle que la proximité des gares ou des centres-villes.

De plus, depuis la loi Engagement National pour le Logement de 2005 et conformément à l'article L.123-12-1 du code de l'urbanisme, les communes veilleront à organiser un débat au bout de 3 ans au sein de leur conseil municipal pour juger des résultats de l'application de leur PLU au regard de la satisfaction des besoins en logements. Ce débat sera l'occasion de réajuster, le cas échéant leur politique en matière d'habitat et notamment en matière de production de logements locatifs sociaux.



2.3 Objectif 3 : Organiser une mobilité durable

2.3.1 Hiérarchiser la voirie et civiliser l'espace public

La réorganisation du réseau routier doit aboutir à une hiérarchisation de ce réseau afin de permettre la continuité entre les différents itinéraires et le réinvestissement de certaines voiries au profit des transports collectifs et des modes doux.

→ | Hiérarchiser la voirie

La carte ci-contre définit la hiérarchisation du réseau viaire à horizon du SCoT :

- les autoroutes et les échangeurs doivent conserver leur vocation de liaisons nationales et de transit.
- les voies principales doivent avoir pour vocation d'assurer des liaisons d'échanges entre les polarités principales au sein du grand bassin de vie (cœur urbain / Orange / Carpentras / Bagnols / Cavaillon).
- les voies secondaires doivent assurer des liaisons d'échanges entre les polarités urbaines au sein du territoire du SCoT (entre les différentes communes).
- les voies tertiaires doivent assurer des échanges interquartiers.

Cette hiérarchisation doit être respectée au minimum pour les trois premiers niveaux hiérarchiques (autoroutes, voies principales, voies secondaires) et traduite dans les documents de planification type PLU et PDU.

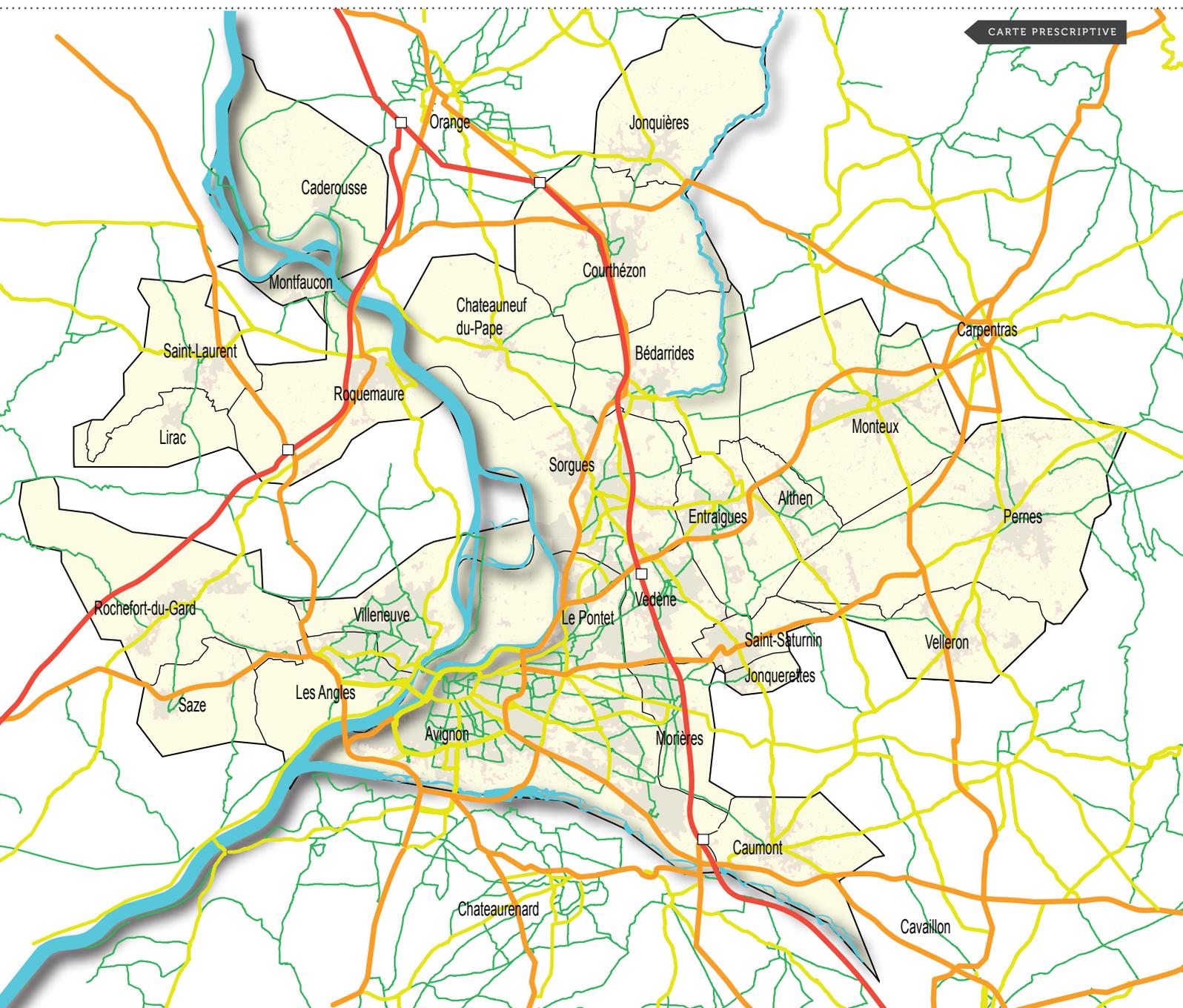
Pour que cette hiérarchie soit effective, il faut y intégrer les projets suivants :

- La LEO, du rond-point des Angles au rond-point de l'Amandier (tronçons qui font l'objet d'une DUP),
- La Rhodanienne entre l'échangeur de Roquemaure et Pont-Saint-Esprit (mise en 2x2 voies),
- Les aménagements d'un grand itinéraire de contournement d'Avignon via Roquemaure, Orange, Carpentras et Cavaillon.

En complément de ces grands projets, les traversées urbaines par des voiries principales ou secondaires des communes de Saze, Roquemaure, Châteauneuf-du-Pape, Courthézon, Morières-lès-Avignon et Saint-Saturnin-lès-Avignon nécessiteront une gestion à l'échelle locale soit par des déviations soit par des aménagements de voirie permettant la cohabitation du trafic de transit et des déplacements locaux. Ces aménagements seront réalisés en partenariat avec les maîtrises d'ouvrage concernées.

→ | Civiliser l'espace

Les voies routières ne sont plus seulement des infrastructures de déplacements mais de véritables espaces publics où se côtoient différents usages. Leur traitement doit donc permettre de constituer un espace propice aux déplacements piétons, cyclistes et aux personnes à mobilité réduite. Pour ce faire, il convient de prévoir le partage de la voirie différencié en fonction de son statut et de sa situation dans ou en dehors de l'agglomération (au sens du code de la route).



Hiérarchiser le réseau routier : civiliser l'espace public

- **Autoroutes / échangeurs** (liaisons nationales et trafic de transit)
- **Voies principales** (liaisons d'échanges entre les polarités urbaines principales)
- **Voies secondaires** (liaisons d'échanges entre les polarités urbaines secondaires)
- **Voies tertiaires** (voies de desserte locale des quartiers)

2.3.2 Développer les transports collectifs et alternatifs pour une mobilité quotidienne durable

→ | Une étoile ferroviaire pour relier les différentes polarités du grand bassin de vie (coeur urbain, villes relais, pôles secondaires)

À l'échelle du grand bassin de vie, l'orientation principale est de réinvestir l'étoile ferroviaire, ce qui consiste à favoriser :

- la réouverture aux voyageurs des lignes Carpentras/Avignon TGV,
- la réouverture aux voyageurs de ligne en rive droite du Rhône
- l'amélioration du cadencement des lignes Cavaillon/Avignon, Avignon/Arles et Avignon/Orange.
- La réalisation de la virgule entre les gares d'Avignon Centre et Avignon TGV qui rendra accessible la gare TGV à l'ensemble du bassin de vie.

Le TER doit proposer une vitesse de déplacement inégalable à l'échelle du Grand Bassin de vie, y compris à l'intérieur du coeur urbain et participer à sa desserte en complément du réseau de transports collectifs urbains et notamment du TCSP du Grand Avignon.

Il représente un atout qui motive la création de pôles d'échanges autour des gares.

Le maillage des gares et des haltes est un potentiel qu'il s'agit de maintenir et de valoriser car il joue un rôle structurant dans l'organisation de l'intermodalité et dans le renouvellement urbain au sein du coeur urbain et des villes relais. Cette stratégie engage la réouverture d'un certain nombre de gares ou haltes sur le territoire du SCoT.

Dans le cadre du projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Avignon / Carpentras, le comité de ligne a identifié :

- les gares ou haltes programmées à court terme (d'ici 2014), il s'agit de Carpentras, Monteux, Entraigues-sur-la-Sorgue,
- et les projets à plus long terme : la gare de Le Pontet et la halte d'Althen-des-Paluds.

Le SCoT intègre l'échéance à long terme car le site de la future gare de Le Pontet (commune du coeur urbain) présente des enjeux majeurs de renouvellement urbain qu'il faut d'ores et déjà anticiper : veille foncière, dimensionnement du pôle d'échanges en lien avec le TCSP...

Concernant la halte d'Althen-des-Paluds, aux vues des enjeux environnementaux qui se cumulent sur le site, la réouverture de la halte devra remplir les conditions suivantes :

- n'affecte pas le site Natura 2000, c'est-à-dire ne compromet pas le fonctionnement écologique du SIC Sorgues et Auzon et ne remette pas en cause la survie de certaines espèces.
- se réalise en dehors des zones inondables, ou prenne en compte le risque d'inondation et ne doit pas entraîner d'aggravation de ce risque.
- n'ait pas pour effet de réduire les terres agricoles de qualité.

Enfin, la mise en place de cette étoile ferroviaire implique :

- un cadencement généralisé sur l'ensemble des destinations à la demi-heure en heure de pointe avec desserte systématique de l'ensemble des arrêts.
- une mise en cohérence des horaires afin de favoriser l'intermodalité entre les différentes lignes TER en gare d'Avignon centre, les liaisons nationales en gare d'Avignon TGV et les autres modes de transports dans l'ensemble des points d'arrêts.
- une amélioration de la qualité de service par la mise en place de nouveau matériel plus fiable et plus confortable.
- une mise en place d'un titre intermodal favorisant la multimodalité.



→ | Un réseau départemental en complémentarité de l'étoile ferroviaire

Les réseaux de cars départementaux dont la fonction historique était le transport scolaire, devront tendre à se développer avec une offre élargie tout public en complémentarité de l'étoile ferroviaire.

Ils possèdent l'avantage d'une desserte plus fine du territoire et devront donc jouer principalement le rôle de cabotage entre les secteurs non desservis par le ferroviaire (commune ou quartier) et entre les gares et pôles d'échanges multimodaux du réseau de transport urbain.

Ce cabotage n'implique pas forcément un report modal obligatoire. Ainsi, un point de concentration des lignes interurbaines est à conforter au coeur d'Avignon, à la gare routière mais aussi au niveau de la gare TGV.

La complémentarité peut aussi se faire par la mise en place de lignes express depuis les pôles secondaires vers le coeur urbain ainsi que de périphérie à périphérie.

Les réseaux départementaux ont donc pour objectif d'offrir une desserte minimale vers l'ensemble du territoire depuis les gares des villes relais et les pôles d'échanges principaux du coeur urbain. L'amélioration de ces réseaux devrait passer par :

- Une amélioration de leur performance surtout dans le coeur urbain et à l'approche des pôles d'échanges et des gares par la mise en place d'aménagements séparant au maximum les flux de cars de la circulation automobile.
- Un cadencement des fréquences au minimum à l'heure.
- Une coordination des horaires avec les autres modes de transports pour faciliter les correspondances.
- Une mise en place de services à la demande pour les lignes au potentiel le plus faible.

Cette complémentarité avec le réseau ferroviaire est à mettre en avant si l'objectif de cadencement à la demi-heure de l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire est respecté. Dans le cas contraire, le réseau de cars interurbains devra pallier ce manque par la mise en place de relations interurbaines performantes et cadencées. Cette solution doit être envisagée dans les premiers temps de l'expérience de la réouverture de la liaison ferroviaire Avignon-Bagnols-sur-Cèze qui ne prévoit pour l'instant que 7 allers / retours par jour.

→ | Un réseau urbain de transports collectifs hiérarchisé, maillé et structurant

Pour se déplacer à l'intérieur du cœur urbain, le réseau de transports collectifs du Grand Avignon doit être la référence en matière de transports collectifs, en desservant efficacement toutes les communes du cœur urbain et en favorisant l'intermodalité avec les autres réseaux de transports et notamment celui mis en place sur la commune de Sorgues.

Ainsi l'objectif est d'offrir au minimum une desserte en transports collectifs de toutes les polarités urbaines du territoire.

> Une armature du réseau à constituer avant l'arrivée du TCSP

Dans le cadre de la nouvelle délégation de service public de l'exploitation du réseau de bus en 2011, le Grand Avignon devra engager des réflexions pour développer des offres de déplacements répondant d'une part à la problématique de desserte du cœur urbain et d'autre part à la problématique des espaces périurbains du périmètre de transports urbains. En attente de la réalisation du projet de TCSP, une restructuration du réseau devra amorcer une hiérarchisation des lignes de bus avec une généralisation du cadencement à la journée. Ces lignes devront aussi bénéficier d'aménagement routier afin de faciliter le passage de certains points de congestion routière et pouvoir concurrencer ainsi les déplacements automobiles vers le centre ville.

Enfin des lignes à haute fréquence (de l'ordre de 10 min) desservant les parcs relais d'entrée d'agglomération devront être mises en place jusqu'à la mise en oeuvre effective du TCSP. La localisation de ces parcs relais devra se faire en cohérence avec le projet de TCSP.

> Le TCSP et des lignes bus majeures pour desservir le cœur urbain

À l'horizon de 2016, le réseau de transport urbain devra être le moyen de transport le plus performant au sein de cœur urbain. Pour atteindre cette qualité de services le réseau devra s'articuler autour de la ou des lignes de TCSP et des lignes majeures de bus. La hiérarchisation devra être clairement identifiée par les fréquences, les aménagements d'infrastructures et le matériel roulant. La coordination avec les autres réseaux de transports devra être favorisée par l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux et de parcs relais afin de favoriser l'utilisation de ce réseau dans une chaîne multimodale.

Cette armature sera le déclencheur d'actions fortes d'accompagnement sur le stationnement, l'aménagement de l'espace public, les modes doux et le renouvellement urbain dans le corridor du TCSP ainsi qu'autour des pôles d'échanges (défi 4).

→ | Mise en oeuvre d'une offre en transports collectifs urbains au sein des villes relais.

Dans les villes relais, un service de bus doit être mis en place permettant de rendre accessible la gare à un maximum de population.

Ces navettes urbaines peuvent être réalisées soit par la mise en place d'un PTU communal soit via des lignes de cars interurbains départementaux, effectuant des parcours plus fins au sein de la ville relais.

La fréquence de ces navettes devra être calée au minimum sur les horaires des circulations ferroviaires.

→ | Le développement des modes doux

Malgré les efforts de ces dernières années en matière de développement d'aménagements cyclables, le territoire présente un déficit dans le maillage et la sécurisation du réseau de déplacement doux.

Le développement des circulations douces doit être une alternative économique et écologique aux déplacements automobiles.

Le renforcement des centralités favorise les déplacements piétons et vélos de proximité et l'intermodalité entre les modes doux et les transports collectifs. Pour cela, il sera important de :

- Promouvoir l'usage des modes doux par la réalisation d'itinéraires de qualité sur le réseau urbain structurant en particulier l'accès et le lien entre les principaux équipements, les sites stratégiques et les centralités
- Assurer la qualité, la sécurité, l'entretien et les continuités des itinéraires, il s'agira surtout d'améliorer la sécurité des cyclistes dans le franchissement des ouvrages d'art, des itinéraires très fréquentés...
- Créer et développer des itinéraires piétons et cyclistes sécurisés et jalonnés vers les stations de transports en commun, TCSP, gares et haltes
- Favoriser la création et la valorisation des itinéraires modes doux à vocation touristique et de loisirs notamment en s'appuyant sur les grands projets structurants tels que : le Léman à la mer, la Provençale, la via Vénissia
- Aménager les itinéraires dans le respect des milieux naturels traversés notamment de la trame verte et bleue.

Les aménagements favorisant les déplacements doux devront être réalisés dans l'ensemble des nouveaux développements urbains qu'ils soient voués à l'habitat ou à l'activité.



→ | Le stationnement comme levier pour développer les transports en commun

Dans un territoire où le taux de motorisation des ménages est très important avec 84% des ménages motorisés et plus de 30% qui sont bi-motorisés, la question du stationnement est primordiale et doit être traitée à différentes échelles.

Afin de limiter l'usage individuel de la voiture, l'offre de stationnement est aménagée en fonction des motifs de déplacements, notamment dans les migrations pendulaires.

Le stationnement réglementé est un outil important en matière de mobilité dans la mesure où il peut :

- Permettre de gérer la concurrence entre les différents usages,
- Offrir une augmentation des taux de rotation,
- Avoir un impact fort en matière d'urbanisme.

Les objectifs suivants devront être mis en œuvre :

- Développer les parcs relais au terminus ou à proximité des lignes structurantes de transports en commun et des aires de stationnement à proximité des pôles d'échanges, selon une qualité définie précédemment.
- Limiter l'offre de stationnement pour les actifs dans les secteurs bien desservis en transports en commun afin de ne pas inciter l'utilisation de l'automobile au quotidien pour des déplacements domicile-travail qui pourraient s'effectuer en modes doux ou en transports en commun.
- Offrir un minimum de stationnement résident pour les nouvelles opérations de logements ou mixte afin de ne pas pénaliser la motorisation des ménages. Cette problématique du stationnement résident doit être gérée à l'échelle des opérations nouvelles ou avec des parkings mutualisés afin que l'espace public ne soit pas envahi de voitures.
- Les plans de déplacements urbains définiront les zones de stationnement réglementées dans le coeur urbain, ainsi que l'organisation des livraisons de marchandises dans les centres villes et les secteurs traversés par les transports en commun en site propre.

2.3.3 Développer une intermodalité efficace entre les différents modes de transports

La complémentarité entre les réseaux est essentielle pour répondre aux attentes des habitants du territoire.

Elle doit permettre :

- au bassin de vie avignonnais et aux départements de bénéficier d'une accessibilité accrue au coeur urbain.
- d'assurer la cohérence entre les différents réseaux et les différents modes de transports y compris le vélo et la marche à pied,
- de renforcer la pertinence du réseau urbain performant (bus + TCSP) et d'amplifier ses effets au-delà du coeur urbain.

Dans l'organisation d'une mobilité quotidienne durable sur le territoire, il est nécessaire de créer et de hiérarchiser de véritables pôles d'échanges pour une optimisation des projets de transports.

→ | La hiérarchisation des noeuds de transports

L'objectif du SCoT est de créer autour des noeuds de transports de véritables pôles d'échanges multimodaux favorisant l'intermodalité, mais aussi l'accès au transport en commun depuis les quartiers environnants ainsi que les espaces non-desservis par des transports collectifs performants.

Ainsi, il est possible de hiérarchiser ces sites en fonction de plusieurs critères : les modes de transports interconnectés, leurs localisations, leurs potentiels de rabattement automobile, des disponibilités foncières à proximité...

L'ensemble de ces pôles d'échanges multimodaux (PEM) devra être accessible à toute population y compris aux personnes à mobilité réduite.

> Les pôles d'échanges multimodaux principaux

Ces pôles concernent la gare centrale d'Avignon intégrant la gare routière et la gare TGV de Courtine. Ces sites ont une influence sur la mobilité de l'ensemble du territoire du SCoT et même au-delà. Ces sites sont desservis par plusieurs modes de transports performants, (TGV, TER, TCSP) et font le lien avec les autres modes de transports qu'ils soient collectifs ou doux. Ces noeuds desservent directement des quartiers stratégiques ou en devenir à l'échelle du bassin de vie.

> Les pôles d'échanges multimodaux secondaires d'entrée d'agglomération

Cette catégorie s'appuie sur des sites positionnés en entrée d'agglomération. Ils jouent le rôle de vitrine du réseau de transports collectifs urbains. Ces pôles d'échanges regroupent en premier lieu des lignes de transports urbains performantes, des lignes départementales et des modes de transports doux. Ils sont aussi le lieu privilégié pour l'implantation d'un parc relais. Ces pôles sont l'interface entre le coeur urbain et le reste du territoire.

Le pôle d'échanges situé au niveau de la gare du Pontet, joue un rôle important dans ce système de pôles d'échanges d'entrées d'agglomération. Situé sur la pénétrante principale au coeur urbain et connecté à de nombreux transports en commun performants, son fonctionnement devra permettre une maximisation du report modal des déplacements à destination du coeur urbain.

> Les autres pôles d'échanges multimodaux

Cette catégorie est constituée des haltes ou gares de l'étoile ferroviaire. Elle propose une offre de services conséquente avec une fréquence d'au moins 30 minutes et interconnectée avec d'autres lignes de transports urbaines ou interurbaines, ainsi que des principales stations du TCSP interconnectées avec d'autres lignes structurantes du réseau urbain ou interurbain. Ces pôles organisent la mobilité pour des quartiers du coeur urbain ou des villes relais.

Pour l'ensemble de ces pôles d'échanges, un principe de correspondance plus que de rabattement est à rechercher, afin que les usagers aient le choix entre continuer leur trajet vers un point central de convergence qui resterait la gare routière d'Avignon ou emprunter un autre mode de transport. Un deuxième point de rabattement des lignes interurbaines existe au niveau de la gare TGV. L'amélioration de la desserte en TER de cette gare via la virgule doit entraîner une réorganisation de sa desserte afin de trouver plus de complémentarité entre les modes de transport desservant ce site.

→ | Une organisation du rabattement automobile via un réseau de parcs relais

L'amélioration du réseau de transports collectifs ainsi que la limitation de l'utilisation de l'automobile doivent conduire à la définition de lieux de rabattement de l'automobile vers les transports collectifs.

En fonction de leur localisation, tous les pôles d'échanges cités précédemment ne sont pas amenés à recevoir un rabattement automobile. Seuls ceux identifiés sur la carte doivent jouer ce rôle de parcs relais.

En effet, un parc relais peut être un simple parc de dissuasion comme le sont actuellement le parking des Italiens et celui de l'île Piot, un parc relais TCSP, un parc relais bus ou encore un parc relais ferroviaire.

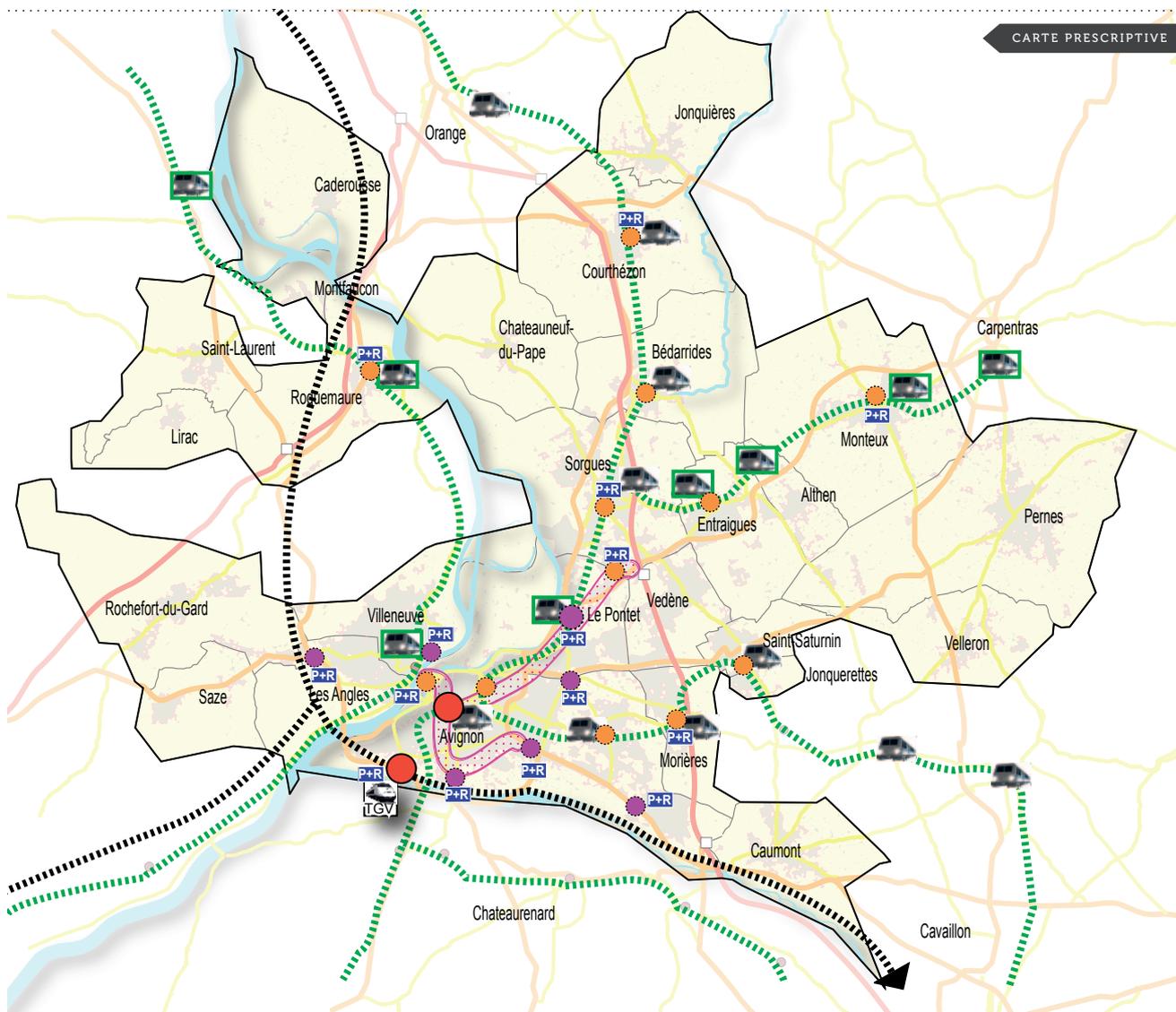
L'ensemble du territoire du SCoT doit avoir accès à un parc relais ferroviaire ou d'entrée d'agglomération dans un temps de parcours de moins de 20 minutes.

Ces parcs relais constituent des portes d'entrée dans le réseau de transports collectifs et incitent les automobilistes au report modal vers les transports collectifs. L'organisation du stationnement devra aussi favoriser le rabattement automobile en covoiturage. Les possibilités de foisonnement devront être recherchées.

La réalisation de ces pôles d'échanges et parcs relais devra être prévue au sein des PLU afin de faciliter leur création. En fonction de leur importance devront également être prévus des emplacements de stationnement automobiles, vélos ainsi que de cheminements doux.

2.3.4 Développer un transport de marchandises multimodal

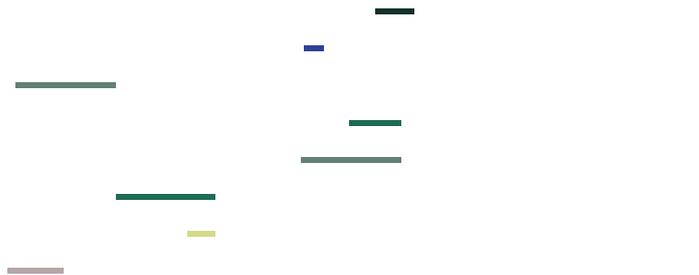
Cette orientation a été abordée dans le Défi 2 / Objectif 1 : Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique. L'ensemble des orientations décrites pour l'objectif 3 devront notamment être appliquées et affinées dans le cadre du plan de déplacements urbains du Grand Avignon, dont l'élaboration doit être une priorité.



Développer une intermodalité efficace entre les différents modes de transports

-  Pôles d'échanges multimodaux principaux
-  Pôles d'échanges multimodaux secondaires d'entrée d'agglomération
-  Autres pôles d'échanges
-  Parcs relais
-  Gares TER existantes
-  Projets de réouverture ou de création de gares ou haltes
-  Gare TGV existante
-  Étoile ferroviaire
-  Ligne TGV
-  Corridor du TCSP

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







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

3.1.1 Réinvestir les espaces urbains existants



Représentation dans le plan DOG* :



Requalifier les zones d'activités existantes
Renouvellement urbain prioritaire dans les quartiers

Le renouvellement urbain, doit conduire à :

- poursuivre la requalification et l'embellissement des centres anciens, recréer des lieux de vie. Il s'agira en particulier de mobiliser les logements vacants et de préserver les commerces en rez-de-chaussée dans les rues commerçantes,
- densifier les quartiers peu denses et plus particulièrement les secteurs bien desservis par les transports en commun,
- recoudre les quartiers entre eux, restructurer les quartiers dégradés et les îlots existants en voie de désaffectation,
- réhabiliter, optimiser et embellir les zones d'activités les plus anciennes afin de ne pas les pénaliser par rapport aux plus récentes (éviter la délocalisation d'entreprises),
- encourager le réinvestissement des friches industrielles,
- améliorer les performances énergétiques des bâtiments.

L'absence d'outils de suivi précis du foncier, ne permet pas aujourd'hui à l'échelle du SCoT de pouvoir évaluer de manière fiable et réaliste la surface exacte pouvant être réinvestie dans l'existant soit en comblement de dents creuses soit en densifiant lors d'une opération de renouvellement.

Néanmoins, afin de tenir cette orientation, plusieurs secteurs ont été identifiés sur le plan DOG car ils présentent :

- soit un potentiel de renouvellement/optimisation de l'existant,
- soit un besoin important de requalification pour embellir le secteur.

* Les postes de légende du plan DOG sont rappelés pour chaque orientation.

** On entend par urbanisation existante ou tissu urbain existant : les parties actuellement urbanisées caractérisées par des constructions contiguës présentant une densité significative. Plusieurs autres critères cumulatifs peuvent permettre de définir « l'existant » :

- le nombre de constructions,
- la structure du bâti dont les limites peuvent être marquées sur le terrain par une infrastructure, une limite naturelle (cours d'eau, maillage bocager...),
- la desserte par les équipements,
- la taille du parcellaire qui permet de juger de la contiguïté ou non des constructions existantes et donc d'écarter la formation de mitage,
- l'insertion dans le paysage : relief, végétation, vues.

C'est en priorité sur ces secteurs, que les efforts devront être menés ou poursuivis en mobilisant en tant que de besoin, les outils à disposition.

En sus de ces sites de renouvellement majeurs, l'ensemble des communes ou intercommunalités, doit traiter de cette problématique lors de l'élaboration de leur document d'urbanisme ou de leurs études de faisabilité. Ces dernières devront estimer le potentiel de renouvellement lors de la phase diagnostic et le prendre en compte pour définir les besoins fonciers d'extension. À titre d'exemple, la commune d'Avignon va produire la moitié de ces besoins en nouveaux logements en renouvellement urbain. En complément, les élus du syndicat mixte se doteront d'un observatoire du foncier économique qui permettra une meilleure connaissance de l'utilisation et de la rationalisation de ce foncier.

3.1.2 Définir des secteurs privilégiés pour l'urbanisation



Représentation dans le plan DOG :



Secteur privilégié d'urbanisation

Ainsi qu'il est dit dans le PADD, des secteurs privilégiés d'urbanisation sont définis pour chaque commune. Ces secteurs devront englober a 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. Ils ne comprennent donc pas les zones d'activités.

Le chiffre de 90% a été retenu car certaines communes possèdent des hameaux ou des zones éloignées de leur centre (zone NB des POS) pour lesquelles la possibilité de faire quelques constructions est maintenue (exemple pour Pernes avec le hameau des Valayans). 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**.

Par contre, ces 10% ne doivent pas permettre la formation d'une nouvelle poche déconnectée de toute urbanisation existante (cf. définition page 30). De plus, le plan DOG étant réalisé au 1/50 000^{ième}, l'épaisseur du trait de l'enveloppe laisse une marge d'interprétation de l'ordre de 100 mètres aux communes ou aux intercommunalités pour définir la limite entre espaces urbains et espaces naturels ou agricoles. Lors de l'élaboration de leur PLU, les communes ou intercommunalités veilleront à une ouverture à urbanisation progressive de leurs secteurs AU pour étaler au mieux leur croissance dans le temps. Un échéancier prévisionnel de l'ouverture à urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des logements correspondants pourra être établi au titre de l'article L123-1 du code de l'urbanisme.

3.1.3 Stopper l'urbanisation linéaire



Représentation dans le plan DOG :



Arrêt d'urbanisation le long des routes

Des limites intangibles à l'urbanisation linéaire ont été établies sur le plan du DOG le long des voies. Toute nouvelle urbanisation au-delà de ces limites est à proscrire (pas de nouvelles zones AU, déclassement de zones NA importantes si nécessaire).

Toutefois peuvent être autorisées :

- l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension des constructions existantes
- les constructions nécessaires au développement d'une activité existante
- les constructions nécessaires au fonctionnement d'une exploitation agricole
- les constructions et installations nécessaires aux équipements collectifs incompatibles avec le voisinage des zones habitées.

3.1.4 Promouvoir les opérations denses

Afin de respecter l'objectif visant à diviser par deux, la consommation d'espace à l'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 1400ha dans un scénario au fil de l'eau à une consommation de l'ordre de 800ha. Ces orientations sont résumées dans le tableau ci-dessous. Les densités minima correspondent aux densités « brutes », intégrant les voiries, les espaces publics nécessaires à l'échelle de la zone de projet.

Toutefois peuvent être exclus de la superficie prise en compte :

- les espaces réservés aux équipements publics et espaces publics à vocation intercommunale ou de rayonnement d'échelle communale
- les principaux espaces libres « non constructibles » qui pourraient être intégrés dans l'opération : grands parcs urbains, grands « équipements sportifs ou de loisirs, coulées vertes, espaces grevés par des servitudes...

Ces orientations sont applicables à l'échelle de la commune et non à celle des opérations d'aménagement. La commune pourra prévoir des densités différentes selon l'emplacement des opérations et notamment fixer des densités plus importantes dans les quartiers :

- bien desservis par les transports collectifs (quartiers gare, corridor TCSP...),
- proches des centres villes,
- proches des équipements.

Une grande partie de ces quartiers est repérée sur le plan DOG. (cf. Défi 4 / Objectif 8 Développer des espaces urbains plurifonctionnels)

En qualité de ville centre, Avignon, devra poursuivre son urbanisation avec des densités plus ambitieuses que celles affichées pour le cœur urbain.

En effet, compte tenu notamment :

- de l'arrivée du futur TCSP du Grand Avignon, dont une grande partie du tracé en toute logique, est programmée sur le territoire communal. La rentabilité d'un tel projet est directement liée à la densification du tissu urbain environnant (corridor d'environ 400m d'épaisseur de part et d'autre du tracé).
- de la préservation de l'agriculture périurbaine des foins de Montfavet, pour son potentiel agronomique et pour sa participation au cadre de vie qualitatif.
- de la préservation de la ceinture verte, espace de respiration, de loisirs pour la population urbaine.

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

* une fourchette est proposée car il faut nuancer l'effort entre les pôles villageois et le coeur urbain, notamment la ville centre

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

 **Représentation dans le plan DOG :**

-  Optimiser les zones d'activités existantes
-  Identifier de nouvelles zones d'activités en nombre limité, maîtriser la qualité urbaine
-  Prévoir des réserves foncières pour l'activité
-  50 ha de réserves foncières + 50 ha de zone d'opportunité dédiée à l'accueil d'une entreprise pourvoyeuse d'emplois sollicitant une grande surface d'un seul tenant

→ | Tableau et carte quantifiant et localisant les projets

Le tableau de la page suivante récapitule les superficies des zones d'intérêt stratégique et d'intérêt intercommunal ainsi que leur phasage.

Ces chiffres ne doivent pas être confondus avec les besoins théoriques estimés dans le PADD p53 puisqu'ils prennent en considération les zones d'activités en cours.

La carte ci-après permet de localiser les projets:

- les zones d'activités susceptibles d'être aménagées pendant la durée d'application du SCoT sont représentées par des aplats. Ces zones peuvent être classées en zone AU équipées ou non équipées dans les PLU.
- les zones d'intérêt local ne sont ni localisées ni quantifiées car leur intérêt ne relève pas de l'échelle du SCoT.

Toutefois, afin de limiter l'impact foncier de ces micro-projets souvent consommateurs de terres agricoles, leur développement est encadré par les règles d'urbanisme suivantes :

- Elles devront être situées en continuité immédiate de l'existant (cf. définition page 30) en évitant l'urbanisation linéaire en entrée de ville ou de village. Il faudra privilégier l'extension d'une zone d'activités existante (quand cela est possible) plutôt que d'en créer une seconde sur un autre site de la commune.
- Une commune peut envisager de développer une zone d'intérêt local à condition de ne pas avoir d'autres terrains à vocation économique encore disponibles sur son territoire et si c'est le cas pas plus d'une zone par commune. Cependant, le SCoT recommande de travailler sur des projets de zones d'activités artisanales intercommunales ou regroupant quelques communes voisines, comme l'a fait la communauté de communes de la Côte du Rhône Gardoise (CCCRG).
- Elles devront être contenues dans une enveloppe foncière de 5 ha maximum. Le foncier mobilisé dans cette limite de 5 ha devra être justifié au regard des besoins de la commune dans le cadre du PLU.
- Elles feront l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble qui permettra d'optimiser le foncier.

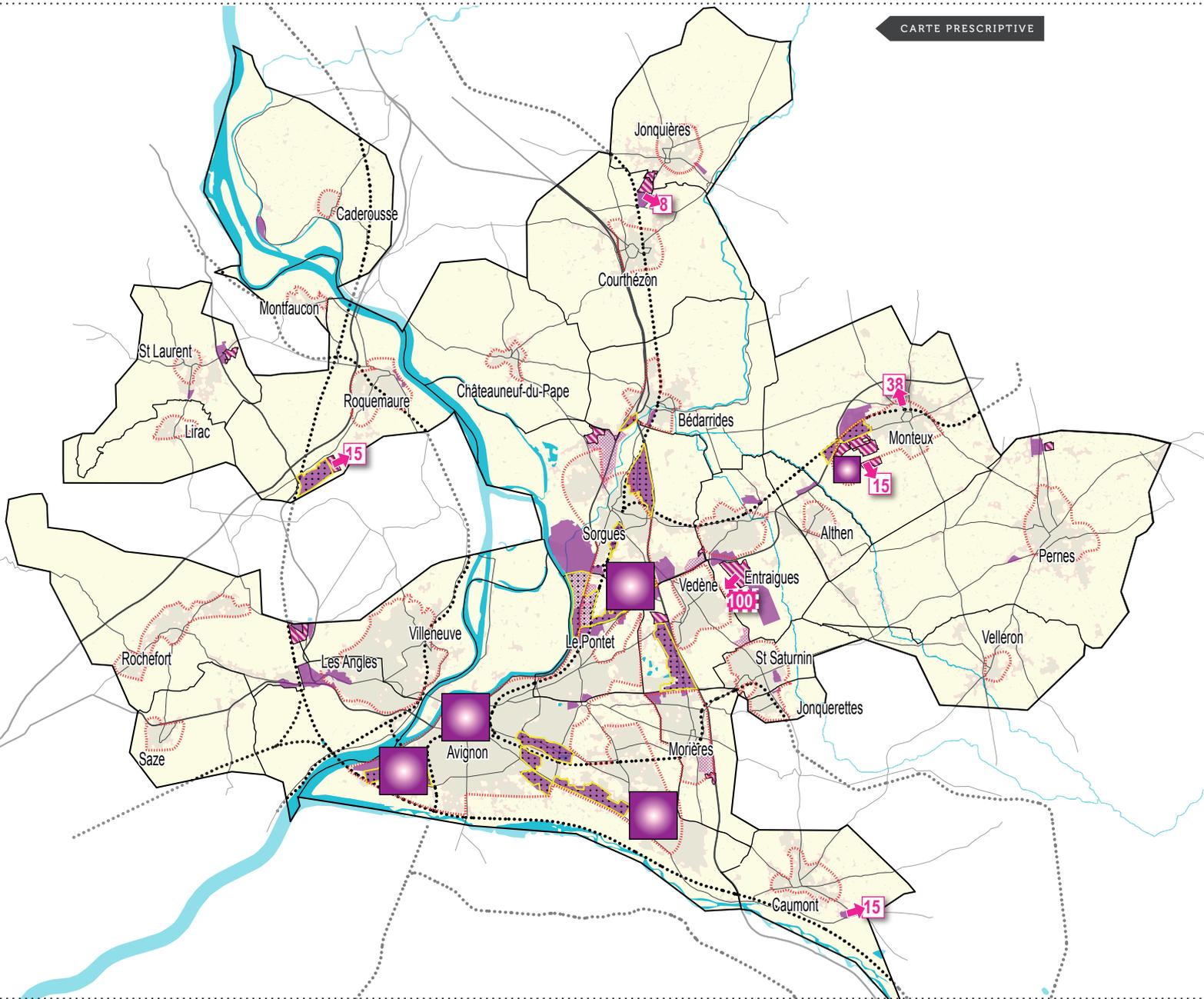
Les réserves foncières sont identifiées par un pictogramme à l'intérieur duquel figure le nombre d'hectares qui peut être aménagé. Ces réserves seront classées en zone N ou A dans les PLU en fonction de la vocation des terrains intéressés.

En toute hypothèse, ces réserves ne pourront se développer qu'en continuité de l'urbanisation existante.

La superficie des éventuelles ZAD relatives à ces réserves foncières doit correspondre aux surfaces indiquées au SCoT.

		Surfaces brutes mobilisables pour la durée d'application du SCOT (en ha)				
	Nom de la commune	Nom de la zone	Surfaces importances encore disponible dans la zone	Extensions	Surfaces inscrites en réserves foncières (en ha)	Surface de la zone dédiée à l'accueil de grandes entreprises
Zone d'intérêt stratégique	Rochefort du Gard / Villeneuve-lès-Avignon	ZA Raphaël Garcin		27		
	Entraigues-sur-la-Sorgues	Zone du Plan		51,5	50	50
	Sorgues	Zone de la Malautière	20,1	21,2		
	Monteux	Zone ZAD des Mourgues		38	15	
		Zone Route Sarrians			38	
Roquemaure	Zone de l'Aspre		15	15		
Sous-total surface zone stratégique			20,1	152,7	118	50
Zone d'intérêt inter-communal	Vedène	ZA Gromelle	8			
		ZA Lorraine		17		
		ZA Sainte Anne	6			
	Le Pontet	l'Oseraie	20			
		ZA Gauloise	7,5			
	Morières-lès-Avignon	ZA Mouttes basses	10	7,5		
	Caumont-sur-Durance	Balarucs II			15	
	Sorgues	ZA la Marquette	10,5	4,5		
	Courthézon / Jonquières	Grange blanche		29	8	
	Pernes-les-Fontaines	extension de la ZA du Prato		6		
	Monteux	Zone des Mourgues		19		
ZA de Beaulieu			16			
Saint-Laurent-des-Arbres	ZAC de Tésan II		15			
Sous-total surface zone d'intérêt intercommunal			62	114	23	
TOTAL			Total du foncier brut : 348.8 ha*		Total des réserves foncières : 141ha	Total zone dédiée : 50 ha
			Foncier cessible aux entreprises : 261.6 ha*			

* Le total du foncier mobilisable pour les entreprises inscrit dans le DOG correspond à 348,8 ha de foncier brut desquels il convient de déduire les surfaces nécessaires aux emprises des espaces verts communs et des voiries estimées à 25% de la surface totale, ce qui ramène le foncier cessible aux entreprises de l'ordre de 260 ha pour les 10 ans du SCOT. Ces chiffres sont en cohérence avec les besoins estimés dans le PADD.



Le tissu mixte

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

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

Les zones d'activités

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

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

 ...et en particulier dans les secteurs identifiés

 50 Prévoir des réserves foncières pour le long terme

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

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



→ | Les règles d'ouverture à l'urbanisation pour les réserves foncières

Les réserves foncières ne pourront être mobilisables que pour :

- se subsister en tout ou partie aux zones d'activités autorisées dans la durée d'application du SCoT en cas d'indisponibilité ou d'inadéquation des terrains prévus (ex : risque sous évalué, contrainte technique majeure, enjeu écologique soulevé lors de l'étude d'impact d'une ZAC...). Cette substitution peut se faire sans modification du SCoT car l'enveloppe foncière globale est inchangée.
- ou dans l'hypothèse où les surfaces retenues dans la durée d'application du SCoT sont insuffisantes. Dans ce cas précis, des réserves foncières pourront être ouvertes à l'urbanisation par le biais d'une modification de SCoT. Pour ce faire, un observatoire du foncier économique sera mis en place afin d'évaluer le besoin d'ouverture à l'urbanisation.

→ | Les règles d'ouverture à l'urbanisation pour la zone dédiée à l'accueil éventuel de grandes entreprises

L'ouverture à l'urbanisation des 50ha, dite «zone dédiée à l'accueil de grandes entreprises» est conditionnée à l'accueil d'une entreprise devant respecter les 4 critères cumulatifs suivants :

- représenter une réelle plus value en termes de création d'emplois
- ne pas être destinée à l'activité commerciale
- nécessiter un besoin foncier d'au moins 25 ha d'un seul tenant (ordre de grandeur)
- prendre en compte la gestion des flux engendrées par son installation

Afin de garantir la réactivité attendue pour l'aménagement de cette zone, il appartient à l'intercommunalité compétente en matière de développement économique de définir les modalités opérationnelles de son aménagement.



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

3.2.1 Protéger les espaces agricoles

Représentation dans le plan DOG :

-  Grands ensembles agricoles et paysagers structurants à préserver sur le long terme
-  Terres agricoles de qualité à préserver sur le long terme
-  Zoom agricole pour délimiter clairement la frontière entre espace urbain ou urbanisable et espace agricole

Le plan de DOG identifie des espaces agricoles à préserver sur le long terme, ce qui permet d'offrir une lisibilité aux agriculteurs souhaitant investir sur le territoire. Ces secteurs intègrent notamment les terres à forte 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.

Ces espaces agricoles apparaissent sur la carte dans deux postes de légende :

- les grands ensembles agricoles et paysagers structurants à préserver sur le long terme : les terrasses de Châteauneuf du Pape, la vallée du Rhône (intégrant notamment les îles du Rhône, la plaine de l'abbaye), les bords de la Durance, la Plaine de Pujaut, la plaine des Sorgues.

- Les terres agricoles de grande qualité à préserver sur le long terme : en raison de leur potentialité agronomique et du fait qu'elles constituent des grandes entités agricoles d'un seul tenant.

Dans ces espaces, sont exclus :

- Les 10% de surfaces à urbaniser autorisés à l'extérieur des secteurs privilégiés d'urbanisation
- les zones économiques d'intérêt local (non cartographiées sur le plan de DOG), ne devront pas empiéter sur ces espaces.
- tous les usages susceptibles de nuire à l'activité agricole ou de remettre en cause sa pérennité.

Ne sont admis que :

- les constructions nécessaires à l'activité de l'exploitation agricole localisées obligatoirement avec le bâti agricole existant sauf contrainte technique avérée
- ainsi que les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif incompatibles avec le voisinage des zones habitées.
- L'adaptation, la réfection et l'extension mesurée des constructions existantes dans les conditions définies à l'article L 123-1-5 du code de l'urbanisme
- La restauration et le changement de destination des bâtiments agricoles présentant un intérêt architectural et patrimonial dès lors qu'elles ne compromettent pas l'exploitation agricole (article L 123-3-1 du code de l'urbanisme).

De plus, afin de garantir la pérennité des entités agricoles, d'assurer une gestion économe de l'espace et de donner une visibilité aux exploitations agricoles concernées, ont été défini des secteurs privilégiés d'urbanisation ainsi que des fronts urbains à préserver ou à recomposer dans le plan DOG. En outre, doivent être préservés les cheminements agricoles nécessaires à l'exercice de l'activité agricole.

À ce titre, cette problématique devra être intégrée dans les projets de développement urbain et les constructions d'infrastructures notamment dans le cadre de la réouverture de la ligne SNCF Avignon/Carpentras.

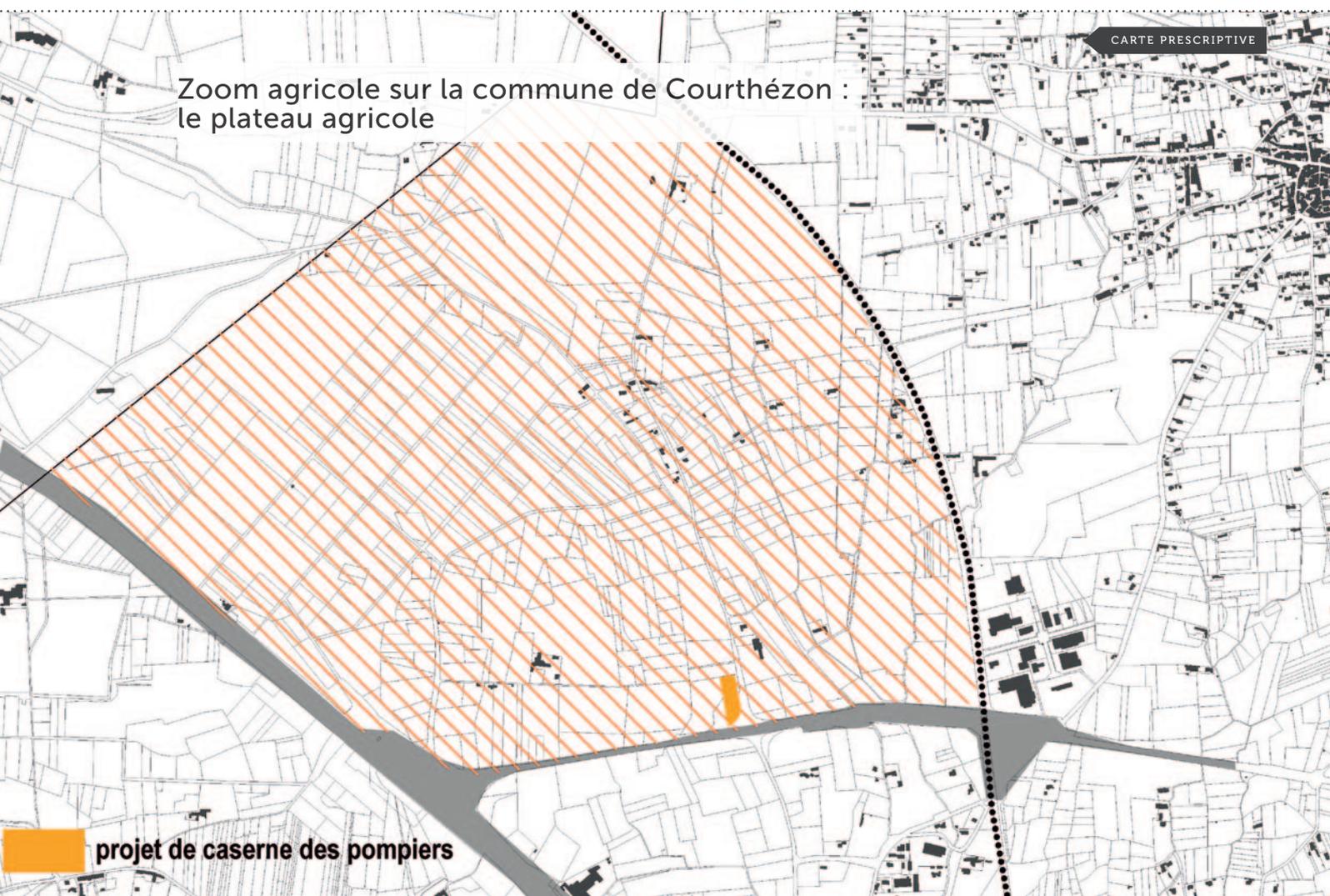
Le système d'irrigation par les canaux doit être préservé pour ses différentes fonctions mais en premier lieu pour son rôle d'approvisionnement en eau des terres agricoles.

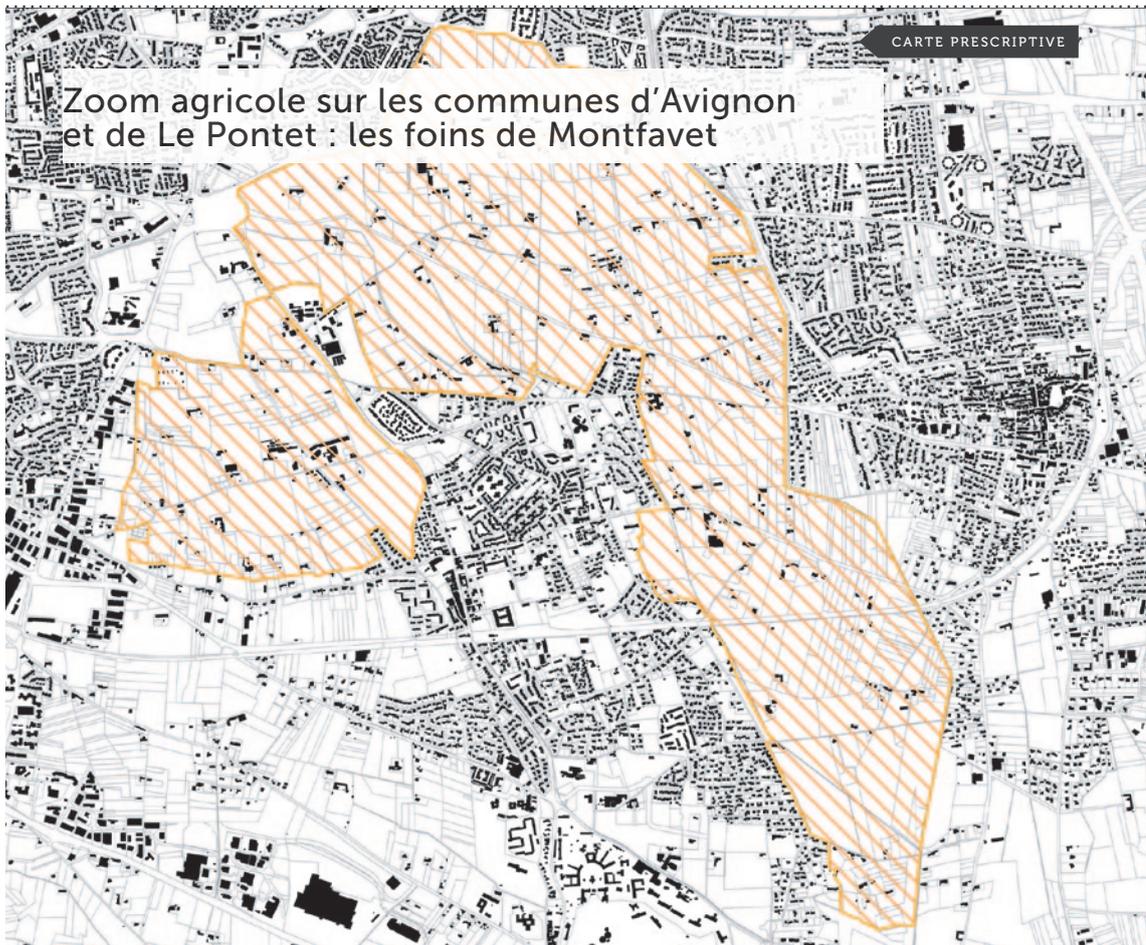
Enfin, les paysages agricoles du SCoT sont caractérisés par la présence d'un maillage de haies brise-vent qu'il convient de préserver ou de reconstituer pour son intérêt paysager, agricole et écologique.

En complément de cette cartographie au 1/50 000^{ème}, des zooms (voir pages suivantes) 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.

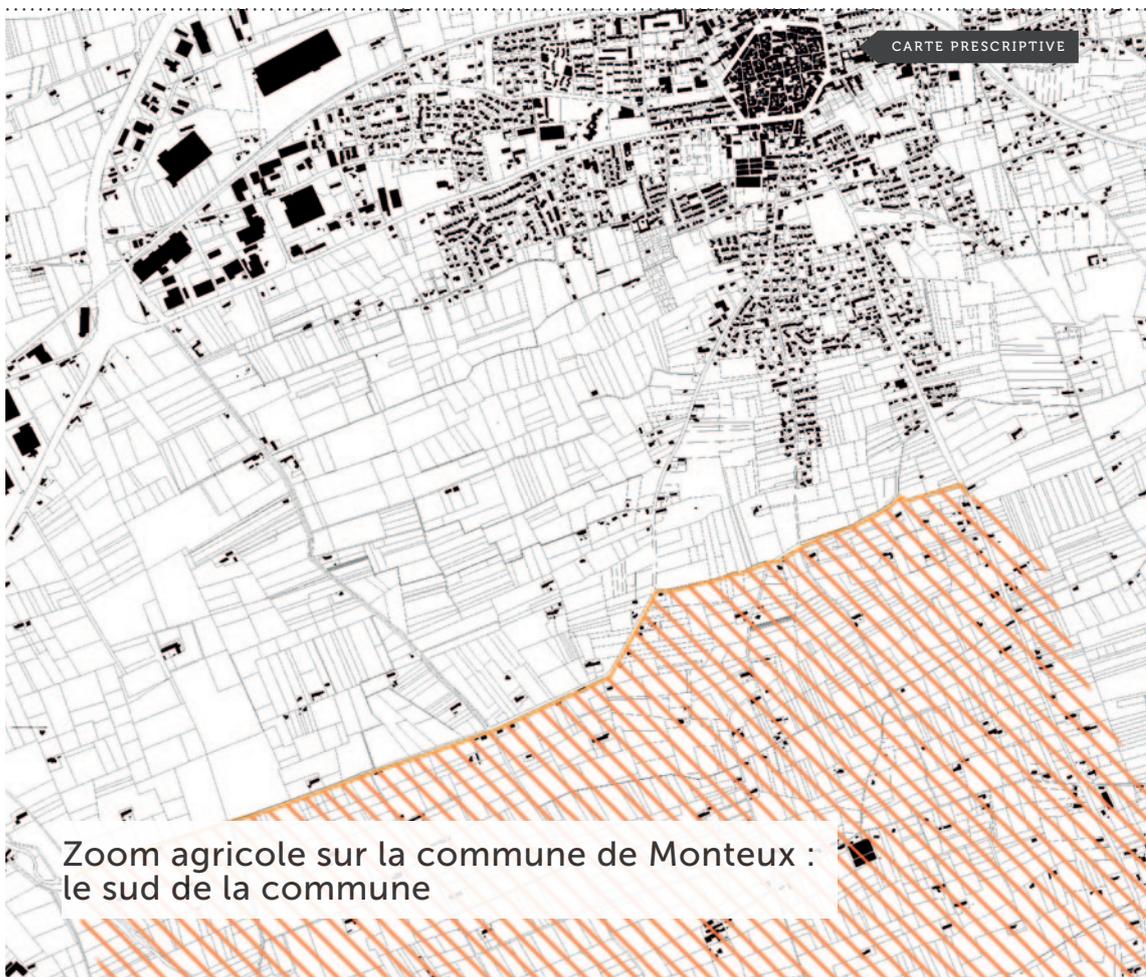
Ils permettent de délimiter à la parcelle la protection stricte des terres agricole. Ces espaces sont soumis aux mêmes prescriptions que les grands espaces agricoles décrits précédemment.

Par ailleurs, ces espaces agricoles à fort potentiel pourront faire l'objet d'un classement en zone agricole protégée (ZAP) comme le propose la loi d'orientation agricole du 5 janvier 2006. Il s'agit de zones agricoles dont la préservation présente un intérêt général en raison soit de la qualité de leur production, soit de leur situation géographique. Délimitée par un arrêté préfectoral, cette zone bénéficie alors d'une protection foncière renforcée.





Zoom agricole sur les communes d'Avignon et de Le Pontet : les foins de Montfavet



Zoom agricole sur la commune de Montoux : le sud de la commune

3.2.2 Protéger les espaces naturels

Représentation dans le plan DOG :

 Grands espaces naturels à préserver

→ | Les espaces remarquables reconnus

Plusieurs milieux naturels remarquables sont identifiés sur le territoire, ils constituent les points forts du maillage écologique du territoire et à ce titre, ils doivent être repérés au SCoT et faire l'objet d'une protection.

L'identification des milieux et espaces naturels remarquables sur le plan DOG s'appuie sur les périmètres de protection et d'inventaire déjà connus (arrêtés préfectoraux de protection de biotope, natura 2000, ZNIEFF, ENS, sites inscrits et classés) et elle tient compte du fait que ces protections et inventaires englobent des secteurs urbanisés ou ayant perdu leur vocation naturelle.

Dans ces espaces naturels, le SCoT proscrie toute nouvelle urbanisation. Lorsque ces grands espaces naturels se superposent aux « grands ensembles agricoles et paysagers » ou aux « terres agricoles de qualité », il s'agit de terres agricoles à grande valeur écologique qui participent à la biodiversité du territoire. Dans cette hypothèse, c'est l'orientation la plus prescriptive qui s'applique.

→ | La nature quotidienne

Comme le rappelle le PADD, il s'agit des espaces naturels les plus vulnérables. À l'échelle du SCoT, ces milieux qui contribuent à la biodiversité du territoire ne peuvent être identifiés exhaustivement.

À l'échelle des communes devront, en outre être protégés : les prairies humides, les pelouses calcaires, les mares temporaires, les arbres remarquables, les canaux, les haies, les ripisylves...

Ces éléments du patrimoine naturel de proximité doivent constituer le support de trame verte et bleue à l'échelle des communes en complément de la trame verte et bleue du SCoT.

3.2.3 Préserver la charpente paysagère

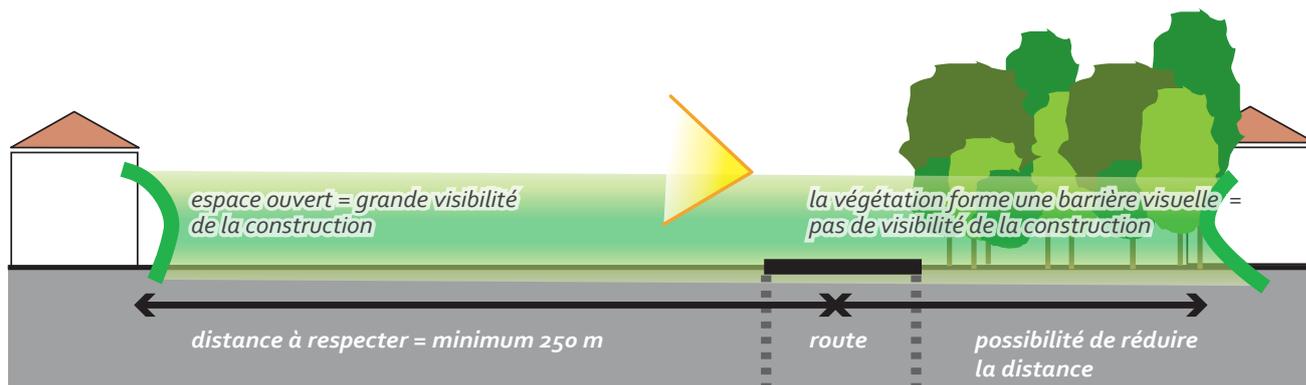
→ | Protéger les grands ensembles agricoles et paysagers structurants sur le long terme

Représentation dans le plan DOG :

 Grands ensembles agricoles et paysagers à préserver sur le long terme

(cf. paragraphe 3.2.1 Protéger les espaces agricoles)

Schéma illustrant le maintien des coupures et fenêtres vertes



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

Représentation dans le plan DOG :

 Lignes de crêtes sensibles inconstructibles

 Limites d'urbanisation sur les côteaux

 Reliefs à préserver dans les secteurs privilégiés d'urbanisation

Le plan de DOG identifie :

- les limites basses de côteaux au-delà desquelles toute nouvelle urbanisation est à proscrire. Au-delà de cette limite les PLU devront donc classer ces côteaux en zone naturelle ou agricole.
- les lignes de crêtes sensibles sur lesquelles toute urbanisation est interdite, ces espaces seront également classés en zone naturelle ou agricole dans les PLU.
- des reliefs compris dans les secteurs privilégiés d'urbanisation ont été repérés et doivent rester vierges de toute urbanisation.

De plus, les reliefs boisés urbanisés de manière diffuse, devront être préservés d'un mode d'urbanisation entraînant une dégradation de la couverture boisée structurante dans les paysages de relief.

→ | Protéger les coupures, les fenêtres paysagères notamment le long des axes de découverte et des espaces de respiration

Représentation dans le plan DOG :

 Maintenir les coupures et les fenêtres vertes

 Axes de découverte le long desquels l'urbanisation n'est pas permise

 Espaces de respiration et de loisirs à maintenir

Les coupures vertes repérées sur le plan du DOG participent à l'armature de la trame verte et bleue et dans de nombreux cas correspondent aux quelques perméabilités écologiques (déplacement de la faune) qui existent encore sur le territoire. Elles offrent également un dégagement visuel qu'il faut absolument préserver. Dans ces coupures les constructions nouvelles y compris celles à destination agricole sont interdites dans une bande de 250 mètres de part et d'autre de l'axe des voies. Les ouvrages de protection contre les risques d'inondation sont autorisés de manière intégrée et paysagère. Des aménagements à cette orientation peuvent être admis sous réserve que les caractéristiques du site permettent de limiter l'impact visuel de la construction (rideau végétal, relief...).

Le plan de DOG a également identifié les axes de découverte du territoire (routes paysagères) le long desquelles toute nouvelle extension urbaine est à proscrire.

Les 10% de surfaces urbanisables permis en dehors des secteurs privilégiés d'urbanisation ainsi que les zones d'activités d'intérêt local ne devront pas être implantées le long de ces axes.

Enfin dans les espaces de respiration et de loisirs, il conviendra d'éviter toute occupation et utilisation du sol de nature à compromettre leur vocation. Ne seront admis que les constructions compatibles avec leur vocation de loisirs.

3.2.4 Reconstituer et pérenniser la trame verte et bleue



Représentation dans le plan DOG :



La trame verte et bleue en milieu naturel



La trame verte et bleue en milieu urbain

L'enjeu est de préserver les perméabilités biologiques encore existantes et de restaurer autant que possible celles qui ont été coupées.

La carte de synthèse ci-contre repère :

- les endroits où les perméabilités n'existent plus.
- les endroits où les projets prévus devront intégrer cette problématique de perméabilité écologique : soit la conforter soit la recréer.

En cas de traversées des continuités naturelles majeures par de nouvelles infrastructures, la restauration du corridor écologique doit être intégrée dans le projet. Les documents d'urbanisme des communes concernées par de tels projets définiront avec précision ces continuités afin que la conception des projets puisse en tenir compte. Pour les infrastructures existantes, la restauration du corridor sera étudiée dans le cas de travaux importants réalisés sur le tracé de l'infrastructure.

De plus, afin de préserver les corridors aquatiques (cours d'eau, zones humides...) 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.

Les communes traduiront dans leur document d'urbanisme, les principes de cette trame verte et bleue aussi bien dans les secteurs agro-naturels que dans les espaces urbanisés.

Elles classeront les terrains concernés dans un zonage adéquat avec la préservation de la biodiversité : soit en zone N ou A, en précisant la valeur écologique des terrains, soit en espaces boisés classés, soit en mobilisant l'article L123-1-5 alinéa 7 du code de l'urbanisme.

La définition de la largeur précise de cette trame appartient aux PLU.

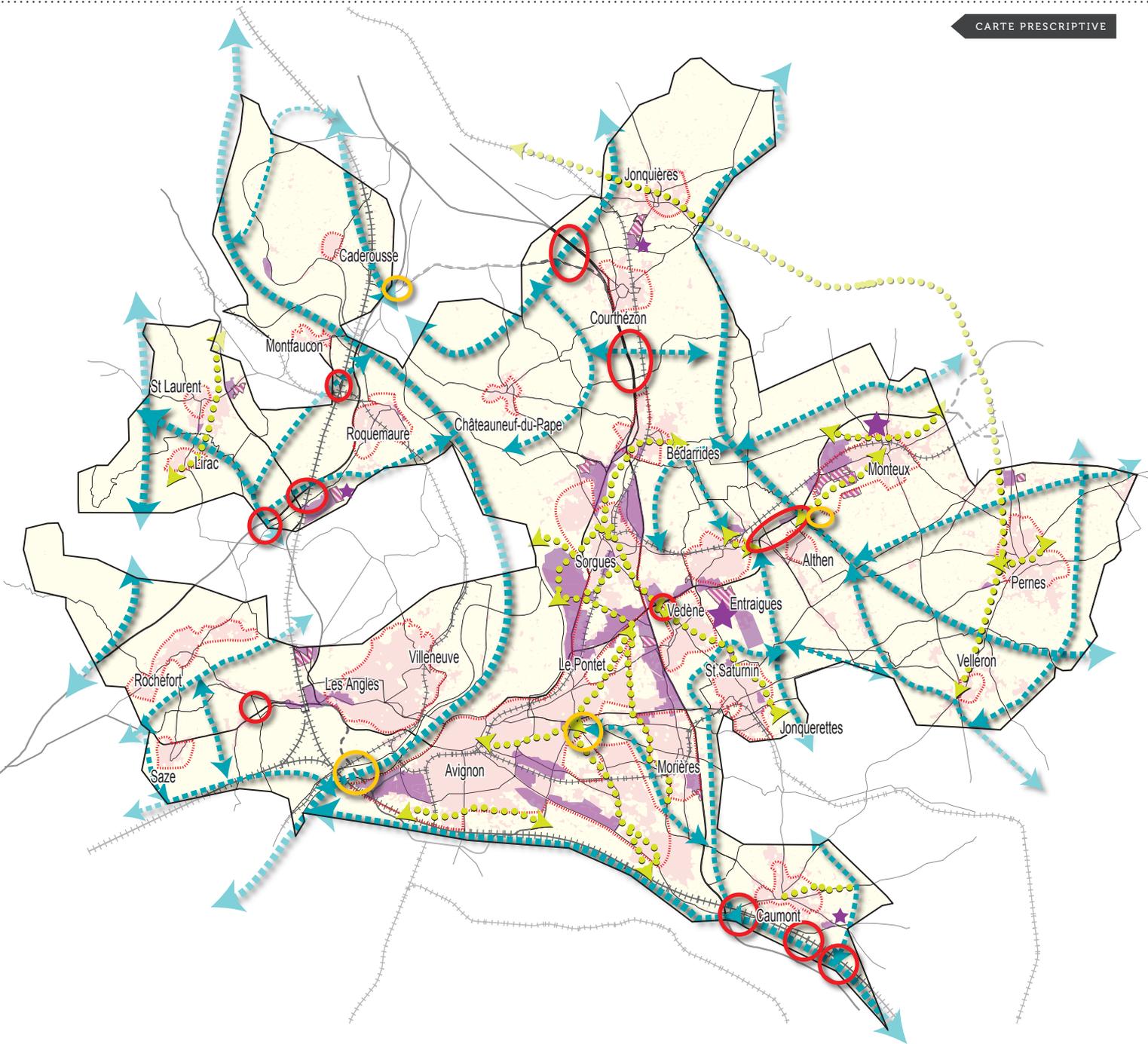
Enfin, les nouvelles extensions urbaines devront favoriser un fonctionnement écologique global en intégrant la structuration d'une trame verte et bleue connectée à celle identifiée à l'échelle de la commune.

Il est important de souligner que la trame verte et bleue identifiée à l'échelle du SCoT intègre les grands itinéraires touristiques : le Léman à la mer, la Via Venissia. Elle constitue également une armature pour pouvoir mettre en réseau les grands sites touristiques du territoire avec ceux situés à l'extérieur tels que Monts Ventoux, Luberon, Les Alpilles, le pont du Gard...

D'une manière générale la trame verte et bleue pourra servir de support à la trame de déplacements doux dès lors que la fréquentation de ces milieux naturels ne remet pas en cause leur bon fonctionnement et l'équilibre écologique des sites traversés ainsi que la survie des espèces.

LES ESPACES NON CONCERNÉS PAR DES ORIENTATIONS GRAPHIQUES

Un certain nombre d'espaces figurant au plan du DOG ne sont pas concernés par des orientations graphiques telles que la conservation des grands équilibres, l'inscription dans la charpente paysagère. Ces espaces « en blanc » situés en dehors des secteurs privilégiés d'urbanisation ne sont pas des espaces sans statut. Cela ne signifie pas qu'ils ne sont pas préservés. Ils sont soumis aux orientations de la partie écrite du DOG. Ils peuvent toutefois être le support d'une urbanisation modérée (10% en dehors des secteurs privilégiés d'urbanisation, les zones locales..) et conditionnée au respect des orientations écrites.



Reconstituer et pérenniser la trame verte et bleue



Obstacles existant à la perméabilité écologique = continuités à reconstituer



Projets dans lesquels la continuité de la trame verte et bleue doit être pris en compte



Continuités de la trame verte et bleue à structurer sur le long terme

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



Tâche urbaine existante



Secteurs privilégiés d'urbanisation



Zones d'activités existantes remplies ou présentant encore du potentiel de développement



Extensions ou créations de nouvelles zones



Réserves foncières économiques

DÉFI 4 : PROMOUVOIR UN URBANISME INNOVANT ET INTÉGRÉ







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

4.1.1 Composer avec le risque d'inondation



Représentation dans le plan DOG :



Reliefs à préserver dans les secteurs privilégiés d'urbanisation

Une hiérarchisation des zones à risques a été définie. Elle s'appuie notamment sur les plans de préventions des risques approuvés et sur l'état des connaissances du risque actuel.

À ce titre, la délimitation des secteurs privilégiés d'urbanisation et la localisation des zones d'activités a pris en compte :

> **Le risque de débordement des cours d'eau et de rupture de digues** en intégrant les prescriptions des PPRI, les principes définis dans le cadre de la doctrine Rhône et les principes de prévention et de prise en compte des crues rapides, à savoir :

- Un aléa est qualifié de fort à partir de 50cm d'eau pour les crues rapides et le ruissellement, à partir d'1m d'eau pour les inondations du Rhône. En dessous de ces valeurs respectives, l'aléa est qualifié de faible ou modéré.
- Pour les zones urbanisées actuelles, il s'agit de pouvoir permettre aux communes de finaliser leur enveloppe

urbaine en comblant des dents creuses et les espaces de transition dans les seuls secteurs d'aléa modéré ou faible et d'admettre l'adaptation et la sécurisation du bâti existant dans le cadre de renouvellement urbain en respectant la gravité de l'aléa.

- Pour les secteurs non urbanisés : aucune urbanisation nouvelle n'est autorisée en zone inondable quel que soit l'aléa.

> **L'identification de deux zones d'expansion des crues**

une sur le secteur Barthelasse / Oiselet / Sauveterre / Roquemaure et l'autre sur le secteur Codelet / Caderousse. Ces secteurs sont identifiés sur le plan DOG comme des terrains non urbanisables. Ils participent à la composition de la trame verte et bleue du SCoT.

> **Le risque de ruissellement** : plusieurs orientations du SCoT contribuent à limiter et prévenir ce risque :

- la limitation de l'urbanisation sur les reliefs
- la préservation des cours d'eau y compris des canaux, de leur ripisylve, des zones humides
- la gestion des eaux pluviales dans le cadre de chaque opération d'aménagement doit permettre de réaliser les ouvrages nécessaires et de limiter l'imperméabilisation notamment en végétalisant les espaces publics, les parkings, les toitures, en promouvant la récupération des eaux de pluie, en imposant la compensation à l'imperméabilisation des sols... Dans ce domaine, le rôle d'exemplarité des collectivités est primordial
- de plus, la réalisation d'études hydrauliques à l'échelle des communes doit permettre de préciser la prise en compte de ce risque au moment de l'élaboration du document d'urbanisme.

Les principaux secteurs à enjeux concernés par le risque d'inondation sont :

> **Sur la ville d'Avignon** : Les quartiers englobés dans le secteur privilégié d'urbanisation d'Avignon concernés par un aléa fort sont :

- Le secteur de Courtine, identifié comme stratégique et pouvant être ouvert à l'urbanisation, la ligne TGV servant de limite sud à cette extension urbaine.
- Les quartiers Bel Air et l'extension sur Montfavet. Leur ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la qualification de la digue palière comme « résistante à la crue de référence ».

> **Une grande partie du territoire de la commune de Caumont-sur-Durance**, y compris le tissu urbain existant, impacté par l'emprise du PPRI de la Durance et celui du Coulon Calavon. Le projet de zone d'activités Ballarucs II a été différé en réserve foncière dans l'attente des conclusions du PPRI Coulon Calavon.

> **Sur la commune de Courthézon et de Jonquières** : la zone d'activités de Grange Blanche. La localisation de ce pôle d'activités est antérieure à l'approbation du PPRI de l'Ouvèze. Les extensions prévues au SCoT devront intégrer les prescriptions de ce PPRI.

> **Enfin la commune de Roquemaure est impactée par :**

- le PPRI Rhône Cèze Tave
- les risques de débordement par crue lente du Rhône
- les risques liés aux crues rapides des roubines et autres cours d'eau
- une zone d'optimisation d'expansion de crue identifiée au sud de la commune.
- des risques de ruissellement importants
- la présence d'un captage AEP au sud

Ces contraintes pénalisent fortement le développement urbain au sud de la commune.

Dans ce cadre, le périmètre du « secteur privilégié d'urbanisation » défini pour la commune de Roquemaure intègre les sites de la Muscadelle et du sud de l'île de Miémard.

Pour l'ensemble des communes du SCoT concernées par les risques d'inondation notamment de ruissellement :

- 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. Certains de ces espaces sont identifiés sur le plan DOG.

De manière générale, il est important de souligner le rôle tampon très important joué par les terres agricoles et notamment par l'agriculture périurbaine.

4.1.2 Composer avec la présence du risque incendie

Concernant les risques d'incendie de feu de forêt, le territoire n'est concerné que par un seul PPR sur la commune de Villeneuve-lès-Avignon.

La délimitation des secteurs privilégiés ainsi que la localisation des zones d'activités sont en cohérence avec les prescriptions du PPRIF et les principes relatifs aux zones d'aléa.

À l'échelle des communes, dans l'attente de la réalisation d'autres plans de préventions de risques et sous réserve des remarques formulées par les services de l'Etat, les orientations à respecter sont les suivantes :

- **en zone d'aléa faible** : les nouvelles constructions sont possibles sous réserve de respecter la réglementation et les mesures de débroussaillage,
- **en zone d'aléa moyen** : les nouvelles constructions sont possibles sous réserve de l'aménagement d'une interface entre forêt et zone urbaine à prévoir dans le périmètre de l'opération,
- **en zone d'aléa fort** : aucune nouvelle urbanisation n'est autorisée.



4.1.3 Composer avec la présence du risque « Mouvement de terrain »

Les reliefs ou les zones soumises au risque de mouvement de terrain et non urbanisées ont été identifiés au plan DOG :

- soit en limite de coteau à ne pas urbaniser (Pernes les Fontaines, Velleron, Caumont-sur-Durance, Saint-Saturnin-lès-Avignon)
- soit en ligne de crête à ne pas urbaniser (Châteauneuf-du-Pape)
- soit en relief à préserver dans les secteurs privilégiés d'urbanisation
- soit par la prise en compte du risque d'inondation dans les secteurs privilégiés d'urbanisation. Ils ont été protégés de toute nouvelle urbanisation.

4.1.4 Composer avec la présence du risque industriel et celui lié aux canalisations de transport de matières dangereuses

Les principaux secteurs à enjeu concernés par la confrontation « Risques technologiques ou transport de matières dangereuses et Urbanisation » sont :

> Le pôle Avignon Nord impacté par :

- Le risque Seveso avec notamment la proximité de la poudrerie située sur Sorgues faisant l'objet d'un PPRT (plan de prévention des risques technologiques).
- Le risque lié à la présence de canalisations de transport de matière dangereuse : le pipeline SPMR (société du pipeline Méditerranée) et un gazoduc traversent la zone.

Ce pôle étant l'un des secteurs stratégiques majeurs du SCoT, il n'est pas envisageable d'y interdire tout développement urbain d'autant plus qu'il est complètement enclavé dans l'urbanisation existante. L'aménagement de ce pôle doit intégrer la composante risque (cf. orientations d'aménagement pour le pôle Avignon Nord).

> Concernant la commune de Courthézon :

La commune est traversée par 3 pipelines : SPMR, SPSE et Trapil, ce dernier étant le plus contraignant pour le développement de la commune à l'ouest de la ligne SNCF.

Tout en prenant en compte les zones de risque, la présence de ces canalisations ne doit pas être un obstacle à :

- l'ouverture à l'urbanisation d'une partie de ce futur quartier considéré comme stratégique par le SCoT,
- la réalisation d'une infrastructure routière structurante permettant de lier le centre-ville à ce nouveau quartier et faciliter ainsi une bonne greffe urbaine,
- l'amélioration de l'accès à la gare et notamment par les modes doux.

> La zone d'activités du Plan à Entraigues-sur-la-Sorgues et ses extensions inscrites au SCoT :

Il s'agit d'une zone d'activités d'intérêt stratégique. Elle est traversée par 2 pipelines (TRAPIL et SPSE) et un gazoduc dont le tracé se superpose à celui du pipeline SPSE. Son aménagement et sa délimitation précise devront donc intégrer les zones de danger à respecter. Des travaux de protection de la canalisation peuvent permettre de diminuer les distances de sécurité à respecter.

4.1.5 Limiter les risques pour la santé publique

→ | La qualité de l'air

Les orientations du SCoT visant à articuler urbanisation et transports en commun et modes doux contribuent à l'objectif de diminution des émissions de gaz à effets de serre.

Pour le transport des marchandises, le développement de la multimodalité que permet le territoire avec le fret ferroviaire, dont le point fort est le chantier rail route de Champfleury, et le transport fluvial, avec le quai CNR de Courtine et le port du Pontet, contribueront à cet objectif. Il en sera de même pour la réalisation et la mise aux normes de certains équipements tels que les incinérateurs. L'unique incinérateur du territoire est situé sur Vedène, il est récent et fait l'objet d'un suivi.

→ | Les nuisances sonores

Concernant les nuisances sonores, les orientations du SCoT visant à renforcer la part modale des transports collectifs au détriment de l'augmentation du trafic automobile contribuent à la réduction des nuisances sonores.

Lors de la réalisation ou de la requalification de voiries, des équipements intégrés au paysage doivent être envisagés pour diminuer les nuisances sonores (mur anti bruit, bâtiment écran, revêtement absorbant,...).

La délimitation des secteurs privilégiés d'urbanisation est compatible avec les plans d'exposition au bruit.

→ | La pollution des sols et gestion des déchets

De manière à faciliter la mise en oeuvre des politiques départementales en matière de gestion des déchets :

- les futures installations industrielles et notamment agro-alimentaires devront être regroupées dans une même zone de manière à pouvoir mutualiser et optimiser les équipements de collecte, de stockage, de tri, de traitement des effluents ;
- les documents d'urbanisme devront prévoir des emplacements pour accueillir des équipements de gestion des déchets en cohérence avec les politiques départementales et intercommunales.

La lutte contre la pollution des sols passe aussi par la mise aux normes des stations d'épuration et le raccordement des constructions à un réseau d'assainissement performant, comme cela est préconisé dans l'objectif 7 suivant.



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



Représentation dans le plan DOG :



Prendre en compte la présence d'un captage AEP ou le risque d'inondation fort dans les secteurs privilégiés d'urbanisation

Les orientations du SCoT participent à l'application de plusieurs des grands objectifs fixés dans le SDAGE et les contrats de rivières :

> Assurer la qualité et la disponibilité de la ressource en eau :

Pour ce faire, ont été pris en compte les périmètres des champs captants pour définir la localisation préférentielle des projets d'extension urbaine (périmètres des secteurs privilégiés d'urbanisation et emprises des zones d'activités). Les champs captants enclavés dans le tissu urbain existant et situés dans les secteurs privilégiés d'urbanisation sont identifiés sur le plan du DOG.

Les périmètres de protection immédiats doivent être protégés de toute urbanisation. Les périmètres de protection rapprochés non concernés par une urbanisation existante doivent être intégralement protégés de toute urbanisation future. Ceux impactés par une urbanisation existante peuvent faire l'objet d'une urbanisation nouvelle sous réserve de ne pas polluer la ressource en eau.

Dans les périmètres de protection éloignés, une urbanisation peut être autorisée notamment dans les secteurs déjà urbanisés en partie, sous réserve que l'ensemble des précautions pour protéger la ressource en eau soit prises. Des mesures de protection devront également être prévues pour les captages qui en sont dépourvus aujourd'hui.

> Lutter contre la pollution des eaux souterraines et des cours d'eau :

L'ouverture à l'urbanisation des nouvelles zones à urbaniser est conditionnée à la capacité des dispositifs d'assainissement et des milieux récepteurs.

L'urbanisation nouvelle doit être prioritairement réalisée dans les espaces desservis par des systèmes d'assainissement collectif.

Par ailleurs, les efforts engagés pour l'amélioration des dispositifs d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales existants doivent être poursuivis.

Afin de garantir le bon fonctionnement des stations d'épuration, la part des eaux pluviales rejetée dans le réseau doit être la plus réduite possible.

À cet effet, dans les nouvelles opérations d'aménagement, la part du sol imperméabilisée se doit d'être la plus limitée et la récupération des eaux de pluie doit être mise en place.

Enfin, des mesures agroenvironnementales doivent être mises en oeuvre pour permettre de réduire les pollutions d'origine agricole.

> Prendre en compte les risques d'inondation :

comme l'explique le chapitre précédent *Objectif 4* : *Apaiser et revaloriser le rapport entre le territoire et les risques*, ce risque majeur a été pris en compte pour la définition des «secteurs privilégiés d'urbanisation».

> Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques :

comme l'atteste le *Défi 3 / Objectif 5* : *Protéger les espaces naturels, agricoles et paysagers*, les milieux naturels associés à la présence d'un cours d'eau ont été repérés et protégés. Ces espaces représentent des maillons importants dans la structure de la trame verte et bleue du territoire.

> Préserver les berges des différents cours d'eau de l'urbanisation nouvelle :

un espace libre non constructible entre l'urbanisation nouvelle et les berges doit être préservé afin de permettre la divagation du cours d'eau (ou son débordement éventuel), le maintien des corridors écologiques le long des cours d'eau et l'aménagement éventuel de liaisons douces.

> Mettre en valeur du patrimoine lié à l'eau :

ce patrimoine non identifié de manière exhaustive à l'échelle du SCoT doit être recensé et préservé à l'échelle des différentes communes (cf. *Défi 4* : *Promouvoir un urbanisme innovant et intégré / Objectif 9* : *Favoriser la qualité urbaine*).

Les orientations prises dans le cadre du SCoT participent à l'attente de bon état des masses d'eau superficielles et souterraines fixées dans le cadre du SDAGE Rhône Corse Méditerranée.



4.3 Objectif 8 : Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements



Représentation dans le plan DOG :



Corridor TCSP : 400 mètres de part et d'autre de l'axe



Quartiers Gare : 600 mètres autour

L'amélioration d'un réseau de transports collectifs doit s'accompagner de mesures améliorant le lien entre urbanisme et réseau de transport. Ainsi les territoires à proximité de ces infrastructures de transports collectifs devront faire l'objet de périmètres de projet urbain clairement identifiés.

Il convient donc en premier lieu de définir les secteurs considérés comme « bien desservis » par les transports en commun. Il s'agit :

- Dans le cœur urbain des secteurs situés à moins de 400m d'une future station d'un TCSP lourd ou d'un pôle d'échanges d'entrée d'agglomération.
- Dans le cœur urbain et les villes relais, des secteurs situés à moins de 600 mètres d'une gare ou halte TER définie comme pôle d'échanges multimodal.

Dans ces secteurs doivent être définis des périmètres de projet tenant compte :

- de la particularité géographique et urbaine des lieux
- des contraintes : risques, accessibilité, environnement, paysage...

- des potentialités de densification, de mutation possible d'îlots, de réhabilitation du tissu urbain et d'extensions urbaines stratégiques .

Le parti d'aménagement défini pour ces périmètres de projet sera traduit dans une ou plusieurs orientations d'aménagement et de programmation qui déclinent les thèmes cités dans le défi 4 (cf. Défi 4 / Objectif 10 : Favoriser la qualité urbaine / Garantir la qualité urbaine des extensions).

4.3.1 Renforcer la densité et la mixité du tissu urbain dans les périmètres de projet

Afin de maîtriser les déplacements, l'objectif sera de privilégier dans les périmètres de projets l'offre en logements, équipements, services, locaux d'activités tertiaires dont le commerce.

L'urbanisation doit y atteindre un niveau de densité suffisante pour permettre à la desserte en transports collectifs d'être efficace et rentable.

Tout en restant dans l'enveloppe des densités exigées à l'échelle communale ainsi qu'il est prévu dans le défi 3 , « se donner les moyens d'une extension mesurée », des densités supérieures doivent être prévues dans les périmètres de projets délimités dans les secteurs bien desservis par les transports en commun. À savoir :

Pour les opérations de renouvellement urbain : le renouvellement urbain doit être encouragé dans les secteurs bien desservis par les transports en commun et réalisé avec une densité au moins égale à l'existant.

Pour les opérations nouvelles :

- Pour Avignon, ville centre : sur l'ensemble du corridor Tramway il convient de se fixer pour objectif, une densité moyenne de 60log / ha* et de 5 000m² * de SHON à l'hectare pour les quartiers mixtes ou d'activités.

* Cette densité moyenne de logements à l'hectare doit être calculée au prorata de la superficie des périmètres de projets intéressés.

- Pour les autres communes du coeur urbain et les villes relais : des efforts de densité devront être fournis en privilégiant l'habitat collectif et l'habitat individuel groupé.

Des densités minimum doivent être également recherchées à proximité des arrêts des lignes de bus structurantes (cadencement régulier).

4.3.2 Desservir des grands pôles d'emplois actuels et en devenir

Le tissu économique métropolitain englobe les quatre plus grands pôles d'emplois du territoire : Avignon centre, Avignon Nord, Agroparc, Courtine.

Tous situés dans le coeur urbain, ces grands pôles seront demain, encore mieux desservis avec la réorganisation et le développement des transports urbains (projet de TCSP, ligne de bus performantes et parcs relais). Ils devront également faire l'objet d'un maillage modes doux. De plus, des pôles d'échanges multimodaux sont localisés sur chacun de ces sites et offriront une qualité de desserte optimale.

Concernant les zones d'activités stratégiques, leur bonne accessibilité routière est un aspect à conserver.

Il est primordial qu'au minimum une voie secondaire desserve une zone d'intérêt stratégique. Mais ces zones devront aussi être reliées par un mode de transport collectif soit aux pôles d'échanges d'entrée d'agglomération soit aux pôles d'échanges des villes relais qui leurs sont proches.

Pour les zones d'intérêt intercommunal, la liaison avec les polarités proches est à privilégier par la desserte des lignes suburbaines ou interurbaines.

Pour l'ensemble de ces pôles d'emplois, des solutions de mobilité durable tels que le covoiturage, les navettes interentreprises... sont à encourager notamment dans le cadre de PDIE (Plans de Déplacements Inter Entreprises).

L'ouverture à l'urbanisation de trois pôles d'emplois inscrits au SCoT dépend de l'amélioration des capacités d'écoulement actuels et induits par les projets tous modes confondus .

- **la zone de la Malautière sur Sorgues** qui pourra se développer si le barreau routier reliant la RD907 à la RD17 (route de Châteauneuf du Pape) est construit.
- **la zone de Mouttes Basses 2** au Sud de Morières-lès-Avignon dont l'ouverture à l'urbanisation demande une adaptation de la petite route reliant la zone à Agroparc qui est une solution pour éviter la traversée nord / sud de la commune via le centre ville.
- **Le pôle d'Avignon Nord**, avec la réalisation des deux voies structurantes est / ouest et nord / sud pour améliorer l'accessibilité du site et le décongestionner.

Enfin, d'une manière globale, le potentiel d'accès par les embranchements fer doit être préservé dans les zones où les embranchements existent.

4.4 Objectif 9 : Développer des espaces urbains plurifonctionnels

Ce principe de diversité des fonctions urbaines est applicable à l'ensemble du territoire du SCoT mais c'est bien évidemment dans les quartiers assez importants (c'est-à-dire d'une taille minimale environ 400 à 500 logements) qu'un tel principe doit trouver toute sa pertinence et son effectivité privilégiant Habitat/services/commerces/activités économiques compatibles avec un quartier d'habitat. Cette orientation s'applique tant aux opérations nouvelles qu'aux opérations de renouvellement urbain.

4.4.1 Privilégier la diversité des fonctions



Représentation dans le plan DOG :



Secteurs stratégiques : définir des objectifs en termes de densité, mixité fonctionnelle, mixité sociale

Le DOG identifie les secteurs stratégiques qui doivent répondre à cette orientation. Il s'agit :

- du tissu métropolitain et supra-local : Avignon centre, Avignon Nord, Courtine, Agroparc et Beaulieu, même si certains de ces sites sont aujourd'hui monofonctionnels, l'objectif est de les faire évoluer vers des tissus urbains mixtes permettant la structuration de centralités urbaines.
- des secteurs bien desservis décrits précédemment
- les extensions urbaines importantes des communes.

Ainsi qu'il est dit dans l'Objectif 10 « Favoriser la qualité urbaine » et Objectif 11 « Réduire la consommation énergétique et la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles », ces secteurs stratégiques devront faire l'objet à leur échelle d'un projet urbain afin d'intégrer des objectifs de densité, de mixité sociale dans l'habitat, de diversité des fonctions urbaines, de performances énergétiques pour le bâti.

Ce projet urbain fera l'objet d'une orientation d'aménagement définie dans le cadre du PLU. (cf. Défi4 / Objectif 10 : Favoriser la qualité urbaine / Garantir la qualité urbaine des extensions)

4.4.2 Aménager des espaces publics de qualité

L'aménagement d'espaces publics de qualité doit être prévu dans les nouvelles opérations ou les projets de reconstruction :

- les centres-villes, et les lieux de centralités doivent bénéficier d'efforts particuliers pour aménager des espaces publics structurants de qualité.
- les espaces publics secondaires, de proximité (à l'échelle d'un quartier), doivent être intégrés en amont de l'opération et ne plus être des espaces résiduels.

À ce titre, ces espaces doivent intégrer plusieurs principes :

- organiser une continuité entre les différentes polarités de la commune qui puisse servir de support pour une trame de déplacements doux, par exemple le long des canaux ou des cours d'eau.
- intégrer les espaces publics dans la trame verte et bleue des communes.
- être agréables et sécurisés (penser notamment à l'éclairage) pour donner envie à la population de l'emprunter, de s'y arrêter...
- bénéficier d'un traitement paysager, et de préférence végétalisé.



4.5 Objectif 10 : Favoriser la qualité urbaine

4.5.1 Mettre en valeur l'existant

→ | Préserver et valoriser le patrimoine bâti et poursuivre les efforts d'embellissement des noyaux urbains anciens

Le territoire recèle d'un patrimoine bâti remarquable reconnu au niveau international ainsi que de nombreux monuments historiques. Est-il nécessaire de rappeler que le Palais des Papes et le Pont Bénézet sont classés au patrimoine Mondial de l'UNESCO ?

Ce « grand » patrimoine, ne doit pas occulter la richesse du patrimoine vernaculaire diffus sur l'ensemble du territoire qui contribue à l'identité et au cadre de vie quotidien. Ces éléments patrimoniaux sont des facteurs d'attraits touristiques majeurs pour le territoire.

Il est donc d'autant plus important d'identifier, de préserver et de valoriser ce « petit » patrimoine à la fois urbain, agricole, hydraulique, qui pourrait disparaître sans que l'on soit alerté.

→ | Préserver ou recomposer des fronts urbains de qualité

Représentation dans le plan DOG :

-  Silhouettes urbaines ou fronts urbains à protéger
-  Fronts urbains à composer ou recomposer

Le plan du DOG identifie :

- les fronts urbains à préserver au-delà desquels aucune extension urbaine ne peut être réalisée. Les terrains concernés devront rester naturels ou agricoles.
- Les fronts urbains à recomposer : les extensions urbaines concernées devront intégrer la composition d'un front bâti de qualité et assurer une limite franche entre espace urbain et espace agricole ou naturel.

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

Représentation dans le plan DOG :

-  Entrées de ville ou axes traversants à requalifier
-  Entrées de ville à recomposer

Le plan de DOG a identifié les entrées de villes et les axes routiers le long desquels, il est prioritaire de traiter la qualité des vitrines urbaines.

Ces entrées de villes concernent notamment :

- **L'aménagement du pôle régional d'Avignon Nord** qui implique une requalification des tronçons des RD 225 et RD942.
- **Les sorties Avignon Nord et Avignon Sud de l'autoroute** qui constituent les portes d'entrée du cœur urbain et plus largement du département de Vaucluse. Elles nécessitent un traitement paysager à la hauteur de la qualité des territoires concernés (image touristique).

Les autres entrées du cœur urbain identifiées au plan DOG sont :

- Côté gardois, le long de la N100 (en intégrant le quartier de la Bégude),
- Au Nord, le long de la RD907 à l'entrée de Sorgues,
- Au sud, le long de la route de Marseille.

Ces entrées de ville et axes routiers doivent faire l'objet d'une étude portant tout à la fois sur les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages. Il s'agit sur ces espaces principalement de requalifier l'existant en utilisant notamment les opportunités de mutation du tissu urbain existant pour recomposer au fur et à mesure une entrée d'agglomération de qualité. Il s'agit également de profiter de la mise en oeuvre du futur TSCP du Grand Avignon, levier important pour structurer un projet urbain global qualitatif. Les opérations d'urbanisation nouvelles situées en entrée de ville, devront également faire l'objet de l'étude précitée.

→ | Réhabiliter les zones d'activités existantes

cf. chapitre Défi 3 / Objectif 4 Se donner les moyens d'une extension limitée de l'urbanisation / Réinvestir l'existant

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

Afin d'assurer les qualités urbaines, paysagères et énergétiques des nouvelles extensions (quartiers mixtes ou zones d'activités), les zones d'urbanisation futures devront faire l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation.

En ce qui concerne :

- les zones d'activités d'intérêt stratégique
- les zones d'activités d'intérêt intercommunal
- les secteurs stratégiques identifiés sur le Plan de DOG, y compris pour les quartiers gares dont le foncier est classé en zone U.

Ces espaces devront faire l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation qui devront aborder les thèmes suivants :

- l'insertion du projet dans son site
- la hiérarchisation de la trame viaire en intégrant les modes doux
- la gestion des parkings pour les zones d'activités
- les formes urbaines et les densités
- la mixité sociale et fonctionnelle
- la trame verte et bleue intégrant la qualité des espaces publics, la gestion des eaux pluviales, les principes de compensation de l'imperméabilisation des sols,
- les règles d'implantation du bâti, les recommandations architecturales notamment économes en énergie.

4.6 Objectif 11 : Réduire la consommation énergétique et la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles

Cet enjeu planétaire n'a de sens que si chacun à son niveau y contribue. C'est à cette condition que les résultats seront significatifs. C'est pourquoi, les grands accords et objectifs internationaux et nationaux doivent être déclinés jusqu'à l'échelon local.

Les documents de planification SCoT et PLU doivent faciliter et expliquer cette mise en oeuvre effective.

4.6.1 Garantir un urbanisme économe en besoin énergétique

À l'échelle du SCoT du bassin de vie d'Avignon, la mise en oeuvre de la stratégie d'aménagement et de développement durable décrite dans le PADD, doit permettre de contribuer à cet objectif : regrouper l'urbanisation et diminuer la part des déplacements en voiture.

Dans le respect des objectifs de l'article L .110 du code de l'urbanisme révisé par la loi Grenelle 1 d'août 2009 et selon lequel les collectivités publiques doivent prendre en compte « la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise des consommations d'énergies, l'économie des ressources fossiles », les documents d'urbanisme ainsi que les opérations d'aménagement et de construction devront permettre :

- l'amélioration énergétique des bâtiments (a minima le respect de la réglementation thermique en vigueur) ;
- de repérer les sources d'émissions de gaz à effet de serre et se fixer des objectifs de réduction ;
- de proposer et vulgariser à l'échelle du territoire, un plan d'actions visant à réduire les émissions et à mieux s'adapter aux impacts du changement climatique.

Pour ce faire, il pourra être recouru à la démarche AEU ou toute autre méthodologie équivalente.

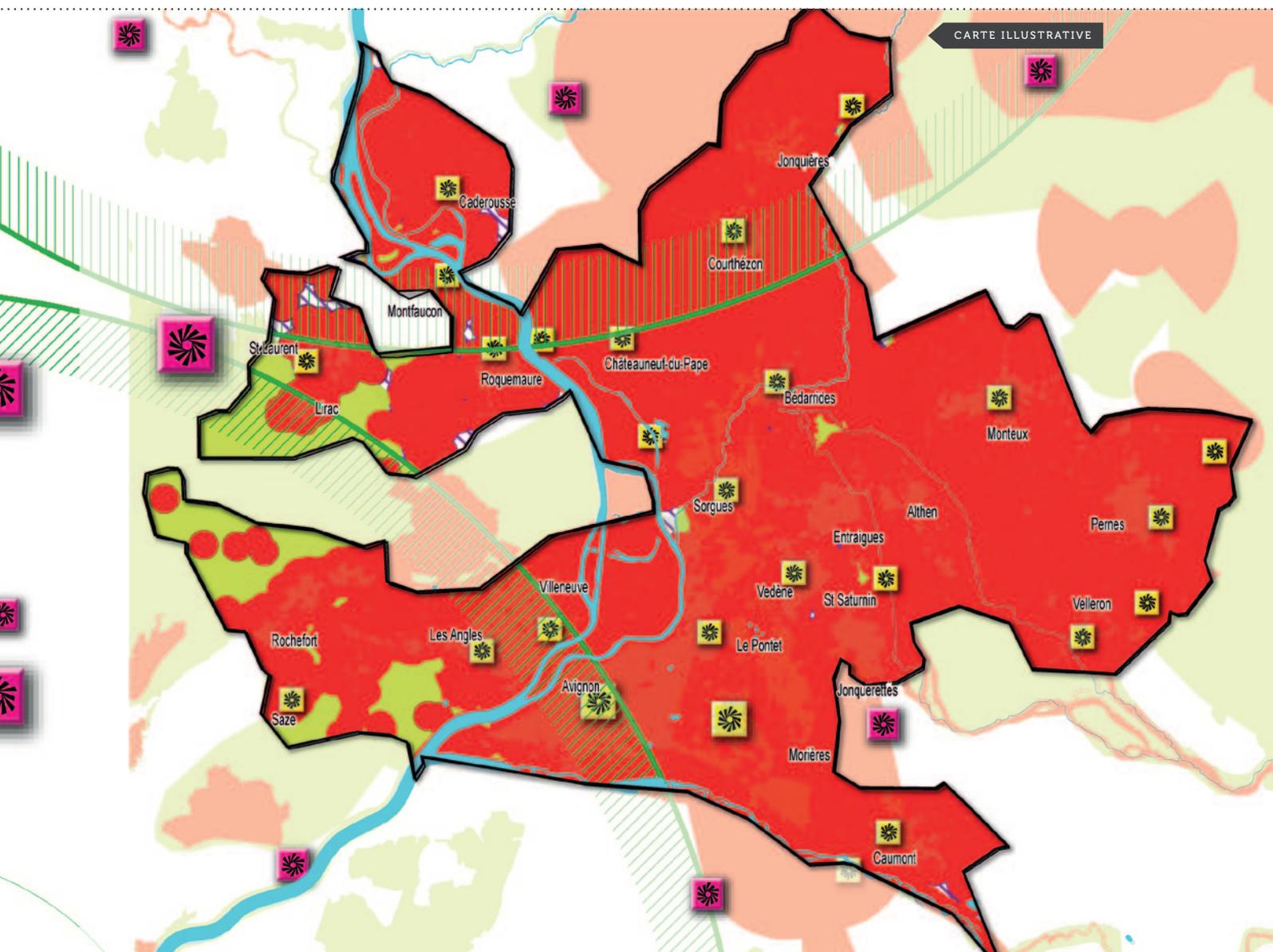
Les collectivités ont un rôle moteur à jouer dans la promotion d'opérations d'aménagement vertueuses en économie d'énergie. Elles peuvent montrer l'exemple avec des opérations publiques « pilotes » en engageant entre autres une politique d'amélioration énergétique de leur patrimoine immobilier (thermographie, amélioration de l'isolation..).

4.6.2 Développer les énergies renouvelables, mais en encadrant leur implantation

→ | L'éolien

Ainsi qu'il résulte des contraintes mises en évidence dans l'état initial de l'environnement, il s'avère que l'implantation d'éoliennes (mâts de plus de 50 mètres) ne peut concerner que des espaces extrêmement restreints situés majoritairement à l'ouest du territoire du SCoT.

Cependant dans ces espaces, les éventuels projets devront faire l'objet d'études approfondies au regard des contraintes techniques (périmètres de radars météorologiques) et des sensibilités environnementales et paysagères, pour déterminer si le projet peut aboutir ou non.



Hierarchie des espaces pour l'implantation d'éoliennes (hauteur de mât supérieure à 50m)

Espaces très sensibles non compatibles

 Espaces situés à moins de 500 mètres d'une habitation et/ou présentant des sensibilités environnementales, paysagères et patrimoniales très élevées et/ou des contraintes aéronautiques

Espaces sensibles

 Espace présentant des sensibilités environnementales et paysagères

 Limites de la zone de coordination des radars météorologiques nécessitant une prise en compte en cas de covisibilité

Les éléments patrimoniaux nécessitant une attention particulière en cas de covisibilité :

 Monuments historiques ou autres protections

 Sites inscrits ou classés situés à l'extérieur du SCoT

Espaces compatibles

 Espaces situés à plus de 500 mètres d'une habitation, situés en dehors des périmètres de protection environnemental et ne présentant pas d'enjeux paysagers majeurs

→ | Le photovoltaïque

Le croisement des différentes problématiques et enjeux a permis de construire une hiérarchie reprenant trois niveaux d'espaces :

> Les espaces à privilégier pour l'implantation des panneaux photovoltaïques

Pour faire face aux problématiques détaillées dans l'EIE d'impact paysager et de consommation excessive de foncier notamment agricole, l'objectif est de privilégier l'implantation des panneaux photovoltaïques dans les espaces urbanisés :

- **en intégration sur le bâti**, notamment sur les bâtiments publics, en veillant à la préservation du patrimoine et de la qualité architecturale, sur les bâtiments de zone d'activités qui offrent un potentiel important de toitures et de façades en veillant à la fois à ne pas aggraver leur impact visuel dans le paysage et à ne pas nuire aux règles de sécurité (intervention des pompiers)
- **sur les parkings couverts** : notamment les parkings de zones commerciales (surfaces importantes sur le territoire, parkings relais)
- **dans les espaces urbains délaissés**, les friches urbaines ou industrielles,
- **le long des infrastructures linéaires** (voies TGV, autoroutes...) notamment sur les murs anti-bruit, en traitant en amont les problématiques de réverbération et d'intégration paysagère
- **sur les sites sans enjeu agricole ou paysager constituant des « points noirs paysagers »**, en veillant à ne pas aggraver leur impact négatif : décharges, centres d'enfouissement technique, carrières en exploitation ou à réhabiliter... Ces dernières représentent un faible potentiel sur le territoire du SCoT puisque la plupart sont déjà remblayées ou sont mal exposées au regard de l'ensoleillement. Sur le territoire du SCoT, la commune de Pernes les Fontaines semble disposer d'un potentiel intéressant. Néanmoins, ces espaces étant souvent réinvestis par une biodiversité intéressante, l'implantation d'un tel projet ne devra pas remettre en cause cette richesse.
- **sur les bâtiments agricoles** de type hangars, serres... en veillant à ne pas réaliser des bâtiments agricoles dans l'unique objectif d'installer des panneaux photovoltaïques.

> Les espaces très sensibles

Il s'agit d'espaces présentant des sensibilités paysagères, agricoles, environnementales et hydrauliques très importantes. Ces espaces sont :

- **les secteurs avec de forts enjeux environnementaux** et concernés par des périmètres de type inventaires : ZNIEFF 2, inventaires Natura 2000, ENS repérés dans l'atlas du Gard.

- **les zones inondables** : aléa moyen, lit majeur, risque moyen ou élevé (zonages PPRI approuvés), emprise du PSS du Rhône, enveloppe inondée de la plaine de Pujaut
- **les espaces agricoles**
- **les ensembles paysagers structurants** identifiés au SCoT pour leurs qualités paysagères et patrimoniales
- **les espaces soumis à une protection réglementaire** : sites inscrits et classés, ZPPAUP, plan de sauvegarde et de mise en valeur, monuments historiques.

À ces espaces, il convient d'ajouter **l'emprise des servitudes aéronautiques** dans lesquelles l'implantation de panneaux photovoltaïques doit être compatible avec les objectifs de ces servitudes.

Dans ces espaces, l'implantation de projets de fermes photovoltaïques ne peut être admise que sous réserve de :

- **de ne pas fragmenter un habitat écologique**, donc en aucun cas développer un projet en plein coeur d'écosystème,
- **de ne pas consommer des terres agricoles**, donc de démontrer qu'il s'agit d'un délaissé. Les communes pourront engager lors de l'élaboration de leur PLU, une étude de la qualification de leur foncier agricole permettant éventuellement de dégager des espaces résiduels.
- **de ne pas perturber le fonctionnement hydraulique** et notamment le bon écoulement des eaux,
- **de ne pas impacter la qualité paysagère globale du site.**

> Les espaces non compatibles avec l'implantation de panneaux photovoltaïques

Ces espaces concernent :

- **les zones touchées par un risque fort d'incendie** (zone rouge ou aléa fort à très fort pour les feux de forêt)
- **les zones inondables** : zone d'aléa fort, emprise du lit moyen ou mineur, risque fort ou très élevé (zonages PPRI approuvés)
- **les secteurs avec de très forts enjeux environnementaux**, c'est-à-dire ceux concernés par des périmètres de protection réglementaire ou de contractualisation : protection de biotope, SIC, ZPS ou ZSC, ENS (zone de préemption), ZNIEFF 1.
- **les secteurs avec des enjeux paysagers et patrimoniaux** importants qui ont notamment été repérés dans le cadre du SCoT pour leur intérêt structurant. Il s'agit des :
 - › **éléments de paysage structurants** : ligne de crête, coteaux et falaises, routes paysagères,
 - › **espaces emblématiques** comme la terrasse de Châteauneuf-du-Pape.

EN CONCLUSION DE CET OBJECTIF, IL EST IMPORTANT DE RAPPELER :

- qu'il s'agit d'un état des lieux des contraintes et des potentialités du territoire réalisé à un temps « T », c'est-à-dire avec les réglementations actuelles quand elles existent et les performances techniques actuelles du matériel (éoliennes et panneaux) qui peuvent évoluer. En effet, les possibilités d'innovation et d'évolution des technologies pourront peut-être compenser dans l'avenir, certaines contraintes ou sensibilités (recherche de synergie avec l'agriculture, prévention des risques, diminution du bruit, approche paysagère innovante...).
- et d'un premier travail qui pourra être complété par des études ultérieures plus approfondies sur la consommation et le potentiel énergétiques du territoire (thermographie, analyse détaillée des nuisances sonores ...)

De ce fait, cette thématique ne peut faire l'objet que de recommandations.



Hierarchie des espaces pour l'implantation d'installations photovoltaïques

Espaces à privilégier

-  Secteurs privilégiés d'urbanisation à l'horizon du SCoT
-  Urbanisation existante = tâche urbaine
-  « Points noirs paysagers » sans aggraver leur impact visuel
-  Délaissés le long de la voie SNCF

Espaces très sensibles

-  Sensibilité environnementale et hydraulique
-  Périmètre du PSS du Rhône
-  Sensibilité agricole
-  Sensibilité paysagère

-  ZPPAUP, PSMV sur Avignon
-  Vigilance dans l'emprise des servitudes aéronautiques (risque d'éblouissement) ne présentant pas d'enjeux paysagers majeurs

Espaces non compatibles

-  Sensibilité environnementale, hydraulique et paysagère
-  Lignes de crête structurantes
-  Côteaux structurants et visibles
-  Falaises structurantes et visibles
-  Routes de grande qualité paysagère



Photos extraites du rapport d'étude Avignon nord

4.7 Objectif 12 : Positionnement économique et principes d'aménagement pour le pôle «Avignon nord»

Le pôle Avignon Nord doit constituer et conserver pour demain des fonctions de niveau régional par une offre en grandes surfaces qualitatives. Il doit se mettre aux normes des pôles commerciaux nationaux modernes pour maintenir une forte attractivité. Cela nécessite donc une réflexion en termes :

- d'intégration urbaine,
- de diversité des fonctions urbaines,
- de responsabilité environnementale,
- d'accessibilité intégrant la desserte par un transport collectif performant de type TCSP.

4.7.1 Le positionnement économique

La vocation de ce pôle doit être d'accueillir en priorité des activités ayant besoin de zones de chalandise étendues, de capacités d'accès et de stationnement importantes (clientèle et livraisons) et de surfaces de vente et de stockage étendues, soit :

- équipement de la maison : bricolage, mobilier, électroménager – TV - Hifi
- culture / loisirs : jardinerie, sport....
- autres secteurs : automobile, matériaux...

Le fonctionnement actuel et à venir du pôle n'entre pas en concurrence directe avec l'offre du centre-ville d'Avignon, puisque les « cibles clients » ne doivent pas être envisagées de manière similaire. Les atouts des deux pôles sont différents et les types de commerces à développer le sont également.

Il s'agit de penser le développement qualitatif du pôle Avignon Nord, pour que celui-ci demeure un pôle attractif à l'échelle du bassin de vie, du département et qu'il demeure le pôle régional essentiel pouvant attirer des consommateurs lointains à titre exceptionnel.

Ceci ne signifie pas que les développements à prévoir soient d'ordre quantitatif mais il s'agit bien de réorganiser l'offre commerciale dans une logique de qualité pour demeurer avec « une longueur d'avance » sur les autres pôles commerciaux d'échelle régionale.

Le positionnement économique du site « Avignon Nord » doit demeurer commercial, avec la possibilité en tant que tissu métropolitain d'y développer des emplois dans des secteurs d'activité compatibles avec la mixité de l'habitat (tertiaire) et pouvant être intégrés dans des formes urbaines de tissu urbain dense.

Tout autre développement (grande logistique, industrie...) entraînerait un manque de lisibilité dans l'offre dédiée et de possibles conflits d'usages. D'autres espaces sur l'agglomération (même très voisins), sont à même d'accueillir ces activités économiques.

Le pôle doit jouer un rôle de « laboratoire » d'offre commerciale. Son caractère innovant se traduit notamment dans la présence d'enseignes inédites, la diversité des enseignes de même famille de produits, les concepts commerciaux qui s'y sont développés mais également dans les montages opérationnels, et les partenariats mis en oeuvre. Cette forme de « laboratoire » de l'urbanisme commercial trouve de nombreuses implications dans les modes de fabrication de la ville contemporaine, générateurs d'un processus de métropolisation des territoires. Cette ambition impose de rechercher des concepts commerciaux qui anticipent les pratiques des consommateurs de demain : commerce raisonné, show-room, structuration d'univers de consommation, pour conserver cette longueur d'avance.

4.7.2 Les principes d'aménagement

→ | Trame verte urbaine : La structure de base du projet urbain

Le secteur dispose d'une trame verte et bleue en place, qui se présente aujourd'hui comme les bases d'un canevas de projet urbain. La constitution de la trame paysagère et végétale à l'échelle du site doit s'appuyer sur les grandes pièces structurantes existantes :

- le parc de Roberty
- la colline Sainte Anne
- le château de Brantes
- le clos de la Visitation
- les coulées vertes du Rhône et de l'Ouvèze
- le Golf du Grand Avignon
- le Mourre de Sève

Pour l'heure, ces espaces ne sont pas tous ouverts au public. Mais pour certains, des réflexions sont engagées sur le devenir de leur statut. Il s'agit :

- du parc de Roberty
- de la colline Sainte Anne : volonté municipale d'instaurer un bail emphytéotique
- du clos de la Visitation

Il est proposé de définir une typologie des parcs sur les thèmes suivants permettant de diversifier la vocation de ces espaces : le parc paysager, le parc maraîcher, le parc historique. Cela permet d'apporter de nouvelles fonctions récréatives complémentaires à l'évolution commerciale du site.

Dans ce cadre, le parc de Roberty a un rôle particulier à jouer en tant que poumon vert de l'agglomération avignonnaise.

Cette orientation va de paire avec la préservation et la valorisation des mas et du patrimoine bâti présents sur le pôle. Cette valorisation permettra d'en faire des éléments de composition du projet.

À ce titre, la friche d'Air liquide sur Vedène, située à la porte d'entrée du territoire, doit faire l'objet d'une réhabilitation. Le mas situé sur le secteur Panisset sur la commune du Pontet sera également intégré au projet d'aménagement, la création d'un restaurant gastronomique semble être privilégiée.

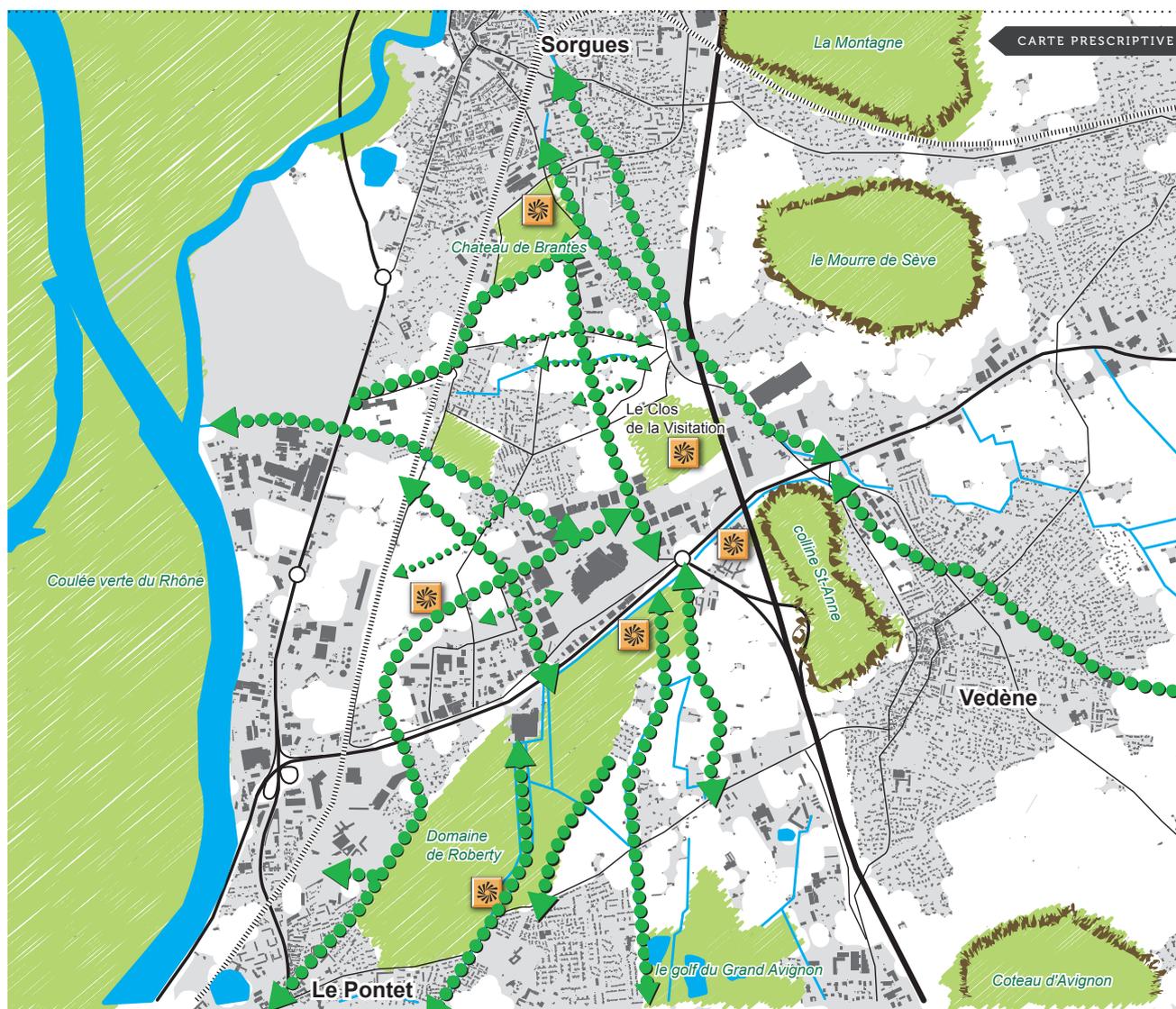
L'objectif est ensuite de mettre en réseau ces espaces verts et naturels par l'affirmation d'une trame végétale

notamment en mutualisant les aménagements paysagers et techniques de gestion alternative de l'eau pour apporter une valeur ajoutée et identitaire aux espaces ouverts du pôle régional : noues paysagères, canalettes, bassins de rétention paysagers... et permettant l'entretien des parkings et des espaces paysagers.

De plus, les zones de stationnements devront être systématiquement plantées.

Les analyses du fonctionnement hydraulique du site indiquent qu'environ 30% des espaces encore libres de toute urbanisation doivent être mobilisés pour gérer le risque d'inondation par ruissellement. D'où l'importance du végétal qui limite l'imperméabilisation des sols.

Ce premier principe se présente comme une charpente écologique, un levier dans la mise en relation du pôle régional avec les communes périphériques et les grands ensembles fonctionnels existants ou en projet : espaces résidentiels (et nouveaux secteurs de développement mixte), espaces économiques, espaces récréatifs et de loisirs.



Trame verte et bleue : base de la structure du projet d'aménagement

- Tâche urbaine existante
- Éléments paysagers structurants à préserver
- Reliefs à préserver
- Perméabilités douces à créer
- Continuités vertes à assurer / perméabilités pour les modes doux
- Canaux
- Éléments du patrimoine bâti à valoriser

→ | Trame déplacements : Organiser une mobilité durable pour le Pôle

L'évolution du secteur d'ensemble doit tenir compte des contraintes d'accessibilité routière mais également des projets routiers structurants et de l'arrivée d'un TCSP.

> Accessibilité routière et maillage

Pour réduire l'usage et la présence de la voiture au coeur de la zone, il est indispensable de définir et de hiérarchiser le réseau viaire en dissociant l'accès au secteur et les déplacements internes.

Les projets de voirie :

- **Le barreau Est / Ouest** assure une voie de desserte du site et permet de marquer l'entrée du quartier via la ville centre. La création de ce nouveau point d'accès depuis la RD225 va permettre de redistribuer les accès et donc de limiter la sollicitation sur les carrefours existants. Ce barreau sera traité comme un boulevard urbain. À titre indicatif, le profil de voirie est le suivant : une emprise de 25 mètres, le couloir TCSP au centre et de chaque côté une voie pour les voitures et des cheminements doux.
- **Le barreau Nord / sud** : la réalisation de cette voirie va être phasée :
 - › un premier temps sera consacré à l'amélioration du tronçon entre le giratoire Gérard Becq et la future voie du Grand Avignon. L'intersection sera traitée sous la forme d'un carrefour en « T » urbain.
 - › un deuxième temps pour la réalisation du barreau de l'intersection avec le barreau Est/Ouest jusqu'à la RD 907 qui implique un franchissement de la voie ferrée ; l'intersection sera traitée sous la forme d'un carrefour en « croix ».
 - › enfin à plus long terme le franchissement du Rhône en direction du Gard et de Roberty au sud est envisagé pour constituer un grand contournement de l'agglomération.

Cette voirie devrait donc avoir à terme un rôle de transit qui induit un traitement très routier. Les emprises pour la réalisation de cet ouvrage devront être maintenues dans les phases 1 et 2. Le statut de voie de transit à terme ne doit pas occulter la nécessité de prévoir des perméabilités à minima pour les cheminements doux pour connecter les quartiers entre eux.

- **Un barreau permettant de relier le centre de Sorgues au pôle commercial** est également prévu. Il s'agira d'un boulevard urbain devant être traité comme tel, c'est-à-dire en intégrant des principes de partage de la voirie à la fois pour les transports en commun mais également pour les modes doux. Il s'agit d'une artère très structurante pour l'ensemble du pôle Avignon Nord.

Le gros point de congestion reste la sortie autoroute. Seulement, il existe peu de solution pour stopper les flux en amont qui arrivent à la fois de l'A7 et ceux qui arrivent de la RD 942.

Toutefois, il est proposé de prévoir des parkings de covoiturage à proximité de l'autoroute, dont l'utilité est aujourd'hui avérée.

La desserte interne pour le secteur du Panisset est également indiquée sur le schéma, elle s'appuie en grande partie sur la voie existante qui longe la voie ferrée.

> Transports en commun et intermodalité

Le diagnostic a mis en évidence la grande marge de manoeuvre qui existe pour organiser un report modal en faveur des transports en commun. L'arrivée du futur TCSP, inscrit sur l'emprise du barreau Est / Ouest changera la donne en termes d'accessibilité du pôle. En effet, la desserte du site par un TCSP est un véritable enjeu qui garantira rapidité, fréquence, régularité et lisibilité pour les échanges avec Le Pontet et Avignon.

Il faudra organiser le site pour favoriser l'usage de ce mode performant en favorisant la densité autour des arrêts des pôles accessibles en TC (habitat, emploi, loisirs, commerce d'achats non encombrants, vitrines,...). Un prolongement à terme du TCSP en direction de Sorgues Centre est également envisagé.

Il faut également profiter de la mutation du site et de la réorganisation de son accessibilité pour y organiser l'intermodalité entre automobiles et transports collectifs. En effet, le site est situé aux portes du coeur urbain, à l'interface entre les accès autoroutiers ou rapides et le réseau local. La réalisation en projet du TCSP, qui doit s'accompagner de la création de parkings-relais, impose de penser le projet du site en intégrant cette contrainte. Des noeuds multimodaux ainsi que la localisation des parkings relais ont été identifiés et hiérarchisés à l'échelle du SCoT. Le projet d'aménagement d'Avignon Nord doit s'inscrire dans cette stratégie globale.

Le mode et le phasage du futur TCSP du Grand Avignon sont encore à l'étude aujourd'hui. De ce fait, il paraît difficile de définir une organisation multimodale précise. Toutefois, il est certain que la future gare du Pontet jouera un rôle majeur à la fois pour l'accessibilité au coeur d'agglomération mais également pour l'accessibilité au pôle commercial. En effet, plusieurs modes s'interconnecteront sur ce pôle qui bénéficie, de plus, d'emprises foncières attenantes importantes permettant l'organisation d'un grand pôle d'échanges.

Il y a également la nécessité d'organiser un noeud multimodal sur le pôle Avignon Nord lui-même. Le pictogramme « pôle d'échanges multimodal secondaire » situé sur le schéma indique sa localisation mais en aucun cas l'emprise précise sur laquelle le noeud multimodal doit s'aménager.

Une complémentarité entre le futur TCSP, le réseau urbain et les cars interurbains du Département devra être mise en oeuvre pour la desserte de ce site (organiser les rabattements ou des correspondances bus urbains et interurbains notamment en direction des centralités historiques).

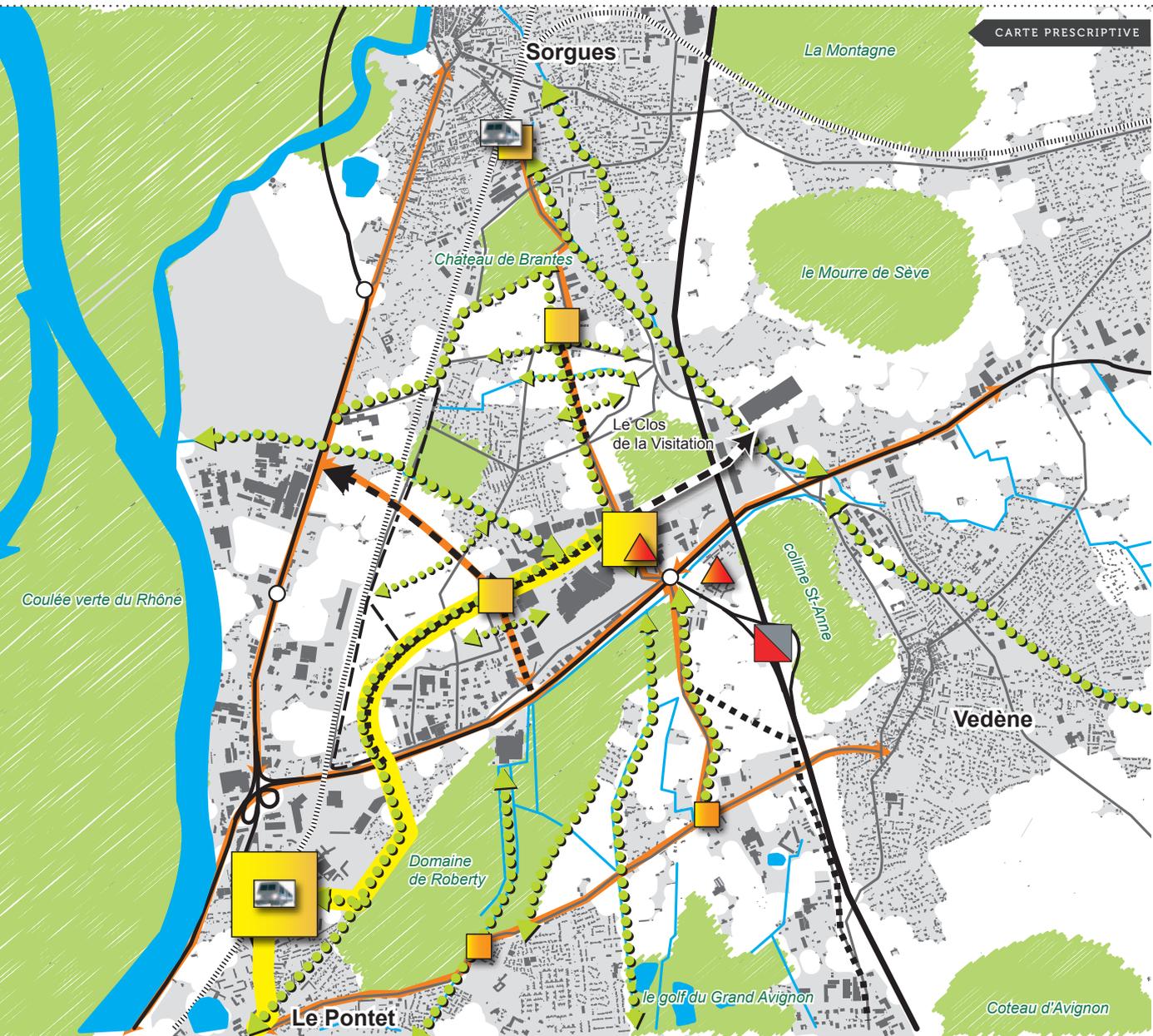
Il est également proposé de développer une desserte interne au site (navettes...).

En complémentarité de l'offre en transports collectifs et afin de multiplier les possibilités de chaînes intermodales, une station d'auto-partage peut être mise en oeuvre.

> Stationnement

En cohérence avec le cadre d'évolution et les enjeux de responsabilité environnementale, la stratégie d'évolution du pôle régional peut s'orienter vers une gestion raisonnée du stationnement. Par des réflexions sur le développement de parkings en superstructure (amorce avec le projet Immochan) mais également en optant pour un positionnement des parkings en interface avec les axes routiers ce qui permettrait de libérer les espaces centraux et de donner une plus grande place aux déplacements doux. Limiter ainsi l'espace dédié au stationnement sur le site, permet de réduire l'espace consommé par la voiture, dans un double objectif économique et de valorisation du site.

Il convient également de proposer des cheminements doux (piétons et vélos) de qualité en interne du site et en liaison avec les communes voisines en s'appuyant sur le maillage des espaces publics structurants comme Roberty. Il faut rendre naturel les déplacements doux en assurant la continuité d'itinéraires sécurisés et agréables. La création du stationnement vélo à proximité des commerces et des arrêts de TC doit être également prévue.



Trame déplacement : Assurer une mobilité durable pour le pôle

Tâche urbaine existante	Échangeur autoroutier : porte d'entrée du cœur urbain et du Département	Cheminements doux à aménager	Pôles bus
Réseau de voiries structurantes existant	Voie ferrée	Perméabilités douces à créer	Possibilités d'aménager une aire de covoiturage
Réseau de voiries secondaires existant	Gares ferroviaires existantes ou à réouvrir	Éléments paysagers structurant à préserver	
Réseau de voirie structurant en projet (1 ^{er} temps)	Ligne TCSP	Pôles d'échanges multimodaux principales d'entrée d'agglomération	
Réseau de voirie structurant en projet (2 ^{ème} temps)	Préserver l'avenir pour la desserte éventuelle à long terme d'un TCSP	Pôles d'échanges multimodaux secondaires	
Réseau de voirie de desserte locale à améliorer ou à créer	Lignes bus existantes ou à créer	Autres pôles d'échanges	



Photos extraites du rapport d'étude Avignon nord : photo 1 : Ile de Nantes / Photo 2, ZAC Saint-Jean des jardins, Chalon sur Saone / photo 3 : bâtiments d'activités / Photo 4 & 5: parc d'activités mixte avec tramway, Caen

→ | **Trame urbaine : Construire une véritable centralité d'agglomération : Passer d'une logique de périurbanisation à une dynamique métropolitaine**

> **Urbanité : diversité des fonctions**

Le futur axe TCSP ainsi que le boulevard urbain nord sud défini sur la commune de Sorgues doivent constituer un support pour organiser une urbanité inscrite dans les principes de développement durable.

Ce qui signifie qu'il faut :

- à la fois créer de l'épaisseur dans tissu urbain autour de ces axes,
- et programmer une diversité des fonctions urbaines (d'habitat, de commerces, de loisirs, d'équipements et de services) organisée selon un principe de « verticalité » (rez de chaussée activités et logements aux étages supérieurs).

Ces axes majeurs intègrent également la création d'espaces ouverts structurants qui ont été positionnés sur le schéma :

- Celui situé sur le secteur Panisset, participera au traitement urbain du carrefour entre les deux barreaux routiers structurants et à la perméabilité entre le Pôle Auchan et l'espace de loisirs. Il faut saisir l'opportunité de la délocalisation du Leroy Merlin pour renforcer cette perméabilité.

Le traitement urbain attendu pour l'aménagement de cet espace stratégique, doit permettre :

- › une transparence entre le pôle Auchan et le pôle de loisirs qui englobe le cinéma Capitole.
- › un espace ouvert accessible pouvant être traversé par tous.
- › un traitement urbain de qualité intégrant un cheminement piéton, une qualité du mobilier urbain ...
- Celui situé sur Sorgues contribuera à renforcer la polarité en cours de structuration autour des équipements publics déjà présents comme le lycée.

Un secteur résidentiel à long terme est indiqué sur la commune de Vedène. Il s'agit d'un espace dans lequel existe aujourd'hui un habitat très diffus (zone NB au POS). Il n'est pas incohérent de « préserver l'avenir » sur ce site, en proposant à terme une densification de ce tissu très lâche. Cependant, des conditions doivent être fixées à savoir :

- d'une part la desserte par le réseau d'assainissement qui permettra cette densification
- d'autre part, créer du lien entre ce secteur résidentiel et le parc de Roberty, ce qui pose de nouveau la question du statut à terme de cet espace vert.

> **Les secteurs de projet à dominante résidentielle**

Il s'agit du secteur du Panisset sur la commune de Le Pontet et de la ZAD de Sorgues.

Ces secteurs situés un peu en retrait par rapport aux axes porteurs d'urbanité décrits précédemment, bénéficieront d'une certaine intimité et seront destinés à accueillir des quartiers d'habitats dont la typologie respectera a minima celle définie dans le cadre du SCoT.

Des estimations réalisées à partir du foncier potentiellement mobilisable indiquent que sur la commune du Pontet comme sur la commune de Sorgues 1 500 logements peuvent être construits à terme.

L'implantation de bureaux sera également possible.

Ces quartiers seront maillés par des cheminements doux connectés au maillage structuré à l'échelle du pôle.

> **Le confortement de barreaux économiques existants**

Sur Vedène : conforter le barreau économique le long de l'A7.

La zone de la Lorraine située au sud de l'implantation IKEA est destinée à recevoir des activités économiques.

L'aménagement de cette zone prévoira le traitement qualitatif de l'entrée de ville de Vedène.

C'est pourquoi, il est proposé d'implanter en façade de l'avenue Vidier, des entreprises présentant une qualité architecturale pour les bâtiments ainsi qu'un traitement exemplaire des espaces publics.

En retrait de cette vitrine, les terrains sont destinés à répondre aux besoins de macro lots mis en évidence lors du diagnostic économique du SCoT et confirmés par l'étude économique réalisée par le Grand Avignon sur son territoire.

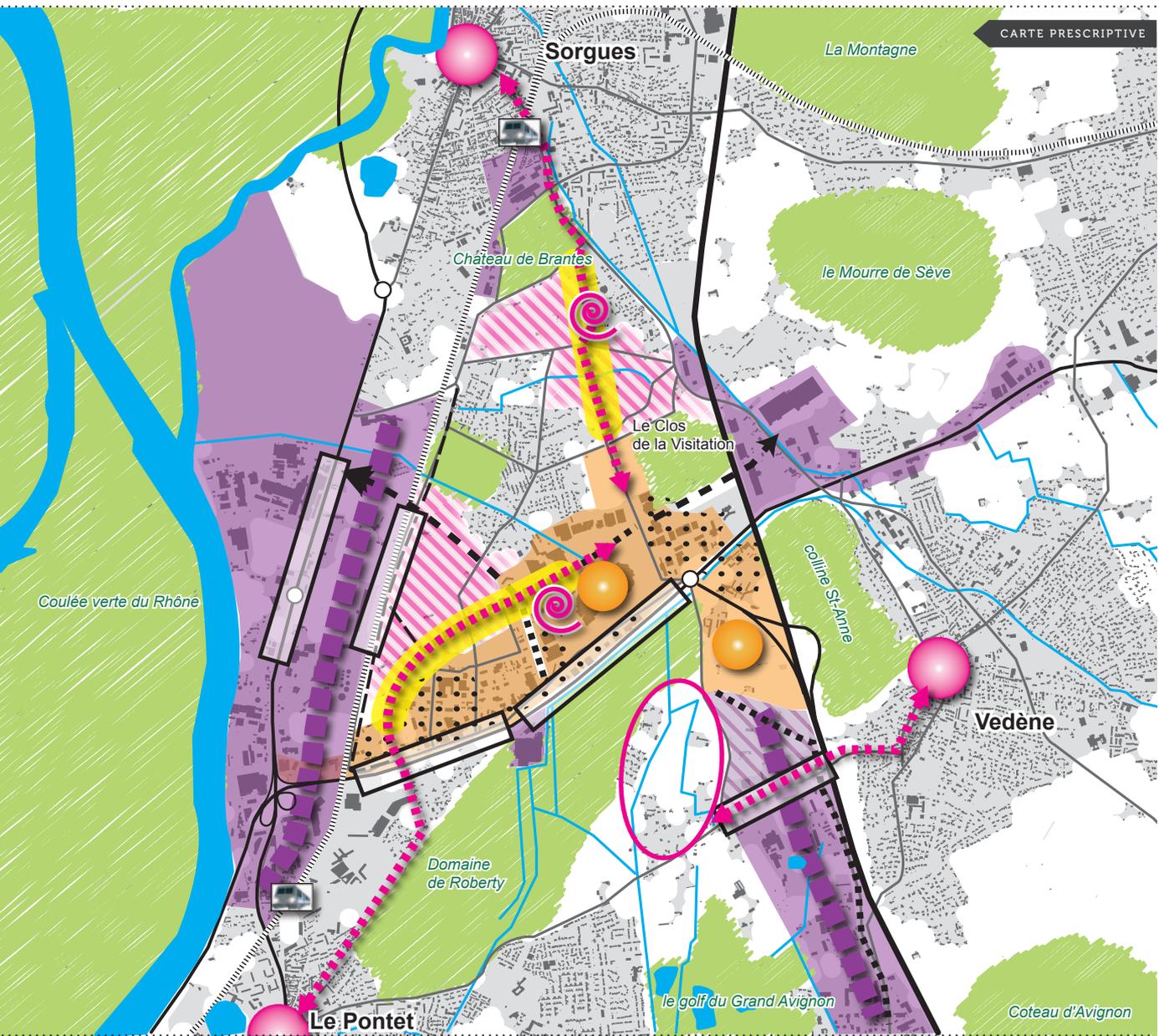
Sur le Pontet : conforter le barreau économique situé à l'ouest de la voie ferrée.

Les terrains encore disponible sur la zone de l'Oseraie, de la Gauloise sont destinés à accueillir des entreprises autres que commerciales.

> **Profiter du potentiel du site pour développer les énergies propres**

Utiliser le potentiel de toitures pour développer le solaire :

- Adopter des concepts de production énergétique selon les situations (toitures, parkings, circulations piétonnes),
- établir un répertoire des enseignes ayant adopté des démarches écologiques, pour faciliter la diffusion d'information.



Trame urbaine : construire une centralité d'agglomération

- | | | | |
|---|---|---|--|
| Tâche urbaine existante : densifier les dents creuses | Continuités urbaines à assurer | Pôles commerciaux | Secteur résidentiel à long terme |
| Polarités historiques | Espaces ouverts structurant à créer (transparence piétonne, traitement urbain qualitatif) | Zone commerciale | Éléments paysagers structurant à préserver |
| Secteur d'intensité urbaine à affirmer | Traitement des vitrines | Zones d'activités existantes (autres que commerciale) | Continuités vertes à assurer / perméabilités pour les modes doux |
| secteur de développement à dominante résidentielle | Secteurs mutables à plus ou moins long terme | Zones d'activités en projet | Perméabilités douces à créer |
| | | Trames économiques | |



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



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

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