



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

# SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

## Projet d'Aménagement Stratégique

### Horizon 20 ans

Document support du débat du 30 septembre 2024 sur  
les orientations du Projet d'Aménagement Stratégique





# Un projet de territoire et une stratégie d'aménagement partagée qui fixe le cap des 20 prochaines années

Ce document s'inscrit dans une révision générale du SCoT en vigueur sur un périmètre élargi, et en appliquant le contenu modernisé.

Il a été co-construit en s'appuyant sur le bilan d'application du SCoT en vigueur, ainsi que sur un diagnostic territorial et un état initial de l'environnement permettant d'éclairer les orientations à donner au regard des caractéristiques du bassin de vie.

Le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon constitue un projet de territoire et une stratégie d'aménagement. Il fixe un cap pour les politiques territoriales et les plans locaux d'urbanisme, documents en tenant lieu et cartes communales à l'horizon 2046. À travers le PAS, le Syndicat Mixte du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon ambitionne notamment de :

- Fédérer les quatre EPCI du périmètre du SCOT et définir à l'échelle du bassin de vie d'Avignon des objectifs communs en matière d'aménagement et notamment de développement du territoire tout en garantissant la mise en œuvre d'une trajectoire de ZAN et d'application des principes de sobriété foncière de la loi Climat et Résilience ;
- Définir un cadre qui garantit la cohérence des politiques publiques et d'urbanisme ;
- Assurer les conditions d'un développement équilibré et solidaire du Bassin de Vie d'Avignon à travers une complémentarité entre les polarités urbaines et rurales ;
- Relever les défis écologiques, énergétiques et climatiques du Bassin de Vie d'Avignon ;
- Révéler les potentialités et l'identité de chaque territoire et de chaque commune en prévoyant des capacités de développement et de renouvellement urbains notamment économiques, une réponse quantifiée et qualifiée en matière d'habitat adaptée aux besoins, une offre de services et de mobilités durables en lien avec les enjeux territoriaux ;

- Veiller à la construction d'un bassin de vie actif et solidaire en synergie avec ses sensibilités écologiques, environnementales et paysagères, garantissant le bien vivre ensemble ;
- Mieux positionner le Bassin de Vie d'Avignon comme centralité de l'espace Rhodanien.

Rappel du code de l'urbanisme : que doit définir le PAS du SCoT :

L'article L141-3 du code de l'urbanisme précise que « *Le projet d'aménagement stratégique définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans sur la base d'une synthèse du diagnostic territorial et des enjeux qui s'en dégagent. Ces objectifs peuvent être représentés graphiquement. Ils concourent à la coordination des politiques publiques sur les territoires, en favorisant un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales, une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols, les transitions écologique, énergétique et climatique, une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie, une agriculture contribuant notamment à la satisfaction des besoins alimentaires locaux, ainsi qu'en respectant et mettant en valeur la qualité des espaces urbains comme naturels et des paysages. Le projet d'aménagement stratégique fixe en outre, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation.* »

# Sommaire

## DÉFI 1 : AFFIRMER LE BASSIN DE VIE D'AVIGNON COMME CENTRALITÉ DE L'ESPACE RHODANIEN EN INTENSIFIANT SES LEVIERS DE RAYONNEMENT .....7

1/Tirer parti du positionnement interrégional du Bassin de Vie d'Avignon.....	8
1-1 Renforcer son rôle stratégique au sein d'un réseau de villes moyennes dynamiques.....	8
1-2 Contribuer au portage et à l'animation d'une démarche inter-SCoT.....	8
2/ Assurer une organisation équilibrée entre les villes et villages dans le respect de leurs particularités.....	10
3/ Se projeter en 2046 pour répondre aux besoins.....	14
3-1 Préparer le territoire à l'accueil d'environ 33 000 habitants supplémentaires.....	14
3-2 Fluidifier le parcours résidentiel en répondant au besoin estimé à 28 000 logements .....	14
3-3 Assurer l'attractivité et le rôle de moteur économique du Bassin de Vie d'Avignon.....	14
3-4 Renforcer la cohésion des territoires en répartissant équitablement l'offre d'équipements et de services.....	15
4/ Créer les conditions d'une mobilité durable efficace pour tous.....	15
4-1 Construire un territoire de proximité, accessible et apaisé dans ses déplacements.....	15
4-1-1 Miser sur l'étoile ferroviaire pour organiser les déplacements et améliorer les liaisons avec les territoires voisins.....	15
4-1-2 Articuler l'offre de transport collectif pour mieux la développer.....	15
4-1-3 Développer un véritable maillage cyclable inter EPCI.....	16
4-1-4 Coordonner les politiques publiques de lutte contre l'autosolisme.....	17
4-1-5 Valoriser les proximités et le quotidien des courtes distances.....	17
4-2 Mieux exploiter le potentiel économique des équipements de grande accessibilité.....	20
4-3 Structurer une filière logistique en valorisant conjointement le rail et le fleuve.....	20

## DÉFI 2 : ENGAGER LA RÉSILIENCE DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE .....21

1/ Protéger dans la durée les ressources naturelles du territoire.....	22
1-1 Renforcer la préservation de la biodiversité du territoire.....	22
1-2 Garantir le devenir des terres productives, socle d'un système agricole et alimentaire local.....	23
1-3 Concilier les fonctions écologiques et récréatives de la forêt.....	24
1-4 Encadrer les besoins de développement des carrières.....	24
2/ Préserver l'eau : une condition des choix d'aménagement et de partage des usages.....	24
2-1 Assurer le bon fonctionnement et la qualité du réseau hydrographique.....	24
2-2 Adapter le développement urbain aux capacités des ressources en eau potable.....	25
3/ Définir un aménagement garantissant la sécurité et la santé des populations.....	28
3-1 Garantir la sécurité des personnes face aux risques.....	28
3-2 Promouvoir un urbanisme favorable à la santé.....	28
4/ Définir un projet de territoire qui garantit la transition énergétique.....	29
4-1 Donner à l'urbanisme un rôle énergétique déterminant.....	29
4-2 Créer les conditions pour franchir un cap dans le développement des énergies renouvelables.....	30
4-3 S'inscrire dans une transition énergétique respectueuse de son environnement et de ses paysages.....	30

<b>DÉFI 3 : OFFRIR UN CADRE DE VIE ATTRACTIF ET DE QUALITÉ EN RÉUSSISSANT LA SOBRIÉTÉ FONCIÈRE .....</b>	<b>31</b>
1/ Réussir une trajectoire ZAN adaptée aux spécificités du Bassin de Vie d'Avignon.....	32
1-1 Transformer le modèle de développement du Bassin de Vie d'Avignon.....	32
1-2 Révéler les nouveaux potentiels fonciers.....	34
1-3 Développer de nouvelles formes urbaines, plus compactes s'inscrivant en cohérence avec les centres historiques.....	34
1-4 Assurer les conditions d'une mise en œuvre qualitative du ZAN.....	34
1-5 Garantir la mise en œuvre d'un nouveau modèle de développement à travers une politique foncière.....	35
2/ Demain, bien vivre dans nos villes et villages .....	36
2-1 Donner sa place au végétal: vers la ville nature : .....	36
2-2 Maintenir l'identité des grands ensembles paysagers et patrimoniaux, support d'attractivité du territoire .....	36
3/ S'engager dans une dynamique territoriale solidaire.....	40
3-1 Diversifier l'offre d'habitat pour en faire un levier de qualité de vie.....	40
3-1-1 Améliorer le parcours résidentiel.....	40
3-1-2 Assurer une offre suffisante de logements locatifs sociaux et une plus grande solidarité.....	41
3-1-3 Fixer des objectifs ambitieux en matière d'amélioration et de réhabilitation.....	41
3-2 Porter une stratégie économique complémentaire entre chaque EPCI du Bassin de Vie d'Avignon.....	43
3-2-1 Préparer le foncier économique de demain à travers une armature globale.....	43
3-2-2 Accueillir et ancrer les filières d'excellence économique .....	46
3-3 Confirmer le cap en matière commerciale et logistique .....	48
3-3-1 Redéfinir l'équilibre entre les pôles commerciaux .....	48
3-3-2 Renforcer l'attractivité commerciale des centres en y priorisant les implantations commerciales.....	48
3-3-3 Maîtriser l'évolution des zones commerciales et impulser leur diversification.....	48
3-3-4 Appuyer la mutation de l'appareil commercial.....	49
3-3-5 Organiser la logistique commerciale.....	49





## DÉFI 1 :

Affirmer le Bassin de Vie d'Avignon comme centralité de l'espace Rhodanien en intensifiant ses leviers de rayonnement

Le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon porte un projet territorial qui s'inscrit à l'articulation de l'arc méditerranéen et du couloir rhodanien. Cette interface lui confère un rôle particulier :

- Pour affirmer son rayonnement interrégional en s'appuyant sur un système de polarités locales favorisant les échanges avec notamment Cavaillon, Carpentras, Bagnol-sur-Ceze, Laudun, Bollène, Châteaurenard ou encore St Rémy de Provence ;
- Pour s'inscrire dans une coopération avec un système de polarités plus vastes au rayonnement plus important avec notamment Nîmes, Arles, Vaison-la-Romaine, Beaucaire/Tarascon, Uzès, Apt ou encore Montélimar.

### 1-1 Renforcer son rôle stratégique au sein d'un réseau de villes moyennes dynamiques

Le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon constitue le territoire pivot de l'espace Rhodanien. Son envergure interrégionale et son rôle de centralité mise en avant dans les deux SRADDET, le place au même titre que les centralités métropolitaines d'Aix-Marseille, de Nice et de Toulon.

Le SCoT porte un projet de territoire qui :

- S'inscrit en cohérence avec les stratégies régionales en affichant une ambition de centralité de l'espace Rhodanien notamment pour l'accueil de population, d'emplois, de développement économique et de grands équipements ;
- Renforce le rayonnement régional en conciliant attractivité et aménagement durable du territoire ;
- Affirme son rôle de porte d'entrée de l'espace Rhodanien en tirant davantage parti de la présence d'infrastructures de transports d'envergure européenne : gare TGV, aéroport, axes autoroutiers, ports fluviaux ;
- Accroît son rôle de moteur économique en tant que SCoT central de l'espace Rhodanien en poursuivant un objectif d'augmenter son taux d'emplois sur le territoire ;
- Conforte le développement de l'agriculture pour répondre aux besoins locaux ;
- Atténue les logiques de concurrence territoriales en faisant le lien entre les deux régions et leur politique d'aménagement et de développement ;
- Priorise la revitalisation des centres-villes et centres villages et limite fortement la consommation d'espace, en diminuant de 55% le rythme de consommation des années passées (2011 à 2021), jusqu'en 2030 (inclus) avec un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation

des sols par tranches de dix années et tendre vers l'objectif national de « zéro artificialisation nette » d'ici à 2050 ;

- Accélère la transition énergétique en visant la neutralité carbone ;
- Romps avec les logiques de consommation excessive des ressources naturelles pour des régions résilientes ;
- Préserve la biodiversité et impulse une reconquête de la nature en ville ;
- Met en cohérence l'offre de mobilité et l'organisation territoriale afin de garantir l'accès à la mobilité durable pour tous les usagers.

### 1-2 Contribuer au portage et à l'animation d'une démarche inter-SCoT

Les différentes intercommunalités qui composent l'espace Rhodanien sont confrontées à de nombreux défis communs, notamment en matière de développement économique, de mobilité, d'aménagement du territoire, de transition écologique, d'autonomie agricole ou de rayonnement et d'attractivité. Ainsi, certaines réponses à ces enjeux ne pourront être pleinement opérantes à l'échelle des SCoT, sans vision globale et sans coopération à la bonne échelle.

La réussite de cet objectif implique notamment une coopération des territoires de SCoT et une coordination des politiques publiques au sein de l'espace rhodanien en favorisant les synergies des projets.

À cette échelle, le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon affirme son rôle de centralité. Ainsi la coopération entre les SCoT doit permettre notamment de :

- Mieux peser dans les politiques de niveau régional ou national liées à la planification, à l'aménagement ou à la contractualisation ;
- Favoriser les complémentarités en matière de développement économique et de fonciers nécessaires, notamment en matière de filières d'excellence ;
- Organiser les synergies pour conforter une destination touristique globale, culturelle et de loisirs visant à augmenter les retombées économiques pour l'ensemble des territoires ;
- Faciliter le portage de grands projets d'aménagement, d'équipements ou de développement économique en lien avec les politiques nationales favorisant l'industrie verte ;

Carte d'orientation qui précise et localise certains objectifs du PAS



Des liens quotidiens du Bassin de Vie d'Avignon avec les autres territoires

- Centralités métropolitaines reconnues à l'échelle régionale
- Centres urbains régionaux
- Pôles secondaires régionaux
- Le Rhône, un rôle déférateur interregional
- Liens entre les différents pôles
- Limites régionales

**Le positionnement interregional du Bassin de vie d'Avignon : un levier d'attractivité et de rayonnement**

Mars 2024

- Mieux préserver et valoriser le patrimoine naturel, agricole et paysager remarquable en veillant à la cohérence des trames vertes et bleues des SCoT limitrophes et en préservant à la bonne échelle les terres agricoles notamment celles disposant d'un système d'irrigation ;
- Favoriser la coordination des orientations des SCoT de l'espace Rhodanien en matière de mobilité. Sur le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon, il s'agit notamment :
  - Identifier les infrastructures et liaisons de niveau régional qui devront être portées dans le SCoT et les SRADDET ;
  - Faciliter la réalisation de grands projets de transports en les intégrant dans une stratégie territoriale ;
  - Mobiliser davantage le potentiel du rail et du fleuve pour le transport de marchandises et définir une complémentarité entre les ports et bases logistiques au sein de la vallée du Rhône ;
  - Développer les politiques de mobilité durable établies à l'échelle des bassins de mobilité ;
  - Garantir une cohérence des continuités des grands itinéraires modes doux dans les politiques des EPCI

et AOM ;

- Améliorer les mobilités rurales et périurbaines vers les équipements structurants des grandes agglomérations ;

- Organiser et coordonner une solidarité amont /aval pour lutter contre le risque inondation et harmoniser la prise en compte des risques dans les documents d'urbanisme ;
- Concilier les ambitions d'accueil du territoire avec la capacité de la ressource en eau du territoire ; Se fédérer à travers l'inter-SCoT pour garantir une ressource en eau pour tous.
- Définir une politique globale d'aménagement en faveur des centres-villes et villageois ;
- Garantir la coordination des orientations en matière d'urbanisme commercial ;
- Mobiliser pleinement le potentiel énergétique de l'espace rhodanien en s'appuyant sur les zones accélération des énergies renouvelables.

## 2/ ASSURER UNE ORGANISATION ÉQUILIBRÉE ENTRE LES VILLES ET VILLAGES DANS LE RESPECT DE LEURS PARTICULARITÉS

En appui des politiques locales et en cohérence avec les SRADDET, le SCoT a pour objectif d'établir une organisation équilibrée de ses entités à travers la définition d'une armature territoriale.

Le SCoT identifie ainsi différents types de polarités pour donner un rôle équilibré à chaque ville et village. L'armature territoriale vise à :

- Répondre aux besoins quotidiens des ménages en matière de logements, d'emplois, de services, d'équipements, de commerces, d'offre culturelle, de loisirs et sportive. Pour cela, l'armature vise à assurer les liens et les complémentarités entre les EPCI et les communes du périmètre du SCoT comportant une offre de proximité et les polarités supérieures qui répondent à des besoins plus spécifiques ;
- Organiser une offre de mobilité plus durable proposant une alternative à l'autosolisme et adaptée aux besoins de chaque territoire ;
- Renforcer les centralités tout en assurant un équilibre général à l'échelle du Bassin de Vie d'Avignon ;
- Adapter les objectifs globaux du SCoT au regard de l'armature territoriale et aux spécificités de chaque commune ;

- Préserver et valoriser les équilibres entre l'aménagement urbain du territoire et les milieux naturels, les patrimoines bâtis et paysagers, l'agriculture et la forêt, ainsi que la ressource en eau.

Le développement et la structuration du Bassin de Vie d'Avignon à l'horizon 2046 s'appuient donc sur une armature territoriale qui se veut complémentaire entre ses multiples polarités dont Avignon et Orange sont les locomotives.

L'armature territoriale se décline en quatre niveaux :



**Le cœur urbain :**

Ce cœur urbain est le secteur le plus dense en termes d'emplois, d'habitants, d'équipements ou d'offre de transports collectifs, et rassemble :

- le pôle urbain majeur d'Avignon, centralité de l'espace Rhodanien ;
- le pôle urbain d'Orange ;
- le continuum urbain regroupant les communes suivantes : Le Pontet, Sorgues, Vedène, Morières-les-Avignon, Villeneuve-lès-Avignon, les Angles et Monteux.

Le cœur urbain a vocation au recentrage du développement urbain. Il doit ainsi notamment :

- Favoriser le renouvellement urbain et économique et s'inscrire dans une trajectoire de sobriété foncière pour préserver les ressources naturelles et agricoles ;
- Recentrer la croissance démographique compte tenu de l'offre de services, d'infrastructures, d'équipements et d'emplois que le cœur urbain propose ;
- Accueillir les principales fonctions urbaines, les sites économiques d'excellence et les grands équipements, notamment en ce qui concerne la culture, l'enseignement supérieur, le secteur hospitalier, l'offre commerciale, la recherche et le développement ;
- Organiser un système de transport collectif inter EPCI à l'échelle du cœur urbain tout en permettant d'améliorer son accessibilité avec les autres niveaux de l'armature en combinant TER, bus, car et tram. Il s'agit d'un espace privilégié pour articuler l'urbanisme avec l'offre en transport collectif ;
- Développer des itinéraires cyclables structurants de type «Réseau Express Vélo» afin d'offrir les conditions optimales de circulation avec des itinéraires jalonnés et apaisés dotés de parkings sécurisés pour offrir une alternative à la voiture ;
- Identifier des sites de co-voiturage pour conforter la pratique et diminuer l'autosolisme ;
- Identifier les espaces stratégiques de renouvellement urbain tels que les zones commerciales, les ZAE, les entrées de ville, les friches, le NPNRU ou encore les grandes opérations d'aménagement déjà programmées pour repenser la ville sur la ville combinant intensification urbaine et espace de respiration ;
- En adéquation avec son rôle de recentrage de la croissance démographique, assurer le développement d'une offre résidentielle attractive par la production de logements et par la mobilisation de locaux/logements vacants dans les centres-villes en lien notamment avec les programmes Action Cœur de Ville (Avignon) et Petites Villes de Demain (Sorgues, Montoux) ainsi que l'ORT d'Orange ;
- Favoriser la rénovation des quartiers politiques de la ville, de niveau national et régional (Avignon, Orange), ainsi que les politiques de contrat de ville (Sorgues, Montoux, le Pontet) en proposant des projets s'articulant avec l'ensemble de la commune ;
- Valoriser les centres-villes, comme image de marque du territoire, en menant des opérations exemplaires de mise en valeur du patrimoine, de végétalisation et de transformation des espaces publics, pour redonner envie de vivre en ville ;

- Réduire la place de la voiture dans les centres-villes et mener des réflexions sur le stationnement (maillage de poches de stationnement fléchées ; aire de co-voiturage, parking relais, etc) tout en favorisant des espaces de renaturation, favorable au cadre de vie ;
- Soutenir des opérations d'aménagement d'envergure comme nouvel espace de vie en ville et en faire des sites stratégiques à forts enjeux à travers notamment les sites d'Avignon Confluence, Joly Jean (Avignon), Bel-Air (Avignon), Beaulieu (Montoux), le quartier gare d'Orange et le quartier St Eutrope (Orange), tout en conciliant la trajectoire du ZAN.

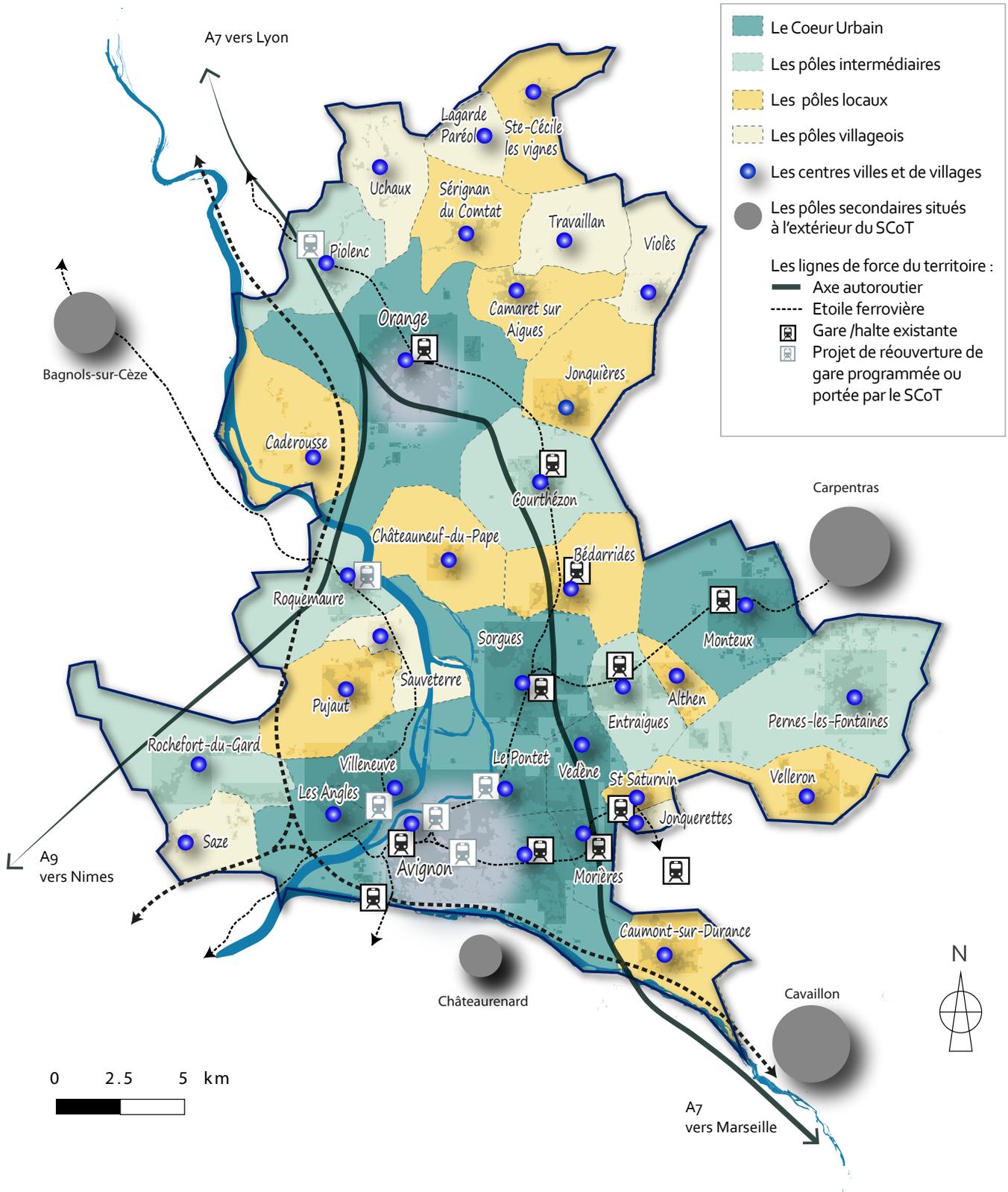


### Les pôles intermédiaires :

Six communes sont identifiées dans cette catégorie : Rochefort du Gard, Roquemaure, Courthézon, Entraigues sur la Sorgues, Pernes-les-Fontaines, Piolenc. Les pôles intermédiaires sont confortés dans leurs fonctions économiques et résidentielles. En complément du cœur urbain, ils ont vocation à structurer le territoire et à favoriser un équilibre à l'échelle du Bassin de Vie d'Avignon. Ils doivent notamment :

- Favoriser le renouvellement urbain et économique et s'inscrire dans une trajectoire de sobriété foncière pour préserver les ressources naturelles et agricoles ;
- Poursuivre la rénovation des centres-villes en accompagnant la remise sur le marché des logements vacants, la rénovation des logements insalubres et à travers notamment la mise en œuvre du programme Petites Villes de Demain (Roquemaure, Pernes-les-Fontaines) et l'ORT de Courthézon, tout en composant avec la qualité patrimoniale du bâti ;
- Rééquilibrer l'offre de logement vers plus de locatifs pour favoriser le renouvellement d'habitants et l'accueil de nouvelle population ;
- Favoriser la mobilisation du potentiel foncier existant au sein des espaces déjà urbanisés ou anthropisés notamment dans les zones commerciales, les ZAE, les entrées de ville, les friches ;
- S'appuyer sur l'offre TER et les PEM pour favoriser les déplacements en transports collectifs vers le cœur urbain et les autres pôles intermédiaires. Constituer une synergie entre les pôles pour améliorer l'accessibilité au sein du territoire ;
- Développer des itinéraires cyclables en lien avec le «Réseau Express Vélo» afin d'offrir des itinéraires sécurisés et continus notamment vers le cœur urbain ;
- Identifier des sites de co-voiturage pour conforter la pratique et diminuer l'autosolisme ;

carte d'orientation



- Conforter les zones d'activités économiques et artisanales pour accueillir de l'emploi au plus près des habitants. Repenser la qualité urbaine de ces zones tout en densifiant les implantations bâties ;
- Réduire la place de la voiture dans les centres-villes et mener des réflexions sur le stationnement en lien avec la végétalisation des espaces publics ;
- Conforter l'offre commerciale dans les cœurs de ville et sur les principaux linéaires commerciaux ;
- Maintenir et développer dans les centres-villes les équipements et services du quotidien (enseignement secondaire, offre de soins, culture, sport et loisirs) nécessaire à la population locale mais également aux pôles locaux et aux villages.



#### Les pôles locaux :

Douze communes sont identifiées dans cette catégorie : Bédarrides, Velleron, Pujaut, Saint-Saturnin-les Avignon, Caumont-surDurance, Jonquières, Caderousse, Châteauneuf-du-Pape, Althen-les-Paluds, Camaret-sur-Aigues, Sainte-Cécile-les-Vignes, Sérignan-du-Comtat.

Les centralités locales ont connu pour la grande majorité un développement important ces dernières années. L'objectif est d'y favoriser un développement démographique plus en adéquation avec leur niveau d'équipements, et surtout d'infléchir le mode d'urbanisation pour maîtriser l'étalement urbain. Pour cela les pôles locaux doivent :

- Préserver le cadre authentique de la commune en valorisant son patrimoine et en s'inscrivant dans une démarche de sobriété foncière ;
- Contenir le développement urbain par le réinvestissement des cœurs de village et favoriser le renouvellement des secteurs de logements pavillonnaires existants ;
- Diversifier l'offre de logements pour permettre le parcours résidentiel à travers le développement de l'offre sociale, la programmation de petits logements, l'habitat adapté aux seniors et une offre disponible pour le logement saisonnier ;
- Renforcer la synergie entre les pôles locaux et les villages à travers l'offre commerciale et de services du quotidien en privilégiant les implantations dans les centres ;
- Développer une offre de mobilité vers les pôles intermédiaires et le cœur urbain en s'appuyant sur le réseau de bus, le développement d'itinéraires cyclables et le maillage de sites de co-voiturage ;

- Réduire la place de la voiture dans les centres et mener des réflexions sur le stationnement en lien avec la végétalisation des espaces publics ;
- Développer l'emploi sur les communes à travers l'artisanat, les PME et PMI en confortant les ZAE existantes et en encadrant le développement à venir pour les zones d'activités locales.



#### Les pôles villageois :

Sept communes sont identifiées dans cette catégorie : Jonquerettes, Sauveterre, Saze, Violes, Travaillan, Uchaux, Lagarde Pareol.

Les pôles villageois ont pour vocation de répondre aux besoins courants et quotidiens de leurs habitants et doivent :

- Préserver l'authenticité du village ainsi que son cadre naturel et patrimonial recherché par ses habitants en s'inscrivant dans une démarche de sobriété foncière ;
- Favoriser l'accès aux services de première nécessité en développant l'offre numérique et les services itinérants ;
- Proposer une offre de logements qui s'intègre à la morphologie du village, en favorisant le renouvellement urbain et en maintenant ses caractéristiques architecturales ;
- Renforcer l'offre de mobilité vers les pôles locaux et les pôles intermédiaires à travers le réseau de bus, le TAD, le maillage de site de co-voiturage et l'identification d'itinéraires cyclables ;
- Maintenir l'emploi sur le pôle villageois en confortant les sites dédiés aux activités économiques et artisanales ;
- Conforter l'animation du village à travers le maintien de l'offre pour les besoins locaux favorisant le lien social (commerces, petite enfance, équipement scolaire, offre culturelle).

Le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon définit un projet territorial solidaire et équilibré qui vise à concilier, d'une part, les enjeux de développement d'un territoire au rayonnement interrégional et d'autre part, la nécessité de préservation de la qualité de vie d'un territoire aux identités multiples et aux espaces naturels et agricoles remarquables.

#### 3-1 Préparer le territoire à l'accueil d'environ 33000 habitants supplémentaires

Le Bassin de Vie d'Avignon est un bassin d'emplois qui retient près de 80% de ses actifs et capte quotidiennement plus de 34 000 actifs non résidents. Doté d'une offre en équipements et services étendus, le Bassin de Vie d'Avignon bénéficie d'une certaine attractivité lui permettant de garantir une autonomie en termes d'habitat, d'emplois et de services à la population.

Reconnu par les SRADDET comme un espace métropolisé, le Bassin de Vie d'Avignon doit renforcer son rôle de centralité majeure inter-régionale de l'espace Rhodanien.

Dans ce sens, en lien avec les perspectives démographiques des deux SRADDET Occitanie et PACA en vigueur, le projet du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon est établi sur une augmentation de 33 000 habitants pour atteindre à l'horizon 2046 une population d'environ 350 000 habitants.

Le SCoT propose une répartition de la croissance démographique en lien avec l'armature territoriale. Ainsi, l'accueil démographique sera privilégié dans le cœur urbain et les pôles intermédiaires.

#### 3-2 Fluidifier le parcours résidentiel en répondant au besoin estimé à 28 000 logements

Le SCoT vise à répondre aux besoins en logements à l'horizon 2046 du Bassin de Vie d'Avignon. L'objectif de logement s'établit à 28 000 logements, celui-ci tient compte de :

- Du desserrement des ménages ;
- Des 33 000 habitants supplémentaires ;
- Des démolitions / reconstruction, notamment dans le cadre du NPRNU ;
- Du potentiel de remise sur le marché des logements vacants, qui viendront en déduction des 28 000 logements.

Le SCoT fixe des objectifs de répartition de cette production de logements par ECPI, en lien avec les principes de l'armature territoriale.

Ainsi le cœur urbain et les pôles intermédiaires ont vocation à renforcer leur production de logement pour accueillir la majeure partie de la croissance démographique.

Le SCoT définit par ailleurs, des critères d'implantation de l'habitat pour prioriser la production de logements dans l'enveloppe urbaine déjà constituée, notamment dans le cœur urbain, à proximité des axes structurants de transports collectifs, en privilégiant les opérations d'ensemble et les formes urbaines innovantes. Les centres-villes et de villages sont identifiés comme sites de localisation préférentielle du logement.

#### 3-3 Assurer l'attractivité et le rôle de moteur économique du Bassin de Vie d'Avignon

Le SCoT a pour ambition de renforcer le taux d'emploi sur le territoire pour tendre vers le taux affiché à l'échelle nationale, et ainsi diminuer le taux de chômage, notamment significatif chez les jeunes. L'objectif du SCoT en matière de création d'emploi est fixé à environ 13 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2046.

Pour y parvenir, le SCoT s'appuie sur les spécificités et la diversité de l'économie du Bassin de Vie d'Avignon, portée à la fois par l'économie résidentielle, touristique, productive, culturelle et d'innovation. En lien avec cet objectif, le SCoT calibre le besoin en foncier économique et en capacité d'implantation et de développement en fixant la priorité au réinvestissement des espaces économiques existants et en déterminant un besoin foncier supplémentaire. Il définit pour cela une armature des sites économiques.

#### 3-4 Renforcer la cohésion des territoires en répartissant équitablement l'offre d'équipements et de services.

Le SCoT définit l'offre d'équipements et de services comme un facteur déterminant de l'attractivité du Bassin de Vie d'Avignon, notamment celle d'une centralité interrégionale.

Le SCoT conforte le niveau d'équipement et de services sur l'ensemble du territoire en préconisant les objectifs suivants :

- Mailler le territoire de pôles d'équipements et de services mutualisés en cohérence avec l'armature urbaine et faciliter le rabattement depuis les communes voisines. Il s'agit de prioriser leur implantation à Avignon, Orange et les communes du cœur urbain mais également dans les pôles intermédiaires. Cette organisation multipolaire doit favoriser une meilleure répartition des services et équipements, au plus près des habitants pour disposer d'une offre globale satisfaisante et équitable ;
- Promouvoir le développement de l'offre de formation à Avignon, notamment à travers son université et Orange pour renforcer ces deux pôles d'enseignement supérieur. Soutenir le développement de l'offre de formation en lien avec l'académie de Vaucluse. Conforter le rôle de Sorgues pour l'accueil de formation en lien avec l'offre existante ;

- Faciliter le développement des services hospitaliers dans le cœur urbain pour renforcer l'offre de soin spécialisée ;
- Veiller au maintien des services et équipements existants dans les pôles locaux et les villages garants d'un cadre de vie de qualité et d'une animation locale ;
- Miser sur le développement du numérique pour limiter les besoins de déplacements sur l'ensemble du territoire.

## 4/ CRÉER LES CONDITIONS D'UNE MOBILITÉ DURABLE EFFICACE POUR TOUS

### 4-1 Construire un territoire de proximité, accessible et apaisé dans ses déplacements

Dans le Bassin de Vie d'Avignon, la dépendance des ménages à la voiture reste toujours prégnante, bien que l'offre de transport en commun poursuive son développement. Une part prépondérante des mobilités sur de courtes distances continue d'être réalisée en voiture.

Cette dépendance à la voiture soulève des enjeux sociaux (difficulté d'accès à l'emploi, aux services et aux équipements) et environnementaux (émission de CO<sub>2</sub>). Le SCoT définit un système global de mobilités durables décarbonées et accessibles qui permet de :

- Créer une véritable alternative à l'usage de la voiture ;
- Renforcer l'offre en transport collectif ;
- Développer les modes actifs et articuler les politiques d'urbanisme avec la mobilité.

#### 4-1-1 Miser sur l'étoile ferroviaire pour organiser les déplacements et améliorer les liaisons avec les territoires voisins

En lien avec la grande accessibilité du territoire assurée par la ligne à grande vitesse, le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon porte comme ambition le développement du transport ferré à partir de l'étoile ferroviaire avignonnaise qui irrigue les territoires et les polarités de l'espace Rhodanien. L'étoile ferroviaire constitue la colonne vertébrale des mobilités interurbaines et de proximité. Elle est un levier majeur pour accroître la compétitivité de l'offre TER dans le périurbain notamment.

Dans ce cadre, le SCoT promeut :

- La réouverture de gares aux voyageurs pour offrir une mobilité alternative vers les pôles d'emplois et d'équipements majeurs notamment celles de Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure, du Pontet, de Piolenc, de la gare d'Avignon Saint Chamand et d'Avignon Université ;
- Renforcer l'articulation urbanisme / transport collectif ;
- Faire des quartiers gare des lieux privilégiés de développement.

### 4-1-2 Articuler l'offre de transport collectif pour mieux la développer

Le SCoT entend renforcer les réseaux de transport collectif pour favoriser une réelle alternative des mobilités à la population. Pour ce faire, il vise à :

#### 1/ Rechercher une organisation simple, lisible et efficiente des transports collectifs à l'échelle du Bassin de Vie d'Avignon :

- Définir une offre globale de transport collectif à l'échelle du Bassin de Vie d'Avignon en coopération entre les 4 EPCI et en lien avec les Régions ;
- Renforcer l'offre de transport collectif en site propre (total ou partiel) notamment dans le cœur Urbain et la polarité d'Orange ;
- Redéployer le réseau de bus urbain pour assurer une desserte optimale du territoire, le rabattement vers les gares et la desserte des espaces les plus denses, les zones économiques, les pôles hospitaliers ainsi que les nouveaux projets d'aménagement ;
- Poursuivre l'aménagement de Pôles d'Échanges Multimodaux autour des gares. Le SCoT identifie les sites qui joueront le rôle de nœuds intermodaux et point d'articulation des différents modes de transport. Ces lieux d'intermodalité seront hiérarchisés au regard de leur offre (nombre, fréquence, desserte). Le traitement de l'insertion urbaine et de l'accessibilité en modes doux permettra d'améliorer l'attractivité des PEM ;
- Offrir à minima une desserte en transports collectifs avec une fréquence relativement élevée dans toutes les polarités urbaines ;
- Améliorer les mobilités rurales et périurbaines pour favoriser l'accès aux équipements structurants des grandes agglomérations.

#### 2/ Articuler l'offre ferroviaire avec les cars interurbains :

Le développement ou le redéploiement du réseau de cars interurbains doit permettre de compléter efficacement le réseau TER.

Afin d'améliorer les vitesses commerciales, il s'agira de privilégier le plus possible les cars interurbains qui pourraient

bénéficier sur certains secteurs d'un partage d'équipements avec les réseaux de transports urbains, principalement dans le cœur urbain, en complémentarité avec l'offre ferrée, pour ne pas la concurrencer.

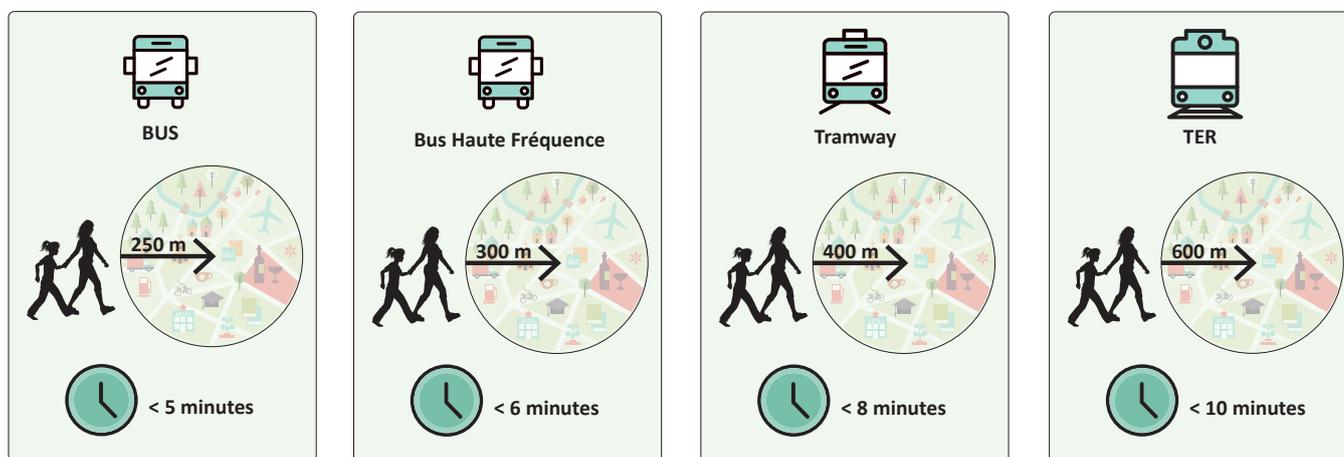
### 3/ Développer les nouveaux quartiers en lien avec l'offre de transport en commun :

- Favoriser l'intensification urbaine dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs ;
- Identifier et mobiliser le potentiel foncier et immobilier au sein des quartiers gare pour impulser des projets d'aménagement.

### 4/ Renforcer les actions de coordinations des différentes Autorités Organisatrice de la Mobilité

Il s'agit pour garantir une cohérence globale de l'offre de transport à l'échelle du Bassin de Vie d'Avignon et plus généralement de l'aire urbaine d'Avignon en lien avec les périmètres des Bassin de mobilité. La coordination des AOM doit favoriser la complémentarité entre les différents réseaux de transports en commun ainsi que l'amélioration de la lisibilité de l'offre. Elle est également un moyen de dépasser les périmètres administratifs et couvrir en transports en commun l'ensemble des principaux axes en matière de flux domicile-travail (Sorgues-Le Pontet/ Chateaufort-Avignon/Vedène-Sorgues/Pernes-les-Fontaines-Carpentras).

Synthèse illustrative des temps de parcours au regard de l'offre de transport en commun



Secteurs bien desservis par le TC :

Ces secteurs autour des axes de TC structurants ainsi qu'à proximité des gares doivent accueillir des projets ambitieux et favoriser systématiquement le maillage en mode doux. Le SCoT définit des densités minimales dans les secteurs desservis par les TC (situation actuelle ou future



#### 4-1-3 Développer un véritable maillage cyclable inter EPCI

En complément de l'offre de transport collectif et pour assurer le développement de l'usage du vélo, à des fins quotidiennes, ponctuelles ou touristiques, le SCoT favorise la mise en place d'un maillage sécurisé entre les communes, lequel pourrait être formalisé dans un schéma global du vélo à l'échelle du Bassin de Vie d'Avignon. Celui-ci devra :

- S'appuyer sur les Véloroutes structurantes pour construire un réseau cohérent d'itinéraire cyclable ;
- Proposer un véritable maillage d'itinéraires cyclables aménagés de façon la plus homogène pour les liaisons inter EPCI sécurisées ;
- Articuler les différentes échelles (grands itinéraires, maillage de proximité, itinéraires interurbains...) avec les grands itinéraires cyclo à vocation touristique tels que la Via Rhona, la Via Venaissia ou le Val de Durance ;

- Encourager le développement des mobilités électriques en créant les conditions optimales pour mettre en place un réseau de bornes électriques performant sur l'ensemble du territoire ;
- Développer des aménagements de qualités de l'espace public (cheminements, ombrage, fontaine à eau, mobilier urbain, stationnement adaptés et sécurisés) ainsi que des parcours dédiés pour donner envie à la pratique de la marche en ville ;
- Repenser la mobilité à l'échelle des quartiers pour un territoire des proximités.

La ville compacte ou la ville des proximités favorise le vélo. Les politiques d'urbanisme doivent ainsi renforcer la compacité des formes urbaines et un garantir un maillage cyclage efficient pour favoriser l'utilisation du vélo dans le quotidien notamment pour l'accès aux différents pôles, emplois, services, équipements.

#### 4-1-4 Coordonner les politiques publiques de lutte contre l'autosolisme

En réponse aux nouvelles aspirations de la population en faveur des nouveaux modes actifs, le SCoT vise à :

- Repenser la place de la voiture et son usage individuel grâce à des politiques de stationnement appropriées donnant la priorité aux piétons, aux vélos et à la connexion aux transports collectifs existants notamment dans les centres-villes et villages ;
- Promouvoir le développement des aires de co-voiturage en cohérence avec le schéma départemental des aires de covoiturage du Vaucluse ;
- Développer les initiatives de types Plans de Déplacements d'Entreprises et inter-entreprises pour accompagner le changement de pratique, tout en veillant à la coordination avec les Plans de Déplacements Urbains ;
- Favoriser les nouvelles formes de mobilité innovantes comme les transports autonomes, les mobilités électriques, ou encore les mobilités partagées.

#### 4-1-5 Valoriser les proximités et le quotidien des courtes distances

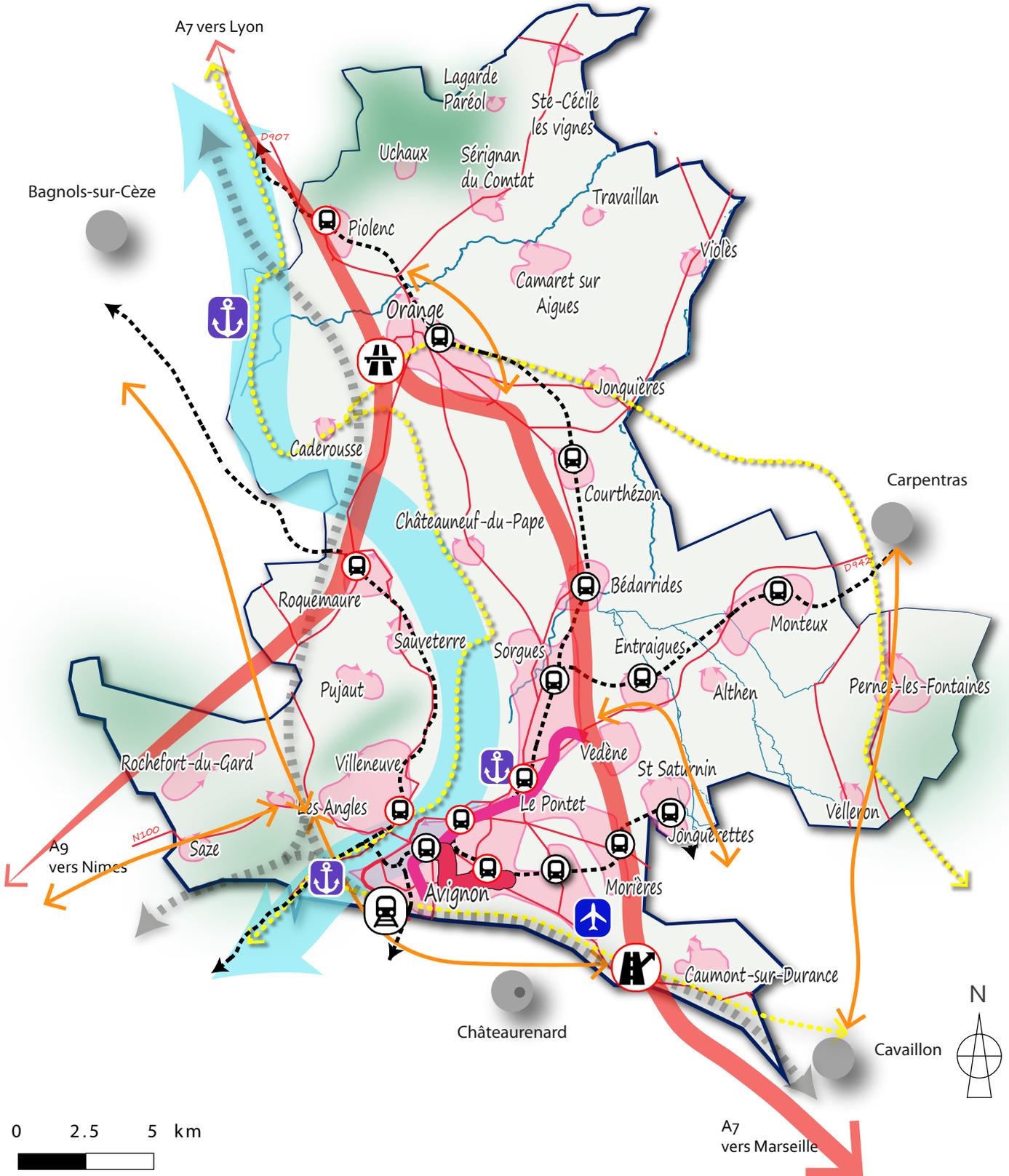
Dans un contexte de transition écologique et énergétique, le SCoT promeut un territoire des proximités pour diminuer les temps de trajet entre le lieu de travail, le lieu de résidence et les lieux de consommation, de services ou de loisirs.

Le SCoT vise à :

- Favoriser la revitalisation des centres en améliorant leur accessibilité à pied et à vélo ;
- Renforcer le lien social à travers des espaces publics de qualité et apaisés ;
- Prioriser l'installation des activités économiques compatibles avec l'habitat dans les centralités et les tissus urbains constitués ;
- Faciliter l'accès à l'emploi par un travail à proximité des lieux de vie et une offre numérique favorable au télétravail ;
- Implanter les équipements et services au plus près des habitants, en fonction des besoins identifiés (soins, enseignement, sport, service postal, banque...) ;
- Prioriser dans les centralités et les tissus urbains constitués les implantations commerciales tout en limitant leurs implantations en zones périphériques ;
- Prioriser les opérations de logements neufs au sein des centralités et des tissus urbains constitués, en privilégiant les opérations de renouvellement urbain, la résorption des friches ou la mobilisation des bâtis vacants ;
- Favoriser la cohérence urbanisme-transport à proximité des quartiers de gare, des PEM et des arrêts de bus / cars ;
- Définir une politique foncière appropriée qui permet d'accélérer le réinvestissement des tissus bâtis.



Carte d'orientation qui précise et localise certains objectifs du PAS



## Créer les conditions d'une mobilité efficace pour tous sur l'ensemble du Bassin de Vie d'Avignon

### S'appuyer sur les ressources du territoire pour créer de l'emploi



Valoriser le Rhône pour organiser la filière logistico-maritime et fluviale, qui s'inscrit dans l'axe Méditerranée-Rhône-Saône



Conforter les ports permettant d'organiser une logistique durable



Poursuivre le développement de l'écosystème aéronautique sur la zone d'activités / technopôle Pégase en s'appuyant sur les infrastructures de l'aéroport



Conforter la gare TGV véritable porte d'entrée du territoire



S'appuyer sur les voies SNCF fret dont EcoFret comme alternative au trafic de poids lourds dans le transport logistique



S'appuyer sur les Véloroutes structurantes pour garantir un maillage complémentaire des modes actifs et développer l'économie autour du cyclo-tourisme

### Assurer une desserte efficace des grands pôles d'emplois



Conforter les dessertes autoroutières jouant un rôle économique stratégique et de véritables portes d'entrée du territoire



Améliorer la desserte routière



Dessertes routières économiques existantes

Améliorer la desserte autoroutière par :



Ligne TGV existante



- le réaménagement de Bompas



Ligne TER existantes ou à réouvrir



- l'interconnexion A7/ A9

### Construire un territoire accessible et apaisé dans ses déplacements



Poursuivre l'aménagement des quartiers gares et favoriser le report modal vers l'offre TER / PEM



Repenser les proximités à travers la ville du quart d'heure et faire de la centralité le lieu préférentiel du développement à venir.



Porter la réouverture des gares et articuler le développement du quartier gare avec l'offre en transport collectif

Articuler le développement des nouveaux quartiers avec l'offre de transport collectif  
Repenser les politiques de stationnement dans les centres

Poursuivre l'articulation urbanisme transport autour du :

Augmenter l'usage des modes actifs, en encourageant les politiques vélos (aides financières, communication) facilitant l'usage de ce mode pour les déplacements de faible distance ou en complément d'un autre mode (vélo + TER, vélo + CAR)



TRAM



du Bus en site propre

## 4-2 Mieux exploiter le potentiel économique des équipements de grande accessibilité

Le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon doit affirmer son rôle de porte d'entrée stratégique de l'espace Rhodanien en tirant davantage parti de la présence d'infrastructures de transports d'envergure européenne : gare TGV, Aéroport, grands axes autoroutiers, ports fluviaux. Ces équipements, essentiels pour le territoire, sont de véritables atouts et leviers d'attractivités, notamment économiques.

Afin de conforter ce rôle, le SCoT entend :

- Valoriser la gare TGV d'Avignon par la mise en œuvre d'un pôle urbain d'envergure nationale à travers Avignon Confluence ;
- Conforter le fluvial pour les activités industrielles en développant les aménagements sur les ports du Pontet et de Courtine ;
- Développer le tourisme fluvial à travers l'aménagement de points de liaisons sur le Rhône : Avignon, Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure, Châteauneuf-du-Pape, Piolenc ;
- Permettre l'accueil des activités liées au technopôle Pégase-Avignon-Provence ;
- Finaliser l'interconnexion entre les autoroutes A7 et A9 au niveau d'Orange pour faciliter les flux et désengorger les voies départementales ;
- Améliorer la desserte autoroutière par le réaménagement de Bompas ;
- Assurer une liaison routière entre le Gard et l'échangeur Avignon Sud, enjeu majeur pour la stratégie de mobilités du territoire afin de pouvoir réduire le trafic dans le cœur urbain en offrant une alternative pour le trafic de transit ;
- Permettre le contournement d'Orange/Violès afin d'apaiser le centre-ville d'Orange ;
- Délester certaines traversées de villes notamment celle de Vedène, Saint Saturnin et le quartier des Valayans.

## 4-3 Structurer une filière logistique en valorisant conjointement le rail et le fleuve

L'activité logistique du Bassin de Vie d'Avignon est encore presque exclusivement organisée autour de la route. Le SCoT vise à diversifier les modes de transports de marchandises, notamment dans un territoire qui connaît souvent une saturation de ses voies de circulation routière alors qu'il dispose d'infrastructures alternatives majeures pour le fret avec l'étoile ferroviaire et le fluvial lié au Rhône.

Afin de profiter pleinement de sa position stratégique, le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon, en appui du Schéma de développement de sites portuaires du Rhône méridional, définit une organisation de la filière logistico-maritime et fluviale qui s'inscrit dans l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, notamment à travers ses divers équipements portuaires complémentaires qu'il valorise (Magistrale Eco-fret, réouverture d'Installations de Terminales Embranchées et de quai de transferts pour le FRET, Plate-forme de Courtine, Port du Pontet,...). Ce corridor logistique organisé dans le Bassin de Vie d'Avignon se veut en synergie avec le Port Autonome de Marseille et celui de Lyon.

À travers une armature de sites logistiques définie dans le DAACL, le SCoT conforte ainsi le territoire comme pôle logistique à vocation régionale et nationale, en s'appuyant sur des infrastructures performantes et en encourageant les innovations en matière de multi-modalité, de transfert du transport de marchandises vers des alternatives à la route, de sécurité et de transports intelligents.

La structuration d'une véritable filière hiérarchisée et complémentaire dépasse les limites administratives du SCoT, d'où l'enjeu de développer des coopérations avec les territoires voisins, et notamment le Gard Rhodanien qui porte le développement du futur port fluvial de Laudun l'Ardoise. Les capacités de développement des ports de Courtine et du Pontet doivent ainsi être conservées et assurées.

An aerial photograph of the Avignon region in France. The Rhône river flows through the center, surrounded by dense green forests and fields. In the background, the city of Avignon is visible, along with distant hills under a clear blue sky. A white text box is overlaid on the right side of the image.

## DÉFI 2 :

Engager la résilience du Bassin de Vie d'Avignon face au  
changement climatique

Le Bassin de Vie d'Avignon abrite de nombreux milieux remarquables comme en attestent les multiples périmètres d'inventaires et mesures de protections réglementaires (Natura 2000, Znieff, ENS, arrêtés de protection de biotope ...) ainsi que des terres agricoles de grande qualité. Ces ressources et atouts sont en partie menacés par une fragmentation des milieux et de nombreuses pressions (urbanisation, pollutions diverses, changement climatique).

En parallèle, le Bassin de Vie d'Avignon concentre une ressource minérale de grande qualité nécessaire à la production de la matière première pour les constructions et chantiers à venir et reconnu d'intérêt régional dans le schéma des carrières.

Le SCoT vise à préserver ces espaces naturels ou agricoles en conciliant leurs services écosystémiques rendus, avec d'autres pratiques liées à l'agriculture, à l'exploitation de ressources ou aux activités de pleine nature en veillant par ailleurs à limiter et réduire la consommation d'espace et l'artificialisation des sols liés à l'aménagement et au développement du territoire, dans une logique de sobriété foncière.

### 1-1 Renforcer la préservation de la biodiversité du territoire

Le projet de SCoT définit une stratégie pour renforcer la biodiversité et les richesses faunistiques et floristiques du Bassin de Vie d'Avignon, notamment aquatiques. Il reconnaît dans ce sens le rôle écologique des terres agricoles et des réservoirs de biodiversité. Le SCoT détermine les espaces agricoles, naturels et forestiers ainsi que les milieux humides et les richesses aquatiques qui constituent le socle du capital naturel du Bassin de Vie d'Avignon. Il définit ainsi une trame verte et bleue qui garantit la préservation de ces richesses sur le long terme. Cette dernière encadre et conditionne le développement urbain qui doit dès lors s'établir en fonction de la biodiversité, et non plus l'inverse. Le défi à relever vise à :

#### 1/ Poursuivre le bon fonctionnement écologique entre les milieux naturels à travers le respect de la Trame Verte et Bleue

Le SCoT reconnaît, identifie et préserve :

- Les réservoirs de biodiversité comprenant les sites Natura 2000, les zones d'intérêt biologique, les ZNIEFF de type 1 identifiés dans le SCoT ;
- Les espaces boisés et forestiers pour les différents bienfaits qu'ils apportent au territoire : maintien et développement de la biodiversité, captation de carbone, régulation du ruissellement, lutte contre l'érosion des sols, réduction de la vulnérabilité aux effets du changement climatique ;
- Les corridors écologiques existants qui assurent les fonctionnalités essentielles à l'échelle du territoire,

notamment en termes de circulations et d'échange de biodiversité, et garantissent les connexions entre la Trame Verte et la Trame bleue ;

- Le rôle primordial des terres agricoles comme support de biodiversité en veillant à la protection voire la restauration d'éléments de réservoir ou de corridor de TVB au sein des espaces agricoles. Il convient d'encourager et d'appuyer le développement de pratiques agricoles respectueuses de l'environnement ;
- La ressource en eau et les zones humides. Outre leur intérêt pour la préservation de la biodiversité, ces espaces jouent un rôle très important dans la gestion contre les risques d'inondation, d'où l'importance de les préserver et de ne pas altérer leur bon fonctionnement écologique.

#### 2/ Restaurer les continuités écologiques altérées par des coupures urbaines

L'urbanisation, les infrastructures routières et ferroviaires les exploitations agricoles ou encore les carrières, ont fractionné les habitats écologiques si bien qu'aujourd'hui certaines continuités sont altérées. Il s'agit de reconstituer, quand cela est possible, un maillage global des sites et espaces de richesse écologique notamment en renforçant les connexions entre les réservoirs de biodiversité au sein et en dehors du territoire. L'identification, la préservation et la reconstitution doivent ainsi s'articuler avec les territoires de SCoT limitrophes.

#### 3/ Aller vers des aménagements sobres en éclairage

La pollution lumineuse et ses effets sur la faune, la flore sont de plus en plus importante. Elle regroupe plusieurs phénomènes de nuisance comme la sur-illumination des espaces publics et bâtiments patrimoniaux, mais aussi à la mauvaise orientation du flux lumineux émis en direction du ciel par les éclairages urbains perturbant les éco-systèmes.

Le SCoT porte un objectif de réduire cette pollution lumineuse à travers une réflexion des collectivités autour de la trame noire afin de favoriser la biodiversité nocturne, en lien avec les économies d'énergie et la mise en valeur du patrimoine.

#### 4/ Révéler et protéger la nature de proximité

- Maintenir les Infrastructures Agro-Écologiques (IAE) support de déplacement des espèces entre le milieu naturel et le milieu artificialisé ;
- Intégrer cette nature de proximité dans l'aménagement et le développement du territoire en conservant la trame bocagère, en mettant en valeur les abords des canaux, en conservant certains vergers. Cet objectif permet d'améliorer la qualité des espaces urbains et de participer au développement de la nature en ville ;



©Hocquel A / VPA

- Aménager des continuités paysagères qui rehaussent la qualité des espaces bâtis et qui peuvent servir de support à des cheminements doux sécurisés comme les parcs et jardins, les berges des canaux.

**5/ Encourager les communes à l'identification de zones préférentielles pour la renaturation**, par la transformation de sols artificialisés en sols non artificialisés (zones soumises à des aléas, restauration de continuités écologiques, création d'îlots de fraîcheur...).

### 1-2 Garantir le devenir des terres productives, socle d'un système agricole et alimentaire local

Les terres agricoles jouent un rôle essentiel en termes de développement économique, d'attractivité touristique, de réponse aux besoins alimentaires locaux, de qualité des paysages, de support de biodiversité, de rôle éponge pour la prévention des risques. Cependant, l'ensemble de ces espaces fait l'objet de nombreuses pressions urbaines liées au mode de développement urbain : mitage, extensions mal maîtrisées, conflits d'usage...

Le SCoT fixe ainsi comme objectif prioritaire la préservation des espaces agricoles. Pour cela, le processus d'érosion des terres agricoles, à l'œuvre depuis des décennies, doit être enrayé. Le SCoT s'inscrit ainsi dans une logique de protection des terres aussi bien cultivées que cultivables. Pour relever ces défis, le SCoT garantit une lisibilité sur le long terme, aux agriculteurs, quant au devenir des terres agricoles et vise à :

#### 1/Protéger le foncier agricole sur le long terme

Le SCoT identifie et préserve :

- Les terres à destination de la grande culture, du maraîchage et de la culture fruitière;
- Les terres irriguées et irrigables d'une artificialisation sans usage agricole ;
- Les terroirs viticoles à fort potentiel qualitatif, notamment pour l'appellation Côte du Rhône et Plan de Dieu et préserver les autres terroirs sous appellation contrôlée AOP / AOC / IGP.

Dans ce cadre, il encourage à :

- Maintenir et préserver les terres agricoles citées ci-dessus, et

à préserver prioritairement les terres équipées à l'irrigation ;

- Remobiliser les friches agricoles comme terres à nouveau nourricières ;
- Assurer une protection forte et durable des terres agricoles en recommandant l'utilisation d'outils adaptés pour enrayer la pression foncière : Zone Agricole Protégée (ZAP), Périmètre Agricoles et Espaces Naturels péri-urbain (PAEN), projets d'aménagement foncier.

#### 2/ Éviter les conflits d'usage et maintenir les activités agricoles

- Offrir de bonnes conditions aux exploitations agricoles pour faire perdurer leurs activités, notamment en limitant les conflits d'usage et en stoppant le mitage ;
- Protéger spécifiquement les espaces agricoles périurbains à forts enjeux ;
- Intégrer une zone tampon entre l'espace urbain et l'appareil productif agricole (terres, cave coopérative, installations nécessaires à l'activité agricole), notamment dans les nouveaux projets d'aménagement.

#### 3/ Faciliter l'installation et le développement de nouvelles pratiques agricoles

- Accompagner les démarches d'installation et de transmission d'exploitations agricoles, notamment en mettant en place une politique d'acquisition foncière et de mise à disposition des terrains ;
- Permettre l'évolution des équipements agricoles (cave coopérative, hangar...) pour répondre aux nouveaux besoins liés à l'activité ;
- Favoriser la diversification agricole et soutenir les nouvelles pratiques, peu consommatrices d'eau ;
- Moderniser les systèmes d'irrigation des terres de cultures, notamment en lien avec le projet «Hauts de Provence Rhodanienne» ;
- Intégrer l'agrivoltaïsme en assurant sa bonne insertion dans les espaces concernés.

#### 4/ Satisfaire les besoins alimentaires locaux par l'accompagnement de projets alimentaires du territoire

- Soutenir l'équilibre et la complémentarité entre une agriculture à destination des marchés mondiaux / nationaux à travers le MIN d'Avignon et son implication dans les circuits courts de proximité ;
- Encourager la structuration de filières locales complètes (production, transformation, consommation) ;
- Permettre le développement de Projets Alimentaires Territoriaux qui permettent d'organiser la consommation de proximité de produits locaux au sein d'une stratégie collective qui recense l'offre et la demande, met en réseau les acteurs, encourage la transformation, la commercialisation collective et les nouveaux modes de commercialisation.

#### 1-3 Concilier les fonctions écologiques et récréatives de la forêt

7% du territoire est recouvert par la forêt, dont l'essentiel se localise dans sur le massif d'Uchaux et les collines Gardoises. Sur ces espaces, le SCoT entend :

- Préserver la diversité des habitats naturels forestiers et non forestiers et maintenir leur fonction de puits de carbone (maintien des milieux ouverts intraforestiers et de la diversité des essences forestières dans les plans de gestion, gestion spécifique des clairières et des lisières) ;
- Promouvoir le développement d'une sylviculture proche de la nature (diversité des essences et des strates de végétation, régénération naturelle,...) ;
- Concilier la présence des activités récréatives (randonnée, VTT, trail, escalade...) avec les enjeux forestiers (organisation de l'accueil du public, concertation avec les gestionnaires forestiers en amont des projets d'itinéraire, information des usagers lors des coupes et travaux...) ;

Le SCoT encourage la mise en place d'outils de gestion permettant de concilier l'ensemble des usages, la fonction économique et la lutte contre le risque d'incendie (plan d'aménagement forestier, plan de développement de massif forestier, charte forestière de territoire...).

#### 1-4 Encadrer les besoins de développement des carrières

Compte tenu de la richesse de ses sols et de la diversité de sa ressource minérale, le territoire du Bassin de Vie d'Avignon est un gisement propice au développement des carrières.

Le SCoT définit les principes de développement et d'extension des carrières. Il vise à favoriser la capacité extractive locale du territoire, qui constitue un gisement reconnu pour les régions Sud et Occitanie.

Le développement des carrières doit être conçu dans une logique de proximité au bassin d'utilisation, ce qui a notamment pour effet de limiter les transports de cette ressource et les surcoûts qui en découlent. Pour autant, ce développement doit trouver un juste équilibre notamment avec la préservation des richesses écologiques, de la qualité des paysages et de la limitation des nuisances induites notamment routières. Le SCoT vise à :

- Encadrer le développement à venir des carrières ;
- Prioriser les matériaux de recyclage pour répondre aux besoins en matière première du territoire ;
- Accompagner le développement d'activités extractives diversifiées entre roches massives, alluvionnaires et recyclage.

## 2/ PRÉSERVER L'EAU : UNE CONDITION DES CHOIX D'AMÉNAGEMENT ET DE PARTAGE DES USAGES

Dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau, d'une utilisation et besoin en constante progression, mais également de fortes pressions sur sa qualité, l'eau est plus que jamais un enjeu majeur des politiques territoriales. La disponibilité actuelle et future ainsi que la qualité de l'eau conditionnent aujourd'hui le développement du Bassin de Vie d'Avignon.

Suivant les orientations du SDAGE Rhône Méditerranée Corse, repris par le SAGE de la Durance (en cours d'élaboration), le SCoT vise à respecter les dispositions des Plans de Gestion de la Ressource en Eau pour :

- Ne pas dégrader la ressource en eau et porter atteinte au bon état des masses d'eau ;
- Parvenir à un équilibre entre prélèvement et ressource disponible.

## 2-1 Assurer le bon fonctionnement et la qualité du réseau hydrographique

Afin de garantir le fonctionnement hydrographique du territoire, plusieurs objectifs sont établis notamment à travers les PGRE, les PPRI et l'OUGC. Dans ce sens, le SCoT compose au travers de sa trame verte et bleue et son projet d'aménagement à :

### 1/ Protéger l'espace de mobilité des cours d'eau pour assurer son bon fonctionnement

- Veiller à la préservation de fonctionnalité écologique des cours d'eau à travers la trame bleue et la préservation des zones humides ;
- Maintenir et protéger les réseaux des canaux mobilisés pour l'exploitation agricole.

### 2/ Garantir une eau potable de qualité

- Renforcer la préservation des champs captant d'Adduction en Eau Potable, en achevant la délimitation et la protection des aires d'alimentation des captages ;
- Rechercher de nouveaux captages d'eau potable et veiller à la sécurisation des interconnexions entre les nouvelles ressources (à l'échelle du SCoT et avec les territoires voisins) ;
- Protéger les zones stratégiques de sauvegarde de la ressource en eau, afin de garantir des volumes et une qualité de la distribution de l'eau potable notamment la ressource souterraine de l'Aquifère du Miocène dans les secteurs délimités des ZSE (zones de sauvegarde exploitée) et ZSNEA (zone de sauvegarde non exploitée actuellement) ;
- Améliorer les conditions d'assainissement : développement des réseaux séparatifs, mises aux normes des stations d'épuration et amélioration des systèmes d'assainissement non collectif, entretien des réseaux...
- Veiller à la capacité d'accueil des populations au regard des capacités de traitement des effluents dans les stations d'épuration.

### 3/ Limiter l'imperméabilisation pour préserver la capacité de recharge des nappes souterraines

- Privilégier les solutions fondées sur la nature en favorisant l'infiltration in-situ grâce à des sols perméables, en cohérence avec les objectifs de désimperméabilisation portés par le SDAGE ;
- Mettre en place des modes alternatifs de gestion des eaux pluviales pour limiter le recours au tout tuyau.

## 2-2 Adapter le développement urbain aux capacités des ressources en eau potable

Le SCoT protège les captages d'alimentation en eau potable et les masses d'eau souterraine stratégiques liées au Rhône et celles du Miocène du Comtat. Compte tenu de l'interconnexion de certains captages situés sur le Bassin de Vie d'Avignon qui alimentent des territoires voisins, le SCoT a un rôle majeur de sécurisation de la ressource en eau, à une échelle plus vaste.

Le SCoT fixe comme objectifs de :

**1/ Prendre en compte les enjeux d'interconnexions avec entre les communes du SCoT et avec les territoires voisins** dans la gestion de l'eau et envisager des coopérations avec les autres territoires. La collaboration avec les territoires voisins est plus que nécessaire afin de valoriser une gestion cohérente de la ressource en eau à l'échelle des différents bassins versants et une plus grande solidarité amont/aval.

**2/ Définir la capacité d'accueil des populations et son phasage dans le temps au regard de la disponibilité de la ressource en eau**

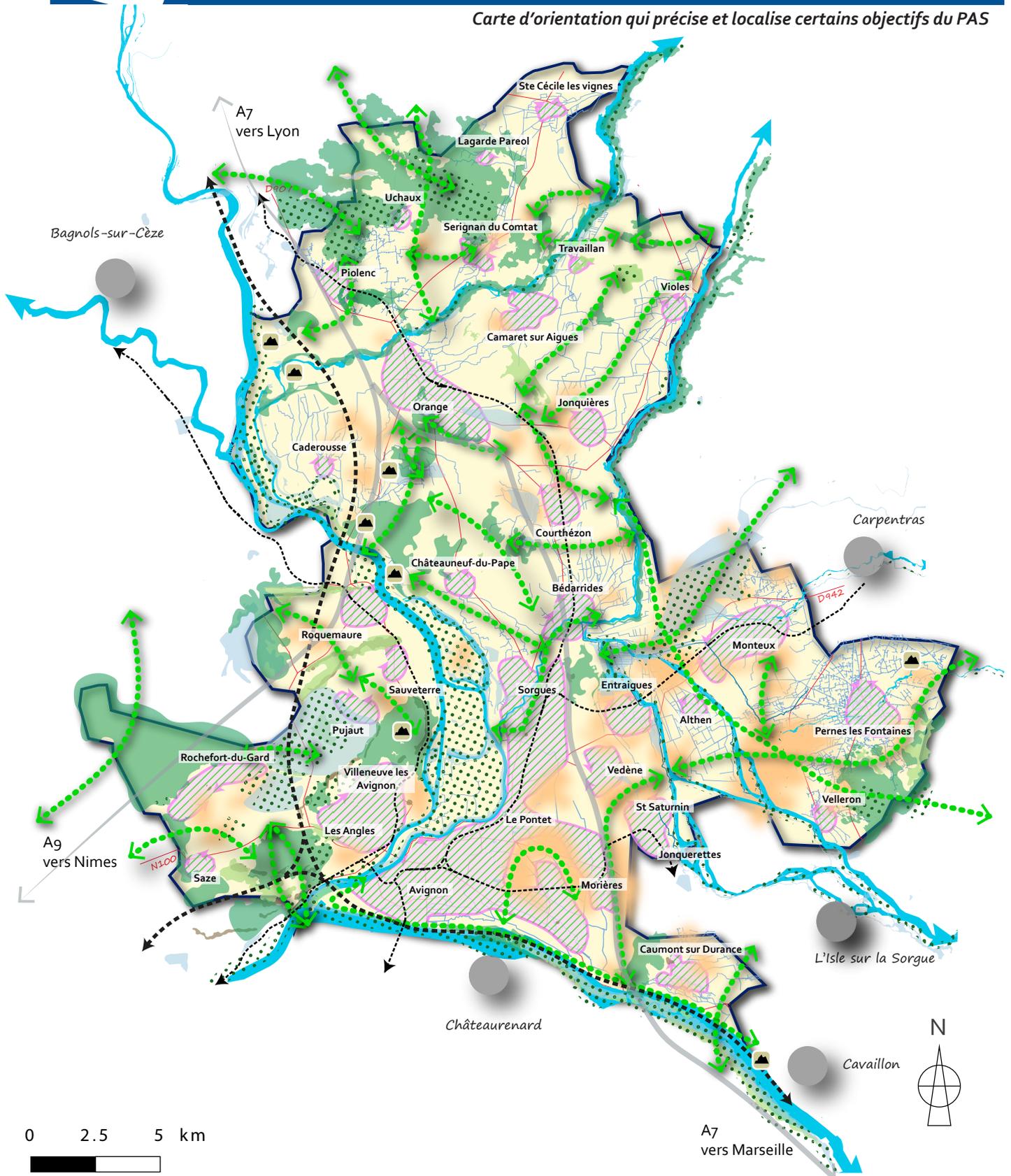
**3/ Être plus économe sur l'utilisation de la ressource en eau**

- Intégrer la nécessité de réduire la consommation d'eau dans les projets d'aménagement et définir des mesures d'économies d'eau à l'échelle des opérations et des constructions (récupération des eaux de pluie, recyclage des rejets liquides par les entreprises...);
- Sensibiliser et éduquer les populations et acteurs économiques à réduire leur consommation d'eau.

**4/ Proposer une agriculture moins consommatrice d'eau**

- Maintenir le potentiel d'irrigation des terres aujourd'hui irriguées en permettant la mise en place de solutions alternatives en adéquation avec la capacité des milieux naturels ;
- Améliorer la performance des systèmes d'irrigation en transformant le mode gravitaire par un mode sous-pression ;
- Anticiper les évolutions des pratiques culturales qui pourraient s'opérer à l'issue de la modernisation des réseaux d'irrigation.

Carte d'orientation qui précise et localise certains objectifs du PAS



## Constituer un territoire exemplaire en matière écologique

### La trame verte et bleue : la reconquête de la biodiversité et de la richesses écologique comme cap

Préserver les réservoirs de biodiversité, support de la richesse faunistique et floristique du Bassin de vie d'Avignon :

-  Réservoirs de biodiversité remarquables
-  Réservoirs de biodiversité boisés
-  Réservoirs de biodiversité ouverts
-  Réservoirs de biodiversité agricoles
-  Réservoirs de biodiversité roches
-  Réservoirs de biodiversité bleus / zones humides

-  Préserver le capital agricole, support de biodiversité
-  Protéger les corridors écologiques pour renforcer la trame verte et bleue
-  Restaurer les corridors écologiques
-  Garantir un maillage des espaces aquatiques et terrestres par la préservation des corridors écologiques associés à leurs ripisylves
-  Maintenir et préserver le réseau des canaux d'irrigation
-  Déployer la nature en ville, notamment autour des canaux. Valoriser l'eau en ville
-  Tissu urbain existant à contenir

### Des coupures provoquées dans les espaces naturels et écologiques difficilement atténuables

-  Le réseau autoroutier A7 / a9
-  Les dessertes routières économiques
-  Ligne TGV existante
-  Ligne TER existantes ou à réouvrir
-  Les sites d'extraction de minéraux



### 3/ DÉFINIR UN AMÉNAGEMENT GARANTISSANT LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ DES POPULATIONS

L'aménagement du territoire et l'urbanisme ont une influence déterminante sur la santé et le bien-être des populations.

Le SCoT définit ainsi un projet de territoire qui vise à promouvoir un urbanisme favorable à la santé des populations en limitant à l'exposition aux risques, aux pollutions et aux nuisances, tout en valorisant des aménagements développant la nature en ville et la promotion des modes actifs.

#### 3-1 Garantir la sécurité des personnes face aux risques

Le SCoT prône un mode de développement et des aménagements résilients qui composent et diminuent le risque. Pour cela, le SCoT veille à :

**1/ Assurer la prise en compte du risque inondation en amont des projets** pour le minimiser en respectant les dispositions des PPRI et PGRI et retrouver le rôle éponge des sols pour favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement ;

**2/ Se prémunir du risque d'incendie, de feu de forêt et de végétation** surtout présent dans les garrigues gardoises, sur les boisements des communes de Pernes-les-Fontaines et de Velleron et sur les massifs des communes de la CCAOP ;

**3/ Adapter les nouveaux aménagements au risque de retrait et gonflement d'argile**, présent sur l'ensemble du territoire et dont le phénomène est accentué par le réchauffement climatique ;

**4/ Assurer la prise en compte du risque sismique et de «mouvement de terrain»** sur chaque nouvelle construction ;

**5/ Réduire le risque industriel par des choix d'aménagement** qui intègrent les servitudes, les zones de dangers et les prescriptions des PPRT. Le SCoT tient compte des servitudes des périmètres SEVESO, qui touche notamment les communes du Pontet, Monteux, Sorgues, Vedène, Saze et les Angles, mais également des canalisations de gazoducs et oléoducs qui traversent les tissus urbains de Courthézon, Jonquières, Travaillan, Bédarrides, Sorgues, Entraigues sur la Sorgue, Camaret-sur-Aigues ou encore Le Pontet.

#### 3-2 Promouvoir un urbanisme favorable à la santé

Le territoire connaît régulièrement des pics de pollution par les particules fines et l'ozone qui impactent la population. Soucieux d'une recherche de bonne qualité de l'air et plus globalement de bonne santé, le SCoT vise à :

##### 1/ Améliorer la qualité de l'air

- Limiter les déplacements automobiles à la source et promouvoir les transports collectifs et les modes alternatifs, en articulant davantage urbanisme et déplacements. L'objectif de diminution des déplacements automobiles sur le territoire du SCoT, qui est particulièrement concerné par la pollution liée au transport et au secteur industriel, s'inscrit d'ailleurs dans le Plan de Protection de l'Atmosphère réalisé sur l'ensemble du département du Vaucluse. Le secteur des transports demeure l'émetteur majoritaire d'une pollution atmosphérique qu'il est nécessaire de réduire ;
- Achever les contournements d'Orange et le contournement sud d'Avignon pour diminuer le trafic, les congestions et donc la pollution dans les espaces densément peuplés et permettre la connexion entre dans les deux sens entre l'A7/A9 au niveau d'Orange ;
- Limiter l'implantation d'espèces fortement allergènes (bouleaux, cyprès, frênes, platanes...) en favorisant une diversification des plantations dans le cadre de projets d'urbanisation.

##### 2/ Réduire le bruit et ses impacts sur la population

- Protéger les secteurs d'habitat existants et éviter l'exposition de nouveaux habitants le long des grands axes de circulation routière ou ferroviaire, générateurs de fortes nuisances par des aménagements diminuant le bruit (réduction de la vitesse, politique vers les transports en commune ou mode actifs, rénovation du bâti acoustique ...) ;
- Adapter les dispositifs de construction des nouveaux bâtiments pour limiter les nuisances sonores ;

- Respecter les contraintes qui découlent des trois plans d'exposition au bruit (PEB) liés aux infrastructures aéroportuaires civiles ou militaires qui le concernent (aéroport d'Avignon-Caumont, aérodrome militaire d'Orange-Caritat, aérodrome de Carpentras).

### 3/ Réduire à la source les déchets et anticiper les besoins des filières en compatibilité avec le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets SUD PACA et le PRPGD Occitanie

- Optimiser les filières de traitement et de valorisation existantes du territoire et le développement de nouvelles filières afin de réduire l'enfouissement et l'incinération des déchets ;
- Soutenir la valorisation et réutilisation des déchets inertes issus du BTP en favorisant l'implantation de

plateforme de tri/recyclage à proximité des sites de production ou dans tout projet de carrière ;

- Permettre l'emploi de matériaux biosourcés notamment dans les constructions ;
- Sensibiliser et encourager à la pratique du tri et de sa valorisation ;
- Faciliter l'émergence d'une économie circulaire et les actions favorables à la réduction et à la valorisation des déchets

### 4/ Développer des espaces de nature en ville favorisant le lien social, le bien-être et la santé.

## 4/ DÉFINIR UN PROJET DE TERRITOIRE QUI GARANTIT LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

En cohérence avec les stratégies régionales, le SCoT participe à la lutte et à l'adaptation au changement climatique et promeut un urbanisme de sobriété et de performance énergétique.

Ces objectifs sont stratégiques pour le futur du Bassin de Vie d'Avignon, tant en termes environnementaux, économiques que sociaux, notamment au sein d'un territoire qui connaît une forte précarité énergétique des ménages et des besoins de déplacements élevés.

Les politiques régionales, à travers notamment les SRADDET, fixent un cap de neutralité carbone à l'horizon 2050, voire visent des territoires à énergie positive, ceci à travers la réduction des consommations d'énergies fossiles et la pleine mobilisation du potentiel d'énergies renouvelables.

### 4-1 Donner à l'urbanisme un rôle énergétique déterminant

L'organisation territoriale durable portée par le SCoT promeut un urbanisme plus compact, participant à une ville des proximités qui nécessite de répondre aux objectifs suivants :

#### 1/ Réduire les besoins en énergie induits par les déplacements par des politiques efficaces articulant urbanisme/transport/déplacements actifs.

À travers les documents d'urbanisme, le SCoT veillera à faire :

- Respecter l'armature territoriale pour organiser un territoire de proximité, limitant les déplacements du quotidien ;

- Coordonner urbanisation et transport pour organiser la demande en déplacement vers un modèle moins dépendant de l'automobile ;
- Appuyer le développement d'aménagement pour les modes doux reliant les centres aux quartiers mais également les villes aux villages.

#### 2/ Réduire les besoins énergétiques liés à la construction en développant une politique forte de réhabilitation du bâti

Le secteur du bâtiment est le premier poste d'émissions de GES dans le Bassin de Vie d'Avignon. Pour diminuer son impact, le SCoT vise à :

- Réhabiliter le parc existant en intégrant des objectifs de performance énergétique des bâtiments ;
- Favoriser la rénovation à travers les équipements publics pour un confort d'été et d'hiver optimal ;
- Favoriser le développement des îlots de fraîcheur ;
- Viser la sobriété énergétique dans les constructions neuves vers l'objectif national de neutralité carbone en 2050 et développer de nouvelles formes urbaines économes en énergie ;
- Atténuer l'effet des îlots de chaleur urbains, particulièrement fort en territoire méditerranéen et en période caniculaire, en introduisant la nature en ville, l'eau et la végétalisation des façades ;
- Mobiliser le bâti pour produire tout type d'énergies renouvelables (équipements, commerces, activités économiques).

### 3/ Réduire les besoins énergétiques en développant des politiques multimodales comme alternatives au transport routier de marchandises.

Le SCoT connaît d'importants flux de marchandises routiers. Afin de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> et les consommations en énergie liées aux déplacements, le SCoT vise à :

- Valoriser l'étoile ferroviaire en développant le report modal vers le fret à travers la réouverture d'ITE et de quais de transferts embranchés ;
- Redéployer le transport de marchandises vers le fluvial en confortant le développement du port de Courtine et du Pontet ;
- Appuyer l'utilisation de véhicules légers/propres de type vélo cargo pour la desserte du dernier km en favorisant l'implantation d'entrepôts adaptés à cet usage en centre-ville ;
- Sensibiliser les acteurs économiques dans la mutation de leur organisation logistique.

### 4-2 Créer les conditions pour franchir un cap dans le développement des énergies renouvelables.

Le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon définit les conditions d'atteinte des objectifs nationaux et régionaux en matière de développement des EnR. Pour cela, il fixe les conditions de développement des énergies renouvelables et vise à :

#### 1/ Prioriser le développement des énergies renouvelables sur les espaces déjà artificialisés pour ne pas porter atteinte à la qualité des paysages .

- Accélérer la production d'énergie photovoltaïque en mobilisant en priorité les espaces anthropisés du type parkings, friches industrielles, anciennes carrières et bâtiments d'activités de grande surface (industrie, grandes surfaces commerciales, constructions des exploitations agricoles, caves viticoles, artisanat, commerces...);
- Encadrer l'implantation de panneaux solaires (photovoltaïques et thermiques) pour les nouvelles constructions et dans modifications des constructions existantes en lien avec les enjeux patrimoniaux ;
- Appuyer les initiatives de réseau de chaleur en développant une synergie d'acteurs ;
- Encourager la réalisation de Schémas Directeurs des Energies.

### 2/ Organiser le développement du mix énergétique sur l'ensemble du territoire tout en trouvant le bon équilibre avec la préservation des ressources alimentaires, naturelles et écologiques.

- Poursuivre le développement de l'énergie par l'hydraulique en utilisant notamment la ressource du Rhône et du réseau hydraulique du territoire ;
- Encadrer le développement du solaire au sol au regard du contexte écologique et environnemental du site d'implantation ;
- Favoriser le développement de l'agrivoltaïsme dans le respect des conditions qui lui sont propres lorsque ce dernier contribue durablement à l'installation, au maintien ou au développement d'une production agricole ;
- Développer la co-méthanisation et la production d'énergie via les produits agricoles en déployant un maillage sur le territoire ;
- Promouvoir le chauffage au bois en lien avec les territoires limitrophes producteurs de bois (PNR Mont Ventoux et Luberon notamment) ;
- Déployer lorsque cela est possible la production d'énergie éolienne dans les zones favorables et adaptées au regard des autres enjeux (paysagers notamment).

### 4-3 S'inscrire dans une transition énergétique respectueuse de son environnement et de ses paysages

Le SCoT fixe les conditions de développement des énergies renouvelables tout en veillant à la préservation des espaces naturels, forestiers et agricoles ainsi qu'au respect du patrimoine bâti et à la qualité des paysages.

Le développement et de renouvellement des installations d'ENR doivent intégrer des conditions de bonne intégration à savoir :

- Ne pas nuire à la production agricole et forestière ;
- S'inscrire dans une démarche paysagère et tenir compte de l'environnement avoisinant ;
- Ne pas compromettre la fonctionnalité des corridors écologiques issus de la trame verte et bleue ;
- S'intégrer au sein de la trame urbaine sans nuire à la qualité d'habiter et à la sécurité publique (distance d'éloignement des éoliennes, préservation de la circulation des aéronefs...).



**DÉFI 3 :**  
Offrir un cadre de vie attractif et de qualité en réussissant la  
sobriété foncière



### 1-1 Transformer le modèle de développement du Bassin de Vie d'Avignon

Afin de préserver pour le long terme les espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que les richesses de la biodiversité avec les fonctionnalités écologiques et agronomiques des sols, le SCoT fixe les conditions du développement urbain dans un objectif de trajectoire de ZAN.

En premier lieu, il définit un objectif de limitation de la consommation d'espace et de l'artificialisation à l'horizon 2046 en déterminant une trajectoire mettant en œuvre la loi Climat et Résilience, tout en s'inscrivant en cohérence avec la trajectoire définie par les deux SRADDET.

Le SCoT définit un projet en adéquation avec ses besoins et au regard de son potentiel existant pour s'inscrire dans une trajectoire de sobriété foncière. En ce sens, la baisse du rythme de l'artificialisation par période décennale correspond à la lutte contre l'artificialisation liée au Zéro Artificialisation Nette.

- Une réduction de **55% du rythme de la consommation d'espace ENAF par l'urbanisation**, mesurée entre 2011 et 2020 (inclus), sur les dix années entre 2021-2030 (inclus), en appliquant les deux SRADDET ;
- Une réduction de **50 % du rythme de l'artificialisation des sols** sur la période 2031- 2040 (inclus) au regard de la période 2021-2030 (inclus) ;

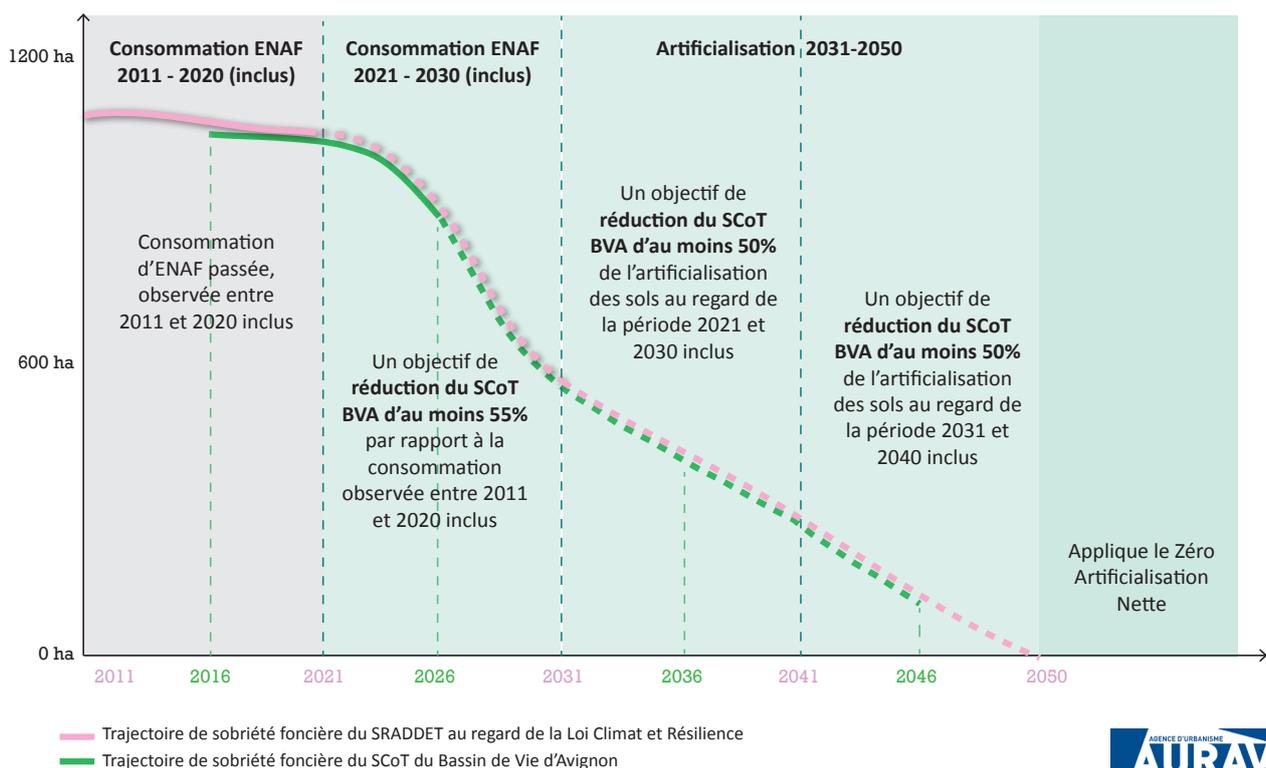
- Une nouvelle réduction de **50 % du rythme de l'artificialisation des sols** sur la période 2041- 2046, par rapport à la période 2031-2040 pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050, comme prévu par loi.

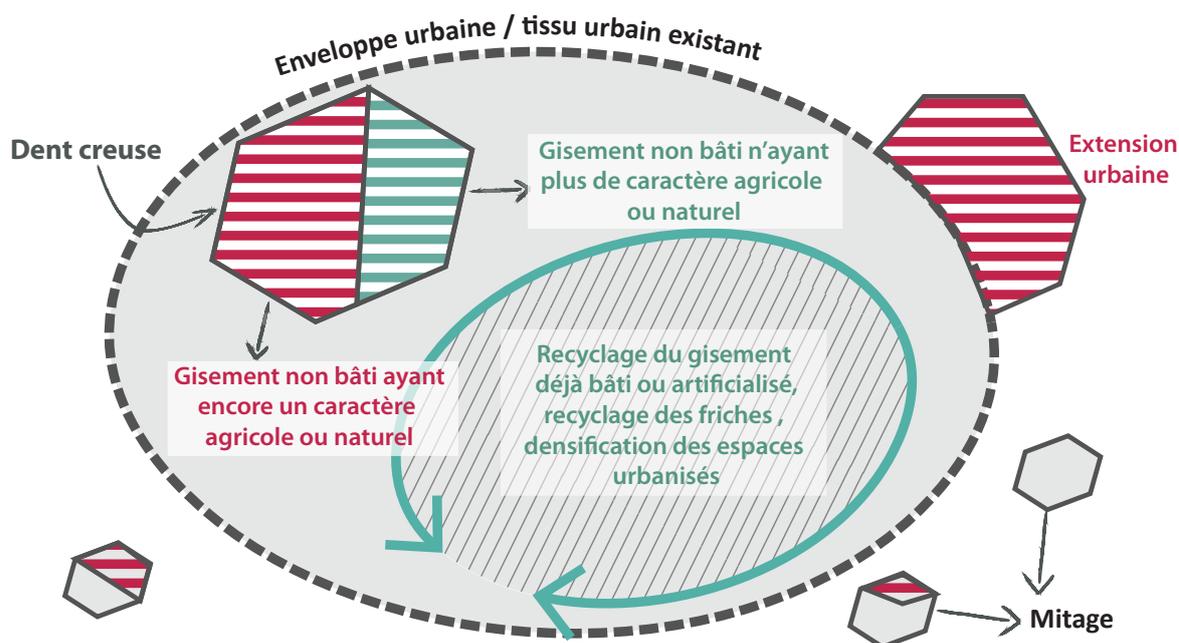
Afin de tenir ces objectifs prioritaires, le SCoT établit un projet d'aménagement qui priorise le réinvestissement de l'enveloppe urbaine. L'enveloppe urbaine est entendue comme l'ensemble des tissus urbains mixtes et des zones d'activités ou commerciales existantes.

Dans ce sens, le SCoT définit deux modes de développement :

- **Un mode prioritaire** : le réinvestissement de l'enveloppe urbaine existante, qui consiste à la fabrication de la ville sur elle-même, l'optimisation et la densification des espaces urbanisés, mixtes ou économiques, le recyclage des friches en complémentarité avec notamment les enjeux de renaturation ;
- **Un mode complémentaire** : l'extension urbaine et économique, les aménagements et constructions isolés, qui correspond à l'urbanisation de sites en dehors de l'enveloppe urbaine existante, sur des espaces à caractère dominant agricole ou naturel. Ce mode complémentaire doit s'inscrire en adéquation avec les ressources et besoins du territoire et dans le strict respect des objectifs de préservation de la Trame Verte et Bleue et de limitation de la consommation d'ENAF et de l'artificialisation des sols.

Synthèse illustrative des objectifs du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon de baisse du rythme de l'artificialisation pour atteindre le ZAN en 2050





**Le mode prioritaire :**



Foncier non comptabilisé dans la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

**Le mode complémentaire :**



Foncier comptabilisé dans la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers



Le SCoT détermine ainsi l'enveloppe urbaine à l'intérieur de laquelle le développement est privilégié et veille à diminuer le mitage sur les espaces naturels et agricoles. Pour réussir la trajectoire vers le ZAN, le SCoT vise à :

**1/ Réinvestir l'enveloppe urbaine par :**

- L'optimisation des espaces déjà bâtis ;
- La reconquête des locaux et des logements vacants ;
- En fonction des caractéristiques des communes, la transformation des grands logements en petits logements adossés à une politique de rénovation énergétique et de préservation du patrimoine ;
- L'identification des dents creuses (terrains vagues, délaissés dans le tissu urbain) tout en préservant des espaces de respiration et de nature en ville ;
- La division parcellaire tout en veillant à garantir un cadre paysager agréable ;
- La rénovation urbaine à travers la requalification des quartiers ANRU et périmètre politique de la ville ;
- La mutation des friches, notamment la transformation des friches industrielles, économiques, commerciales, urbaines.

**2/ Appliquer le mode complémentaire de développement aux conditions suivantes :**

- Limiter au maximum la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers ainsi que l'artificialisation des sols ;
- Limiter le mitage et encadrer les besoins spécifiques en dehors de l'enveloppe urbaine à destination notamment des exploitations agricoles, des espaces de loisirs et des infrastructures ;
- Identifier les sites d'extension et encadrer les possibilités d'extension par un nombre global d'hectares dans le temps du SCoT, répartie par EPCI ;
- Optimiser le potentiel foncier des projets à venir en appliquant notamment des densités minimales ;
- Rechercher l'optimisation (sobriété des aménagements publics, formes urbaines compactes, mutualisation...) et la qualité d'aménagement (gestion de l'eau, perméabilité des sols, végétalisation) des secteurs de développement urbain, y compris des zones d'activités économiques.

## 1-2 Révéler les nouveaux potentiels fonciers

Le foncier est une ressource rare et limitée que le Bassin de Vie d'Avignon entend ménager en l'utilisant de manière optimisée, cohérente et favorable aux habitants et aux activités génératrices d'emploi et d'attractivité. Ainsi, le SCoT favorise les projets d'aménagement d'ensemble qui permettent de maîtriser la réponse aux enjeux d'optimisation foncière, de mutation d'espaces bâtis, d'amélioration du cadre de vie, d'offre de logements, de transition écologique et énergétique et d'adaptation climatique.

Pour ce faire, le SCoT :

- Promeut des densités minimales et des formes urbaines qui optimisent la ressource foncière tout en préservant le cadre de vie et l'identité des communes ;
- Identifie les friches, les ZAE, les zones commerciales et les entrées de ville comme des espaces privilégiés de mutation et de densification à venir.

Afin de parvenir à cette ambition, le SCoT encadre les aménagements à venir pour :

- Identifier les sites de réinvestissement et privilégier l'engagement de façon prioritaire des opérations sur ces derniers ;
- Privilégier l'urbanisation à la desserte en transports collectifs ou en offre de transport alternatif à la voiture ;
- Améliorer le parc de logements existants en travaillant sur la qualité des logements et la rénovation des bâtiments ;
- Ré-urbaniser les sites artificialisés dans l'enveloppe urbaine sur l'ensemble des communes du SCoT ;
- Recomposer le tissu urbain existant en lien avec son histoire, en veillant à des projets avec une densité cohérente et non subie ;
- Prioriser le maintien et l'implantation des activités non nuisibles au sein du tissu urbain existant ;
- Localiser les extensions urbaines nouvelles en continuité des enveloppes urbaines.

## 1-3 Développer de nouvelles formes urbaines, plus compactes s'inscrivant en cohérence avec les centres historiques

La question de la densité des opérations et de l'urbanisation est au cœur des enjeux de développement durable car elle représente un des principaux leviers pour limiter la consommation d'espace et pour favoriser une offre de logements accessibles. Le choix de la bonne forme urbaine est déterminant pour la qualité des opérations d'aménagement.

Le SCoT favorise la diversité des typologies d'habitat (collectif, intermédiaire, groupé ou individuel) et les formes urbaines et architecturales de qualité, ou innovantes, qui limitent la promiscuité et répondent aux aspirations des habitants en :

**1/ Proposant dans les sites de réinvestissement urbain et d'extension stratégique, des densités à l'hectare minimales adaptées** à l'environnement immédiat et à la typologie de la commune suivant l'armature territoriale ;

**2/ Offrant des typologies d'habitat diversifiées et adaptées aux besoins de l'ensemble de la population.** Il s'agit d'orienter la production de logements vers davantage de collectifs, d'intermédiaires ou de groupés. Ces formes d'habitat permettent de mieux répondre aux aspirations (jardins privés, intimité, espace de convivialité) et à la solvabilité des habitants tout en limitant la consommation d'espace ;

**3/ Allant vers plus d'efficacité énergétique en promouvant notamment les mitoyennetés** qui permettent de limiter les déperditions d'énergie ;

**4/ Retrouver l'identité des villes et villages par des formes urbaines adaptées.**

## 1-4 Assurer les conditions d'une mise en œuvre qualitative du ZAN

Afin d'assurer un développement harmonieux, le SCoT vise à assurer une cohérence dans la mise en œuvre du ZAN entre objectifs quantitatifs de limitation de la consommation de l'espace et les objectifs qualitatifs des opérations à venir pour conserver un cadre de vie apaisé. Pour cela, le SCoT entend :

**1/ Requalifier les entrées de villes pour enrayer leur banalisation**

Le SCoT promeut la valorisation et la requalification des entrées de villes et de certains linéaires d'axes routiers en évitant une banalisation des espaces urbains, notamment les axes routiers les plus dégradés.

**2/ Maîtriser l'évolution des silhouettes**

Le SCoT doit veiller au maintien de l'équilibre issu de la combinaison entre le site d'origine, l'architecture traditionnelle, forme urbaine, paysage, préservation des espaces agricoles et naturels pour que les silhouettes gardent l'identité des villes et villages. Pour ce faire, il s'agit de :

- Maintenir lisibles les villes et les villages en conciliant espaces non construits/espaces construits : préserver les coupures d'urbanisation qui mettent en valeur les noyaux villageois ;
- Permettre dans un objectif de reconquête des centres anciens, l'aération du tissu urbain et la présence de nature en ville pour y favoriser la qualité de vie et lutter contre les îlots de chaleur ;



Orange ©AURAY

- Encadrer le devenir des zones pavillonnaires et trouver le bon équilibre entre site potentiel de densification et tissus urbains arborés, espaces publics ou collectifs aérés, nature en ville pour lutter contre les îlots de chaleur ;
- Regrouper l'urbanisation pour ne pas «noyer» la silhouette originelle et poursuivre la qualité architecturale dans les extensions urbaines en recomposant un front urbain de qualité ;
- Préserver les écrans paysagers qui mettent en valeur les silhouettes (boisements, espaces agricoles...);
- Conserver au maximum le couvert végétal boisé.

**3/ Faire muter, le cas échéant, les zones commerciales de périphérie, comme foncier disponible pour le développement économique où comme nouveau morceau de ville en fonction de sa localisation et de ses accès, en définissant une politique foncière adaptée ;**

**4/ Favoriser la transformation des zones d'activités pour les optimiser et mobiliser les gisements existants afin de permettre la mutation, le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques ;**

**5/ Proposer dans les aménagements des ambitions en matière de qualité architecturale et paysagère :**

- Créer des espaces urbains plurifonctionnels en privilégiant la diversité des fonctions urbaines et/ou en aménageant des espaces publics de qualité ;
- Veiller à la bonne insertion du projet dans son écran paysager : travailler les franges et les greffes urbaines ;
- Connecter les sites économiques au réseau de modes doux, et prévoir les aménagements pour l'éco-mobilité ;
- Intégrer la question de la nature en ville, et du maintien des continuités écologiques de la trame verte et bleue ;
- Valoriser, gérer et protéger la ressource en eau ;

- Intégrer le risque de ruissellement et de débordement ;
- Définir des orientations en termes d'économie d'énergie, d'accès au très haut débit.

**1-5 Garantir la mise en œuvre d'un nouveau modèle de développement à travers une politique foncière**

La connaissance du foncier est un préalable à toute démarche de projet. L'analyse des spécificités géographiques, de l'appartenance du terrain et des mutations possibles permet de comprendre le territoire et de concevoir une politique et une stratégie foncière. Afin d'y parvenir, le SCoT encourage à mobiliser un panel d'outils spécifiques :

- Mise en œuvre des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) à travers les actions établies pour les politiques de peuplement, les programmes de constructions ou encore les incitations financières ;
- Lancement d'études de stratégie foncière et de faisabilité le plus en amont possible et mobilisation des outils fonciers adéquats (Établissement Public Foncier, etc.) ;
- Développement d'opérations d'ensemble ;
- Utilisation des leviers des PLU, les programmes et opérations d'amélioration de l'existant ou encore les outils des Opérations de Revitalisation des Territoires (ORT).

### 2-1 Donner sa place au végétal : vers la ville nature

En lien avec la Trame Verte et Bleue, le développement de la nature en ville est un levier majeur d'adaptation climatique. Le végétal en ville :

- Contribue à l'apport d'ombre dans les espaces publics et d'habitat, ainsi qu'au rafraîchissement de ces derniers ;
- Favorise l'infiltration des eaux pluviales en redonnant le rôle d'éponge aux sols ;
- Participe à la santé et au bien être des habitants
- Améliore la qualité de l'air en fixant certaines particules fines très présentes dans les milieux urbains.

Le SCoT fixe la renaturation et le développement de la nature en ville comme objectif majeur de l'amélioration du cadre de vie :

**1/ Pérenniser les espaces de nature ouverts proches des lieux d'habitat et de travail** afin de garantir à chaque habitant un espace vert de qualité ;

**2/ Considérer le sol comme le support de fonctions écologiques majeures** tout en valorisant son rôle et usage d'éponge pour infiltrer les eaux de ruissellement ;

**3/ Concilier renaturation et désimperméabilisation pour créer des espaces publics de qualité propices au lien social.**

Cet objectif doit être pensé en interconnectant les quartiers, les villages, les centralités, les équipements et les espaces de loisirs par un réseau d'espaces verts qui soit support de mobilités douces/actives tout en favorisant la régénération et de dépollution des sols, l'amélioration de la qualité de l'air, ou encore la création de puits de carbone.

### 2-2 Maintenir l'identité des grands ensembles paysagers et patrimoniaux, support d'attractivité du territoire

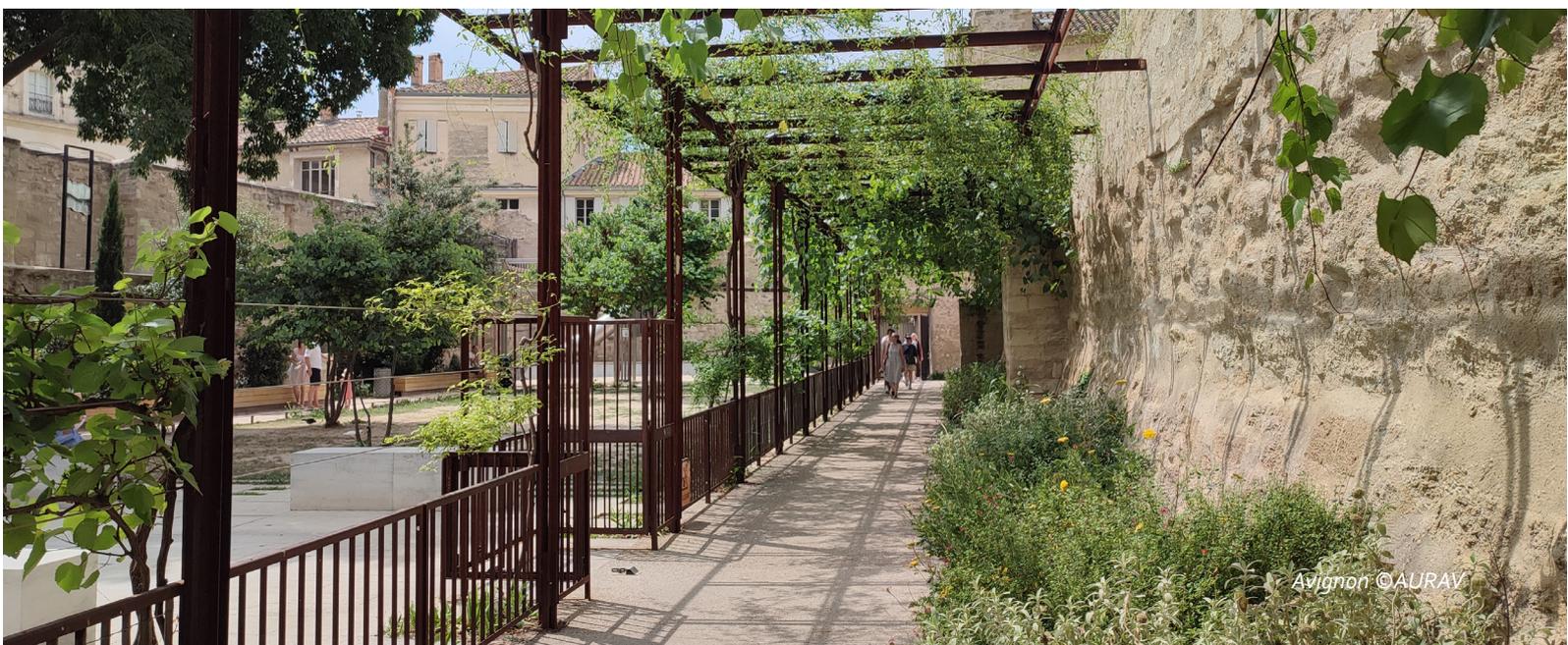
De grands ensembles remarquables ont été identifiés à l'échelle du SCoT pour leur unité paysagère. Il s'agit des coulées vertes du Rhône et de la Durance, de la terrasse de Châteauneuf-du-Pape, des plaines agricoles de Pujaut, du bassin agricole des Sorgues ou de l'Ouvèze ou autour d'Orange, des collines gardoises, du massif d'Uchaux et des foins de Montfavet. Ces espaces sont garants de la diversité des ambiances paysagères du territoire : écosystèmes liés à l'eau, plaines agricoles bocagères ou ouvertes, terres viticoles vallonnées, garrigues.

Afin de maintenir l'identité des grands ensembles paysagers et patrimoniaux, le SCoT vise à :

**1/ Respecter les lignes de force du paysage pour une urbanisation intégrée.**

Il s'agit de maintenir l'identité des entités paysagères en interdisant le développement urbain sur les crêtes et coteaux sensibles, en maintenant les grands ensembles forestiers, les terres de cultures, les espaces de mosaïques agricoles, les zones humides et les ripisylves.

Le développement de l'urbanisation devra s'intégrer avec les éléments du paysage afin de garantir un projet cohérent et harmonieux.





## 2/ Accompagner la découverte du territoire par la valorisation des routes paysagères

Les routes constituent souvent d'excellents moyens pour découvrir et s'appropriier un territoire. Elles mettent en scène et rythment le paysage au grès des différentes entités. Elles offrent de multiples points de vue et constituent des points de bascule qui articulent les différentes entités paysagères. Ainsi, l'urbanisation linéaire le long des axes est à limiter et la valorisation de ces routes paysagères est à poursuivre.

## 3/ Préserver les coupures d'urbanisation

Le développement récent de l'urbanisation a souvent induit un étalement de la tache urbaine entraînant parfois un continuum bâti notamment le long des axes routiers structurants (ex : RD 907, RD 225, RD 942 et RN100). Il convient donc de maintenir et de protéger les coupures d'urbanisation encore existantes que le SCoT identifie et d'enrayer le phénomène d'étalement urbain le long des axes routiers.

## 4/ Valoriser le patrimoine bâti et naturel

Le patrimoine bâti du Bassin de Vie d'Avignon englobe à la fois des sites emblématiques comme le Palais des Papes, le Théâtre antique d'Orange ou la Chartreuse de Villeneuve-lès-Avignon, mais également du patrimoine moins remarquable comme les châteaux, les ruines, les clochers, les mas, les domaines viticoles, le patrimoine lié à l'eau, les murets de pierre sèche... Ils sont le reflet de l'identité du territoire et doivent ainsi être préservés et mis en valeur.

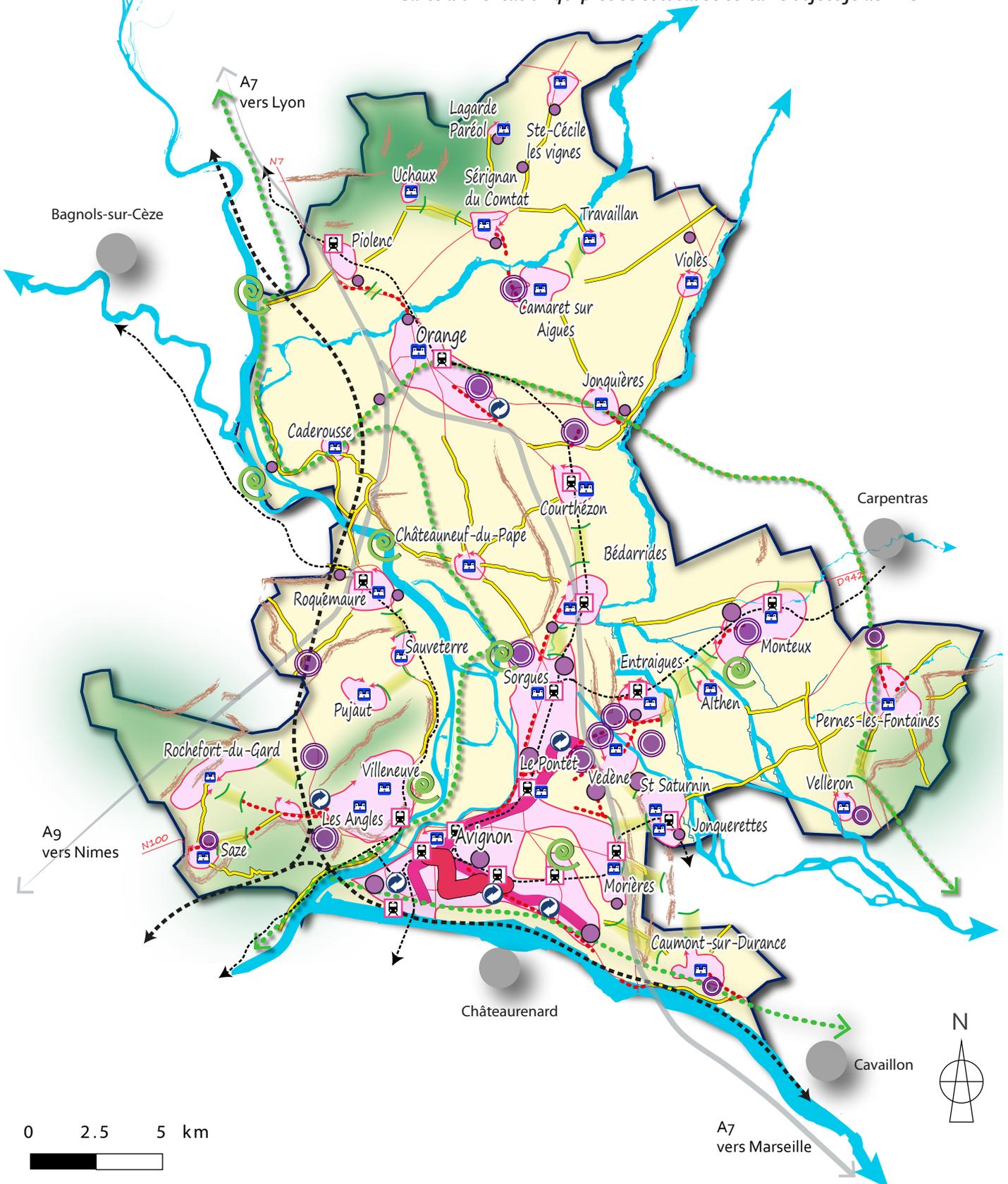
Le patrimoine moins reconnu constitue également un potentiel pour le tourisme vert. Le patrimoine de l'eau, au travers des canaux et des divers autres ouvrages, constitue une base pour la réalisation d'itinéraires touristiques.

Le SCoT favorise les politiques qui conjuguent la fabrication de la ville de demain avec l'héritage patrimonial ou paysager, ce qui implique un juste équilibre entre une innovation nécessaire dans les projets et la valorisation patrimoniale.

Pour ce faire, il entend :

- Porter une attention particulière aux paysages d'entrée de ville, aux centres-villes et centres-bourgs ;
- Veiller à la bonne intégration paysagère et architecturale des projets urbains et d'aménagement au regard du patrimoine bâti environnant ;
- Mettre en valeur le patrimoine local : les murets en pierre sèche, les écrans paysagers, les mas ou les bastides, les calades, bories, murets et restanques en pierre sèche, les chapelles, les croix, les pigeonniers, les moulins, les lavoirs, les ponts ou encore les fontaines ;
- Valoriser le paysage à des fins touristiques.

Carte d'orientation qui précise et localise certains objectifs du PAS



## S'inscrire durablement dans un mode de développement vertueux

### Se donner les moyens de réduire la consommation de l'espace par deux

#### Prioriser le réinvestissement de l'enveloppe urbaine existante :

-  Mobiliser le potentiel foncier au sein du tissu urbain existant et poursuivre les efforts de compacité
-  Requalifier et moderniser les ZAE existantes
-  Repenser les zones commerciales comme sites mutables pour renouveler l'offre foncière

#### Favoriser l'intensification urbaine dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs :

-  Quartier de gare
-  Corridor Tramway
-  Corridor Bus à Haute Fréquence

#### Limiter les sites d'extension urbaine et économique :

-  Encadrer les espaces privilégiés d'extension urbaine et optimiser le potentiel foncier des projets à venir
-  Encadrer les extensions nécessaires des ZAE pour accompagner le développement économique

### De fortes exigences dans les aménagements pour un territoire au cadre de vie urbain et villageois d'exception

-  Préserver le paysage le long des routes paysagères
-  Maintenir les principales coupures d'urbanisation
-  Valoriser le patrimoine : poursuivre les aménagements qualitatifs et d'apaisement des centres villes et de villages
-  Requalifier les entrées de villes et tronçons routiers
-  Maintenir les espaces de loisirs
-  S'appuyer sur les véloroutes structurantes pour garantir un maillage complémentaire des modes actifs favorables au cadre de vie

### Le paysage comme socle du développement du territoire

-  Préserver et valoriser les reliefs caractérisés comme éléments de repère qui révèlent les grands paysages
-  Valoriser les ensembles agricoles et paysagers
-  Valoriser la présence de l'eau sur le Bassin de vie d'Avignon
-  Le réseau autoroutier A7 / a9
-  Les dessertes routières économiques
-  Ligne TGV existante
-  Lignes TER existantes ou à réouvrir

### 3-1 Diversifier l'offre d'habitat pour en faire un levier de qualité de vie

Le SCoT favorise une gamme de logements qui répond aux attentes des habitants, aux évolutions démographiques, notamment le vieillissement, et lutte contre le déficit d'une offre résidentielle en faveur des employés du territoire. Ces enjeux imposent la mise en place d'objectifs forts en matière de diversification et de répartition équilibrée de l'offre de logements, d'amélioration de sa qualité et d'articulation des politiques de l'habitat menées par les EPCI.

Ces objectifs visent à proposer un cadre cohérent et global des différentes politiques de l'habitat portés par les EPCI et communes du SCoT. Ils s'inscrivent et répondent également aux politiques mises en œuvre par l'Etat, les Régions Sud et Occitanie ainsi que les Départements, avec notamment le Plan Départemental de l'Habitat du Vaucluse.

#### 3-1-1 Améliorer le parcours résidentiel

L'objectif consiste à diversifier davantage l'offre afin de permettre à tous les ménages de trouver un logement adapté à leurs besoins à chaque stade de leur vie, en cohérence avec les capacités d'accueil de chaque commune. Il s'agit de poursuivre et d'amplifier les politiques menées depuis quelques années en ciblant notamment les ménages les plus fragiles : jeunes, personnes âgées, ménages à faibles revenus, étudiants, saisonniers...

Afin de faciliter la rotation dans le parc immobilier et de produire du logement avec un rendement démographique souhaitable, le SCoT actionne 4 leviers prioritaires :

#### 1/ Augmenter l'offre des petits logements

Sur l'ensemble du territoire, l'objectif est de répondre :

- Aux besoins des jeunes qui souhaitent prendre leur indépendance: la question du maintien de cette catégorie dans le territoire est primordiale en termes de dynamique et de développement ;
- Aux besoins de logements étudiants ;
- Aux besoins liés aux évolutions des structures familiales (divorce, famille monoparentale...);
- Aux besoins liés au vieillissement de la population. Au-delà de la taille des logements, la question de la perte d'autonomie de certains de ces ménages demande à réfléchir au développement de logements adaptés, situés à proximité des centralités, commerces et services quotidiens et desservis par les modes alternatifs à la voiture ;
- Aux besoins spécifiques liés aux travailleurs saisonniers (tourisme, agriculture...). Cette diversification de la typologie de logements impose également des formes urbaines plus variées entre logements collectifs, logements intermédiaires et logements individuels.

#### 2/ Développer le parc locatif privé et public

Les besoins en matière de logements ne sont pas les mêmes aux différentes phases du parcours résidentiel. Si l'accession à la propriété reste l'objectif d'une très grande partie des ménages, il demeure nécessaire d'offrir également la possibilité de louer son logement.



Le SCoT encourage à développer l'offre locative de façon significative dans chaque commune en proposant notamment des logements intermédiaires aux loyers adaptés aux besoins.

### **3/ Proposer un habitat adapté aux publics spécifiques**

Le SCoT porte des ambitions d'adaptation de l'offre au sein de l'habitat public et privé, en favorisant :

- Le développement d'un habitat adapté aux besoins des personnes âgées qu'elles soient autonomes, en perte d'autonomie ou dépendantes, telles que les résidences autonomes, l'habitat intergénérationnel, les résidences services ou accompagnées, l'habitat inclusif, et cela à proximité des services, équipements, commerces et espaces publics ;
- La poursuite d'équipement de terrain d'accueil des gens du voyage dans un objectif de mise en œuvre du schéma départemental. Parallèlement à l'aménagement des aires d'accueil, les Plans Départementaux d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées (PDALHPD) de Vaucluse et du Gard ciblent comme objectif de conforter l'offre d'hébergement pour les gens du voyage en cours de sédentarisation ;
- Le déploiement d'une offre de logements à destination des ouvriers agricoles et des saisonniers afin de leur garantir de bonnes conditions d'accueil ;
- L'équilibre entre les logements et les meublés de tourisme afin de limiter les conflits d'usage entre résidents permanents et vacanciers, notamment à Avignon.

#### **3-1-2 Assurer une offre suffisante de logements locatifs sociaux et une plus grande solidarité**

##### **1/ Atteindre le seuil de logements sociaux inscrit dans la loi pour les communes concernées**

Les communes soumises à l'article L302-5 du code de la construction et de l'habitation et n'atteignant pas le seuil obligatoire des 25% de logements locatifs sociaux devront mettre en œuvre des politiques de rattrapage permettant d'atteindre ce taux. Ainsi, les politiques de l'habitat intercommunales et les documents d'urbanisme communaux fixent des objectifs de production de logements sociaux et mettent en œuvre les outils nécessaires. Le SCoT définit les objectifs minimums de production de logements sociaux dans la production de logements à réaliser, ce qui comprend la construction neuve et la mobilisation du parc existant (conventionnement).

##### **2/ Assurer une meilleure répartition de l'offre**

Le SCoT reconnaît le rôle particulier des communes d'Avignon, Orange, Sorgues et du Pontet en matière d'offre de logements sociaux.

Pour autant, le SCoT poursuit un objectif d'équilibre et de la répartition de l'offre en logements sociaux.

Afin de garantir l'accès au logement pour tous, le SCoT porte une logique de rééquilibrage de l'offre sociale, sur l'ensemble de son territoire, notamment à proximité des centralités et des commodités urbaines en veillant à :

- Continuer le développement d'une offre diversifiée et adaptée de logements sociaux ;
- Poursuivre le développement de logements communaux ;
- Encourager la création de logements locatifs sociaux au sein du parc existant (acquisition-amélioration, logement intermédiaire et conventionnement ANAH) ;

De manière générale, la répartition de l'offre doit répondre aux besoins propres de chaque commune et EPCI du SCoT.

Ainsi, en lien avec les SRADDET, le SCoT priorise le développement de logements abordables à destination des jeunes et des actifs sur le cœur urbain.

### **3/ Favoriser l'accession sociale**

Dans le cadre de ses objectifs en matière de logements sociaux, le SCoT encourage l'accession sociale afin de mieux faire correspondre l'offre de logements avec les capacités financières des ménages, notamment les jeunes ou primo-accédants.

#### **3-1-3 Fixer des objectifs ambitieux en matière d'amélioration et de réhabilitation**

##### **1/ Remobiliser les logements vacants**

Le SCoT considère le parc vacant comme un parc d'offre nouvelle potentielle dont la reconquête est prioritaire pour répondre aux besoins en logements et participer à la limitation de la consommation d'espace. Le SCoT encourage prioritairement la réhabilitation du parc privé existant afin de remettre dans le marché immobilier (vente ou location) ces logements, favorisant ainsi leur renouvellement urbain et leur revitalisation.

Le SCoT veille à freiner l'augmentation du nombre de logements vacants. Elles encadrent la production du logement pour limiter la vacance dans le neuf.

## 2/ Améliorer la qualité du parc de logements locatifs sociaux

La rénovation et la diversification du parc social existant est une priorité à Avignon, Orange, Sorgues et Le Pontet où plus de la moitié du parc social est antérieur aux années 1970. Ces grands ensembles d'habitat social, quasi exclusivement localisés en quartiers prioritaires de la politique de la Ville, doivent faire l'objet d'une attention particulière dans les politiques d'habitat intercommunales.

Les nouvelles opérations d'aménagement localisées dans ou à proximité de ces quartiers contribuent à la diversification de l'habitat et à l'amélioration de la qualité de vie dans ces quartiers.

## 3/ Réussir l'efficacité énergétique dans le parc de logements

Le SCoT promeut l'amélioration thermique du parc existant. Les politiques publiques contribuent à augmenter la sobriété énergétique dans la production neuve. L'isolation thermique des logements existants doit être améliorée, permettant par ailleurs d'endiguer la précarité énergétique de certains ménages modestes (propriétaires occupants ou locataires).

## 4/ Résorber l'habitat dégradé ou indigne et soutenir les copropriétés dégradées dans l'habitat privé

Les enjeux de l'habitat privé s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration des conditions de logements. En matière d'habitat dégradé ou indigne, l'accent est mis dans, et autour, des centres anciens qui concentrent la majeure partie de ce parc via des leviers d'action concrète (OPAH,

RU, RHI, THIRORI, etc). La problématique des copropriétés dégradées, particulièrement prégnante à Avignon, Orange, Le Pontet et Sorgues, doit également faire l'objet d'une veille spécifique pour mieux cibler les actions à mener, notamment envers les copropriétés les plus en difficulté.

## 5/ Accompagner les programmes de rénovation urbaine

Les villes d'Avignon et d'Orange connaissent des programmes d'intérêt nationaux ou régionaux de renouvellement urbain (NPRNU) qui permettent, par leur ampleur, la transformation et la redynamisation de ces quartiers et leur meilleure intégration dans la ville. Plus globalement ces programmes participent au renouveau du cœur urbain, poursuivi par le SCoT. Le SCoT soutient ces grands projets de rénovation urbaine.

Ces programmes concernent pour Avignon, les quartiers de la Rocade, de Saint-Chamand et du Nord-Est (Reine-Jeanne et Grange d'Orel) et pour Orange, le quartier de l'Aygues. Ils constituent des projets urbains majeurs pour l'ensemble du territoire du SCoT. Ils impliquent et nécessitent une synergie de l'ensemble des politiques publiques, en matière d'espace public, d'équipements, de mobilité, d'activités économiques, de cohésion sociale et en particulier d'habitat.

Ces programmes s'inscrivent dans une dynamique globale de rénovation et de diversification de l'offre. Les politiques publiques, notamment menées à l'échelle du Grand Avignon et du Pays d'Orange en Provence, soutiennent ces opérations sur le long terme. Les projets d'urbanisme ou de territoire ayant un impact sur ces programmes viennent les conforter pour participer à leur réussite.



### 3-2 Porter une stratégie économique complémentaire entre chaque EPCI du Bassin de Vie d'Avignon

Le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon entend répondre au défi de l'attractivité et de la compétitivité du territoire, qui se pose parfois dans une logique concurrentielle avec notamment les Métropoles voisines, à travers la valorisation de ses nombreux atouts. Le SCoT porte les objectifs suivants :

- Trouver le bon équilibre entre le développement d'activités dans le tissu urbain et l'accueil d'activités en ZAE ;
- Créer les conditions foncières de maintien, d'accueil de nouvelles entreprises, de mutation ou de développement de celles déjà présentes ;
- Renforcer les activités d'innovation et d'excellence tout en confortant l'ancrage des activités locales traditionnelles.

#### 3-2-1 Préparer le foncier économique de demain à travers une armature globale

Le SCoT entend répondre aux besoins, y compris fonciers et nécessaires au développement économique. Pour cela, il encadre le développement des sites en optimisant la localisation et l'emprise des activités, en adéquation avec l'armature urbaine afin :

- De maintenir les entreprises existantes sur le territoire et de leur proposer des capacités de développement ;
- D'anticiper et de mieux saisir les opportunités d'accueil d'entreprises par une offre foncière adaptée ;
- D'organiser un développement économique harmonieux et complémentaire entre les territoires ;
- De limiter les conflits d'usage entre espaces résidentiels et activités économiques.

En ce sens, le SCoT vise à :

**1/ Favoriser l'implantation d'activités économiques dans les centralités et tissus urbains constitués**, dès lors qu'elles sont compatibles avec de l'habitat dans une optique de renforcer la ville des proximités;

**2/ Optimiser et réinvestir les zones d'activités existantes.** Cet objectif est prioritaire et préalable à la création ou à l'extension de zones ;

**3/ Prioriser le foncier en zone d'activité pour les activités économiques non compatibles avec les autres fonctions urbaines notamment industrielles ou artisanales**, afin d'éviter les nuisances sonores, les risques industriels, et la pollution, ou pour celles qui nécessitent de grandes surfaces ;

**4/ Promouvoir la desserte des ZAE par les transports collectifs et les modes alternatifs** comme des sites de co-voiturage pour lutter contre l'autosolisme ;

**5/ Promouvoir la qualité des ZAE**, notamment dans le cadre de l'aménagement des entrées de ville : requalifier les zones existantes et favoriser un aménagement qualitatif et durable pour les nouvelles ZAE (développement des modes doux, énergies renouvelables, qualité paysagère des espaces publics, gestion du ruissellement ...);

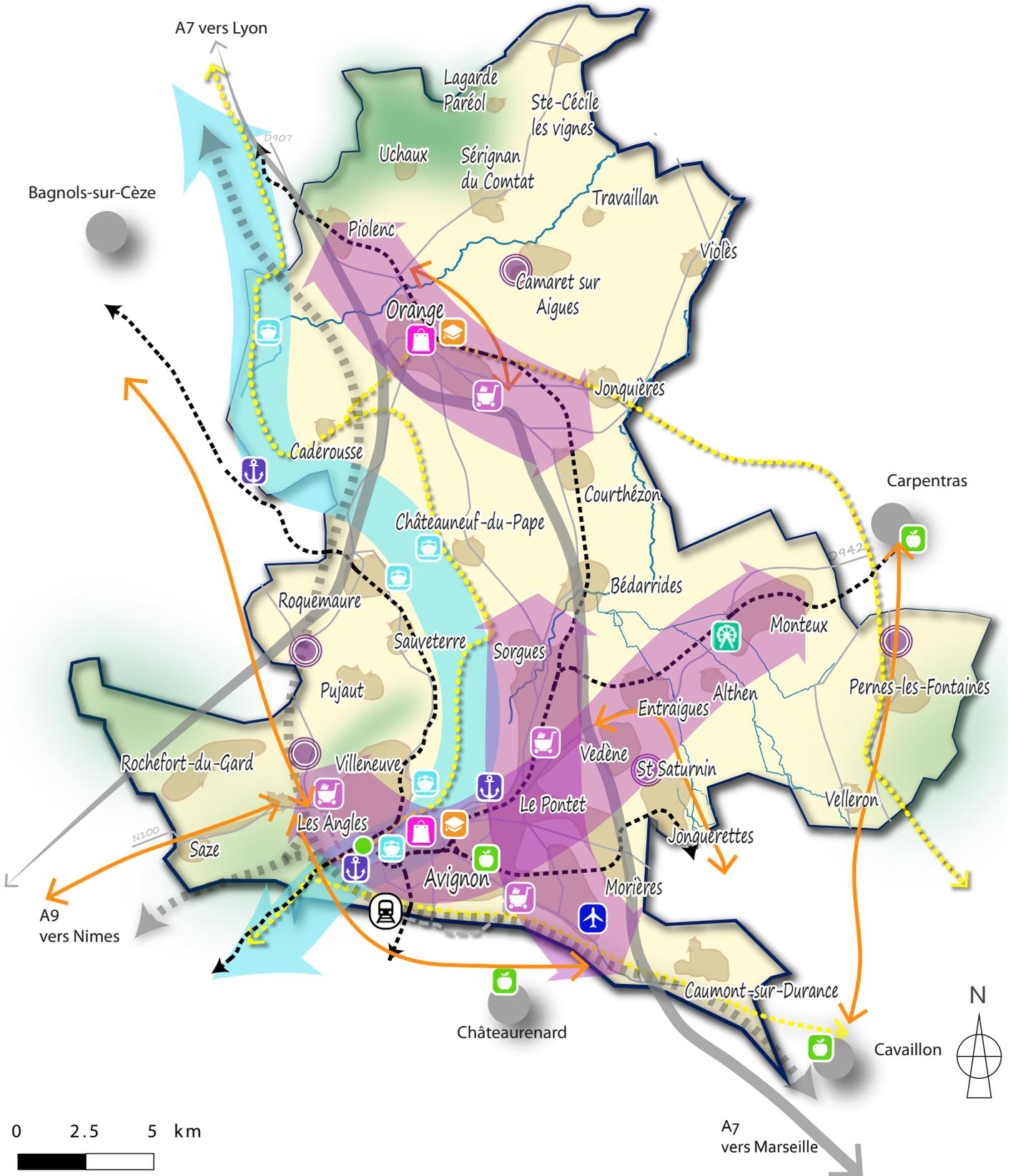
**6/ Innover en s'appuyant sur le numérique** pour répondre aux évolutions sociétales : télétravail, coworking, tiers lieux, hôtel d'entreprises, en renforçant la desserte en communications électroniques.

Le SCoT détermine une armature des zones d'activités qui établit un maillage des zones existantes ou futures, localise les projets de création ou d'extension. Cette armature de ZAE est complémentaire avec les polarités des centres-villes et des sites stratégiques.

À travers cette armature économique, le SCoT identifie deux types de zones :

- **Les zones d'attractivité territoriale** qui jouent un rôle de locomotives et de structuration d'une offre économique équilibrée et diversifiée, ou spécialisée sur une vocation;
- **Les zones de développement local** : de taille plus réduite, elles jouent un rôle de proximité important dans un secteur économique cohérent, en complément des zones d'intérêt stratégique. Elles complètent le maillage économique du territoire et connaissent le plus souvent des activités diversifiées.

Carte d'orientation qui précise et localise certains objectifs du PAS



## Porter une stratégie économique complémentaire pour conforter l'emploi sur le territoire

### S'appuyer sur les ressources du territoire pour créer de l'emploi

-  Valoriser le Rhône pour organiser la filière logistico-maritime et fluviale, qui s'inscrit dans l'axe Méditerranée-Rhône-Saône
-  Conforter les ports permettant d'organiser une logistique durable
-  Poursuivre le développement de l'écosystème aéronautique sur la zone d'activités/ technopôle Pégase en s'appuyant sur les infrastructures de l'aéroport
-  Conforter la gare TGV véritable porte d'entrée du territoire
-  Miser sur l'étoile ferroviaire pour conforter l'emploi
-  Faire de l'agriculture un fleuron de l'économie locale en préservant les terres agricoles
-  Soutenir le pôle de compétitivité «fruits et légumes» en lien avec les MIN
-  Conforter les infrastructures permettant l'export des productions (Chantier Rail-Route Champfleury et projet de port trimodal en Courtine)
-  Conforter les dessertes autoroutières jouant un rôle économique stratégique et de véritables portes d'entrée du territoire
-  Dessertes routières économiques existantes

### Accueillir et ancrer les filières d'excellence économique

- Favoriser le développement d'une économie productive à haute valeur ajoutée :
  -  Espace économique fort à enjeu
  -  Pôle économique secondaire à conforter
-  Créer ou améliorer les dessertes économiques renforçant les coopérations entre territoires
-  Développer l'offre de formation en lien avec l'économie locale
-  Soutenir l'économie présentielle comme moteur de développement et au plus proche des communes
- Accompagner la mutation des activités traditionnelles de type PME/PMI en facilitant leur implantation sur le territoire
- Renforcer l'attractivité commerciale des centres-villes et des quartiers en y priorisant les implantations commerciales
-  Maîtriser l'évolution des zones commerciales et impulser leur diversification
-  Renforcer la revitalisation commerciale sur les centres d'Avignon et Orange
-  Favoriser le tourisme fluvial en adaptant les aménagements nécessaires à son développement depuis Avignon, Châteauneuf-du Pape, Villeneuve- les-Avignon, Roquemaure et Piolenc
-  Conforter l'attractivité régionale des parcs de loisirs situés sur Montoux
-  Développer l'offre en activités de pleine nature
-  S'appuyer sur les Véloroutes structurantes pour garantir un maillage complémentaire des modes actifs et développer l'économie autour du cyclo-tourisme

### 3-2-2 Accueillir et ancrer les filières d'excellence économique

#### 1/ Favoriser le développement d'une économie productive et des filières à haute valeur ajoutée

- Renforcer l'industrie agroalimentaire considérée comme le secteur industriel le plus important du territoire. Le territoire bénéficie de tous les atouts pour organiser une filière agro-alimentaire performante en développant l'ensemble des maillons de la chaîne. Le SCoT vise à anticiper les besoins des entreprises du secteur et éviter les délocalisations en réservant des terrains suffisants pour la filière lorsqu'il s'avère impossible d'y répondre dans le tissu urbain constitué. Pour cela, le SCoT porte une vision stratégique sur le déploiement d'activités dédiées à l'agroalimentaire et la naturalité. Une adaptabilité aux enjeux du développement durable sera recherchée sur ces secteurs notamment via la gestion et la réutilisation des déchets produits par les matières premières ;
- Accompagner la démarche « territoire d'industrie » par une planification adaptée à la reconquête d'activités industrielles ;
- Renforcer la filière « naturalité » sur le Bassin de Vie d'Avignon en confortant la synergie entre la recherche, la formation, l'appui aux entreprises et le pôle de compétitivité ;
- Accompagner l'écosystème aéronautique en s'appuyant sur la présence de l'aéroport et du technopôle Pégase Avignon et poursuivre le développement des entreprises en confortant son rôle de pépinière d'entreprises ;
- Accompagner les activités numériques et créatives et conforte l'implantation des établissements de formation sur ce secteur.

#### 2/ Soutenir l'économie présentielle comme moteur de développement et au plus proche des communes

- Conjuguer vieillissement de la population et moteur de développement : cette filière regroupe des activités du secteur de la santé, des services aux particuliers (maintien à domicile...) et des startups innovantes exploitant des technologies modernes (domotique, assistance à l'autonomie par les nouvelles technologies, suivi du patient à domicile, e-santé). Le SCoT porte cette filière autour du vieillissement pour développer des activités autour des nouveaux services à la population, et ainsi créer de nouveaux emplois ;
- Renforcer l'économie du service à la population en proposant des services à la population active, notamment la gestion du quotidien (entretien de la maison, garde d'enfant, voiture...) ; mais également en confortant les services aux entreprises afin de leur donner toutes les clés pour entreprendre dans de bonnes conditions sur le territoire. La création de nouveaux services devra en

priorité se constituer au sein des centres-villes et villages, afin de contribuer à l'animation urbaine / villageoise ; Ainsi, l'objectif partagé est de développer des activités au plus proche des besoins ;

- Promouvoir l'économie sociale et solidaire ;
- Accompagner la mutation des activités traditionnelles de type PME/PMI en facilitant leur implantation sur le territoire, en cohérence avec l'environnement immédiat ;
- Conforter les conditions de développement de l'offre de formation dédiée aux métiers du soin de la personne et aux services.

#### 3/ Faire de l'agriculture un fleuron de l'économie locale

Le SCoT protège les terres agricoles, considérées comme outil productif majeur dans la stratégie économique du territoire. Afin de valoriser ces dernières et d'anticiper les évolutions des consommations, le SCoT vise à :

- Accompagner l'évolution des pratiques agricoles dans un contexte de changement climatique et d'économies d'eau en soutenant un modèle agricole durable. Il s'agit par exemple d'accompagner le développement de nouvelles filières adaptées (pois chiche, amande...) et l'implantation de structures en adéquation avec ces filières (transformation de la matière première...);
- Soutenir les productions locales dotées de signe de qualité agricole (AOP / AOC / IGP / labels) et préserver les espaces agricoles correspondants ;
- Faciliter l'installation des jeunes agriculteurs sur le territoire et la reprise d'activités ;
- Permettre le développement d'une offre résidentielle à destination des agriculteurs de demain et des saisonniers agricoles ;
- Améliorer l'adéquation entre besoins alimentaires et productions locales en aidant à la structuration d'une filière de circuit court, en facilitant la création d'équipements liés à la souveraineté alimentaire, en permettant l'installation de commerces de produits locaux, en préservant les terres les plus propices aux cultures nourricières ;
- Promouvoir les jardins potagers, l'intégration de cultures dans les espaces publics, ce qui permettra de favoriser les pratiques locales et de sensibiliser la population à l'agriculture périurbaine de proximité ;
- Valoriser les déchets de l'agriculture notamment pour la méthanisation et le compostage ;
- Assurer le maintien et soutenir le développement du réseau d'irrigation notamment en protégeant les terres concernées ;



©Colombe Prod /VPA

- Permettre l'expérimentation et innover de nouvelles techniques d'exploitation en lien avec le numérique et l'agrivoltaïsme ;
- Permettre le développement de l'agritourisme en complément de l'activité agricole en rénovation du bâti agricole ancien pour créer des hébergements sans compromettre l'activité agricole ;
- Maintenir et valoriser le pastoralisme en répondant aux besoins des éleveurs (constructions admises sous conditions, accès à l'eau et à l'électricité ...) ;
- Accompagner le développement des formations et enseignements autour des métiers du vin (récolte, vinification, transformation de la matière première, embouteillage et commercialisation) ;
- Conforter les infrastructures permettant l'export des productions (Chantier Rail-Route Champfleury et projet de port trimodal en Courtine) ;
- Conforter la filière vitivinicole par une diversification des activités : fabrication de matériel (cuves, pressoirs), développer les systèmes de stockage des vins (conditionnement, embouteillage, emballage).
- S'appuyer sur la diversité et le maillage de l'offre, ce qui permettrait une meilleure solidarité des territoires et des acteurs en termes de moyens, de promotion et de retombées. Cette stratégie contribuerait par ailleurs à prolonger la durée du séjour du visiteur sur le territoire notamment en travaillant en coopération avec les territoires voisins, qui connaissent de nombreux hauts lieux touristiques : littoral, Cévennes, Luberon, Alpilles, Mont-Ventoux, Nîmes, Vaison-la-Romaine, Pont-du-Gard... ;
- Développer et valoriser l'offre d'hébergement touristique sous toutes ses formes : hôtels, résidences urbaines, hôtellerie de plein air, hébergements insolites, chambres d'hôtes, etc. La vitalité économique du territoire dépend également de sa capacité à accueillir le tourisme d'affaires, notamment à Avignon, à Orange et à Beaulieu. Ce qui implique une amélioration de l'offre hôtelière et de la qualité des infrastructures de congrès dimensionnées pour les manifestations de grande ampleur ;
- Contribuer à la diversification des activités touristiques vers le tourisme vert à travers notamment l'agrotourisme et l'oenotourisme, la mise en valeur de sentiers de randonnée locaux permettant de découvrir le patrimoine naturel et bâti local, etc ;

#### 4/ Valoriser une destination touristique d'exception reconnue à l'international

En lien avec les politiques touristiques déjà menées par les collectivités, le SCoT entend renforcer ce secteur économique porteur sur le territoire. Il s'agit de :

- Articuler les différentes politiques touristiques menées dans le Bassin de Vie d'Avignon entre tourisme vert, culture, loisirs et sports pour renforcer l'offre et la rendre plus visible ;
- Mieux révéler les identités et richesses du territoire qui jouit d'une image internationale grâce à son patrimoine bâti remarquable dont une partie est classée Patrimoine mondial de l'UNESCO, mais également grâce au festival de théâtre à Avignon, aux chorégies d'Orange, et à ses produits du terroir avec notamment les vignobles de Châteauneuf-du-Pape ;
- Conforter l'attractivité régionale des parcs de loisirs situés sur Monteux ;
- Développer l'accessibilité des sites touristiques en modes doux et promouvoir le tourisme à vélo par la définition d'un schéma cyclable à l'échelle du SCoT en cohérence avec la Via Rhona, la Via Venaissia et le Val de Durance. Il s'agit d'assurer la continuité de cette offre depuis les communes vers ces grands itinéraires. Afin de garantir une offre complète, le SCoT favorise en lien avec les politiques publiques, le maillage sur ces axes, de bornes électriques de rechargement ;
- En termes d'accessibilité, favoriser la venue et l'accès aux loisirs des personnes à mobilité réduite ;
- Favoriser le tourisme fluvial en adaptant les aménagements nécessaires à son développement depuis Avignon, Villeneuve-lès-Avignon, Roquemaure et Châteauneuf-du-Pape qui disposent d'une halte fluviale. Il s'agit d'améliorer les conditions d'accueil des bateaux et de faciliter le lien entre le fleuve et les lieux patrimoniaux et touristiques.

### 3-3 Confirmer le cap en matière d'aménagement commercial et logistique

Dans un territoire largement doté en grandes et moyennes surfaces commerciales et aux nombreuses zones commerciales périphériques, le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon affirme un nouveau cap en matière d'aménagement commercial. Il encadre et rationalise l'aménagement et le développement du commerce.

En matière commerciale, le SCoT vise à répondre aux dysfonctionnements suivants :

- Une évolution déséquilibrée du commerce au profit des zones commerciales et aux dépens des centres-villes et villages ;
- Un développement commercial qui ne répond plus aux besoins des habitants, largement satisfaits par une offre quantitativement plus élevée que d'autres territoires français comparables ;
- Une consommation foncière importante, en particulier pour l'implantation de moyennes et grandes surfaces ;
- Une standardisation des paysages, avec notamment la problématique des entrées de ville ;
- Un développement des déplacements qui se font majoritairement en voiture (clients et marchandises) ;
- Une évolution des pratiques commerciales et des modes de consommation, tournée vers le e-commerce.

#### 3-3-1 Redéfinir l'équilibre entre les pôles commerciaux

Le SCoT définit une armature commerciale qui identifie deux niveaux de polarités commerciales et qui s'inscrit dans la logique de l'armature urbaine du Bassin de Vie d'Avignon. Cette armature commerciale permet de déterminer les localisations préférentielles des commerces et d'encadrer leurs modalités d'implantation.

Le SCoT distingue ainsi deux types de polarités commerciales :

- Les centralités urbaines commerciales qui se localisent dans un tissu urbain constitué accueillant une diversité de fonctions (habitat, activités, équipements et commerce). Il s'agit en particulier des centres-villes et de villages historiques mais également des centralités de quartiers et des linéaires de commerces (rue et pénétrantes commerçantes, faubourgs...). Le SCoT définit une hiérarchie des centralités urbaines :
  - Les centres-villes d'Avignon et d'Orange ;
  - Les centres des villes qui accueillent un nombre important de commerces ;
  - Les centres de village ;
  - Les centralités de quartier.

- Les zones commerciales qui se localisent en périphérie et en entrée de ville. Dotées d'importants espaces de parking, elles représentent des gisements potentiels dans le sens d'une diversification des fonctions urbaines et des zones d'activités économiques et/ou dans le modèle commercial de réinvestissements pour le futur. Le SCoT définit une hiérarchie des zones commerciales :
  - Une zone commerciale métropolitaine ;
  - Des zones commerciales majeures ;
  - Des zones commerciales locales.

#### 3-3-2 Renforcer l'attractivité commerciale des centres en y priorisant les implantations commerciales

De manière générale, la revitalisation commerciale de l'ensemble des centres-villes et villages, ainsi que des autres centralités urbaines ou quartiers les plus densément peuplés, constituent une priorité, en garantissant notamment le maintien et le développement d'une offre commerciale de proximité diversifiée. Il s'agit, en particulier, de mettre en œuvre une stratégie qui repositionne les centres d'Avignon et d'Orange comme des polarités commerciales majeures du bassin de vie. La revitalisation commerciale des centres-villes doit s'accompagner d'une approche globale combinant plusieurs leviers d'action : qualité des espaces publics, accessibilité, habitat, sécurité, propreté, services, animation commerciale, politique immobilière, foncière et fiscale...

Enfin, en dehors des centres-villes, le maintien et le développement des commerces sont favorisés dans des centralités urbaines au sein des quartiers existants ou en devenir. Cet enjeu est également majeur dans les quartiers politiques de la ville où le commerce est un facteur de renouveau urbain, d'attractivité, de cohésion sociale et de service de proximité (Rocade, Saint-Chamand, quartiers Nord Est et Quartier de l'Aygues).

#### 3-3-3 Maîtriser l'évolution des zones commerciales et impulser leur diversification

Afin de proposer un meilleur équilibre commercial à l'échelle du Bassin de Vie d'Avignon tout en limitant la consommation de l'espace, le SCoT ne permet pas la création de nouvelles zones commerciales et l'extension des zones existantes.

L'implantation des commerces de périphérie sera privilégiée au sein du tissu existant de la zone commerciale tout en veillant à l'équilibre avec les centres-villes et de villages.

Cet objectif se fonde notamment sur les importantes potentialités qui existent dans les zones commerciales pour implanter du commerce. Le SCoT cible ces espaces, en particulier Avignon-Nord, Avignon-Sud, Courtine, Grand-Angles aux Angles et Orange-Le Coudoulet, comme des sites privilégiés de mutation, de diversification des fonctions par la transformation du bâti et de densification, notamment à travers la rationalisation du stationnement.



Avignon Nord ©AURAV

Ainsi, les nouveaux projets d'implantation ou d'agrandissement commerciaux dans les zones commerciales existantes devront intégrer des objectifs visant à :

- Être complémentaire avec les commerces des centralités urbaines, sans affecter la vitalité de ces dernières ;
- Réduire la place de la voiture et proposer des solutions contre l'autosolisme ;
- Mutualiser au mieux les places de stationnement entre les enseignes ;
- Utiliser le plus possible le potentiel offert par les parkings pour de nouvelles implantations ou vocations ;
- Promouvoir des aménagements qualitatifs à destination des piétons et des cyclistes ;
- Limiter l'impact environnemental des projets, améliorer les performances énergétiques et la gestion des eaux ainsi que celle des déchets ;
- Limiter l'imperméabilisation pour redonner le rôle éponge du sol en privilégiant une désimperméabilisation et une végétalisation des espaces publics et du stationnement ;
- Optimiser la densité des constructions, pour des formes compactes moins consommatrices de foncier ;
- Faire des zones commerciales, des espaces privilégiés des ENR notamment sur les bâtiments, en trouvant le juste équilibre entre densification des espaces de stationnement pour les activités économiques et développement d'ombrières.

Enfin, les principales entrées de ville du Bassin de Vie d'Avignon sont marquées par des zones commerciales sur des surfaces importantes. Le commerce a en grande partie produit les entrées de ville. Les implantations de commerce et aménagement dans les zones commerciales doivent intégrer une forte dimension paysagère dont la qualité doit

participer à la requalification des entrées de ville et, plus généralement, des paysages du territoire. Il s'agit d'améliorer significativement dans tout projet, notamment :

- La qualité paysagère et architecturale des entrées de ville ;
- L'accessibilité, la rationalisation et le développement des déplacements non motorisés (modes doux, mutualisation du stationnement, aménagement d'aire de co-voiturage) ;
- Les performances énergétiques et environnementales (gestion des eaux, gestion des déchets, etc.).

### 3-3-4 Appuyer la mutation de l'appareil commercial

L'évolution des modes de vie et de consommation impose une meilleure anticipation des nouvelles aspirations. Cela implique notamment :

- D'encourager les nouvelles pratiques commerciales adaptées aux nouveaux rythmes et modes de consommation : consommation « citoyenne » (ex/ favoriser les circuits courts), promotion du « multicanal », etc. ;
- De développer un commerce davantage « serviciel et expérientiel » répondant aux nouvelles exigences du consommateur en termes de proximité, d'accompagnement et d'interactivité ;
- D'anticiper et de s'adapter au développement du e-commerce tout en réduisant leur impact environnemental (optimiser la circulation des marchandises).

Le Bassin de Vie d'Avignon peut accueillir de nouveaux concepts de commerces comme des ateliers collaboratifs de fabrication qui permettent d'accéder à des machines et équipements professionnels sous forme d'abonnement ou des concepts de centre commercial éphémère et nomade.

### 3-3-5 Organiser la logistique commerciale

Le SCoT entend mieux organiser les flux liés à la logistique commerciale. Pour ce faire, il définit une armature de la logistique commerciale qui s'adosse sur celle de l'armature des sites économiques. Celle-ci permet de déterminer les localisations préférentielles pour la logistique commerciale et d'encadrer leurs modalités d'implantation au regard de la capacité des voiries à gérer le flux de marchandise, des objectifs de réduction de l'artificialisation des sols, des espaces existants d'ores et déjà dédiés à ce type activité et de la connexion intermodale (fret-fleuve-route).

Le SCoT distingue ainsi deux types de polarités (sites existants) pour l'implantation de la logistique commerciale permettant de répondre aux besoins de desserte du territoire :

- **Les Polarités régionales** visent à accueillir des sites de logistique commerciale d'envergure régionale ou inter-régionale et disposent :
  - D'une forte présence d'activités logistiques existantes permettant d'orienter les futures constructions sur le renouvellement urbain ;
  - D'une desserte multimodale ou a minima d'infrastructures routières majeures (réseau départemental) permettant d'absorber ces flux logistiques régionaux ou inter-régionaux.

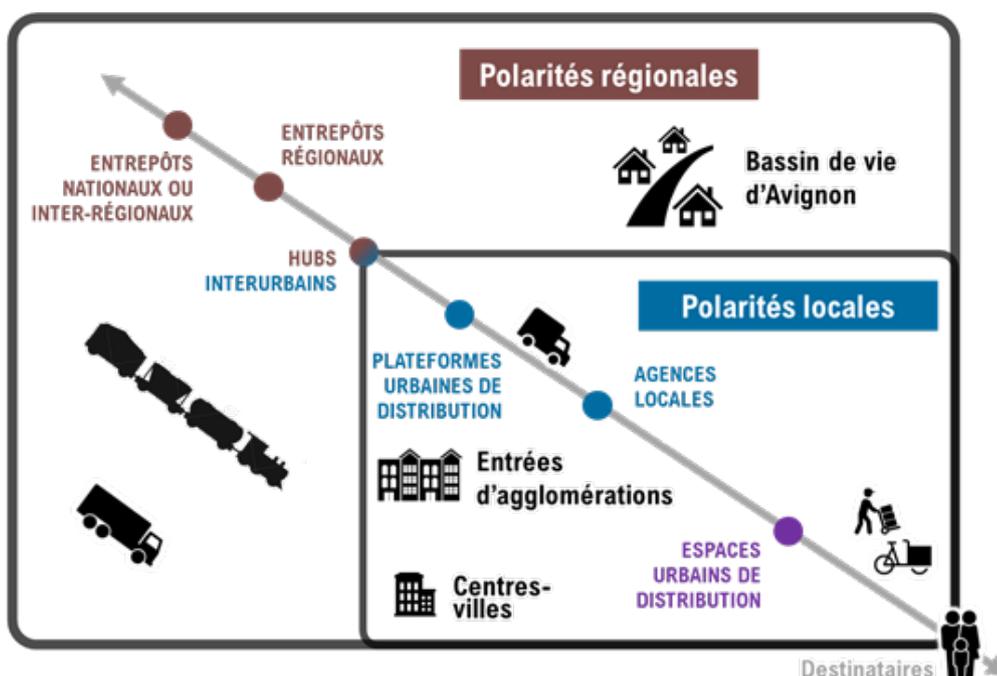
- **Les Polarités locales** visent à accueillir des sites de logistique commerciale d'envergure locale et s'intègrent au sein de zones d'activités diversifiées comprenant déjà des activités logistiques. Elles disposent d'infrastructures routières permettant une gestion des flux logistiques d'envergure locale.

Afin de répondre aux enjeux notamment de décarbonation des livraisons et d'apaisement des centres-villes, le SCoT facilite l'accueil à proximité immédiate des centralités urbaines, des infrastructures et équipements logistiques, des espaces dédiés aux activités de distribution du dernier kilomètre à destination des particuliers et des professionnels du territoire.

Pour ce faire, la localisation de ces espaces de logistique commerciale urbaine doit combiner :

- Une accessibilité routière ou multimodale relativement massifiée (à minima porteur 19T) afin de rationaliser les flux de marchandises en amont ;
- Une proximité avec les centralités (de l'ordre de 1 à 3 km) pour permettre notamment les livraisons en aval en modes décarbonés voire en modes actifs (cyclo-logistique, livraisons à pied).

Synthèse illustrative d'organisation à venir pour la logistique sur le Bassin de Vie d'Avignon



©Interface Transport



