SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

Document d'Orientations et d'Objectifs

Horizon 20 ans

Dossier arrêté en Comité syndical du 7 Avril 2025

AGENCE D'URBANISME AURAV RHÔNE AVIGNON VAUCLUSE

LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS

PREAMBULE :

Le contenu du Document d'orientations et d'objectifs (DOO), est régi notamment par les articles L141-1 et suivants du code de l'urbanisme qui précisent notamment :

« Le document d'orientations et d'objectifs détermine les conditions d'application du projet d'aménagement stratégique. Il définit les orientations générales d'organisation de l'espace, de coordination des politiques publiques et de valorisation des territoires.

L'ensemble de ces orientations s'inscrit dans un objectif de développement équilibré du territoire et des différents espaces, urbains et ruraux, qui le composent. Il repose sur la complémentarité entre :

1° Les activités économiques, artisanales, commerciales, agricoles et forestières ;

2° Une offre de logement et d'habitat renouvelée, l'implantation des grands équipements et services qui structurent le territoire, ainsi que l'organisation des mobilités assurant le lien et la desserte de celui-ci ;

3° Les transitions écologique et énergétique, qui impliquent la lutte contre l'étalement urbain et le réchauffement climatique, l'adaptation et l'atténuation des effets de ce dernier, le développement des énergies renouvelables, ainsi que la prévention des risques naturels, technologiques et miniers, la préservation et la valorisation de la biodiversité, des ressources naturelles, des espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que des paysages, dans un objectif d'insertion et de qualité paysagères des différentes activités humaines, notamment des installations de production et de transport des énergies renouvelables.

Le document d'orientation et d'objectifs peut décliner toute autre orientation nécessaire à la traduction du projet d'aménagement stratégique, relevant des objectifs énoncés à l'article L. 101-2 et de la compétence des collectivités publiques en matière d'urbanisme ».

Le DOO est organisé selon la même trame que le PAS démontrant ainsi la cohérence entre ambitions politiques et les orientations définies.

Le DOO intègre un plan désigné sous le nom de cartographie du DOO. Ce plan a pour objet de localiser certaines orientations du DOO. Il a une portée prescriptive.

Sur cette cartographie, un certain nombre d'espaces y figurant ne sont pas concernés par des orientations graphiques. Ces espaces « en blanc » ne sont pas des espaces sans statut. Cela ne signifie pas qu'ils ne sont pas préservés. Ils sont soumis aux orientations écrites du DOO.

L'ensemble du projet de SCoT a été construit avec la démarche éviter/réduire/compenser. Ceci a permis aux élus de définir des orientations en considération avec les enjeux et impacts sur l'environnement (limitation de la consommation foncière, protection de la ressource en eau, modération de la consommation en énergie et développement des énergies renouvelables, préservation des paysages et de la biodiversité, ...).

A l'instar du PAS, le DOO a été nourri par différentes démarches et projets portés sur le bassin de vie et s'inscrit notamment dans les objectifs visés par les deux SRADDET.

Sommaire

DÉFI 1 : AFFIRMER LE Bassin de Vie d'Avignon COMME CENTRALITÉ DE L'ESPACE RHODANIEN EN INTENSIFIANT SES LEVIERS DE RAYONNEMENT 7

1/ Assurer une organisation équilibrée entre les villes et villages dans le respect de leurs particularités 8

1-1 Orienter le développement urbain à travers l'armature urbaine 8

1-2 Préparer le territoire à l'accueil d'environ 33.000 habitants supplémentaires 10

1-3 Fluidifier le parcours résidentiel en répondant au besoin estimé à 28 000 logements 12

1-4 Assurer l'attractivité et le rôle de moteur économique du Bassin de Vie d'Avignon 14

1-5 Renforcer la cohésion des territoires en répartissant équitablement l'offre d'équipements et de services 14

1-5-1 Soutenir le rayonnement du territoire à travers ses équipements d'envergure métropolitain 14

1-5-2 Maintenir les services et équipements existants garants d'un cadre de vie de qualité et d'une animation locale 14

1-5-3 Miser sur le développement du numérique pour limiter les besoins de déplacements 15

2/ Créer les conditions d'une mobilité durable efficace pour tous 16

2-1 Construire un territoire de proximité 16

2-1-1 Miser sur l'étoile ferroviaire pour organiser les déplacements et améliorer les liaisons avec les territoires voisins 16

2-1-2 Articuler l'offre de transports collectifs pour mieux la développer 17

2-1-3 Bâtir un territoire des modes actifs (vélo et marche) 20

2-1-4 Coordonner les politiques publiques de lutte contre l'autosolisme 21

2-2 Mieux exploiter le potentiel économique des équipements de grande accessibilité 24

2-2-1 Optimiser le réseau routier pour fluidifier les déplacements 24

2-2-2 Valoriser les équipements de grande accessibilité 24

2-2-3 Structurer une filière logistique en valorisant conjointement le rail et le fleuve 25

DÉFI 2 : ENGAGER LA RÉSILIENCE DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE 27

1/ Protéger dans la durée les ressources naturelles du territoire 28

1-1 Renforcer la préservation de la biodiversité du territoire 28

1-1-1 Poursuivre le bon fonctionnement écologique entre milieux naturels à travers le respect de la Trame Verte et Bleue 28

1-1-2 Préserver et remettre en état les corridors écologiques 31

1-1-3 Révéler et protéger la nature de proximité 32

1-2 Garantir le devenir des terres productives, socle d'un système agricole et alimentaire local 32

1-2-1 Protéger le foncier agricole sur le long terme 32

1-2-2 Éviter les conflits d'usage et maintenir les activités agricoles 34

1-2-3 Faciliter l'installation et le développement de nouvelles pratiques agricoles 36

1-2-4 Satisfaire les besoins alimentaires locaux par l'accompagnement de Projet Alimentaire du Territoire 36

1-2-5 Mise en place du processus ERC appliqué à l'agriculture 36

1-3 Concilier les fonctions écologiques et récréatives de la forêt 40

1-4 Encadrer les besoins de développement des carrières 40

2/ Préserver l'eau : une condition des choix d'aménagement et de partage des usages 41

2-1 Assurer le bon fonctionnement et la qualité du réseau hydrographique 41

2-1-1 Protéger l'espace de mobilité des cours d'eau pour assurer son bon fonctionnent 41

2-1-2 Garantir une eau potable de qualité 41

2-2 Adapter le développement urbain aux capacités des ressources en eau potable 42

2-2-1 Garantir la capacité de la ressource au regard de l'accueil démographique 42

2-2-2 Limiter l'imperméabilisation des sols et s'inscrire dans une trajectoire de désimperméabilisation de l'existant pour retrouver le rôle éponge des sols 42

3/ Définir un aménagement garantissant la sécurité et la santé des populations....46
3-1 Garantir la sécurité des personnes face aux risques....46
3-1-1 Intégrer le risque inondation en amont des projets....48
3-1-2 Se prémunir du risque incendie et de feu de forêt....48
3-1-3 Adapter les nouveaux aménagements au risque de mouvements de terrain....49
3-1-4 Réduire le risque industriel par des choix d'aménagement....49
3-2 Promouvoir un urbanisme favorable à la santé....49
3-2-1 Améliorer la qualité de l'air....49
3-2-2 Réduire le bruit et ses impacts sur la population....50
3-2-3 Concevoir des projets d'urbanisme qui améliore la santé des habitants....50
3-2-4 Réduire à la source les déchets et anticiper les besoins des filières....51

4/ Définir un projet de territoire qui garantit la transition énergétique....52
4-1 Donner à l'urbanisme un rôle énergétique déterminant....53
4-2 Créer les conditions pour franchir un cap dans le développement des énergies renouvelables....54
4-2-1 Organiser le développement du mix énergétique sur l'ensemble du territoire....54
4-2-2 Prioriser le développement des énergies renouvelables sur les espaces déjà artificialisés tout en veillant à leurs bonne insertion dans le paysage....54
4-2-3 Mettre en oeuvre dans les opérations d'aménagement et dans les réhabilitations de fortes exigences environnementales et énergétiques....54
4-3 S'inscrire dans une transition énergétique respectueuse de son environnement, des espaces agricoles et de ses paysages....55

DÉFI 3 : OFFRIR UN CADRE DE VIE ATTRACTIF ET DE QUALITÉ EN REUSSISSANT LA SOBRIETE FONCIERE....59
1/ Réussir une trajectoire ZAN adaptée aux spécificités du Bassin de Vie d'Avignon....60
1-1 Transformer le modèle de développement du Bassin de Vie d'Avignon pour atteindre le ZAN à l'horizon 2050....60
1-2 La priorité au réinvestissement pour favoriser le recyclage urbain....62
1-2-1 Révéler le potentiel foncier dans l'enveloppe urbaine....62
1-2-2 Utiliser pleinement le potentiel de réinvestissement urbain de l'enveloppe....63
1-2-3 Produire le logement en priorité dans l'enveloppe urbaine....63
1-2-4 Optimiser le potentiel foncier à des fins économiques....64
1-3 Développer de nouvelles formes urbaines, plus compactes s'inscrivant en cohérence avec les centres historiques....66
1-3-1 Définir un niveau de densité en adéquation avec les spécificités des communes....66
1-3-2 Optimiser les réseaux de Transport collectif grâce à des projets urbains exemplaires....68
1-4 Limiter les sites d'extension urbaine et économique....68
1-4-1 Définir les besoins fonciers dédiés au résidentiel....68
1-4-2 Recalibrer les marges de manœuvres en matière de foncier économique....70
1-5 Assurer les conditions d'une mise en œuvre qualitative de sobriété foncière....73
1-5-1 Aménager des espaces publics favorisant le vivre ensemble et le confort thermique....73
1-5-2 Préserver et valoriser le patrimoine bâti et poursuivre les efforts d'embellissement des noyaux urbains anciens....73
1-5-3 Mettre en valeur ou requalifier les entrées de villes et les linéaires d'axes routiers....73
1-5-4 Garantir la qualité urbaine des opérations d'aménagement....75

Sommaire

2/ Demain, bien vivre dans nos villes et villages 78
2-1 Donner sa place au végétal : vers la ville nature....78
2-1-1 Pérenniser les espaces de nature ouverts proches des lieux d'habitat et de travail....78
2-1-2 Concilier renaturation et désimperméabilisation pour créer des espaces publics de qualité propice au lien social....78
2-2 Maintenir l'identité des grands ensembles paysagers et patrimoniaux, support d'attractivité du territoire ...79
2-2-1 Respecter les lignes de force du paysage pour une urbanisation intégrée....79
2-2-2 Accompagner la découverte du territoire par la valorisation des routes paysagères....79
2-2-3 Préserver les coupures d'urbanisation....81
2-2-4 Valoriser le patrimoine bâti et naturel....81

3/ S'engager dans une dynamique territoriale solidaire....82
3-1 Développer et diversifier l'offre d'habitat pour en faire un levier de qualité de vie....82
3-1-1 Améliorer le parcours résidentiel....82
3-1-2 Assurer une offre suffisante de logements sociaux et une plus grande solidarité....83
3-1-3 Fixer des objectifs ambitieux en matière d'amélioration et de réhabilitation....85
3-2 Porter une stratégie économique à l'échelle du bassin de vie d'Avignon 86
3-2-1 Une armature globale pour préparer le foncier économique de demain....86
3-2-2 Favoriser l'implantation d'activités économiques dans les centralités et tissus urbains constitués....86
3-2-3 Prioriser le foncier en zone d'activités pour les activités économiques non compatibles avec les autres fonctions urbaines....86
3-2-4 Déployer et hiérarchiser un réseau de sites de projets stratégiques....88
3-2-5 Accueillir et ancrer les filières d'excellence économique....89
3-3 Confirmer le cap en matière d'aménagement commercial 93
3-3-1 Redéfinir l'équilibre entre les pôles commerciaux....93
3-3-2 Prioriser l'implantation des équipements commerciaux dans les centralités urbaines en créant des conditions d'accueil favorables....96
3-3-3 Maîtriser l'évolution des zones commerciales et impulser leur diversification....96
3-3-4 Accompagner les nouvelles pratiques commerciales....98
3-3-5 Organiser la logistique commerciale....99
3-3-6 Exiger une plus grande qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale dans les conditions d'implantations commerciales....101

4/ Synthèse des orientations pour s'inscrire dans une trajectoire de ZAN....104

DÉFI 1 :

Affirmer le bassin de vie d'Avignon comme centralité de l'espace rhodanien en intensifiant ses leviers de rayonnement

Avignon ©AURAV

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

En appui des politiques locales et en cohérence notamment avec les SRADDET, le SCoT définit une organisation équilibrée du bassin de vie d'Avignon à travers une armature urbaine. Cette dernière est la clé de voûte pour préserver les grands équilibres, notamment entre les espaces urbains, les sites de projets et les espaces naturels, agricoles et forestiers, tout en s'inscrivant dans une trajectoire tendant au Zéro Artificialisation Nette à terme.

1-1 Orienter le développement urbain à travers l'armature urbaine

En cohérence avec le Projet d'Aménagement Stratégique, l'armature urbaine permet de traduire un projet global d'organisation du bassin de vie d'Avignon et, dans ce cadre, de déterminer les rôles de chaque commune, notamment pour répondre à leurs besoins tout en participant à une organisation cohérente pour l'aménagement et le développement du territoire. Pour cela, elle définit une typologie en quatre niveaux :

- **Le coeur urbain** qui comprend les pôles d'Avignon et d'Orange, ainsi que le continuum urbain regroupant Le Pontet, Sorgues, Vedène, Morières-les-Avignon, Villeneuve-les-Avignon, Les Angles et Monteux ;
- **Les pôles intermédiaires** qui comprennent Rochefort-du-Gard, Roquemaure, Courthézon, Entraigues-sur-la-Sorgue, Pernes-les-Fontaines et Piolenc ;
- **Les pôles locaux** qui comprennent Bédarrides, Velleron, Pujaut, Saint-Saturnin-les-Avignon, Caumont-sur-Durance, Althen-les-Paluds, Camaret-sur-Aigues, Sainte Cécile-les-Vignes et Sérignan-du-Comtat ;
- **Les pôles villageois** qui comprennent Jonquerettes, Sauveterre, Saze, Violès, Travaillan, Uchaux et Lagarde-Paréol.

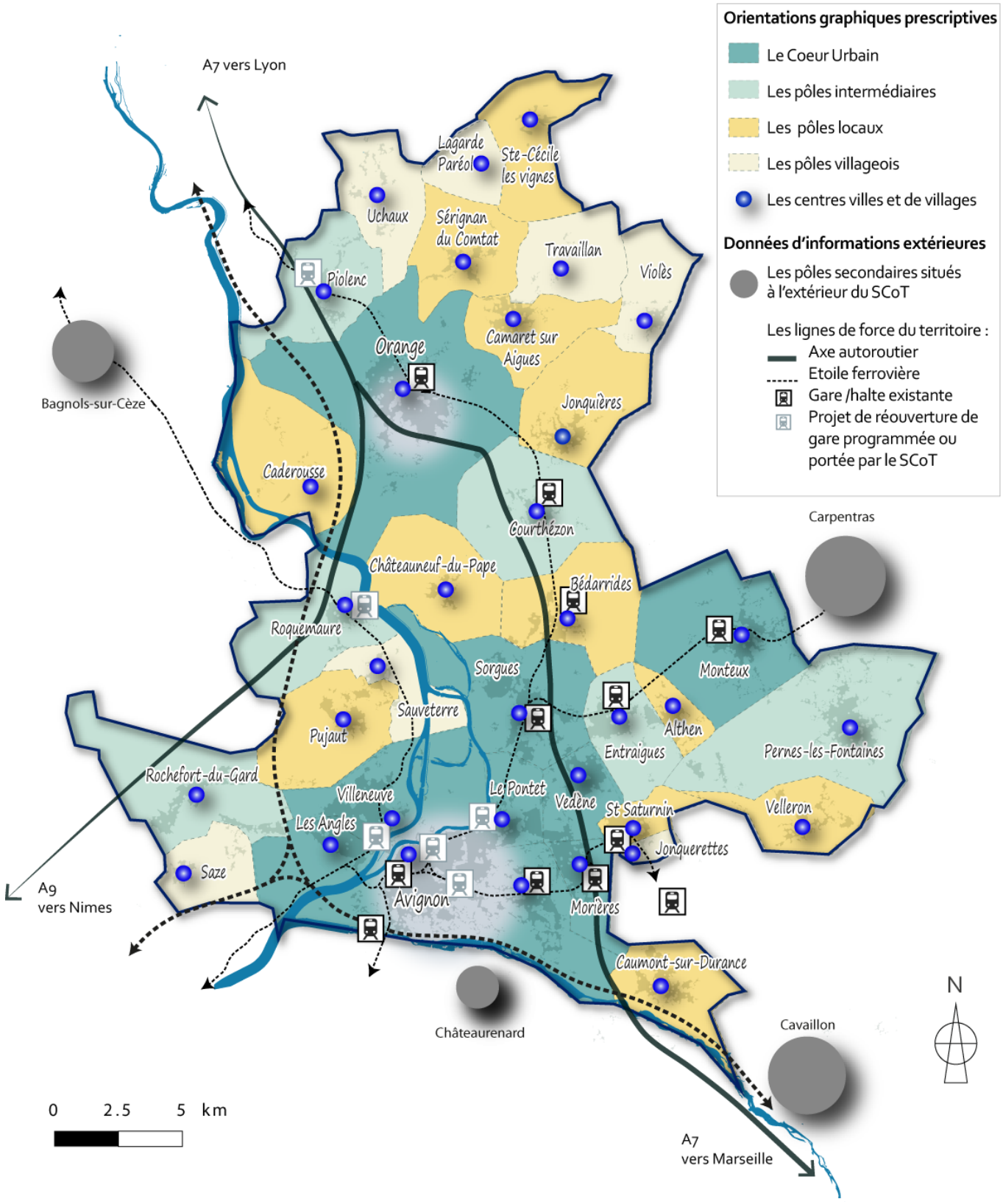
Cette armature doit permettre de mettre en oeuvre des orientations et de renforcer les solidarités territoriales, notamment en termes :

- De renforcement du coeur urbain ;
- De production de logements et d'amélioration du parcours résidentiel ;
- De création et de répartition de l'emploi en définissant les conditions nécessaires à l'implantation, le maintien ou l'extension d'activités économiques dans le tissu urbain et sur les zones d'activités ;
- D'implantation des nouveaux projets à venir pour garantir un territoire de proximité, combinant réinvestissement urbain, attractivité des centres et extensions urbaines tout en respectant la trajectoire ZAN ;
- Coordonner les politiques publiques de mobilités à l'échelle des 4 EPCI ;
- De cohésion dans le déploiement des services et équipements pour garantir une offre au plus près des lieux de vie.

Les documents d'urbanisme devront être compatibles avec les objectifs et orientations définis dans l'armature urbaine pour mettre en oeuvre le SCoT.

L'organisation générale de l'espace au sein du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

carte d'orientation



1-2 Préparer le territoire à l'accueil d'environ 33.000 habitants supplémentaires

Le SCoT définit les modalités d'accueil des 33 000 habitants supplémentaires à horizon + 20 ans, dans une logique de développement durable, notamment de sobriété foncière.

Le SCoT vise à recentrer l'accueil des nouveaux habitants dans le coeur urbain, et sur les pôles intermédiaires. Les pôles locaux et pôles villageois accueillent une part moins importante des nouveaux habitants, en adéquation avec leur poids démographique.

Ainsi, le SCoT fixe les objectifs de répartition de la croissance démographique de la manière suivante :

- 71 % des habitants supplémentaires, soit 23 600 habitants, doivent être accueillis dans le cœur urbain, dont Avignon et Orange ;
- 14 % des habitants supplémentaires, soit 4 700 habitants, sont accueillis dans l'ensemble des pôles intermédiaires. Cependant, les communes d'Entraigues-sur-la-Sorgue, Courthézon, Roquemaure et Piolenc, bénéficiant d'une gare ou halte ferroviaire existante ou potentielle, peuvent participer de manière plus significative à l'accueil de ces habitants ;
- 12 % des habitants supplémentaires, soit 4 000 habitants, sont accueillis dans l'ensemble des pôles locaux ;
- 2 % des habitants supplémentaires, soit 700 habitants, sont accueillis dans l'ensemble des pôles villageois.

Pour mettre en oeuvre ces objectifs, les communes et EPCI doivent tendre vers les taux de variation moyens annuels (TVAm) inscrits dans les tableaux ci-après.

Cependant, dans le cas d'une ambition démographique supérieure au TVAm proposé par le SCoT, il s'agit de :

- De respecter les principes de l'armature urbaine ;
- De respecter l'enveloppe foncière définie par le SCoT pour s'engager dans la trajectoire de ZAN compatible avec les objectifs territorialisés des SRADDET ; → défi 3
- D'afficher des objectifs de densités plus ambitieux que les minimums inscrits dans le DOO ; → défi 3
- D'inscrire les projets d'habitat dans une enveloppe foncière calibrée avec le TVAm de croissance démographique défini par le SCoT.

Les communes disposant d'une gare/halte existante, programmée, ou portée par le SCoT peuvent afficher une évolution démographique plus significative si elle correspond à un besoin actuel et projeté et qu'elle reste cohérente avec le cadre fixé, en lien avec le défi 3 sous réserve :

- D'organiser l'intensification urbaine des quartiers à proximité de la gare/halte ;
- D'assurer une bonne accessibilité tous modes au site de la gare/halte ;
- De porter des objectifs de densités plus ambitieux que les minima inscrits dans le DOO ;
- D'inscrire les projets d'habitat dans une enveloppe foncière calibrée avec le TVA de croissance démographique défini par le SCoT.

Les communes déficitaires vis-à-vis de leurs obligations de production de logements locatifs sociaux pourront afficher une évolution démographique plus importante que celle portée par le SCoT, sous réserve :

- D'afficher un objectif de rattrapage de production de logements locatifs sociaux plus ambitieux que les minima inscrits au SCoT ;
- D'inscrire les projets d'habitat dans une enveloppe foncière calibrée avec le TVA de croissance démographique défini par le SCoT ;
- De respecter l'enveloppe foncière définie au SCoT pour s'engager dans la trajectoire de ZAN. → défi 3

Cependant, la possibilité laissée aux communes disposant d'une gare/halte ou poursuivant des objectifs ambitieux de production de logements locatifs sociaux, ne devra pas générer une remise en cause des objectifs de répartition de la croissance démographique recherchée par le SCoT.

Orientation générale de répartition de la population supplémentaire sur la période 2025 - 2045 au regard de l'armature urbaine

Armature	Poids démographique en 2021	Évolution démographique 2025- 2045 en nombre d'habitants	Part de la population supplémentaire entre 2025 et 2045	Variation annuelle moyenne de population entre 2025 et 2045	Évolution démographique en moyenne par an
Coeur Urbain *9 communes*	68%	+ 23 600	71%	entre 0,5 et 0,6%	entre + 1 100 à + 1200
Pôles intermédiaires *6 communes*	14,3%	+ 4 700	14%	entre 0,5 et 0,6%	entre + 200 à + 240
Pôles locaux *12 communes*	14,7%	+ 4 000	12%	entre 0,3 et 0,4%	environ + 200
Pôles villageois *7 communes*	3%	+ 700	2%	entre 0,3 et 0,4%	environ +35
SCoT BVA	100%	+ 33 000	100%	0,5%	+ 1650

Orientation générale de répartition de la nouvelle population sur la période 2025 - 2045 au regard des EPCI

EPCI	Poids démographique en 2021	Évolution démographique 2025- 2045 en nombre d'habitants	Variation annuelle moyenne de population entre 2025 et 2045	Évolution démographique en moyenne par an
Grand Avignon	62,6%	+ 20 100	0,49%	+ 1 005
CCPOP	14,5%	+ 4 700	0,49%	+ 235
CASC	16,4%	+ 6 000	0,55%	+ 300
CCAOP	6,5%	+2 200	0,50%	+ 110
SCoT BVA	100%	+ 33 000	0,5%	+ 1 650

1-3 Fluidifier le parcours résidentiel en répondant au besoin estimé à 28 000 logements

En cohérence avec l'armature urbaine, le SCoT porte des objectifs de production de logements répartis par établissements publics de coopération intercommunale afin de mettre en oeuvre les politiques intercommunales.

Ces objectifs sont corrélés à un taux d'évolution annuel moyen de la population de l'ordre de 0,5% sur 20 ans à l'échelle du territoire du SCoT.

Afin de répondre aux besoins de la population de son évolution et des besoins de renouvellement du parc, le territoire devra produire environ 28 000 logements dont 3 700 seront issus de la reconquête des logements vacants.

Ces objectifs comprennent à la fois les résidences principales et secondaires. Le SCoT vise la stabilisation de la part des résidences secondaires et la mobilisation des logements vacants, afin de faire diminuer pour ces derniers le taux à 8,5% à l'horizon 2045 (contre 10,5% en 2021). → défi 3

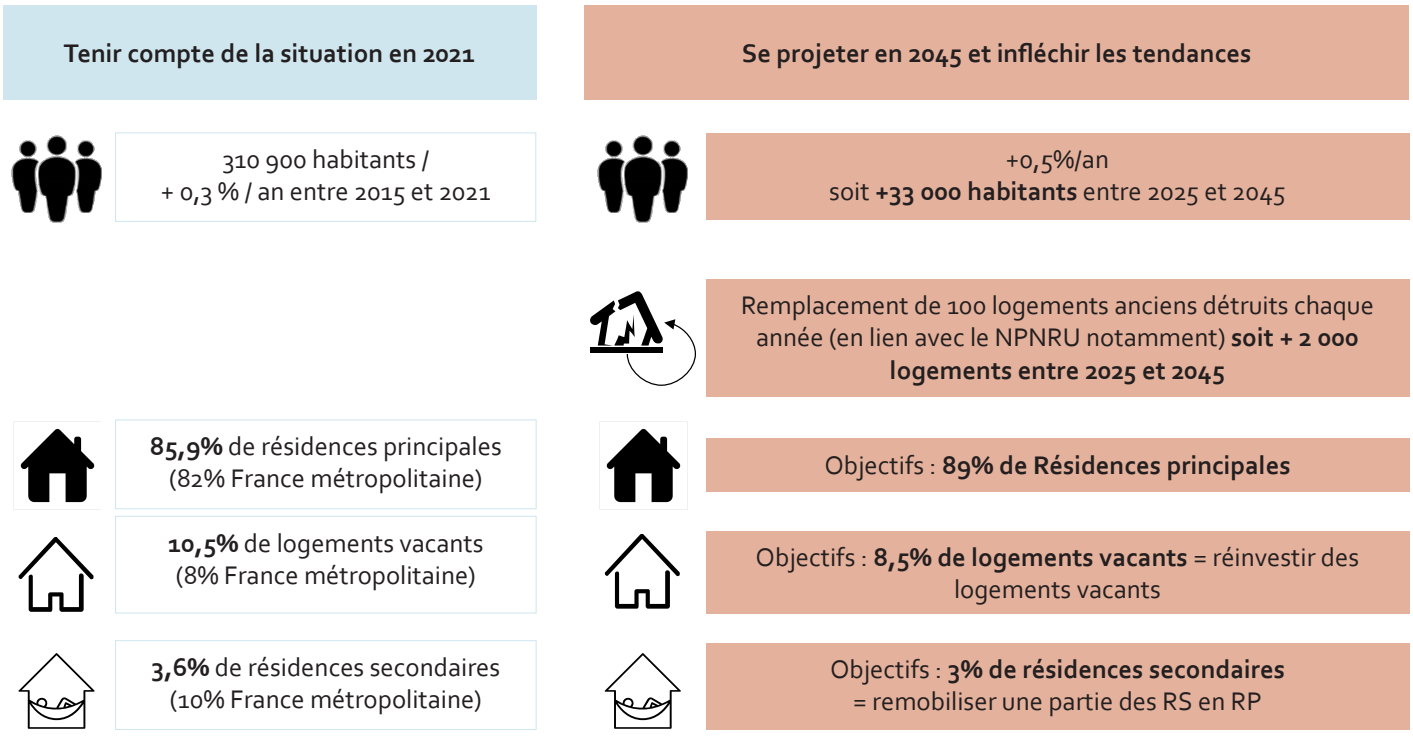
Les PLH devront préciser la nature de cette offre en logements et ventiler ces objectifs au niveau communal, en respectant les orientations et objectifs du SCoT.

Pour les territoires ne disposant pas de PLH, les objectifs chiffrés à l'échelle de l'EPCI seront à répartir au prorata du poids de la population de chacune des communes de l'EPCI au regard de leur place dans l'armature urbaine et avec les objectifs démographiques définis par le DOO.

Des variations des objectifs chiffrés de production de logements pourront être admises si des spécificités locales le justifient et le démontrent, sous réserve de :

- Conserver l'équilibre au niveau de l'armature territoriale ou au sein de l'EPCI ;
- Respecter l'enveloppe foncière définie par le SCoT pour s'engager dans la trajectoire de ZAN ; → défi 3
- Afficher des objectifs de densités plus ambitieux que les minimums inscrits dans le DOO ; → défi 3
- Inscrire les projets d'habitat dans une enveloppe foncière calibrée avec le TVAm de croissance démographique défini par le SCoT ;
- Afficher un objectif de rattrapage de production de logements locatifs sociaux plus ambitieux que les minimums inscrits au SCoT ;
- Organiser l'intensification urbaine des quartiers à proximité de la gare/halte ;

Schéma illustratif détaillant les objectifs du SCoT encadrant les besoins en logement du SCoT à horizon + 20 ans



Un besoin de **28 300 logements** entre 2025 et 2045 pour répondre au projet du SCoT (soit 1 415 / an), qui comprend le remplacement de **2 000 logements lié aux démolitions / reconstructions**
Le besoin est réparti comme tel :

Un objectif en constructions neuves de + **23 500 logements** entre 2025 et 2045

Une mobilisation de **4 800 logements** (240/an) par rapport au scénario fil de l'eau grâce à la **mobilisation de 1 100 résidences secondaires (55/an) et de 3 700 logements vacants (185/an)**

Orientation générale de répartition des besoins en logements sur la période 2025 - 2045 au regard de l'armature urbaine

Armature	Besoins en logements à l'horizon 2045	Poids des nouveaux logements à l'horizon 2045
Coeur Urbain *9 communes* Recentrage du développement	20 100	71%
Pôles intermédiaires *6 communes* Renforcement fonction résidentielle	4 000	14%
Pôles locaux *12 communes* Développement maîtrisé	3 500	12,5%
Pôles villageois *7 communes* Développement intégré	700	2,5%
SCoT BVA	28 300	100%

Le tableau suivant ventile les objectifs de constructions neuves et de mobilisation de logements par EPCI

EPCI	Besoin en logements à l'horizon 2045 par armature	Répartition du nouveau besoin en logements en %	dont un objectif en construction neuve à l'horizon 2045	dont mobilisation des :	
				Résidences secondaires	Logements vacants
Grand Avignon	18 500	65,4%	+ 14 580	820	3 060
CCPOP	3 900	13,9%	+ 3 450	80	410
CASC	4 300	15,2%	+ 3 990	110	230
CCAOP	1 600	5,6%	+ 1 480	90	-
SCoT BVA	28 300	100%	+ 23 500	1 100	3 700

1-4 Assurer l'attractivité et le rôle de moteur économique du Bassin de Vie d'Avignon

Le bassin de vie d'Avignon est un bassin d'emplois qui retient 80% de ses actifs. Il s'agit du pôle d'emplois majeur de l'espace rhodanien qui nécessite d'être conforté.

Afin de conforter l'appareil économique, et de diminuer le taux de chômage sur le territoire, le SCoT vise à renforcer le taux d'emploi pour tendre vers le taux national en favorisant la création de 13 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2045.

1-5 Renforcer la cohésion des territoires en répartissant équitablement l'offre d'équipements et de services

1-5-1 Soutenir le rayonnement du territoire à travers ses équipements d'envergure métropolitain

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Soutenir le rayonnement du territoire à travers ses équipements d'envergure métropolitain

En cohérence avec l'armature urbaine, le SCoT priorise l'implantation des nouveaux équipements de rayonnement métropolitain selon l'ordre suivant :

- Avignon ;
- Orange ;
- dans les autres communes composant le cœur urbain.

Ces équipements couvrent un large panel comme notamment :

- Les équipements administratifs ;
- Les équipements judiciaires ;
- Les équipements de santé ;
- Les équipements sportifs ;
- Les équipements culturels ;
- Les équipements de loisirs ;
- Ou encore les équipements d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation…

Les grands équipements existants doivent être confortés. Les documents d'urbanisme permettront leur évolution et leur développement.

Qu'il s'agisse de nouveaux équipements ou de développement d'équipements existants, ils visent à :

- Bénéficier d'une très bonne accessibilité par les transports collectifs ;
- Participer à l'animation du centre ville ;
- Répondre à un manque du territoire ;
- Être le support privilégié pour les dispositifs de production d'ENR.

Inscrit à la liste des PENE, un nouveau centre pénitentiaire est en cours à proximité de la zone d'activités du Plan à Entraigues-sur-la-Sorgue.

Les équipements recevant du public, d'échelle communale ou intercommunale doivent être situés en priorité au sein de l'enveloppe urbaine ou dans les espaces préférentiels définis pour les équipements d'envergure métropolitain.

1-5-2 Maintenir les services et équipements existants garants d'un cadre de vie de qualité et d'une animation locale

Les équipements et les services de proximité notamment ceux liés à la santé, à l'éducation et au social, doivent être maintenus et implantés de manière préférentielle au sein de l'enveloppe urbaine dans un principe de mixité fonctionnelle. Il convient d'éviter leur délocalisation au sein des zones d'activités périphériques.

Aussi pour garantir une offre d'équipements et de services de proximité à moins de 15 minutes en tout point du bassin de vie, il convient de maintenir sur les communes les services suivants: commerce alimentaire, pôle de santé, structure petite enfance, école maternelle et élémentaire, offre d'hébergement pour les personnes âgées, point multiservice type France-services, ou encore espace de co-working.

Avignon ©J.HOCQUEL

1-5-3 Miser sur le développement du numérique pour limiter les besoins de déplacements

La couverture de l'ensemble du territoire par le très haut débit doit permettre de :

- Favoriser l'équité de l'accès aux services et aux équipements en offrant une alternative aux besoins de déplacements via le développement des services et équipements publics à distance (santé, administration…);
- Améliorer la compétitivité économique du bassin d'emploi (desserte des zones d'activité, et des exploitations agricoles…) ;
- Assurer l'attractivité touristique (promotion du territoire, communication…) ;
- Tirer profit du déploiement du THD pour développer de nouveaux services et usages plus innovants.

Il convient d'assurer le déploiement des réseaux numériques sur l'ensemble du bassin de vie. Dans les nouvelles opérations et les projets de réinvestissement urbain (en priorité dans les zones d'activités, les pôles d'équipements, les sites stratégiques et les quartiers politique de la ville), les documents d'urbanisme veillent à définir des règles qui intègrent :

- Les réseaux de déploiement en souterrain d'infrastructure d'accueil destinés au passage du réseau de communication électronique sur fibre optique (fourreaux) ;
- L'installation des équipements extérieurs annexes (armoires de rue, schelters…) avec une intégration paysagère et urbaine (choix du mobilier urbain…).

En outre, il convient de promouvoir systématiquement la mise en oeuvre d'infrastructures d'accueil de réseaux de communication électronique ou autres destinées au passage de la fibre optique : travaux d'aménagement, de réfection de voirie, d'enfouissement des réseaux de téléphonie ou d'électricité.

L'intégration des réseaux de Très Haut Débit doit se faire le plus en amont possible du projet, durant les études puis les travaux. Les collectivités favorisent l'intégration paysagère des antennes relais.

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

2-1 Construire un territoire de proximité

Le SCoT promeut un système global de mobilités durables en tendant à des mobilités décarbonnées et accessibles en lien avec l'armature urbaine qui permet de :

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

2-1-1 Miser sur l'étoile ferroviaire pour organiser les déplacements et améliorer les liaisons avec les territoires voisins

Accroître les performances de l'offre ferroviaire

L'étoile ferroviaire avignonnaise représente un atout majeur dans l'offre structurante de transports collectifs à l'échelle de l'espace rhodanien. Le SCoT vise à compléter et à intensifier l'offre TER de l'étoile ferroviaire avignonnaise, ce qui consiste à soutenir notamment :

- La réouverture des gares de Villeneuve-lès-Avignon et de Roquemaure dans le cadre de la remise en service de la ligne TER Pont-Saint-Esprit / Avignon / Nîmes ;
- L'opportunité de réouverture de gares aux voyageurs pour offrir une mobilité alternative vers les pôles d'emplois et d'équipements majeurs. A ce titre, le SCoT soutient notamment la réouverture des gares de Piolenc, Le Pontet, Avignon-St Chamand et Avignon Université, en lien avec le Service Express Régional Métropolitain à venir ;
- L'amélioration du cadencement des lignes Cavaillon/ Avignon, Avignon/Arles et Avignon/Orange. Le train doit ainsi proposer des fréquences compétitives et complémentaire et être articulé avec les réseaux de transports collectifs urbains, de cars et d'offre TGV en gare d'Avignon TGV et Orange.

Déployer des réseaux de cars régionaux en complémentarité de l'étoile ferroviaire

Les réseaux de cars régionaux devront favoriser un développement en complémentarité de l'étoile ferroviaire. Ils possèdent l'avantage d'une desserte plus fine du territoire et devront donc jouer principalement un rôle de proximité dans les secteurs non desservis par le ferroviaire et entre les gares et pôles d'échanges multimodaux du réseau de transport urbain.

Plusieurs points de concentration des lignes interurbaines sont à conforter sur le bassin de vie notamment:

- Au coeur d'Avignon au niveau du PEM ;
- Au niveau de la gare TGV d'Avignon ;
- Au niveau du PEM d'Orange.

La complémentarité peut aussi s'exercer par la mise en place de lignes express depuis les pôles intermédiaires vers le coeur urbain ainsi que de périphérie à périphérie pour faciliter les échanges entre communes du bassin de vie.

Les réseaux de cars ont donc pour objectif d'offrir une desserte adaptée vers l'ensemble du territoire, notamment pour accéder au coeur urbain et aux pôles intermédiaires. L'amélioration de ces réseaux doit passer par :

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

Faire des quartiers gares des lieux privilégiés de développement

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Gares et quartier de gare : organiser leur accessibilité notamment en TC et modes doux

Quartier de gare à intensifier : 600 m autour

L'amélioration du réseau de transports collectifs doit s'accompagner d'une forte articulation entre urbanisme et réseau de transports collectifs.

Ainsi, les gares et leur espaces immédiats (600 m) sont identifiés comme des sites privilégiés de projet urbain où une attente particulière sera portée notamment sur les formes urbaines, sur la mixité fonctionnelle mêlant habitat/ équipements/ services, sur la qualité des espaces publics et sur une offre multimodale performante.

Sur ces espaces, le SCoT porte des objectifs de densité plus importants pour les nouvelles opérations. → défi 3 / 1-3-2

2-1-2 Articuler l'offre de transport en commun pour mieux la développer

Rechercher une organisation simple, lisible et efficiente des transports collectifs à l'échelle du bassin de vie d'Avignon

Le SCoT entend conforter la complémentarité entre les réseaux afin notamment :

- D'améliorer l'accessibilité en transports collectifs au coeur urbain et aux pôles intermédiaires ;
- D'assurer la cohérence et la complémentarité entre les différents réseaux et modes de transports y compris le vélo et la marche à pied ;
- De s'appuyer sur le réseau d'axes structurants constitué par le tramway, les bus à haute fréquence et les lignes interurbaines du réseau régional.

Pour réussir la mobilité durable du bassin de vie d'Avignon, le SCoT, en lien avec les régions, hiérarchise un maillage de véritables pôles d'échanges afin d'améliorer l'articulation des politiques des différents acteurs de la mobilité, au sein du bassin de vie et avec les territoires environnants.

Cette articulation vise aussi bien l'élaboration d'une stratégie à l'échelle des 4 EPCI, la coordination des réseaux, la connexion des maillages, les politiques tarifaires que l'harmonisation des réglementations urbaines en matière d'accessibilité aux différents tissus urbains, de circulation, de stationnement, d'aires de livraisons de marchandises, de sites de covoiturage ou de mise en oeuvre d'équipements nécessaires aux nouvelles formes de mobilités.

La coordination des AOM à travers une gouvernance partagée peut être étudiée à l'échelle du SCoT pour simplifier l'offre de mobilité du territoire.

Redéployer le réseau de transports collectifs en priorisant la desserte vers les espaces générateurs de déplacements

Les réseaux de transports collectifs du Grand Avignon, notamment les lignes de tramway et de bus à haute fréquence, ainsi que celui d'Orange doivent être structurés pour desservir le coeur urbain et les pôles intermédiaires, mais également pour envisager des prolongements de lignes dans les communes et EPCI qui ne sont pas Autorités Organisatrices de la Mobilité, ou des connexions avec les réseaux de car.

Il s'agit d'assurer une desserte efficace dans les espaces où la densité humaine est la plus importante mais également vers les zones d'activités économiques et commerciales, les pôles hospitaliers, les équipements d'envergures et les nouveaux projets d'aménagement. Pour se faire, l'intermodalité doit être favorisée avec les autres réseaux de transports urbains et notamment celui mis en place dans la commune de Sorgues.

Dans le coeur urbain, le réseau doit s'articuler autour des lignes de tramway et des lignes de bus à haute fréquence. Les connexions avec les réseaux extérieurs se font prioritairement avec ces lignes.

Une hiérarchisation des réseaux doit être clairement identifiée par les fréquences, les aménagements d'infrastructures et le matériel roulant.

La coordination entre les réseaux de transports doit être favorisée par l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux et de parcs relais afin de fluidifier la "chaîne" multimodale et de limiter les transferts de charge.

Ce redéploiement du réseau de transports collectifs doit être appuyée par des politiques de stationnement incitatives, des mesures d'accompagnement sur l'aménagement de l'espace public, le développement des modes doux ainsi qu'une densification et une requalification urbaines autour des lignes structurantes.
Cette offre peut être complétée par la mise en oeuvre du Transport à la Demande sur les territoires plus ruraux autour, notamment d'Orange.

Hiérarchiser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) :

L'objectif du SCoT est de créer autour des noeuds de transports de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM) favorisant l'intermodalité et l'accès aux transports en commun depuis les quartiers ou communes environnants. Ces pôles sont hiérarchisés en fonction de plusieurs critères :

- **Leur rôle dans le système de transport :** la diversité des modes de transports interconnectés, leurs localisations, leurs potentiels de rabattement automobile ;
- **Leur potentiel d'intensification urbaine :** à travers notamment les disponibilités foncières et immobilières autour des PEM.

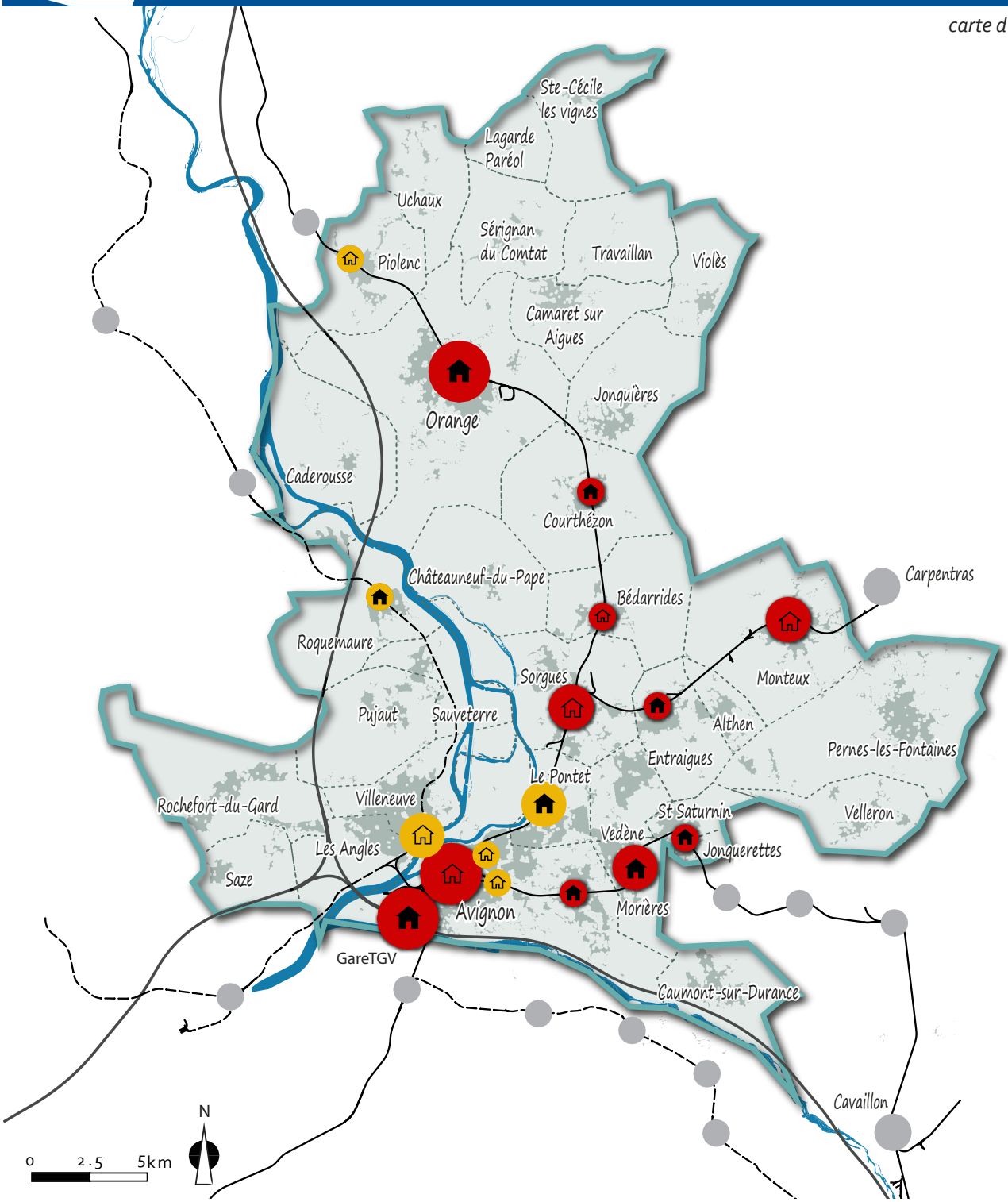
L'ensemble de ces pôles d'échanges multimodaux doit être facilement accessible, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Ils doivent être des lieux de grande qualité urbaine et insérés au sein d'espaces publics apaisés.

Afin de faciliter leur accessibilité, il est attendu que les PEM disposent :

- d'une connexion avec un réseau de transport en commun ;
- d'une offre de stationnement suffisante pour véhicules ;
- d'une desserte aménagée pour le co-voiturage ;
- de parkings sécurisés pour les cycles.

Optimiser l'attractivité des gares du Bassin de Vie d'Avignon

carte d'orientation



Optimiser l'attractivité et l'accessibilité des :

- PEM de grande attractivité
- PEM stratégiques, d'entrée de coeur urbain
- PEM de proximité

- Gare /halte en service
- Projet de réouverture de gare/halte portée par le SCOT
- Gare hors périmètre du SCoT BVA

Favoriser l'intensification urbaine les quartiers de gare

- Fort potentiel d'intensification urbaine au niveau du quartier de gare ayant des disponibilités foncières encore importantes
- Potentiel foncier faible à modéré d'intensification urbaine au niveau du quartier de gare / Nécessité de mettre en place des opérations de renouvellement urbain

- Ligne ouverte
- Ligne fermée

Les PEM constituent des centralités au sein des quartiers de gare, qui sont eux-même des sites privilégiés pour accueillir des projets urbains. A ces titre, les documents d'urbanisme doivent identifier et permettre la mobilisation du foncier pour recevoir de l'habitat, de l'activité ou des services et équipements.

Des démarches de projet urbain doivent être impulsés dans les quartiers de gare, en lien avec le PEM, pour utiliser le foncier disponible.

Sur le territoire couvert par le SCoT, 3 types de PEM sont identifiés :

• Les PEM de grande accessibilité

Il s'agit des PEM autour de la gare centrale d'Avignon, intégrant la gare routière, de la gare TGV d'Avignon et de la gare d'Orange. Ces sites constituent des portes d'entrée du bassin de vie et ont une influence sur la mobilité de l'ensemble du territoire du SCoT et de l'espace rhodanien. Ils assurent la grande accessibilité du territoire au niveau national et international.

Les PEM de grande accessibilité sont desservis par plusieurs modes de transports performants (TGV, TER, tramway, bus à haute fréquence) et font le lien avec les autres modes de transports qu'ils soient collectifs ou actifs. Ces noeuds desservent directement la ville principale du bassin de vie dans lequel il se situe.

Ces derniers font l'objet d'aménagement urbain pour renforcer leur usage par la population.

Ainsi, le PEM d'Avignon centre est en cours de réaménagement pour créer un véritable lieu d'échange interconnecté entre l'offre de train, de bus, de car, de tramway et de vélo libre service.

Le PEM d'Orange fait l'objet d'un projet urbain mêlant offre multimodale, création d'équipements, développement de formation et nouveaux lieux d'emplois.

• Les PEM stratégiques

Il s'agit de sites positionnés en entrée du coeur urbain. Ils sont stratégiques pour organiser le report modal et réduire la place de la voiture dans le coeur urbain. Ils permettent l'accessibilité aux lignes de transports urbains performantes, lignes interurbaines régionales ou aux grands axes du maillage de modes actifs. Ils sont aussi le lieu privilégié pour l'implantation de parc relais. Ces pôles jouent un rôle d'interface pour les mobilités entre le coeur urbain et le reste du territoire.

Les PEM concernent les gares existantes de Sorgues, Morières-les-Avignon, Monteux, la gare programmée dans le cadre la réouverture aux voyageurs de la voie ferrée sur la rive droite du Rhône de Villeneuve-les-Avignon et la halte/gare portée par le SCoT du Pontet, d'Avignon St Chamand et d'Avignon Université.

• Les PEM de proximité

Cette catégorie est constituée des haltes ou gares périurbaines de l'étoile ferroviaire et de pôles d'échanges situés dans les espaces périurbains et ruraux, dans lesquels ils participent à l'organisation de la mobilité.

Ils ont un rôle de rabattement à l'échelle de plusieurs communes et proposent une offre de mobilité conséquente. Ils permettent le report modal dans des territoires où l'offre de transports collectifs est moins dense et performante. Ils assurent la connexion avec d'autres lignes de transports urbains ou interurbains et un accès facilité en transports en commun au coeur urbain et aux pôles d'emplois. L'enjeu de la fréquence des transports collectifs se double avec celle de la correspondance, notamment dans les heures de pointe.

Les PEM concernent les gares existantes de Courthézon, Monfavet, Entraigues-sur-la-Sorgue, Saint-Saturnin-Jonquerette, la gare programmée dans le cadre la réouverture aux voyageurs de la voie ferrée sur la rive droite du Rhône de Roquemaure et la halte/gare, portée par le SCoT de Piolenc.

2-1-3 Bâtir un territoire des modes actifs (vélo et marche)

Développer un véritable maillage cyclable inter EPCI

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Maillage cyclable structurant du territoire s'appuyant notamment sur les vélo-routes

Afin d'aboutir à un véritable maillage du territoire des modes actifs, notamment pour le vélo, les acteurs publics doivent poursuivre et amplifier leurs politiques d'aménagement. Pour cela, il est nécessaire de poursuivre un réseau cyclable sécurisé.

Il est nécessaire d'assurer le développement des modes actifs avec un maillage à l'échelle du territoire couvert par le SCoT, en continuité de ceux existants à travers des schémas cyclables et en s'appuyant sur le Réseau Express Vélo.

Les politiques publiques en la matière s'assureront de la complémentarité entre tous les itinéraires cyclables qu'ils soient nationaux, départementaux, intercommunaux ou communaux.

Ainsi, il est nécessaire, notamment à travers les documents d'urbanisme :

- D'identifier des maillages cyclables en lien avec les grands itinéraires du territoire ;
- De mobiliser les emprises foncières nécessaires à la réalisation de pistes cyclables connectées avec les centralités, les équipements, les pôles d'emplois et les grands itinéraires, tout en évitant les ruptures de linéaire ;
- De maintenir les chemins ruraux et autres chemins de traverses qui participent de manière indirecte au maillage cyclable du territoire.

Les continuités des voies cyclables doivent permettre de ne pas contraindre l'usage du vélo (éviter les ruptures), en lien avec les projets de Via Rhôna, Via Venaissia, Val de Durance, Vélo Route de l'Ouvèze, ou encore Voie du Coulon Calavon (eurovélo-route Méditerranée).

En lien avec les plans de mobilités, ces itinéraires cyclables doivent être sécurisés et équipés par un déploiement de solutions de type stationnement sécurisé et de services (borne de recharge, station d'outillage, de pompe, d'arceau vélo).

Repenser la marche pour une ville des proximités

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Bâtir un territoire des modes actifs notamment dans les centres urbains

La poursuite de l'aménagement des aires piétonnes dans le cœur urbain et les zones de rencontre dans les centres villes favorisent l'usage des modes actifs. Les communes du bassin de vie veillent à proposer une trame de modes actifs dans une logique de proximité, notamment à l'échelle des quartiers.

Le renforcement des centralités urbaines doit favoriser les déplacements de proximité en mode actif ainsi que l'intermodalité.

Pour cela, il est important de :

- Promouvoir l'usage des modes actifs par la réalisation d'itinéraires de qualité sur le réseau urbain structurant en particulier l'accès et le lien entre les principaux équipements et services, pôles d'emplois et les centralités ;
- Assurer la qualité, la sécurité, l'entretien et les continuités des itinéraires notamment en proposant des aménités comme des fontaines à eau, du mobilié urbain et de l'ombrage sur les cheminements ;
- Créer et développer des itinéraires piétons et cyclistes sécurisés et jalonnés vers les stations de transports collectifs, notamment du tramway et des lignes à haute fréquence, gares et haltes ;
- Favoriser la création et la valorisation des itinéraires modes actifs à vocation touristique et de loisirs notamment en s'appuyant sur les grands projets structurants, tels que la Via Rhôna, le Val de Durance ou la Via Venaissia ;
- Aménager les itinéraires dans le respect des sensibilités environnementales des milieux naturels traversés, notamment ceux composant la trame verte et bleue.

Les aménagements favorisant les modes actifs doivent être réalisés dans tous les nouveaux aménagements et opérations d'ensemble significatifs.

Ils permettent non seulement de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergies fossiles, mais également de diminuer les temps de trajet des habitants vers les équipements et services du quotidien, participant ainsi à la qualité de vie des habitants et usagers du bassin de vie d'Avignon.

2-1-4 Coordonner les politiques publiques de lutte contre l'autosolisme

Une organisation du rabattement automobile via un réseau de parcs relais et de covoiturage

L'amélioration du réseau de transports collectifs ainsi que la réduction de l'automobile induisent la création d'un maillage de parkings relais et de covoiturage.

Ces parcs relais constituent des portes d'entrée dans le réseau de transports collectifs et favorisent également le covoiturage.

La création de Parking Relais en amont des points de congestion et en entrée de cœur urbain permet la limitation de la voiture en ville.

Les PEM stratégiques et de proximité ont vocation à accueillir un parking relais.

L'ensemble du territoire du SCoT doit avoir accès à un parc relais dans un temps de parcours de moins de 20 minutes en voiture.

La réalisation des parcs relais et lieux de covoiturage doit être prévue au sein notamment des documents d'urbanisme afin de faciliter leur création. Les parking relais sont des sites privilégiés pour recevoir des bornes de recharge électriques, de gaz et de l'auto-partage.

Le DOO identifie sur la carte suivante les parkings relais et lieux de covoiturages principaux en lien avec le schéma départemental.

Le stationnement comme levier pour développer les transports en commun

Afin de limiter l'usage individuel de la voiture et de favoriser un véritable transfert de charge vers les transports collectifs et les modes actifs, tout en facilitant l'accès aux centres-villes, les politiques de déplacements doivent s'accompagner d'une stratégie concernant le stationnement.

Les politiques en matière de stationnement doivent notamment viser à :

- Gérer la complémentarité entre les différents usages et assurer un transfert modal ;
- Augmenter les taux de rotation dans les places de stationnement ;
- Limiter la présence de la voiture dans l'espace public à travers des outils adaptés ;
- Mailler le territoire avec du stationnement dédié au covoiturage et au nouveaux véhicules intermédiaires.

Ces orientations sont déclinées notamment dans les documents d'urbanisme et à travers les politiques publiques de déplacement menées visant à :

- Développer les parcs relais au terminus ou à proximité des lignes structurantes de transports collectifs et de certains pôles d'échanges ;
- Limiter l'offre de stationnement dans les secteurs bien desservis en transports collectifs afin de ne pas inciter l'utilisation de l'automobile ;
- Calibrer l'offre de stationnement résidant pour les nouvelles opérations de logements ou mixte. Cette problématique du stationnement résident doit être gérée à l'échelle des opérations nouvelles en mutualisant le plus possible les parkings et en minimisant la présence de la voiture dans l'espace public ;
- Définir les zones de stationnement réglementées dans le coeur urbain, centres villes et de villages pour fluidifier l'offre au regard des usages environnants ;
- Organiser et réglementer les livraisons de marchandises dans les centres villes au travers des politiques de déplacement définies par les communes et/ou EPCI.

Ainsi les politiques de stationnement doivent veiller à requalifier et être adaptées aux enjeux des alternatives à la voiture en favorisant les sites dédiés aux transports collectifs et aux modes actifs.

Déployer un réseau d'équipements de recharge électrique ou de gaz, et d'autopartage

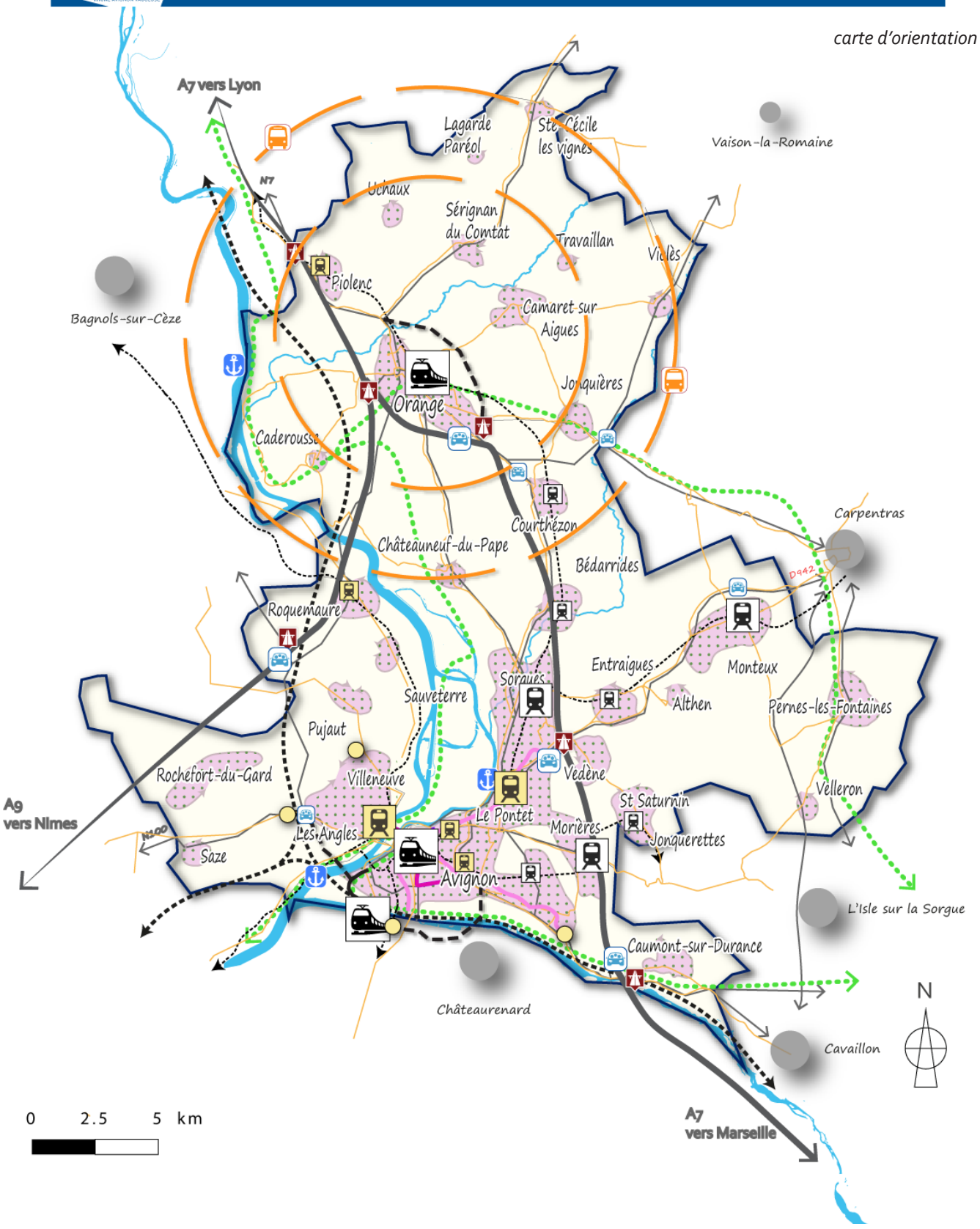
Le développement des installations des équipements de recharge électriques et de gaz doit être assuré sur l'ensemble du territoire couvert par le SCoT, et prévu à ce titre notamment dans les documents d'urbanisme locaux.

De la même manière, ils favorisent le déploiement des lieux d'auto partage. Ils les privilégient en particulier dans les aires de stationnement, les parkings relais et à proximité des gares et des PEM.

Les zones d'activités, logistiques et commerciales sont également des sites privilégiés pour l'accueil de ces équipements, notamment les bornes de recharge électrique et de gaz.

Changer la donne en matière de mobilité : un impératif environnemental et social

carte d'orientation



Changer la donne en matière de mobilité : un impératif environnemental et social

Hierarchiser la voirie et l'espace public

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

Projet routier d'envergure régionale comprenant le contournement d'Orange et la liaison Gard / Avignon Sud

Liaisons interurbaines à conforter permettant la desserte du territoire

Développer les transports en commun et les modes alternatifs pour une mobilité quotidienne durable

Miser sur l'offre ferroviaire pour renforcer l'accessibilité du bassin de vie d'Avignon : aménager des Pôles d'échange multimodaux (PEM) visibles et accessibles

PEM de grande accessiblité

PEM stratégiques

PEM de proximité

Gares existantes

Projets de réouverture de gare portés par le SCOT

Autres PEM à aménager en priorité aux entrées du coeur urbain

Compléter l'offre ferroviaire par les cars interurbain

Améliorer la mobilité autour du bassin de vie d'Orange pour favoriser l'accès aux services du quotidien des administrés notamment par la mise en place du transport à la demande

Soutenir les politiques de covoiturage et permettre un maillage du territoire en aires de co-voiturage :

- aux entrées d'autoroute

- aux carrefours stratégiques

Développer un réseau urbain de transports en commun hierarchisé, maillé et structurant

Développer les lignes de TCSP en priorité dans le coeur urbain et sur Orange pour lier les différents pôles et limiter l'entrée de véhicule aux entrées d'agglomération

Renforcer et compléter le maillage du réseau de transports urbains en s'appuyant sur les équipements structurants existants :

Tramway

Bus Haute Fréquence

Construire des espaces de vie apaisés à partir des modes actifs

Repenser la mobilité à l'échelle des quartiers pour favoriser un territoire des proximité

Recentrer l'urbanisation sur elle même pour limiter les temps de trajets au sein des communes

Promouvoir la pratique du vélo s'articulant avec les grands itinéraires modes doux notamment la via Rhona, via Venaissia et le Val de Durance

Assurer un transport de marchandises multimodal

Développer le transport fluvial

S'appuyer sur les voies SNCF fret dont Magistrale EcoFret

Organiser une filière logististique hierarchisée et complémentaire en s'appuyant sur les ports

Organiser la logistique du dernier kilomètre pour desservir le coeur urbain et les pôles métropolitains

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

2-2-1 Optimiser le réseau routier pour fluidifier les déplacements

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Projet routier d'envergure régionale comprenant le contournement d'Orange et la liaison Gard/ Avignon sud

La hiérarchisation du réseau de voirie doit permettre la continuité entre les différents itinéraires et le réinvestissement de certaines voiries au profit des transports collectifs et des modes doux.
Le SCoT poursuit comme objectif l'amélioration des conditions de sécurité et d'usage du réseau routier. Il ne porte pas de nouveaux grands projets routiers structurants en dehors de :

- L'interconnexion entre les autoroutes A7 et A9 au niveau d'Orange pour faciliter les flux et désengorger les voies départementales ;
- La liaison routière entre le Gard et l'échangeur Avignon Sud, enjeu majeur pour la stratégie de mobilité du bassin de vie améliorant le trafic de transit tout en réduisant les impacts dans le coeur urbain. Ce projet fait partie des Projets d'Envergure Nationaux et Européen ;
- Le contournement d'Orange/ Violès afin d'apaiser les centres villes d'Orange et de Violès ;
- L'amélioration de la liaison Nord - Sud existante entre Vedène et Saint-Saturnin-les-Avignon.

Les projets de création de route, quels que soient leurs ampleurs, doivent démontrer qu'ils participent à l'amélioration du cadre de vie et de la santé des habitants (nuisances sonores, pollution, qualité de l'air...), qu'ils sont nécessaires pour mettre en oeuvre ou accompagner un projet de développement urbain ou économique ou qu'ils réduisent de façon significative les problèmes de sécurité routière.

Le SCoT permet la réalisation des opérations pour le recalibrage, la sécurisation et l'amélioration du réseau existant.

De manière générale, les travaux routiers doivent favoriser l'utilisation des modes actifs et intégrer les liaisons nécessaires dans une logique de continuité des maillages.
Pour ce faire, il convient de prévoir le partage de la voirie différencié en fonction de son statut et de sa situation dans ou en dehors de l'agglomération (au sens du code de la route).

Le réseau viaire est hiérarchisé comme suit :

- Les autoroutes et les échangeurs doivent conserver leur vocation de liaisons nationales et de transit ;
- Les voies principales doivent avoir pour vocation d'assurer des liaisons d'échanges entre les polarités principales dans le périmètre du SCoT et vers/depuis les territoires limitrophes (coeur urbain dont Avignon et Orange / Carpentras / Bagnols / Cavaillon / Nimes) ;
- Les voies secondaires doivent assurer des liaisons d'échanges entre les polarités urbaines au sein du territoire du SCoT (entre les différentes communes) ;
- Les voies tertiaires doivent assurer des échanges interquartiers.

Cette hiérarchisation doit être respectée au minimum pour les trois premiers niveaux hiérarchiques (autoroutes, voies principales, voies secondaires) et respectée dans les documents d'urbanisme locaux et des plans de mobilité.
Le traitement des voies routières doit permettre de constituer un espace propice aux déplacements piétons, cyclistes et aux personnes à mobilité réduite, principalement pour les voies secondaires et tertiaires et celles intégrées en milieu urbain et villageois.

2-2-2 Valoriser les équipements de grande accessibilité

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Ports multimodaux de Courtine et du Pontet à renforcer

Avignon Gare TGV

Ecosystème aéronautique à conforter

Soutenir le rayonnement du territoire à travers ses équipements d'envergure métropolitain

Le SCoT poursuit un objectif d'améliorer le taux d'emploi sur le territoire à travers notamment une valorisation des ressources et équipements majeurs du territoire. Ainsi pour développer l'attractivité du territoire, les documents d'urbanisme veilleront à :

- Valoriser la gare TGV d'Avignon par la mise en oeuvre de l'opération d'envergure nationale à Avignon - Confluence ;
- Conforter le fluvial pour les activités industrielles en développant les aménagements sur les ports du Pontet et de Courtine en lien avec la stratégie portée par la Région PACA relative à la logistique, le long de l'axe Rhone-Méditerrannée ;

- Développer le tourisme fluvial à travers l'aménagement de points de liaisons sur le Rhône : Avignon, Villeneuve-les-Avignon, Roquemaure, Châteauneuf-du-Pape, Piolenc ;

- Permettre l'accueil des activités liées au technopôle Pégase-Avignon-Provence. Le bâtiment d'accueil et la zone d'activité « Technopôle Pégase » s'adressent aux TPE, PME et ETI de l'écosystème du secteur aéronautique qui souhaitent se développer sur le territoire et ont besoin pour ce faire de s'implanter dans un environnement aéroportuaire performant offrant tous les services nécessaires (locaux, accès direct à la piste, zone essais dédiée ...).

2-2-3 Structurer une filière logistique en valorisant conjointement le rail et le fleuve

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Ports multimodaux de Courtine et du Pontet à renforcer

Le SCoT poursuit un objectif pour renforcer les équipements logistiques à vocation régionale et nationale, en s'appuyant sur des infrastructures performantes et en encourageant les innovations en matière de multi-modalité (rail - fluvial) et de transfert du transport de marchandises vers des alternatives à la route.

Les polarités régionales / nationales concernent notamment les sites portuaires de Courtine, du Pontet et le Marché d'Intérêt National d'Avignon. → défi 3 / 3-3-6

Il s'agira d'assurer le développement de sites multimodaux (route/fer/fleuve) à travers :

- La mobilisation des emprises nécessaires qui devra être recherchée pour le développement du site quand cela est possible, notamment pour le transports combiné rail-route ;

- La mobilisation des réserves de capacité ferroviaire nécessaires qui devra être recherchée pour le développement de la zone de triage d'Avignon ;

- Sur le port du Pontet, les disponibilités foncières identifiées au SCoT sur les ZAE Portuaire - Gauloise ont vocation a accueillir de manière préférentielle des activités indutrielles et portuaires ;

- Le développement du chantier combiné d'Avignon Champfleury, en assurant une bonne accessibilité routière ;

- Les installations terminales embranchées (ITE) stratégiques pour le maintien et le développement du fret ferroviaire seront à préserver ;

- Une accessibilité routière facilitée, depuis la liaison Avignon sud / Gard et vers l'ensemble des secteurs de production ou de consommation du territoire, devra être maintenue.

Il est nécessaire de conforter les projets d'urbanisme, en limitant les conflits d'usage avec les quartiers environnants.

En complément des sites multimodaux logistiques à vocation régionale et nationale, le SCoT identifie d'autres sites pour la localisation préférentielle des activités logistiques qui sont détaillées dans le DAACL et qui concernent :

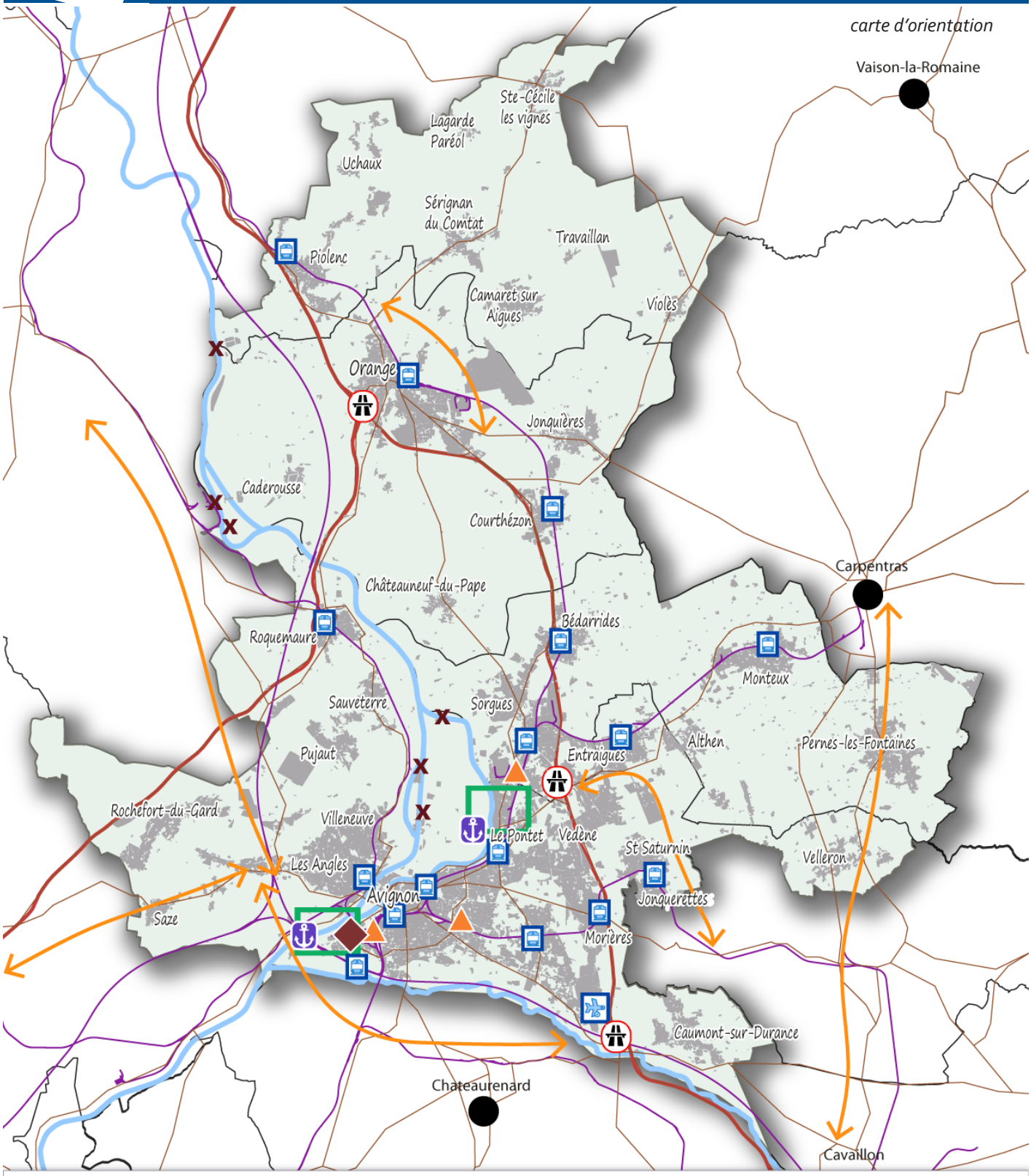
- les polarités locales ;

- les zones d'activités économiques hors polarités ;

- les centralités urbaines pour la desserte du dernier kilomètre.

→ défi 3 / 3-3-6

Mieux exploiter le potentiel économique des équipements de grande accessibilité



DÉFI 2 :

Engager la résilience du bassin de vie d'Avignon face au changement climatique

Pernes-les-Fontaines ©J.HOCQUEL

1-1 Renforcer la préservation de la biodiversité du territoire

La trame verte et bleue (TVB) définie dans le SCoT permet d'identifier les espaces qui contribuent au bon fonctionnement écologique sur l'ensemble du territoire du Bassin de Vie d'Avignon. Elle est réalisée en cohérence avec les Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE) intégrés aux SRADDET des deux Régions.

Par conséquent, elle constitue un premier cadre pour l'élaboration des TVB à l'échelon communal, dans un rapport de compatibilité, tout en garantissant un réseau écologique cohérent et fonctionnel. Les documents d'urbanisme affinent les délimitations des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques et identifieront des secteurs d'intérêt plus local. Une cohérence entre communes doit être garantie pour préserver la trame verte et bleue à travers un zonage ou un outil réglementaire similaire.

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

Les réservoirs de biodiversité «coeur de nature»

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Réservoirs de biodiversité coeur de nature

Les coeurs de nature constituent des réservoirs de biodiversité qui doivent être durablement protégés. L'identification de ces espaces s'appuie sur les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, les sites Natura 2000, les ZNIEFF de type 1, les Zones d'Intérêt Biologique identifiées, les cours d'eau liste 1 et 2 et les réservoirs du SDAGE.

Les coeurs de nature doivent être préservés afin de garantir au mieux leur intégrité et leur fonctionnalité écologique notamment à travers les documents d'urbanisme locaux. Un classement en zone agricole ou naturelle voire, le cas échéant, la mise en oeuvre de règles particulières (zonage indicé, secteur protégé pour des motifs d'ordre écologique...) est recommandé.

Ces réservoirs à statut peuvent être couplés avec des réservoirs agricoles, boisés, ouverts ou humides. Les orientations se cumulent donc avec les différentes catégories de réservoirs de biodiversité.

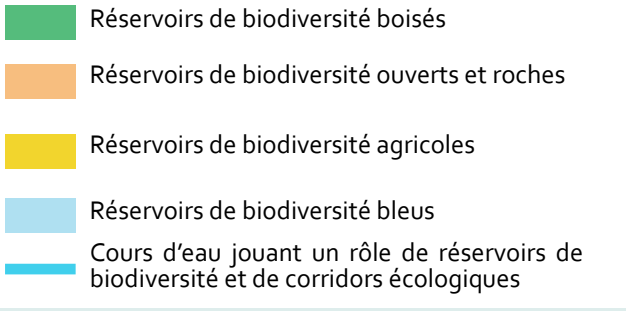
Le principe général est la non urbanisation de ces espaces et l'application de la réglementation en vigueur propre à chaque mesure de protection (APPB, Natura 2000). La construction et l'aménagement sont limités :

- À l'évolution (amélioration et extension limitée) des constructions existantes notamment celles concernant les bâtiments liés à l'activité agricole ou encore les structures d'hôtellerie de plein air sur leur emprise actuelle ;
- Aux constructions, aménagements et installations nécessaires à des équipements d'intérêt général, notamment lié à la prévention des risques, à l'aménagement de l'espace de mobilité des cours d'eau et à la protection et la mise en valeur des milieux naturels ;
- Aux aménagements, constructions et installations liés à l'exploitation des ressources minérales existantes ou aux extensions des sites existants, lorsque les enjeux le justifient (gisement d'intérêt régional, ressource locale majeure), qu'ils ne peuvent se déployer ailleurs et sous réserve de ne pas porter atteinte aux fonctionnalités écologiques dans le cadre d'une séquence Eviter - Réduire - Compenser ;
- A l'installation sur le bâti existant d'équipements favorables au développement d'énergie renouvelable en tenant compte des sensibilités écologiques environnantes.

Dans tous les cas, il s'agira de s'assurer que les aménagements sont compatibles avec le fonctionnement écologique de ces espaces, et que le principe «éviter-réduire-compenser» a bien été respecté.

Les autres réservoirs de biodiversité

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO



Les autres réservoirs de biodiversité agricoles, boisés, ouverts et roches, bleus, constituent des sites relais importants pour la biodiversité en compléments des cœurs de nature. Les protections réglementaires étant moins importantes sur ces sites, le SCoT y porte une attention particulière en vue de leur préservation afin de constituer un maillage écologique efficient.

Les réservoirs de biodiversité doivent être protégés notamment à travers les documents d'urbanisme locaux afin de garantir au mieux leur intégrité et leur fonctionnalité écologique.
Un classement en zone agricole ou naturelle voire, le cas échéant, par la mise en œuvre de règles particulières, secteur protégé pour des motifs d'ordre écologique...) est recommandé.

Le principe général est la non urbanisation de ces espaces et limiter au maximum la fragmentation de ces milieux impactés par l'urbanisation diffuse. Pour l'ensemble des réservoirs de biodiversité, les constructions et aménagements sont limités à :

- Les constructions, aménagements et installations nécessaires à des équipements d'intérêt collectif dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, à la prévention des risques et à l'aménagement de l'espace de mobilité des cours d'eau ;

- Les aménagements, constructions et installations liés à l'exploitation des ressources minérales, lorsque les enjeux le justifient (gisement d'intérêt régional ou ressource locale majeure), qu'ils ne peuvent se déployer ailleurs et sous réserve de ne pas porter atteinte aux fonctionnalités écologiques dans le cadre dune séquence Eviter - Réduire - Compenser ;

- À l'évolution (amélioration et extension limitée) des constructions existantes notamment celles concernant les bâtiments liés à l'activité agricole ou encore les structures d'hôtellerie de plein air sur leur emprise actuelle.

De manière plus spécifique, le SCoT encadre la préservation de ces divers réservoirs de la manière suivante, en plus des constructions et aménagements admis précédemment :

Les réservoirs de biodiversité boisés

Il s'agit de grands ensembles boisés qui ne bénéficient pas toujours de protection, et dans lesquels la biodiversité est très représentée. La diversité et la densité floristiques et faunistiques de ces zones exigent de les inscrire en réservoir de biodiversité sur le long terme.

Dans ces réservoirs de biodiversité boisés, la construction et les aménagements sont limités à :

- La construction de bâtiments et d'équipements nécessaires à l'activité sylvicole ;

- Les hébergements touristiques ou de loisirs et de capacité limitée à condition qu'ils soient démontables et de capacité limitée ;

- L'implantation d'équipements de production d'énergie renouvelable dès lors qu'elle n'induit pas de défrichement, ne compromet pas la richesse et la fonctionnalité écologique du site et sous réserve de mettre en œuvre les mesures définies pour éviter, réduire voire compenser les incidences probables sur l'environnement. Ces implantations veilleront à ne pas induire une artificialisation nouvelle du sol.

L'utilisation des sols aux lisières et ses abords ne devra pas porter atteinte aux conditions écologiques des boisements de la Trame Verte et Bleue.

Les espaces aujourd'hui cultivés de taille significative situés à l'intérieur d'un réservoir boisé seront maintenus à vocation agricole.

Le déboisement pourra aussi être permis dans ces réservoirs de biodiversité pour la gestion des feux. Dans tous les cas, il s'agira de s'assurer dans la limite du nécessaire et pour la prévention des risques de feux de forêt et de végétation, de l'emprise limitée des aménagements et de leur compatibilité avec l'intérêt écologique de la zone.

Les réservoirs de biodiversité ouverts et roches

Il s'agit de réservoirs relativement ouverts, de type prairies, pâturages naturels, landes et garrigues ainsi que des espaces plutôt rocheux, dont la richesse écologique est avérée. Ces réservoirs sont identifiés par le SCoT.

Sur ces réservoirs de biodiversité ouverts et roches, la construction est limitée à :

- La construction et l'installation nécessaire à l'activité agricole sans compromettre les fonctionnalités écologiques et dans le respect de la démarche ERC ;

- L'implantation d'équipements de production d'énergie renouvelable dès lors qu'elle ne compromet pas la richesse et la fonctionnalité écologique du site et sous réserve de mettre en œuvre les mesures définies pour éviter, réduire voire compenser les incidences probables sur l'environnement. Ces implantations veilleront à ne pas induire une artificialisation nouvelle du sol.

Les réservoirs de biodiversité agricoles

Il s'agit d'espaces à dominante agricole. Ils peuvent intégrer des éléments agro-écologiques (bandes enherbées, haies, arbres isolés, canaux, ripisylves, bosquets, murets en pierre sèche) indispensables à la richesse écologiques de ces réservoirs agricoles.

Ces réservoirs de biodiversité agricoles sont à préserver au regard de leurs fonctionnalités écologiques. A ce titre, le SCoT vise à :

- Autoriser les constructions et installations nécessaires à l'activité agricole notamment liées à l'irrigation dans le respect de la démarche ERC ;

- Privilégier les regroupements des constructions nouvelles avec les bâtis existants afin de former un ensemble bâti cohérent notamment de type hameau agricole afin d'éviter les phénomènes de mitage, lorsque cela est possible. Pour limiter l'artificialisation des sols, la reprise et transformation du bâti existant est à privilégier ;

- Autoriser le développement de l'agrivoltaïsme sous condition qu'il garantisse une production agricole significative et un revenu durable, et qu'il apporte au moins l'un des services suivants : amélioration du potentiel agronomique, adaptation au changement climatique, protection contre les aléas ou amélioration du bien-être animal dans le respect du décret d'application de la loi APER et sous réserve de ne pas altérer les fonctionnalités écologiques et de mettre en œuvre les mesures définies pour éviter, réduire voire compenser leurs incidences probables sur l'environnement ;

- Limiter le changement de destination des bâtiments agricoles. Le SCoT donne la possibilité de développer de l'hébergement touristique en priorité en réinvestissant du bâti ancien et dès lors que ce principe respecte les dispositions réglementaires en vigueur et ne remette en question l'activité agricole présente ou la qualité paysagère du site.

En outre, dans ces secteurs, les Infrastructures Agro-Écologiques (IAE) jouent un rôle prépondérant dans la qualité écologique de ces terres agricoles. Les documents d'urbanisme identifient et préservent des infrastructures agro-écologiques (IAE) dont le rôle écologique est démontré. Il s'agit notamment :

- de murs de soutènement en pierre sèche ou de clôtures,
- de cabanons (le changement de destination n'est pas admis),
- de haies, ripisylves et bosquets,
- d'arbres isolés,
- de canaux d'irrigation permanents ou temporaires...

Le maillage des continuités arbustives et arborées doit être préservé au sein des espaces agricoles. Pour ce faire, les documents d'urbanisme locaux précisent et identifient les éléments à préserver en lien avec les besoins des exploitations agricoles. Les haies brise-vent ou naturelles existantes à des fins agricoles, peuvent évoluer. La reconstitution des haies, y compris sur un autre site est souhaitée afin de maintenir un maillage écologique. De ce fait, cette orientation du SCoT n'est pas incompatible avec la nécessité pour certaines exploitations ou commune d'engager un réaménagement foncier.

Les réservoirs de biodiversité «bleus»

Les réservoirs de biodiversité «bleus» concernent les zones humides issues des inventaires du CEN PACA et du Département du Gard, les cours d'eau identifiés dans le SDAGE inscrits aux listes 1 et 2, les principaux canaux et les ripysylves. A noter également que l'ensemble des cours d'eau et leurs ripysylves jouent à la fois un rôle de réservoirs de biodiversité et un rôle de corridors écologiques terrestres et aquatiques sur l'ensemble du Bassin de Vie d'Avignon.

Les réservoirs de biodiversité «bleus» sont protégées de toute construction ou de tout nouvel aménagement susceptible d'entraîner leur dégradation, l'altération de leur fonctionnalité ou leur destruction. A ce titre, les documents d'urbanisme doivent :

- Délimiter les réservoirs de biodiversité bleus inscrits au SCoT, notamment les zones humides ;

- Identifier et délimiter les zones humides d'intérêt plus local de types mares, prairies humides ou encore étangs ;

- Définir un zonage spécifique pour la préservation des réservoirs de biodiversité «bleus» et de leur fonctionnalité ;

- Tendre vers une inconstructibilité sur les zones humides: les documents d'urbanisme devront proscrire tous nouveaux bâtiments, y compris les bâtiments agricoles ;

- Maintenir des couloirs non bâtis (recul des constructions) dont la largeur variera en fonction de la configuration et de

la sensibilité des réservoirs de biodiversité ou en instaurant un classement spécifique (hors zone U et AU) afin de garantir l'espace de bon fonctionnement du cours d'eau ;

- Maintenir, un espace « tampon » aux abords des zones humides, jouant le rôle d'interface entre ces milieux sensibles et l'urbanisation afin de favoriser la diversité écologiques des berges et du lit du cours d'eau ;

- Imposer la préservation ou la reconstitution de la ripisylve à minima dans son épaisseur boisée actuelle, hors besoin de gestion et d'entretien du milieu naturel et de l'espace de bon fonctionnement du cours d'eau qui nécessiterait d'être réouvert pour des besoins de mobilité du cours d'eau ;

- Identifier, préserver et garantir l'accès aux canaux d'irrigation, permanents ou temporaires, dont le rôle agricole et écologique est démontré en lien avec les ASA.

Aussi lorsque les structures végétales sont absentes aux abords des mares, plans d'eau ou cours d'eau, la renaturation/ restauration des berges pourra être prévue dans les documents d'urbanisme.

La démarche « Éviter, Réduire, Compenser » sera mise en place successivement afin de limiter l'impact des aménagements envisagés, sur la base des orientations du SDAGE Rhône Méditerranée.

1-1-2 Préserver et remettre en état les corridors écologiques

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Corridors écologiques vert à préserver

Corridor écologique vert à restaurer

Cours d'eau jouant un rôle de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques

Pour l'ensemble des corridors :

Il s'agit de limiter la constructibilité au sein des corridors écologiques, le plus souvent par un classement en zone agricole ou naturelle. Les constructions peuvent être admises de manière limitée dès lors qu'elles ne portent pas atteinte aux fonctionnalités écologiques du corridor dans lequel elles s'inscrivent. Elle est à éviter dans les corridors déjà sous pression urbaine.

De manière générale sur l'ensemble du territoire, la transparence des infrastructures routières et ferroviaires devra être assurée.

En cas de travaux sur des infrastructures routières existantes, la coupure ne doit pas être aggravée et la restauration du corridor favorisée.

Pour les nouvelles infrastructures routières, à l'origine des phénomènes de fragmentation, elles sont implantées prioritairement en dehors des continuités écologiques et doivent garantir la fonctionnalité écologique.

Les corridors écologiques à préserver :

Le SCoT vise à préserver et maintenir le rôle fonctionnel du corridor écologique, limiter leur fragmentation et garantir une limitation des pressions de l'urbanisation. A ce titre, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- Délimiter les corridors inscrits au SCoT ;

- Identifier et délimiter des corridors d'intérêt plus local jouant un rôle à l'échelle de la commune ;

- Préciser la délimitation (largeur suffisante et cohérente) du corridor écologique et définir un classement adapté à sa préservation ou son bon fonctionnement par un zonage adapté ;

- Garantir le fonctionnement du corridor écologique. Seuls seront autorisés les projets pour lesquels est démontré l'absence d'incidence significative sur la fonctionnalité du corridor ;

- Identifier et préserver les structures agro-écologiques (bandes enherbées, haies, arbres isolés, canaux, ripisylves, bosquets, murets) indispensables au rôle de corridor écologique par l'application d'un zonage et d'un règlement adapté.

Les corridors écologiques à restaurer :

Ces corridors existent potentiellement et peuvent donc relier des réservoirs entres eux. Ils sont actuellement peu ou pas fonctionnels compte tenu que leur fonctionnalité est partiellement entravée par des éléments fragmentant forts du au franchissement d'infrastructure (Autoroute, RN, RD, ligne SNCF).
Des aménagements doivent être portés pour ouvrir ces axes de déplacements, restaurer les interactions écologiques et conforter leur rôle de liaison entre espaces naturels afin de garantir leur fonctionnalité écologique.

Le SCoT identifie les corridors à restaurer et améliore leur fonctionnalité en les préservant de la fragmentation urbaine. A ce titre, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- Localiser les zones d'urbanisation futures à l'écart de ces espaces ;

- Préserver par l'application d'un zonage et d'un règlement adapté les structures agro-écologiques (bandes enherbées, haies, arbres isolés, canaux, ripisylves, bosquets, murets) indispensables au rôle de corridor écologique.

1-1-3 Révéler et protéger la nature de proximité

En complément des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques, le Bassin de Vie d'Avignon bénéficie de nombreux espaces de nature de proximité. Ces derniers permettent d'améliorer la qualité des espaces urbains et de participer à la nature en ville, sans pour autant bénéficier de statut réglementaire dédié.

Il s'agit de préserver et mettre en valeur ces espaces de nature de proximité en milieu urbain à travers la mise en réseau de ces derniers. Pour ce faire, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- Maîtriser l'urbanisation afin de préserver ces espaces de nature de proximité et développer leur maillage en lien notamment avec les parcs et espaces verts, à travers le tissu urbain ;
- Identifier un maillage de nature de proximité en lien avec les parcs et espaces verts, à travers le tissu urbain, notamment sur les secteurs bâtis rassemblant de nombreux jardins arborés. Ces espaces devront maintenir leur couvert végétal et ne seront pas destinés à être densifiés ;
- Identifier les Infrastructures Agro-Ecologiques (IAE) support de déplacement des espèces entre le milieu naturel et le milieu artificialisé ;
- Valoriser la multifonctionnalité des sols riches en biodiversité ou ayant un rôle majeur d'éponge comme choix pour définir les sites à artificialiser ou à renaturer.

Dans le cadre de la mise en œuvre, le SCoT incite à l'identification de zones préférentielles pour la renaturation. Pour cela, un travail d'identification des gisements potentiels de renaturation dans l'enveloppe urbaine existante ou dans les sites privilégiés de développement urbain est mené.

BOITE A OUTILS A MOBILISER
(à titre indicatif)

- **Les Atlas de la biodiversité communale**
- **Territoires engagés pour la Nature (TEN)**
- **Les Contrats pour la réussite de la transition écologique (CRTE)**

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

1-2-1 Protéger le foncier agricole sur le long terme

Le SCoT préserve les terres agricoles cultivées et cultivables et minimise les conflits d'usages avec l'urbanisation (habitat/tourisme/économie/déplacements).

Le SCoT identifie des secteurs agricoles à protéger sur le long terme, favorisant ainsi une meilleure lisibilité pour les agriculteurs. Qu'il s'agisse de grands espaces ou de secteurs plus mités, leur identification a pris en compte :

- La limitation de la consommation foncière par l'urbanisation ;
- le potentiel agronomique et économique des terres ;
- les investissements réalisés pour l'irrigation ;
- les différentes labélisations (AOC/AOP/IGP...) ;
- l'intérêt paysager et écologique.

Ainsi, le SCoT distingue :

- Les terres agricoles de qualité à préserver : en raison de leur potentialité agronomique, économique et des critères cités ci-dessous ;
- Les réservoirs de biodiversité agricoles. → défi 2/ 1-1-1

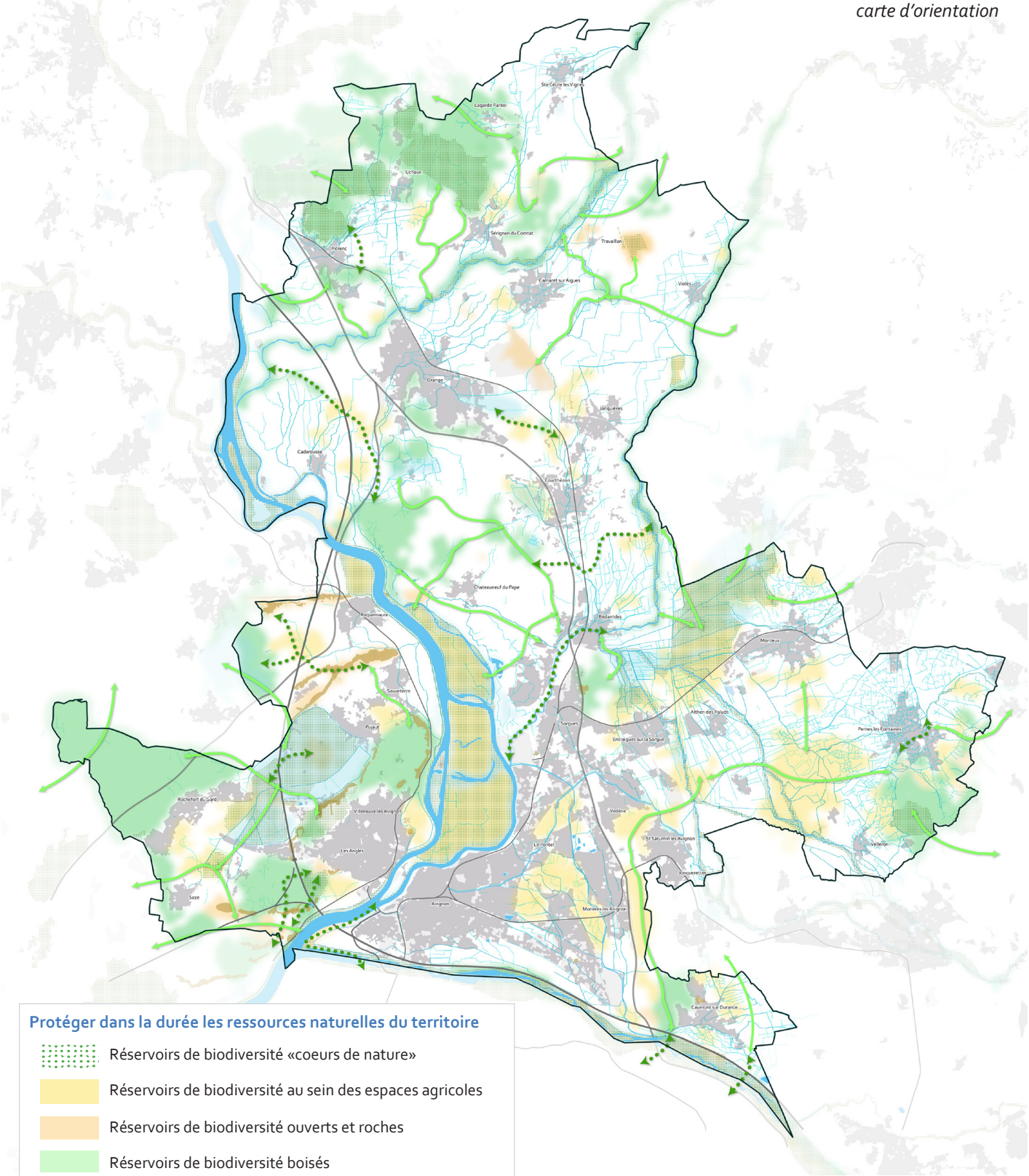
REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

L'objectif consiste à maintenir la vocation agricole de ces espaces. En ce sens, le SCoT vise à :

- S'inscrire dans une trajectoire de sobriété foncière pour protéger et préserver les terres agricoles de manière pérenne ;
- Interdire les usages susceptibles de nuire à l'activité agricole ou de remettre en cause sa pérennité, en préservant les terres agricoles. Les documents d'urbanisme locaux affineront la délimitation de ces espaces en s'appuyant notamment sur le périmètre de l'ensemble des labellisations agricoles ;
- Intégrer les nouveaux bâtis agricoles et annexes en cohérence avec les sensibilités paysagères ;
- Éviter l'ouverture à l'urbanisation de terres irriguées ou irrigables. Lorsque cela est impossible, une compensation agricole suivant la séquence ERC sera demandée ;

La Trame Verte et Bleue du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

carte d'orientation



Protéger dans la durée les ressources naturelles du territoire

- Réservoirs de biodiversité «coeurs de nature»
- Réservoirs de biodiversité au sein des espaces agricoles
- Réservoirs de biodiversité ouverts et roches
- Réservoirs de biodiversité boisés
- Réservoirs de biodiversité bleus
- Cours d'eau jouant un rôle de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques
- Corridors écologiques à préserver
- Corridors écologiques à restaurer
- Tissu urbain existant accueillant le mode de développement prioritaire

- Préserver les cheminements agricoles nécessaires à l'exercice de l'activité agricole ;

- En lien avec les ASA, préserver et entretenir le système d'irrigation par les canaux pour ses différentes fonctions, mais en premier lieu pour son rôle d'approvisionnement en eau des terres agricoles. Il convient de garantir l'usage et l'accès des canaux pour l'irrigation agricole ;

- Inscrire une enveloppe foncière pour les constructions et aménagements agricoles à partir de 2031 destinée à l'accueil de nouvelles activités liées et nécessaires pour maintenir un système agricole productif favorable à l'alimentation du territoire. A ce titre, le SCoT a identifié pour la période 2031 -2045, une enveloppe de 30 ha pour les constructions agricoles entraînant de l'artificialisation nouvelle des sols. Les installations agrivoltaïques qui respectent les critères et conditions de non décompte au titre de la loi Climat et Résilience ne font parties de cette enveloppe foncière.

Le SCoT préserve certains espaces à fort potentiel agricole où s'exerce une pression foncière importante (voir cartes p. suivantes) en les délimitant précisément à l'échelle parcellaire. Il s'agit :

- Des foins de Montfavet, insérés dans l'urbanisation ;

- Du plateau viticole de Courthézon largement classé en AOP « Côtes du Rhône » et «Côtes du Rhône Villages» sur lequel s'est implantée une caserne des pompiers et où il convient désormais de proscrire toute progression de l'urbanisation ;

- D'une partie du bassin des Sorgues situé au sud du quartier de Beaulieu à Monteux afin d'affirmer la limite d'extension de ce projet majeur ;

- Des terres agricoles situées autour de la ZAE du Plan à Entraigues-sur-la-Sorgue ;

- Des Coteaux d'Avignon qui s'étendent sur les communes d'Avignon, Morières , Vedène et Saint Saturnin-les-Avignon, constituent un secteur agricole présentant un potentiel de production viticole important. Il est pour partie classé en AOP « Côtes du Rhône » et dans une moindre mesure en AOP «Côtes du Rhône Villages» Gadagne.

Sur ces espaces, en plus des prescriptions décrites précédemment, le SCoT vise à la préservation des terres agricoles et incite à la mise en oeuvre d'outils réglementaires tels que :

- Des périmètre de Zone Agricole protégée (ZAP) ;
- Des Périmètres Agricoles et Espaces Naturels en milieu périurbain (PAEN) ;
- Des projets d'aménagement foncier.

1-2-2 Éviter les conflits d'usage et maintenir les activités agricoles

Le SCoT vise à garantir le bon équilibre entre activités agricoles et proximité des usages urbains. Ainsi une zone de transition entre l'urbanisation future et les terres agricoles est mise en place. Celle-ci doit être intégrée dans l'emprise des espaces privilégiés d'urbanisation définis au SCoT.

C'est dans le cadre notamment d'un schéma ou d'une opération d''aménagement d'ensemble que le traitement de cette zone pourra être défini, en privilégiant toutefois, un espace paysager végétalisé (exemple : merlons, plantes, haies.. au sein du périmètre de l'opération d'aménagement. Il conviendra également :

- D'éviter l'implantation d'équipements accueillant du public sensible (ex: école, maison de retraite, crèche...) en limite d'urbanisation ;

- De préconiser un recul des bâtiments et annexes, par rapport aux limites séparatives en confrontation directe avec la zone agricole, dans le cadre des PLU/PLUi, ;

- De maintenir un espace de transition entre les constructions et aménagements productifs agricoles (caves coopératives / sièges d'exploitations) et l'urbanisation afin de favoriser la pérennité de ces activités.

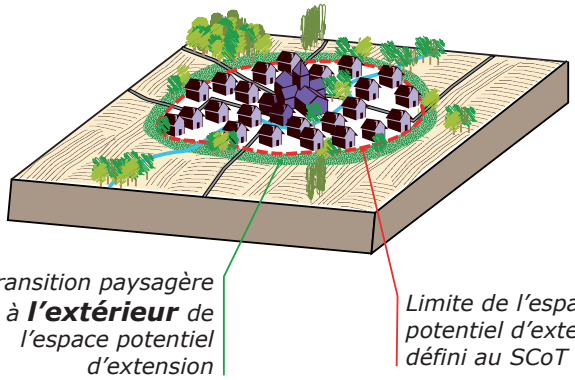
Enfin, lorsque cela est possible, il convient de définir des règles qui prévoient prioritairement le regroupement des nouvelles constructions avec les bâtis existants afin de former un ensemble bâti cohérent notamment de type hameau agricole.

De plus, afin de limiter les conflits d'usage et de permettre le développement de l'agriculture, le changement de destination des bâtiments agricoles est limité. Ainsi le SCoT encadre la diversification des exploitations agricoles vers l'agri-tourisme avec la possibilité de développer de l'hébergement touristique en priorité en réinvestissant du bâti ancien et dès lors que ce principe respecte les dispositions réglementaires en vigueur et ne remette en question l'activité agricole présente ou la qualité paysagère du site.

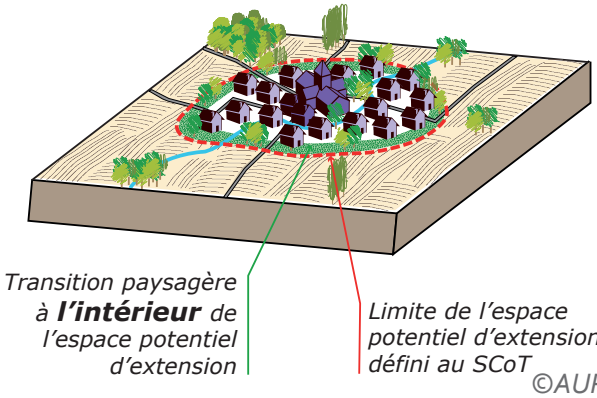
Schéma illustratif

Zone de transition, imposée entre l'urbanisation future et les terres agricoles, intégrée dans l'emprise des espaces potentiels d'extension urbaine

Interface urbanisation / zone agricole gérée à l'extérieur des des espaces potentiels d'extension



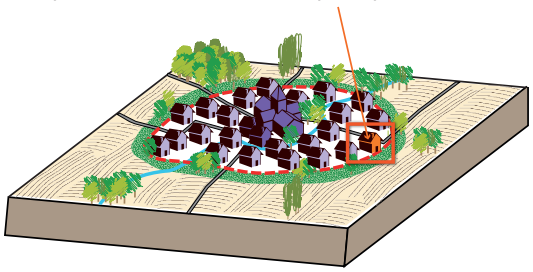
Interface urbanisation / zone agricole gérée à l'intérieur des espaces potentiels d'extension : **limite l'impact sur le foncier agricole**



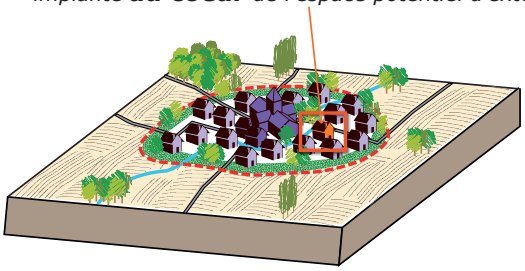
©AURAV

Des équipements à privilégier au coeur des espaces potentiels d'extension urbaine

*Équipement (école, crèche, maison de retraite...) implanté **en limite** de l'espace potentiel d'extension*



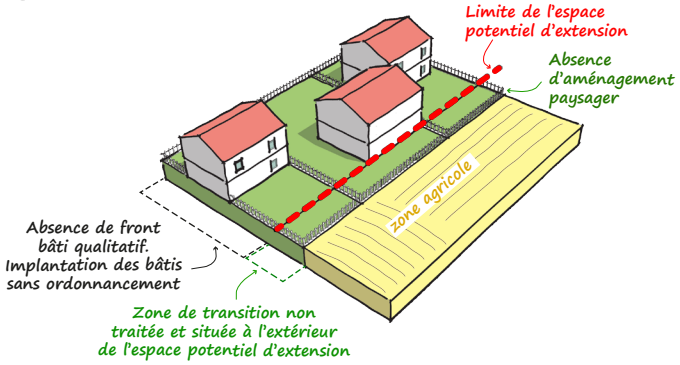
*Équipement (école, crèche, maison de retraite...) implanté **au coeur** de l'espace potentiel d'extension*



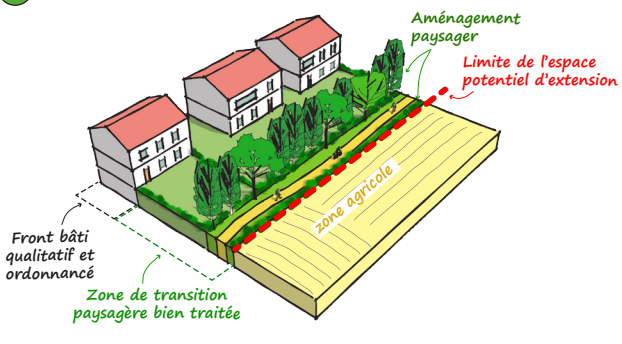
©AURAV

Zone de transition paysagère et qualitative entre l'urbanisation et la zone agricole

Interface paysagère non traitée et située hors de l'espace potentiel d'extension



Interface paysagère qualitative entre l'urbanisation et la zone agricole



1-2-3 Faciliter l'installation et le développement de nouvelles pratiques agricoles

Afin de répondre aux nouvelles pratiques agricoles, les documents d'urbanisme locaux veillent à :

- Identifier un besoin foncier pour accueillir les nouvelles constructions agricoles entraînant de l'artificialisation des sols ;
- Inscrire des règles de constructibilité du bâti agricole et des équipements liés, adaptées aux nouveaux usages (hauteur , gabarit,...) en compatibilité avec l'environnement proche notamment dans le respect de l'insertion paysagère ;
- Prévoir l'implantation d'équipements et d'activités pour la transformation des matières premières issues du Bassin de Vie d'Avignon. Cela concerne les transformations qui s'inscrivent dans le prolongement de l'activité agricole en place. Ces implantations pourront être réalisées en regroupement du siège d'exploitation du type hameau agricole technique ou dans les zones de développement local ;
- Encadrer le développement de l'agrivoltaisme définie au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie sous condition qu'il garantisse une production agricole significative et un revenu durable, et qu'il apporte au moins l'un des services suivants : amélioration du potentiel agronomique, adaptation au changement climatique, protection contre les aléas ou amélioration du bien-être animal ;
- Préserver et garantir l'accès des équipements d'irrigation agricole, notamment les canaux.

1-2-4 Satisfaire les besoins alimentaires locaux par l'accompagnement de Projet Alimentaire du Territoire

Le SCoT encourage la structuration de filières agricoles complètes notamment favorisant l'autonomie alimentaire du Bassin de Vie d'Avignon à travers le développement de Projet Alimentaire du Territoire. Il s'agit de favoriser une agriculture de proximité afin de s'adapter au changement climatique. Pour cela, les documents d'urbanisme locaux veillent à :

- Identifier des sites pertinents pour l'accueil de projets agricoles. Une traduction dans une OAP agricole peut être proposée ;
- Préciser les conditions d'implantation des bâtiments nécessaires participant à la filière agricole (production, stockage, transformation, conditionnement, distribution, commercialisation..) dans l'enveloppe urbaine, sous condition dans les zones de mixité urbaine, qu'ils soient compatibles avec un environnement habité.

1-2-5 Mise en place du processus ERC appliqué à l'agriculture

Le SCoT vise à limiter la consommation d'espace agricole en priorisant notamment le réinvestissement de l'enveloppe urbaine existante. La création ou l'extension de l'urbanisation reste possible dans une certaine mesure. Ainsi pour tout projet d'urbanisation impactant des terres agricoles, il convient de mettre en œuvre le principe d'éviter - réduire et compenser.

La compensation collective agricole correspond aux dispositions du code rural, et peut s'effectuer notamment via la reconquête de terres agricoles ou la mise en oeuvre de mesures permettant d'améliorer le potentiel agronomique ou par des aménagements favorables à l'agriculture.

Ces mesures de compensation peuvent se mettre en oeuvre sur le territoire communal portant le projet d'aménagement ou sur tout autre commune du territoire de l'EPCI auquel appartient la commune.

La reconquête peut concerner les espaces répondant à l'ensemble des critères suivants :

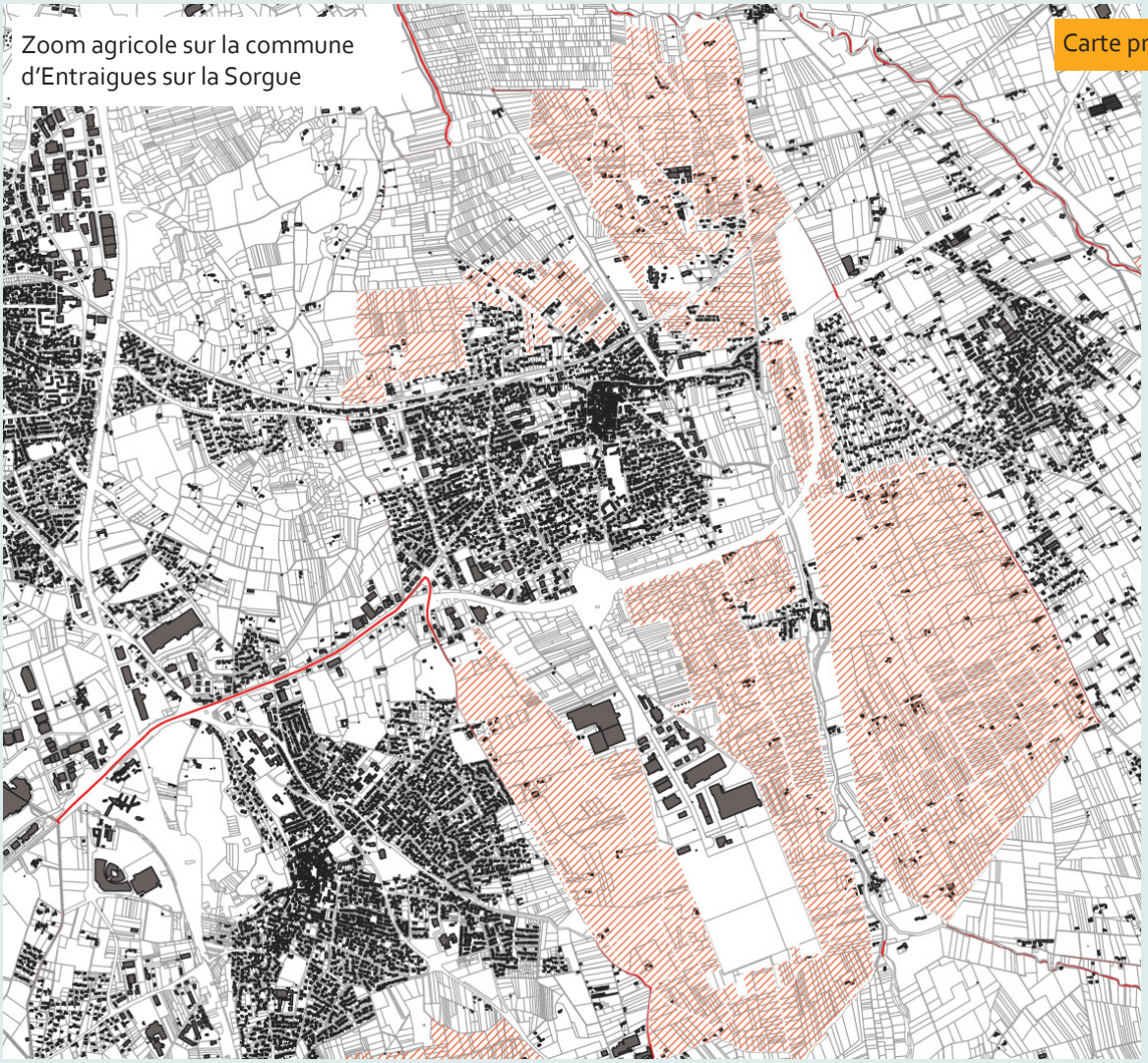
- Être non cultivés ou en friche présentant un potentiel agricole intéressant ;
- Ne pas être concernés par un projet d'aménagement inscrit au SCoT.

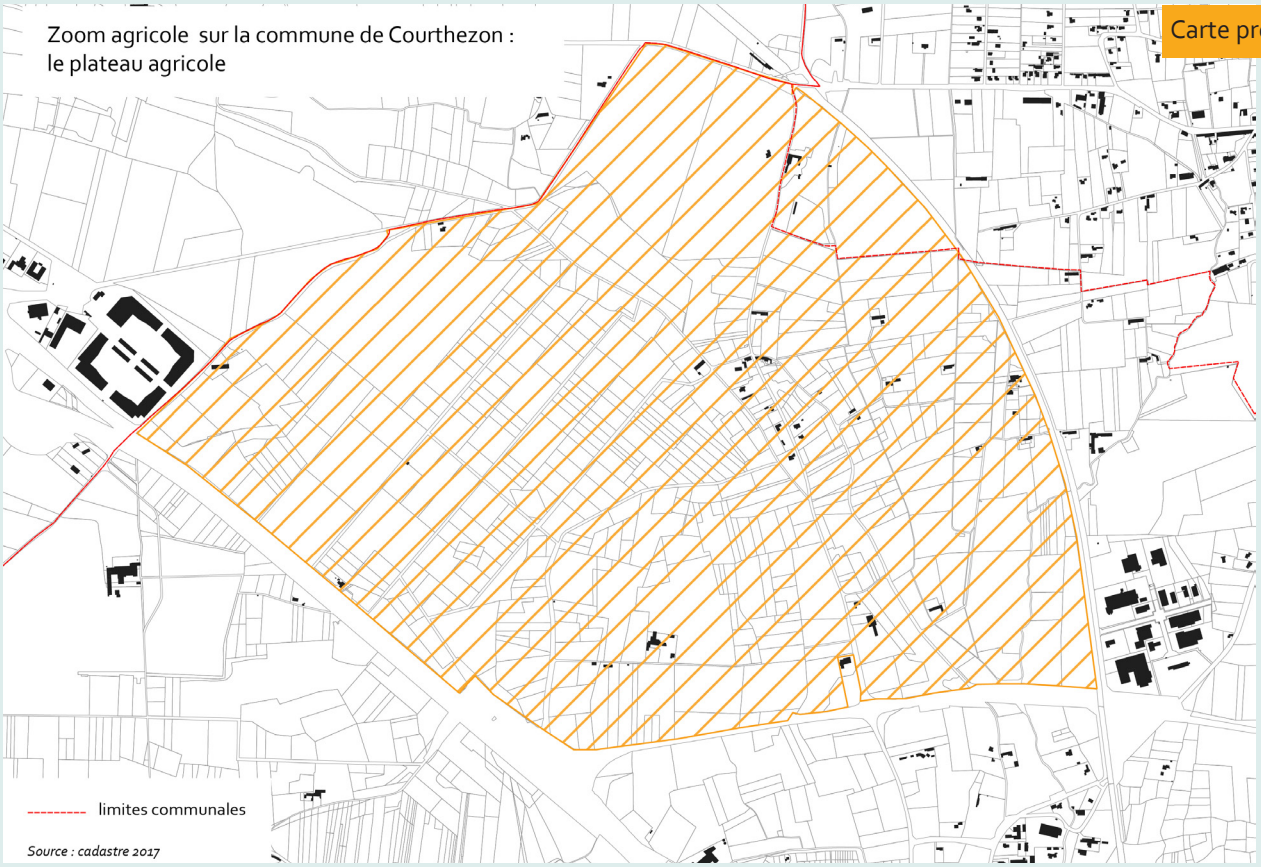
BOITE A OUTILS A MOBILISER

(à titre indicatif)

- **Inventaire des friches agricoles**

Délimitation des zones à fort potentiel/enjeu agricole

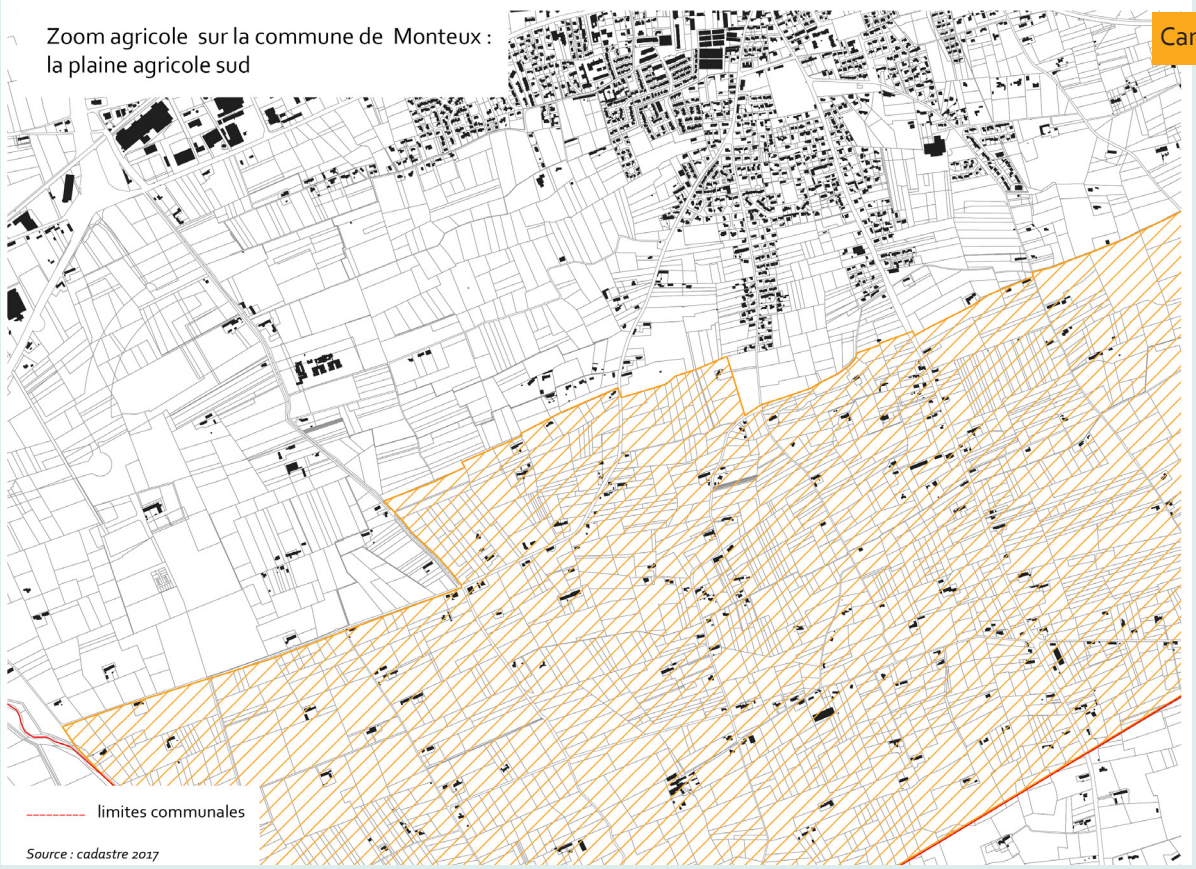




Délimitation des zones à fort potentiel/enjeu agricole

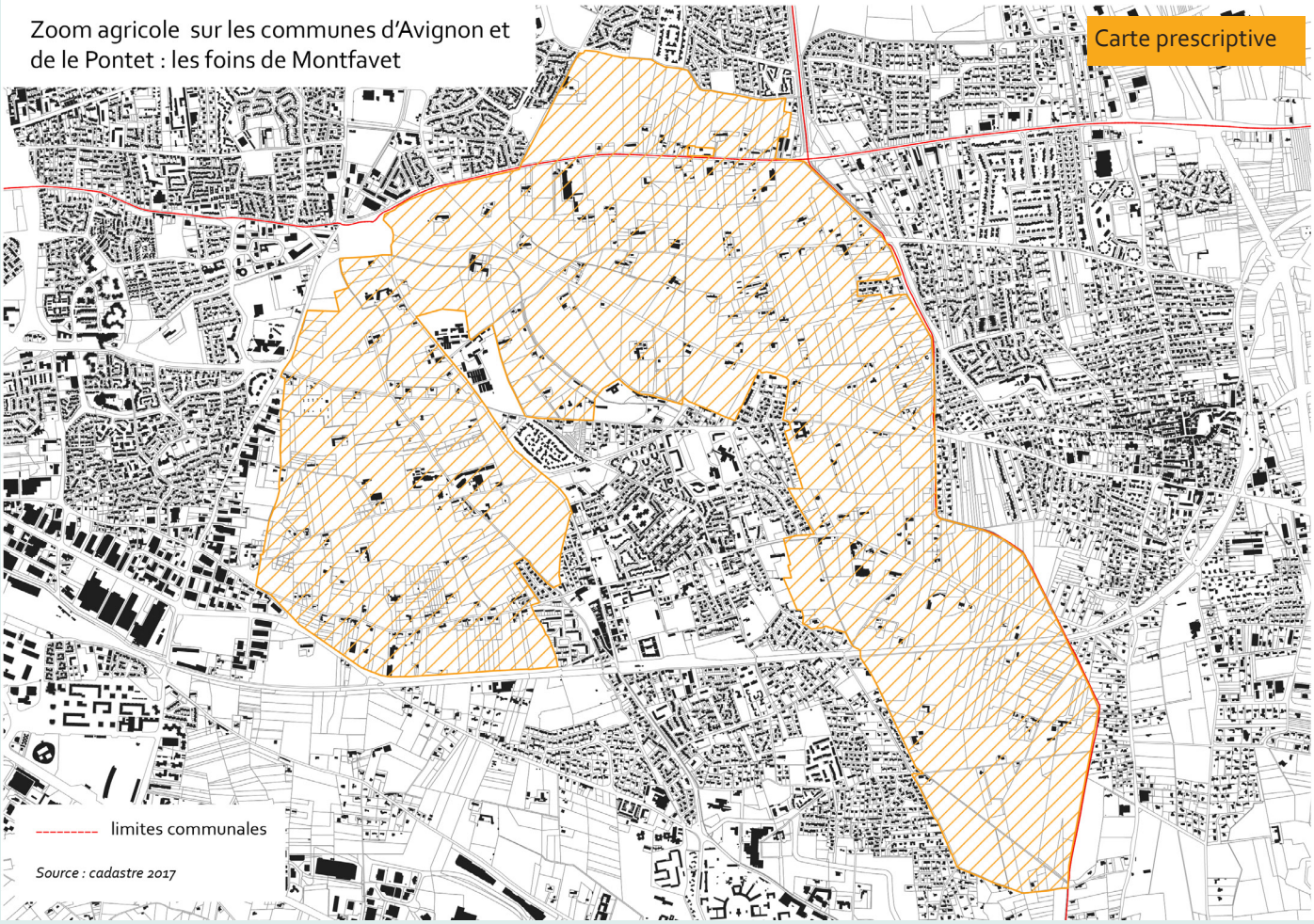
Zoom agricole sur la commune de Monteux : la plaine agricole sud

Carte prescriptive



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

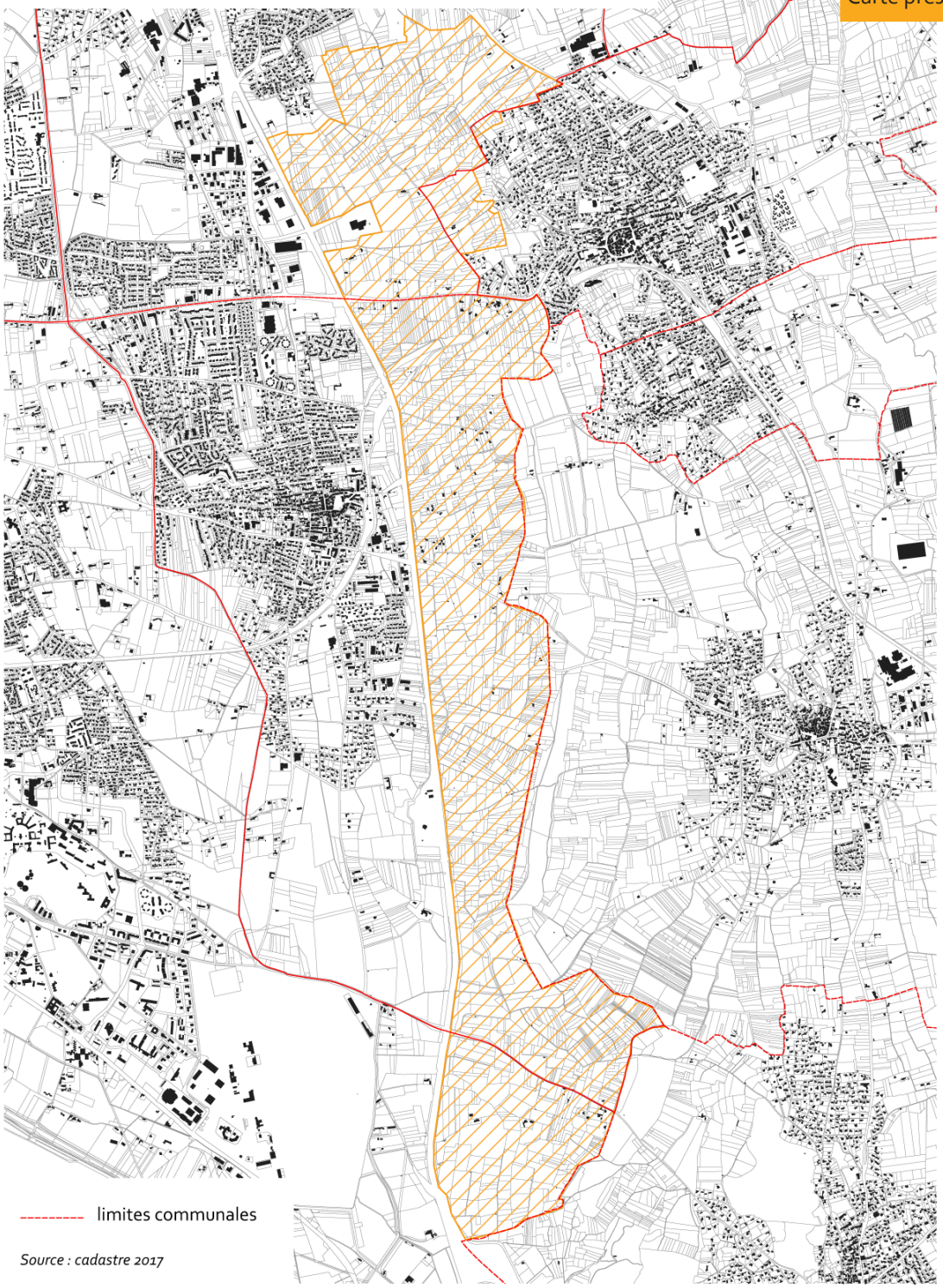
Carte prescriptive



Délimitation des zones à fort potentiel/enjeu agricole

Zoom agricole sur la commune sur les coteaux d'Avignon

Carte prescriptive



1-3 Concilier les fonctions écologiques et récréatives de la forêt / des boisements

A l'instar des terres agricoles, les massifs forestiers et les boisements sont support de nombreuses aménités : biodiversité, séquestration de carbone, valeur paysagère, espaces récréatifs, diminution du risque de ruissellement et de glissement de terrain ....
Le SCoT préserve :

- Les principaux massifs forestiers en identifiant des réservoirs de biodiversité boisés notamment sur les collines Gardoises, le massif d'Uchaux ou encore sur Velleron et Pernes-les-Fontaines (périmètre PNR du Mont Ventoux) ;
- Les ripisylves le long des cours d'eau, à minima dans leur épaisseur actuelle et en compatibilité avec la gestion du milieu ;
- Le maillage naturel de haies structurantes.

L'objectif est d'assurer durablement la multifonctionnalité de cette armature d'espaces naturels, au regard de ses fonctions écologiques, sociales, économiques, de gestion des risques ...

Le SCoT concilie fonctions écologiques et récréatives de la forêt. Il valorise les activités sylvicoles et de loisirs tout en préservant ces espaces et leur fonctionnement. Ainsi les documents d'urbanisme locaux veillent à :

- Conserver une vocation naturelle ou agricole de ces secteurs ;
- Permettre les aménagements et équipements nécessaires à l'exploitation, la protection et l'entretien du massif forestier ;
- Promouvoir les aménagements et équipements pour l'ouverture au public, à des fins de loisirs ou éducatives, sous réserve de la prévention des risques de feux de forêt et de végétation et de la protection de l'environnement naturel ;
- Valoriser, le cas échéant, le potentiel d'exploitation forestière, en lien notamment avec les Plans d'Approvisionnement Territoriaux (PAT) voisins ;
- Prévoir une gestion des lisières pour mieux répondre aux enjeux paysagers et de lutte contre les incendies à travers la reconquête des friches agricoles et le développement de zones-tampons.

1-4 Encadrer les besoins de développement des carrières

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Encadrer le développement de nouveaux sites d'extraction pour répondre aux besoins en tenant compte des sensibilités écologiques et paysagères

Sites en cours d'exploitation et à réhabiliter à terme

L'activité des carrières, fondée sur la présence d'une ressource géologique exploitable, est indispensable à de nombreux secteurs de l'économie régionale. La vallée du Rhône est identifiée comme l'un des principaux gisements régionaux, tout comme l'Aygue et la Durance. L'extraction locale est donc un enjeu plus large que le périmètre du SCoT.
Afin de permettre un approvisionnement local, en lien avec les Schémas Régionaux des Carrières PACA et Occitanie, trois secteurs de développement/création de carrières sont prévus, à savoir :

- La création d'un nouveau site d'extraction avec la carrière de Martignan à Orange sur 60 ha de terres agricoles ;
- L'extension de la carrière existante de Sauveterre sur environ 10 ha ;
- L'extension de la carrière existante de Cavaillon sur Caumont-sur-Durance.

Le développement de ces sites doit intégrer des enjeux paysagers, écologiques et de pollution et mettre en oeuvre la séquence ERC.
Par ailleurs, afin d'économiser la ressource en pierre, la récupération des pierres de démolition (bâtiment, ouvrages d'art routier, soutènement divers, clôture...) est encouragée.

Ainsi le SCoT vise à concilier au mieux les besoins des activités et les enjeux environnementaux, y compris dans les conditions de remise en état des sites en fin, totale ou partielle, d'exploitation.
Un panel de projets de réhabilitation est envisageable, en fonction notamment de la situation du site et des milieux concernés notamment :

- L'aménagement d'un plan d'eau ;
- L'installation de centrales photovoltaïques ;
- L'installation d'équipement de traitement des déchets ;
- La création d'une zone humide ;
- Le reboisement ;
- La restitution à la zone agricole : celui-ci est prioritaire lorsque l'impact de la carrière a concerné l'espace agricole.

Dans tous les cas, la remise en état s'inscrit dans un principe de restauration des fonctions écologiques quand elles préexistaient à l'exploitation.

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

Le SCoT participe à l'application des principes du SDAGE et des PGRE de l'Aygues et de l'Ouvèze, du SAGE en cours sur la Durance à travers les orientations définies ci-après.

2-1-1 Protéger l'espace de mobilité des cours d'eau pour assurer son bon fonctionnent

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

- Réservoirs de biodiversité bleus
- Cours d'eau jouant un rôle de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques

Le SCoT identifie les éléments du réseau hydrographique à protéger, intégrés dans la Trame Bleue. Il s'agit des réservoirs de biodiversité «zones humides» et des cours d'eau faisant office de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques. Ils comprennent des zones humides, les espaces de mobilité du Rhône, de la Durance, de l'Aygues, de l'Ouvèze, des Sorgues ainsi que des cours d'eau identifiés dans le SDAGE Rhone Méditerrannée Corse.

Le SCoT vise à préserver ces élèment à travers les documents d'urbanisme notamment en recommandant un zonage adapté ou des règles graphiques, dans lequel toute nouvelle construction et aménagement entraînant de l'artificialisation nouvelle est interdite au sein du lit mineur et limitée au sein de l'espace de bon fonctionnement du cours d'eau à l'intérieur duquel le lit du cours d'eau peut être amené à se déplacer au fil des crues.

Le SCoT identifie et préserve les petits ruisseaux ou cours d'eau secondaires, mais aussi les canaux d'irrigation permanents ou temporaires notamment ceux gérés par les ASA, ayant un rôle écologique ou pour la gestion des eaux de ruissellement. Un zonage adapté pourra être recherché pour préserver cette ressource et son bon fonctionnement.

Il s'agit également de garantir le bon fonctionnement des cours d'eau ainsi que la préservation des réservoirs de biodiversité bleus notamment des zones humides.
Les documents d'urbanisme maintiennent des couloirs non bâtis (recul des constructions) dont la largeur variera en fonction de la configuration et de la sensibilité des cours d'eau ou des canaux d'irrigation en instaurant un classement spécifique (hors zone U et AU).
Une zone tampon est également prescrite autour des zones humides afin de préserver leur bon fonctionnement.

défi 2/ 1-1-1

2-1-2 Garantir une eau potable de qualité

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

- Protéger les captages d'adduction d'eau potable
- Préserver les zones de sauvegarde exploitées ou non en conciliant les usages de manière équilibrée

Préserver les captages d'eau potable et les ressources stratégiques

Les captages d'Adduction en Eau Potable (AEP) doivent être préservés, en excluant notamment tout usage des sols dans leur périmètre proche et éloigné qui serait incompatible avec leur fonction d'alimentation en eau potable.

Les principaux points de captages d'eau à préserver sont identifés sur le document graphique du DOO. Les périmètres de ces derniers ont été pris en compte pour définir le développement du territoire à venir.

Le SCoT intègre les périmètres de protection associés à ces captages AEP et veille tout particulièrement à :

- Protéger les périmètres de protection autour des AEP de toute nouvelle urbanisation :

  - Les périmètres de protection immédiats sont protégés de toute urbanisation.

  - Les périmètres de protection rapprochées et éloignées non concernés par une urbanisation existante doivent être intégralement protégés de toute urbanisation future ;

  - Dans les périmètres de protection rapprochées et éloignées, une urbanisation peut être autorisée dans les secteurs en partie déjà urbanisés, sous réserve que soient prises l'ensemble des précautions pour protéger la ressource en eau, et conformément à l'arrêté d'autorisation du captage en vigueur ;

  - Des mesures de protection devront également être prévues pour les captages qui en sont aujourd'hui dépourvus.

- Sécuriser en eau potable l'ensemble des communes. Il s'agit notamment d'organiser le maillage du territoire ou les interconnections des structures de distribution, avec comme objectif d'accéder à deux ressources d'origine différente (principale et secours).

Le SCoT permet la préservation de la ressource en eau souterraine et intègre les périmètres des zones stratégiques de sauvegarde. Ainsi les documents d'urbanisme locaux inscrivent des règles spécifiiques pour les ZSE et ZSNEA afin de garantir des volumes et une qualité de la distribution de l'eau potable. Il est attendu :

- D'éviter ou en cas de nécessité, de conditionner l'urbanisation en extension urbaine sur les zones de sauvegarde afin de préserver les possibilités d'implantation de nouveaux captages d'eau ;

- D'éviter la création de nouveau captage autre que pour de l'AEP d'eau dans ces zones ;

- De maîtriser la gestion des eaux pluviales et eaux usées dans les secteurs urbanisés concernés par le périmètre de la zone stratégique de sauvegarde ;

- D'éviter les nouvelles implantations économiques présentant des risques de pollutions par contamination de la nappe et induisant des consommations d'eau importantes.

Améliorer les conditions d'assainissement et de gestion du pluvial

Le SCoT conditionne l'urbanisation nouvelle au regard de la capacité des stations d'épuration. Ainsi les documents d'urbanisme calibrent et échelonnent l'ouverture des nouvelles zones à urbaniser en fonction de la capacité des stations d'épuration (STEP) à répondre aux besoins de la population permanente et des différentes activités.

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

Les réseaux séparatifs sont privilégiés dans toute opération d'urbanisme ou d'aménagement. La séparation des réseaux existants est encouragée dans les secteurs où elle n'est pas encore en place.

Les communes et secteurs en assainissement non collectif veillent à la conformité des installations afin de préserver la santé des populations et les sensibilités écologiques du milieu naturel.

La part des eaux pluviales rejetées dans le réseau d'assainissement unitaire ou pluvial devra être réduite par une limitation du taux d'imperméabilisation du sol, une rétention à la parcelle et une récupération des eaux de pluie encouragée.

En outre, quelque soit la solution retenue (exutoire vers le milieu naturel ou vers le réseau des eaux pluviales existants), les projets de nouvelles constructions doivent être conformes aux prescriptions des doctrines gestion des eaux pluviales des lotissements ou gestion des eau pluviales des ZAC de la Mission Inter-Service de l'Eau (MISE). Les projets de construction s'inscrivent dans le cadre des zonages d'assainissement communaux et intercommunaux.

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

2-2-1 Garantir la capacité de la ressource au regard de l'accueil démographique

La croissance démographique et l'organisation territoriale à l'horizon 2045 portée par le SCoT s'inscrit en cohérence avec les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerrannée-Corse et ceux fixés par les PGRE de l'Aigues et de l'Ouvèze, qui visent à réduire respectivement de 40% et 30%, les prélèvements sur la ressource locale.

Le renforcement et le développement des réseaux doivent être assurer en cohérence avec les perspectives d'évolution de la population mais aussi des activités du territoire.

L'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est conditionnée à la disponibilité de la ressource en eau et sa sécurisation à partir d'une ressource locale ou à défaut d'une ressource de secours. Elle doit également prendre en compte les besoins liés au tourisme.

En outre, les collectivités doivent démontrer l'utilisation d'une autre ressources pour l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs.

Afin d'assurer l'avenir, notamment face aux enjeux du changement climatique, les réseaux d'eau potable doivent être rénovés afin de limiter les pertes et définir des mesures de réduction de consommation d'eau dans les projets d'aménagements et de constructions (récupération des eaux de pluie...).

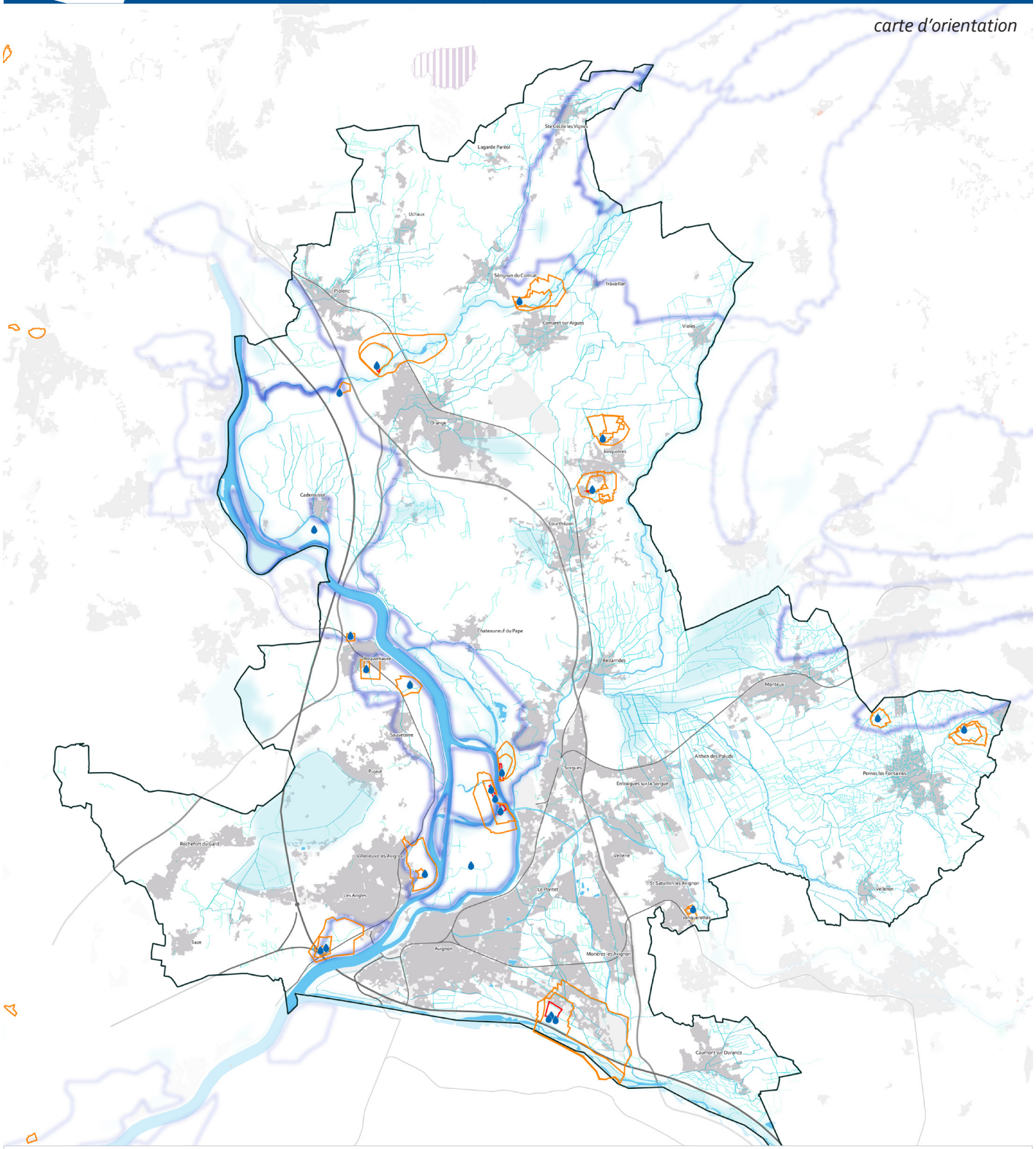
Les territoires concernés par une ZRE doivent veiller à mettre en oeuvre les objectifs de réduction de prélèvement qui s'appliquent. Ainsi, une attention particulière doit être portée sur le captage d'Orange se situant dans la ZRE.

2-2-2 Limiter l'imperméabilisation des sols et s'inscrire dans une trajectoire de désimperméabilisation de l'existant pour retrouver le rôle éponge des sols

Dans un contexte de changement climatique et d'artificialisation des sols, la gestion de l'eau et de son bon cheminement vers l'infiltration et la recharge des nappes phréatiques est un objectif majeur du projet de territoire dont il convient d'assurer la mise en oeuvre.

Protéger la ressource en eau sur le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

carte d'orientation



Protéger l'eau : une condition des choix d'aménagement et de partage des usages

- Protéger les captages d'adduction d'eau potable
- Périmètre rapproché des points de captage d'eau potable
- Périmètres rapproché et éloigné des points de captage d'eau potable
- Préserver les zones de sauvegarde exploitées ou non en conciliant les usages de manière équilibrée
- Adapter l'espace de mobilité des cours d'eau
- Réservoirs de biodiversité bleus
- Cours d'eau jouant un rôle de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques
- Canaux d'irrigation agricole à maintenir
- Tissu urbain

Limiter l'imperméabilisation nouvelle des sols

Un des moyens mis en oeuvre par le SCoT pour réduire le rythme d'imperméabilisation des sols est de lutter contre l'artificialisation nouvelle des sols, en s'inscrivant dans une trajectoire de sobriété foncière. défi 3

Pour cela, les documents d'urbanisme veillent à :

- Prioriser le développement sur les espaces déja artificialisés ;
- Promouvoir l'existence d'espaces de pleine terre dans le tissu bâti dans les documents d'urbanisme pour garantir des espaces non imperméabilisés ;
- Favoriser le développement de projets de désimperméabilisation et de renaturation pour redonner le rôle éponge des sols notamment en milieu urbain ;
- Préserver les espaces perméables type zones humides, zones de sauvegarde de l'eau potable, espaces de bon fonctionnement des cours d'eau à travers des protections adaptées pour garantir l'infiltration des eaux ;
- Identifier les axes d'écoulement des eaux de l'amont vers l'aval pour anticiper les besoins de gestions des eaux pluviales ;
- Privilégier la gestion des eaux pluviales à la parcelle. Sur les espaces publics, ces derniers pourront favoriser la création d'espace multifonctionnel mêlant stockage d'eau et usage de respiration / loisirs. Ces chemins d'eau pourront être valorisés dans le cadre d'une trame verte et bleue urbaine.

Le SCoT incite à la réalisation de zonages pluviaux afin d'améliorer la gestion des eaux pluviales à l'échelle de la commune. Il est recommandé que ce zonage soit intégré au document d'urbanisme lors de son élaboration ou sa révision.

Réduire l'impact des nouveaux aménagements

De manière générale, les différents aménagements publics ou privés, que ce soit au sein des nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation ou dans les secteurs déjà urbanisés, devront être volontaristes en termes de limitation de l'imperméabilisation des sols et de ses effets.

Aussi, dans les nouvelles opérations, les principes suivants sont déclinés :

- Limiter l'imperméabilisation des sols en tissu urbanisé et en extension urbaine par exemple à travers :
  - l'utilisation de matériaux perméables tels que les chaussées drainantes, places de stationnement enherbées, parkings en nid d'abeille, dalles en pierre poreuse… ;
  - la végétalisation de l'espace public, abords d'immeubles, parkings (lien avec le chapitre nature en ville)… ;
  - la limitation de la taille des voiries, réalisation de terres-pleins centraux végétalisés… ;
- Gérer à la source les eaux pluviales :
  - prioriser l'infiltration des eaux pluviales sur l'unité foncière ;
  - utiliser des techniques alternatives au «tout tuyau» dans les projets d'aménagement : noues, fossés, tranchées drainantes, puits d'infiltration, chaussées à structure réservoir, revêtements poreux, toits stockants, toitures végétalisées, bassins, jardins de pluie…

Désimperméabiliser l'existant

Le SCoT encourage la désimperméabilisation des espaces urbains existants dans le cadre de chaque opération de renouvellement urbain.

Le projet de territoire s'inscrit dans une ambition de désimperméabiliser l'existant en identifiant les objectifs suivants :

- Requalification des zones d'activités et commerciales existantes, avec notamment le traitement des parkings et de certaines toitures ;
- Renovation urbaine notamment sur les quartiers NPNRU d'Avignon et d'Orange et plus largement sur les centralités urbaines du territoire (centres-villes, centres villages, quartiers de gare, corridor du tramway ou bus à haute fréquence…) ;
- Requalification des entrées de ville où les aménagements paysagers, végétalisés doivent être priorisées, ;
- Requalification des équipements publics, procédé sur toiture, l'utilisation de matériaux drainants et végétalisation des espaces attenants.

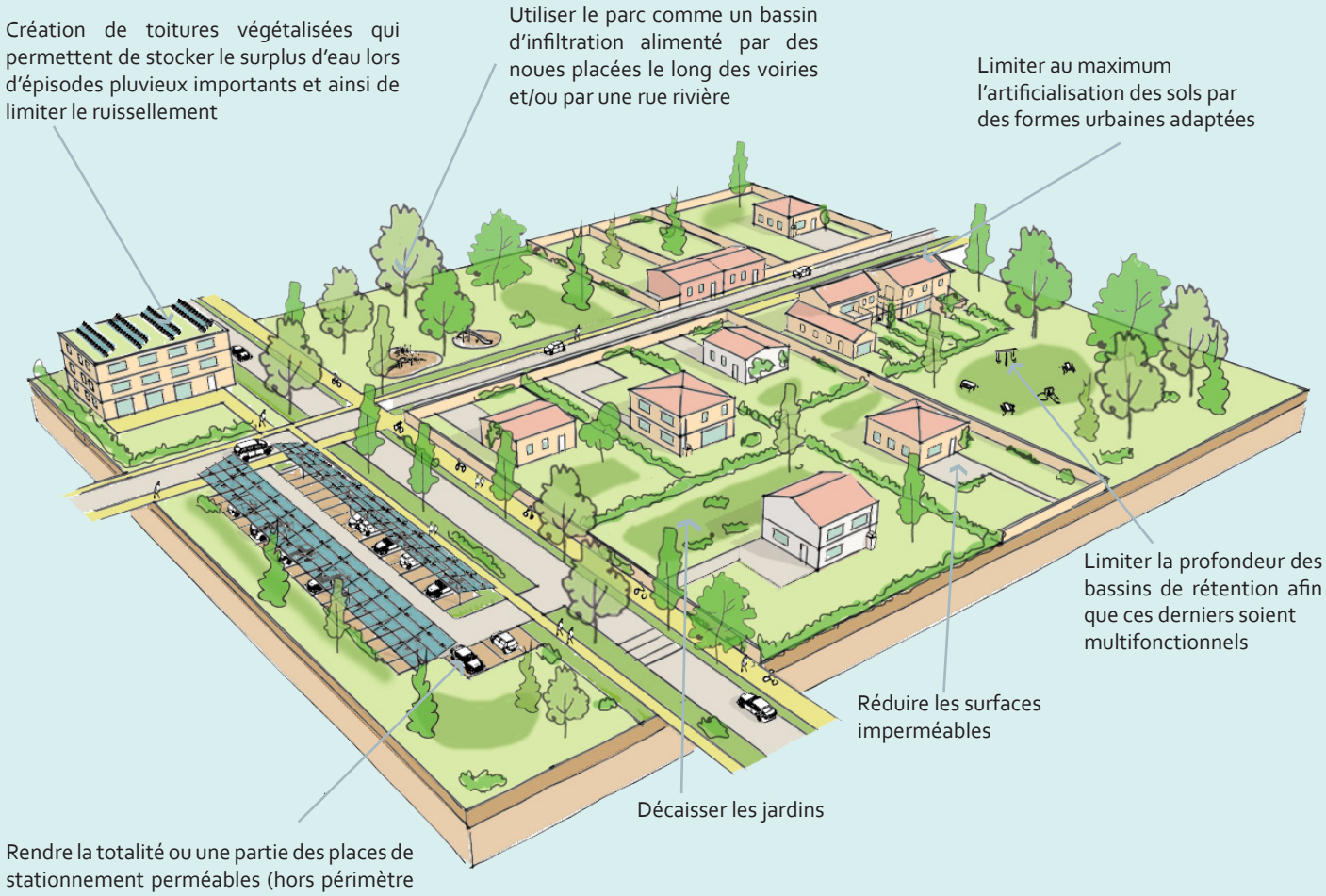
BOITE A OUTILS A MOBILISER

(à titre indicatif)

- **Les schémas directeurs d'alimentation et de distribution en eau potable**
- **Les études volumes prélevables**
- **Les plans d'actions des études de ressources stratégiques**
- **Les schémas directeurs d'assainissement**
- **Les zonages des eaux pluviales**
- **L'utilisation de Coefficient de Biotope des Sols (CBS) et/ou de Pleine Terre et/ou emprise au sol dans les PLU**
- **Le guide de l'agence de l'eau pour désimperméabiliser l'existant**
- **Les OAP thématiques pour la ressource en eau**

Schéma illustratif

Proposer un projet de territoire pour réduire l'impact des nouveaux aménagements



3-1 Garantir la sécurité des personnes face aux risques

La prévention des risques afin de préserver la sécurité des personnes et des biens constitue un axe essentiel pour l'aménagement et le développement du territoire. Elle s'exprime notamment à travers la maîtrise de l'urbanisation en lien avec les plans de prévention des risques.

3-1-1 Intégrer le risque inondation en amont des projets

Concernant le risque inondation, le SCoT intègre notamment les dispositions du PGRI bassin Rhône-Méditerranée, du TRI «Avignon - Plaine du Tricastin - Basse vallée de la Durance», et du décret PPR de 2019. En ce sens, le SCoT vise à :

- Interdire les implantations humaines (habitations, établissements publics, activités économiques) dans les zones les plus dangereuses, car la sécurité des personnes ne peut y être garantie ;
- Limiter les implantations humaines dans les autres zones inondables et émettre des prescriptions afin de mettre en sécurité les personnes et les biens ;
- Préserver les capacités d'écoulement des cours d'eau et les champs d'expansion de crue pour ne pas augmenter le risque sur les zones situées en amont et en aval.

Ainsi, les documents d'urbanisme intègrent les dispositions du PPRI concerné en fonction du niveaux d'aléa et mettent en oeuvre des mesures adéquates. Les communes non couvertes par un PPRI intègrent l'atlas des zones inondables et définissent des mesures d'aménagement du territoire en adéquation.

Pour le risque de débordement des cours d'eau et de rupture de digues selon les prescriptions des PPRI, les principes définis dans le cadre du décret PPR de 2019 et les principes de prévention des crues rapides sont précisés :

- Un aléa est qualifié de fort à partir de 50 cm d'eau pour les crues rapides et le ruissellement, à partir d'1 m d'eau pour les inondations du Rhône. En dessous de ces valeurs respectives, l'aléa est qualifié de faible ou modéré ;
- Pour les zones urbanisées actuelles, il s'agit de favoriser le réinvestissement du tissu urbain dans les seuls secteurs d'aléa modéré ou faible et d'admettre l'adaptation et la sécurisation du bâti existant ;
- Pour les secteurs non urbanisés : la réglementation des PPRI en vigueur et de l'Atlas des zones inondables s'appliquent afin de préserver de l'urbanisation les secteurs dont le risque est avéré.

Concernant les zones d'expansion des crues, deux secteurs sont concernés dans le Bassin de Vie d'Avignon. Il s'agit du secteur Barthelasse / Oiselet / Sauveterre / Roquemaure et du secteur Codelet / Caderousse. Ces secteurs sont identifiés sur le plan DOO comme des terrains non urbanisables. Ils participent à la composition de la trame verte et bleue du SCoT.
De manière générale, le SCoT préserve les terres agricoles y compris périurbaines, dont le rôle tampon dans l'expansion et l'atténuation de la crue est essentiel.

Des adaptations peuvent être apportées aux principes décrits ci-dessus pour tenir compte des usages directement liés aux terrains inondables. C'est le cas des usages agricoles notamment, où les constructions agricoles pourront être admises en aléa modéré (excepté pour l'habitation et l'élevage) faible et résiduel à condition de veiller à assurer une transparence hydraulique. Toutefois en zone d'aléa fort toute construction sera interdite.

De manière générale, le projet vise à améliorer la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques. Par conséquent, les documents d'urbanisme devront préserver les zones naturelles ou agricoles d'expansion de crue et l'espace de bon fonctionnement des cours d'eau. Ces derniers sont repérés sur la cartographie du DOO.

De plus, lorsqu'ils sont compatibles avec les principes décrits ci-dessus (c'est-à-dire situés dans une zone urbanisable), les projets urbains devront chercher à intégrer dès l'amont le risque inondation : adaptabilité du bâti et des formes urbaines, valorisation des espaces inondables,....

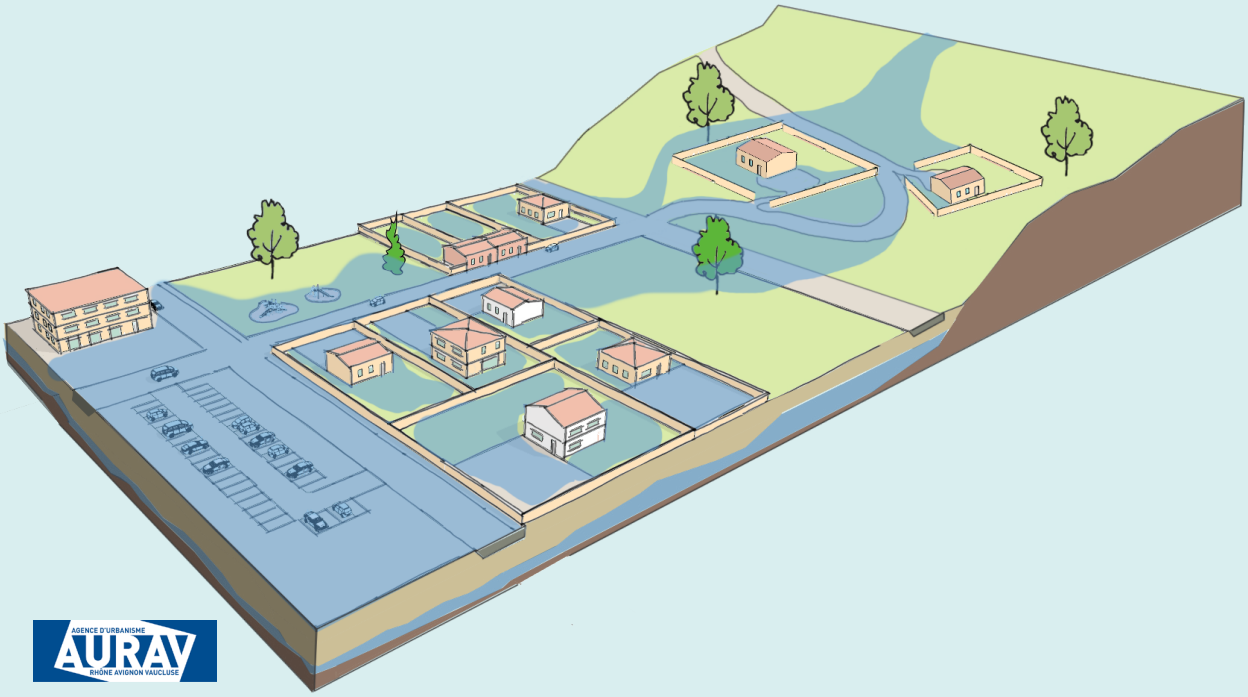
Le risque de ruissellement

Le SCoT vise à limiter ce risque, à travers :

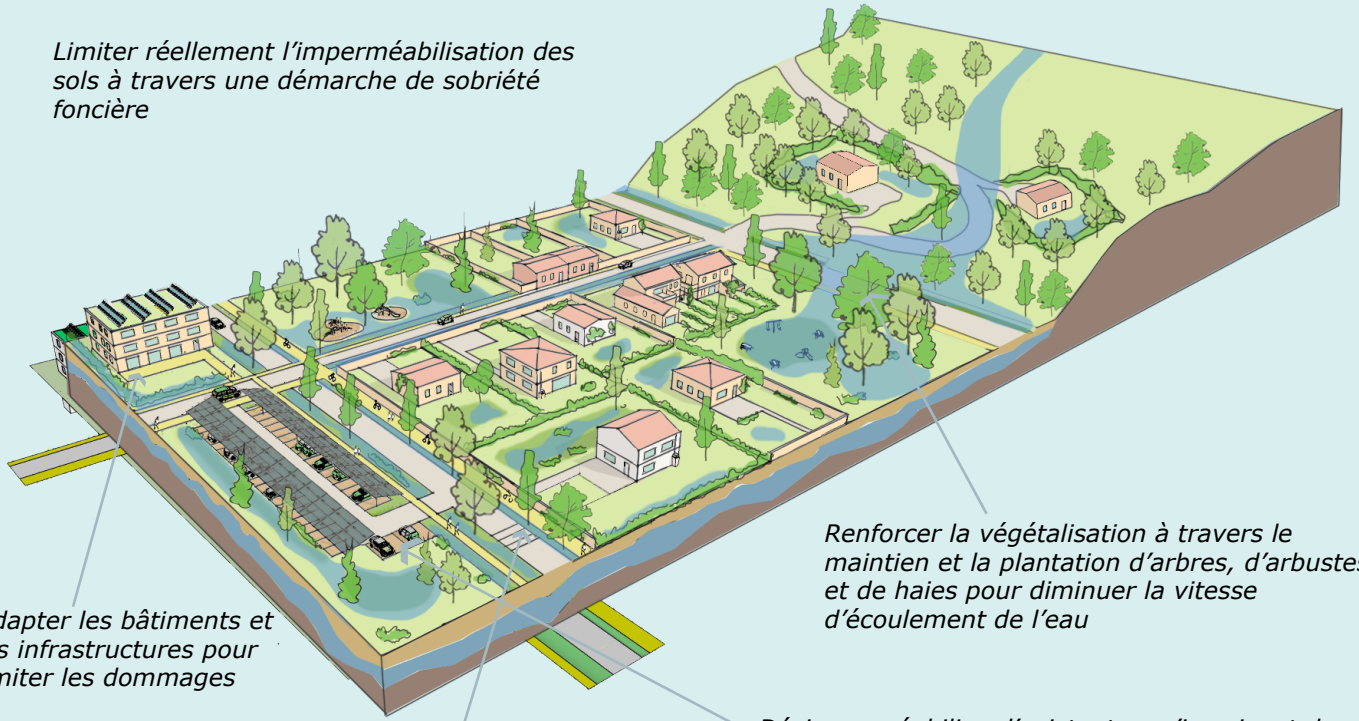
- La limitation de l'urbanisation sur les reliefs ;
- La préservation des massifs forestiers ;
- La préservation des cours d'eau et de leur espace de bon fonctionnement y compris des canaux, de leur ripisylve, des zones humides ;
- La gestion des eaux pluviales dans le cadre des opérations d'aménagement et de construction doit permettre de réaliser les ouvrages nécessaires et de limiter l'imperméabilisation notamment de collecte et stockage en végétalisant les espaces publics, les parkings, les toitures, en promouvant la récupération des eaux de pluie, et en imposant la compensation à l'imperméabilisation des sols... ;
- L'incitation à la réalisation d'études hydrauliques à l'échelle des communes qui précisent la prise en compte de ce risque au moment de l'élaboration du document d'urbanisme.

Schéma illustratif

*Schéma classique d'urbanisation des dernières décennies décorélé de la prise en compte des **risques liés au ruissellement***



*Vers une meilleure prise en compte de la gestion des eaux , notamment du ruissellement **vers la ville éponge***



Le risque de ruissellement doit être limité dans les nouvelles opérations par le maintien de sols non imperméabilisé, l'adaptation des constructions à la géographie des lieux (relief, pente), l'intégration d'espaces de nature et de la trame verte et bleue, l'utilisation de matériaux poreux, l'installation de toitures végétalisées ou de murs végétaux permettant de récupérer les eaux pluviales, la création de systèmes alternatifs de récupération des eaux pluviales dans chaque opération.

Dans les opérations de réinvestissement urbain, notamment la requalification des zones d'activités, les objectifs de désimperméabilisation doivent être recherchés : toitures ou murs végétalisés, matériaux poreux...

Dans les espaces agricoles, les documents d'urbanisme identifieront et préserveront les Infrastructures Agro Ecologique dont le rôle écologique et patrimonial est avéré, ce qui contribuera à limiter le ruissellement.

Enfin, le SCoT contribue à limiter les risques naturels en précisant les éléments à préserver de l'urbanisation listés ci-après :

- les réservoirs de biodiversité boisés ;
- l'espace de mobilité des cours d'eau et les réservoirs de biodiversité bleus intégrant les ripisylves, les zones humides...;
- les limites d'urbanisation sur les coteaux et les crêtes à protéger...

De plus, en privilégiant l'urbanisation sur les espaces déjà artificialisés et en favorisant la gestion de l'eau à la parcelle, le SCoT contribue à limiter l'exposition des populations et des biens à de nouveaux risques.

Le risque d'érosion de berges

En cohérence avec les orientations édictées pour la préservation de la trame verte et bleue, il s'agit de maintenir une bande inconstructible de part et d'autre des cours d'eau, de manière systématique en dehors des espaces urbanisés, et dès que la configuration des lieux le permet dans les espaces déjà urbanisés.

Cette disposition favorise aussi l'entretien et le bon fonctionnement des cours d'eau ainsi que la préservation des espaces de mobilité.

Enfin, il s'agit d'assurer la préservation, a minima dans leur épaisseur actuelle, de l'ensemble des ripisylves, sauf en cas d'entretien nécessaire au bon fonctionnement du cours d'eau.

3-1-2 Se prémunir du risque incendie et de feu de forêt

Concernant les risques d'incendie de feu de forêt, le territoire est concerné par trois PPRIF sur les massifs des Monts de Vaucluse, les Collines gardoises et le massif d'Uchaux.
De plus, certaines communes sont concernées par des aléas feu de forêt comme Jonquerettes, Morières-les-Avignon, St Saturnin, Vedène ou encore Caumont-sur-Durance.

Le SCoT définit les principes suivants pour lutter contre les feux de forêt et de végétation :

- **En zone d'aléa élevé et très élevé :** toutes constructions et installations sont à proscrire, en dehors de celles participant de la lutte contre les feux et ou à la gestion des milieux naturels et forestiers ;
- **En zone d'aléa modéré :** les constructions et installations ainsi que le changement de destination sont possibles sous réserve de l'aménagement d'une interface entre forêt et zone urbaine et à condition que les équipements de défense incendie soient jugés suffisants. Les orientations d'aménagement ainsi que le règlement du PLU/PLU(i) doivent dans ce cas imposer, notamment au travers de schémas, les conditions dans lesquelles des zones pourront être ouvertes à l'urbanisation. Ainsi, les zones AU intègrent des interfaces d'une profondeur variant de 50 à 100 mètres selon le niveau d'aléa, accessibles aux moyens de défense incendie et pouvant prendre la forme d'espaces publics, d'équipements de type bassins de rétention ou de coupures agricoles par la mise en place de zones agricoles protégées ;
- **En zone d'aléa faible :** les nouvelles constructions et installations sont possibles dans le respect de la réglementation en vigueur (défrichement).

De plus, il convient de mettre en place, dans les secteurs déjà construits, les équipements nécessaires à leur mise en sécurité, notamment au travers des bornes incendies existantes ou à créer en lien avec le Règlement Départemental de Défense Extérieure Contre l'Incendie (RDDECI).

En cohérence avec le plan départemental de protection contre les incendies de forêt, le SCoT veille à la bonne desserte des massifs forestiers pour assurer de manière optimale, la gestion du risque sur le territoire.

Pour le reste du territoire, les secteurs sensibles pour ce risque n'ont pas vocation à accueillir un développement urbain. Pour autant, il s'agit de milieux fortement fréquentés pour le tourisme vert (randonnée, VTT...). La gestion et l'entretien de ces massifs, le maintien du pastoralisme et la mise en oeuvre de coupures agricoles entre les massifs contribuent à limiter ce risque.

Ainsi il s'agit de permettre les constructions, installations, ouvrages et travaux nécessaires à la gestion des massifs et à la défense contre les incendies (pistes DFCI, aires de retournement, équipements de défense type points d'eau).

3-1-3 Adapter les nouveaux aménagements au risque de mouvement de terrain

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Limite d'urbanisation sur les coteaux

Lignes de crêtes sensibles inconstructibles

De manière générale, les documents d'urbanisme doivent intégrer les risques de mouvement de terrain dans les principes d'aménagement et conditions d'implantation des constructions permettant d'assurer la prévention des risques, en lien avec les PAC chutes de pierre.

Les projets de développement ciblés par le SCoT composent avec les risques et sont localisés en dehors des zones vulnérables.

Les reliefs ou les zones soumises au risque de mouvement de terrain et non urbanisés sont identifiés dans le SCoT :

- Soit en limite de côteau à ne pas urbaniser (Pernes les Fontaines, Velleron, Caumont-sur-Durance, Saint-Saturnin-lès-Avignon) ;
- Soit en ligne de crête à ne pas urbaniser (Châteauneuf-du-Pape).

Concernant le risque retrait-gonflement d'argile, le territoire n'est concerné que par un aléa faible ne générant pas d'inconstructibilité mais un certain nombre de règles constructives à respecter. Les documents d'urbanisme devront intégrer ces risques en encadrant les possibilités de construction.

3-1-4 Réduire le risque industriel par des choix d'aménagement

Le SCoT vise à réduire les risques technologiques. Pour cela, les documents d'urbanisme devront :

- Maîtriser l'urbanisation de sorte à ne pas créer ou aggraver une exposition aux risques concernés à proximité des sites à risque existants notamment pour les sites ICPE / SEVESO et les secteurs soumis aux PPRT ;

- Organiser l'implantation d'activités générant des risques en tenant compte de l'environnement immédiat et de la sensibilité écologique ;

- Encadrer l'urbanisation le long des axes soumis aux transports de matières dangereuses en fonction du niveau de risque afin là aussi de prévenir les risques sur la sécurité des biens et des personnes.

3-2 Promouvoir un urbanisme favorable à la santé

3-2-1 Améliorer la qualité de l'air

Le SCoT porte plusieurs orientations fondamentales d'aménagement du territoire afin de réussir à diminuer de façon conséquente les émissions de gaz à effets de serre ainsi que les autres sources de pollutions atmosphériques. Les orientations sont les suivantes :

- Favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ;

- Développer les modes actifs (vélo, marche...) en les intégrant dans les projets d'aménagement ou d'infrastructure et en définissant un système de mobilité durable à l'échelle du bassin de vie d'Avignon en s'appuyant sur la Via Rhona, la Via Venaissia, la veloroute du Val de Durance et le projet de Réseau Express Vélo ;

- Implanter les équipements générateurs d'émissions de particules ou de pollution en dehors des espaces densément urbanisés ;

- Permettre le développement du fret ferroviaire, avec notamment le projet rail-route de Champfleury, et le transport fluvial, avec le projet de Courtine et le port du Pontet, en ce qui concerne le transport de marchandises pour diminuer la circulation des poids lourd en milieu urbain ;

- Accompagner le développement des projets de contournement du sud d'Avignon et d'Orange par la réalisation d'infrastructures routières pour diminuer les pollutions atmosphériques engendrées par le trafic routier et impactant la santé des populations situées à proximité de ces axes. Le contournement sud d'Avignon est à ce titre inscrit dans la liste des Projets d'Envergure Nationaux et Européen (PENE).

- Promouvoir le développement d'essences non ou peu allergènes dans les projets d'aménagement et de construction.

BOITE A OUTILS A MOBILISER

(à titre indicatif)

- **La charte de l'arbre pour limiter l'implantation d'espèces fortement allergènes (bouleaux, cyprès, frênes, platanes) dans les projets d'aménagement, en proposant d'autres espèces adaptées au climat.**

Sorgues ©AURAV

3-2-2 Réduire le bruit et ses impacts sur la population

Le SCoT définit des orientations visant la promotion de la ville apaisée et demande à :

- Renforcer la part modale des transports collectifs et modes actifs afin de limiter l'augmentation du trafic automobile ;
- Diminuer les nuisances sonores lors de la réalisation ou de la requalification de voiries, avec des équipements intégrés au paysage (mur anti bruit, bâtiment écran, revêtement absorbant,...).
- Eviter l'étirement de l'urbanisation le long des grands axes de circulation routière, générateurs de fortes nuisances, en recentrant le développement urbain au sein du tissu existant.

Pour les secteurs concernés par des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) autorisant le développement du résidentiel, liés aux infrastructures aéroportuaires (Avignon-Caumont / Orange-Caritat / aérodrome de Carpentras), le SCoT vise à limiter la densification à usage résidentiel afin de garantir le bien être de la population.

3-2-3 Concevoir des projets d'urbanisme qui améliorent la santé des habitants

La santé des populations doit être au coeur des projets d'aménagements et des documents d'urbanisme, en prenant en compte et en jouant sur l'ensemble des leviers de la vie quotidienne . Pour ce faire , le SCoT vise à :

- Développer des espaces de nature en ville favorables au bien-être, à l'inclusion sociale, à la santé et favorables à l'adaptation climatique. Ces espaces s'inscriront dans la trajectoire de sobriété foncière en permettant de renaturer des sites artificialisés. Les documents d'urbanisme identifient les sites à renaturer ;
- Poursuivre les opérations de désimperméabilisation notamment des cours d'école et étendre le principe à d'autres types d'équipements publics ;
- Réduire les îlots de chaleur et favoriser un «urbanisme de la fraîcheur» avec des espaces publics de qualité réintroduisant la présence d'eau ;
- Promouvoir les modes actifs en développant des itinéraires cyclables sur l'ensemble du bassin de vie ;
- Minimiser les nuisances sonores : multiplication des zones de calmes et limitation des sources de bruit,
- Limiter l'accueil de populations sur les secteurs concernés par un Plan d'Exposition aux Bruits ;
- Inciter à l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments et des opérations ;
- Garantir la qualité des projets d'habitat et des logements, avec des matériaux «sains» ;
- Limiter l'urbanisation, notamment de l'habitat et des établissements sensibles, le longs des axes routiers, ceci afin de ne pas exposer de nouvelles populations à la pollution atmosphérique et à des gênes sonores excessives.

BOITE A OUTILS A MOBILISER

(à titre indicatif)

- les démarches d'Urbanisme Favorable à la Santé (UFS)
- la boîte à outils régionale pour un aménagement favorable à la santé (issue du Plan Régional Santé-Environnement /PRSE 3 Occitanie) comprenant en particulier 10 fiches thématiques de sensibilisation

3-2-4 Réduire à la source les déchets et anticiper les besoins des filières

Le SCoT du Bassin de Vie d'Avignon contribue aux objectifs régionaux de réduction des déchets et de programmation d'équipements majeurs concernant les déchets pour le territoire, ceci à travers plusieurs mesures :

- Poursuivre l'amélioration du tri sélectif et la réutilisation, avec une meilleure gestion à la source en permettant le développement d'équipements nécessaires ;

- Poursuivre la planification à l'échelle des 4 EPCI concernant la création de nouvelles unités de tri ou à la modernisation d'unités existantes, permettant de répondre aux besoins du territoire, et de limiter les risques de saturation des sites existants ;

- Coordonner les politiques en matière de déchets pour mieux définir l'opportunité et la faisabilité d'implanter un équipement structurant de type centre de tri nouvelle génération, afin de valoriser les déchets en provenance du tri sélectif. Cette mesure permettra notamment de désaturer les centres d'incinération et d'enfouissement existants.

En complément de ces mesures, il convient de prévoir des emplacements pour accueillir des équipements de gestion des déchets.

Les nouvelles implantations d'équipement de prévention et de gestion des déchets sont orientées vers :
- des sites d'exploitation existants quand ils bénéficient de conditions favorables ;
- des friches industrielles ;
- des terrains dégradés ;
- des sites d'extraction minérale en fin d'usage et si les conditions environnementales le permettent ;

dans le respect du principe de proximité et d'autosuffisance, en lien avec les politiques régionale, départementale et intercommunale, et en cohérence avec les enjeux environnementaux, agricoles et paysagers.

Dans les nouvelles opérations d'aménagement ou pour les bâtiments collectifs, les emplacements pour le tri et la collecte des déchets ménagers sont prévus et intégrés dès la conception du projet. De même, afin de favoriser l'économie circulaire, il s'agit de prévoir des espaces pour les compostage de proximité dans les aménagements d'ensemble.

De manière générale, la mutualisation et l'optimisation des équipements de collecte, de stockage, de tri ou de traitement des effluents est recherchée.

Les futures installations industrielles et notamment agro-alimentaires sont, dans la mesure du possible, regroupées dans une même zone de manière à pouvoir mutualiser et optimiser les équipements de collecte, de stockage, de tri, de traitement des effluents.

Concernant la valorisation des déchets issus du BTP, le territoire du Bassin de Vie d'Avignon poursuit leur traitement et valorisation à travers les plateformes de recyclage.

Les documents d'urbanisme locaux doivent favoriser le fonctionnement de leur activité, tout en tenant compte des sensibilités environnementales qui l'entourent.

BOITE A OUTILS A MOBILISER

(à titre indicatif)

- Sensibiliser le public et changer les comportements pour réduire à la source les déchets. Pour cela les EPCI compétents mettent en œuvre des Programmes Locaux de Prévention des Déchets (pour les déchets des ménages et des activités économiques).

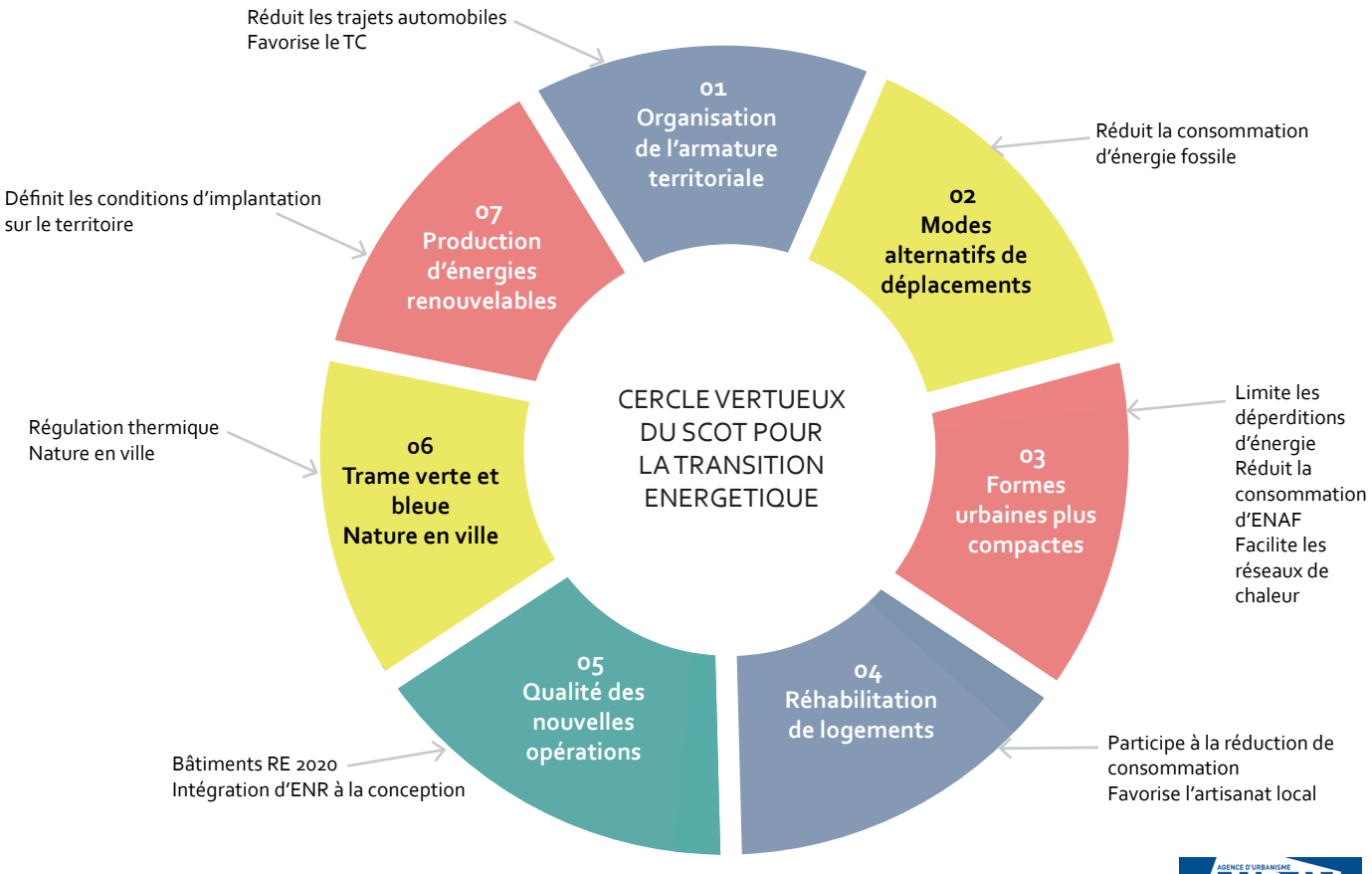
4/ DÉFINIR UN PROJET DE TERRITOIRE QUI GARANTIT LA TRANSITION ÉNERGETIQUE

La transition énergétique est portée de manière transversale dans le SCoT. Elle se décline à travers de nombreuses orientations qui déclinent celles des stratégies régionales et nationales :

- L'organisation de l'armature territoriale qui vise notamment à recentrer l'urbanisation sur les principales polarités urbaines (le cœur urbain dont Avignon et Orange), à réduire le phénomène de périurbanisation et à favoriser une organisation plus efficiente des transports en commun ;
- L'organisation et la complémentarité des modes de transports alternatifs à la voiture et à l'autosolisme (montée en gamme des TC, modes doux, covoiturage, véhicules propres, articulation urbanisme/transport) ;
- Une valorisation du potentiel multimodal du territoire pour le transport de marchandises à travers le rail et le fluvial ;
- La promotion de formes urbaines plus compactes (logements collectifs, groupés, mitoyens) participant à limiter les déperditions d'énergie ;
- L'amélioration et la réhabilitation du parc de logements ;
- La protection de la trame verte et bleue et le retour de la nature en ville contribuant à la régulation thermique et jouant le rôle de puits de carbone et éponge des sols.

En complément de l'ensemble de ces leviers d'actions, le SCoT définit des objectifs en matière d'économie d'énergie ainsi que de production d'énergies renouvelables. Il contribue ainsi aux dynamiques engagées aux échelles régionales :

- La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur vise la neutralité carbone à l'horizon 2050 à travers son Plan climat, une «COP d'avance» ;
- La Région Occitanie revendique le statut de Région à Energie positive à l'horizon 2040.



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

L'organisation territoriale du SCoT participe à une ville des proximités et des formes urbaines plus compactes pour réduire les besoins en énergie. L'objectif est de diminuer de -50% les consommations énergétiques en 2050 par rapport à 2017.
Pour ce faire, le SCoT, en lien avec le défi 3, définit les orientations suivantes :

En matière de résidentiel :

- Poursuivre et accélérer le renouvellement du parc et la mobilisation de locaux vacants par une politique volontariste en y intégrant des objectifs de performance énergétique ;

- Mobiliser le potentiel de démolitions / reconstructions définit dans les objectifs du SCoT notamment issus des projets de rénovation urbaine ;

- Mobiliser et coordonner le panel de dispositifs et d'outils réglementaires, opérationnels et financiers visant l'amélioration de l'habitat notamment dans les centres-villes : ORT, OPAH-RU, PIG....

- Viser, pour les opérations de rénovation du bâti, des critères de performance énergétique atteignant le niveau réglementaire Bâtiment Basse Consommation ou le niveau passif et de performance environnementale dans le respect, le cas échéant, de la qualité patrimoniale et architecturale du site ;

- Encourager la conversion des modes de chauffages individuels (bois, géothermie, solaire thermique...) et les opérations de réhabilitation ;

- Définir des projets d'ensemble qui intégreront des caractéristiques bioclimatiques du bâti ; la mise en œuvre de démarches environnementales type écoquartiers, quartiers méditerranéens durables doit être encouragée ;

- Favoriser l'intégration du végétal dans l'aménagement de nouvelles opérations.

En matière de transports et de mobilités :

- L'optimisation de l'offre en transports collectifs par le biais:
  - d'une meilleure articulation urbanisme/transport en priorisant l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs incluant les quartiers de gare et autour des axes structurant de transports collectifs, qu'il s'agira de préciser dans les documents d'urbanisme ;
  - de la structuration d'une plus grande intermodalité, à travers notamment un maillage pour relier les pôles d'échanges multimodaux entre eux ;

- La limitation de «l'autosolisme» grâce notamment à l'organisation d'un maillage d'aires de covoiturage notamment en cohérence avec le schéma départemental du Vaucluse ;

- La promotion des véhicules zéro émission à travers le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et utilisant le gaz, en lien avec les projets d'aménagement (PEM, aires de covoiturage, zones d'activités et commerciales...) ;

- Le développement d'un maillage d'itinéraires modes actifs de qualité, sécurisés et connectés au réseau des grandes voies vertes Eurovéloroute, et l'élaboration de schémas directeurs modes doux aux échelles intercommunales ;

- Une valorisation du potentiel multimodal du territoire et des besoins à venir pour le transport de marchandises, avec la reconnaissance du rôle stratégique des ports de Courtine et du Pontet et du chantier rail route de Champfleury, ainsi que la reconnaissance du FRET à travers la réouverture d'ITE et de quais de transferts embranchés ;

- L'utilisation de vélo cargo pour la desserte du dernier km en favorisant l'implantation d'entrepôts adaptés à cet usage en centre-ville ainsi que le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques ;
  → voir DAACL

- La mise en place de plans de déplacement d'entreprises ou inter-entreprises en priorité sur les zones d'activités stratégiques.

En matière d'industries :

- Promouvoir et valoriser les équipements visant la récupération de chaleur ou la méthanisation ;

- Favoriser l'installation de réseau de chaleur fatale entre industriels au sein d'une même ZAE notamment pour les sites de production industrielle, de bâtiments tertiaires émetteurs de chaleur comme les hôpitaux, ou encore des sites d'élimination comme les unités de traitement thermique de déchets.

En matière de tertiaire :

- Développer l'économie circulaire ;

- Encourager l'autoconsommation sous forme individuelle ou collective ;

- Développer les échanges de ressources et de flux entre entreprises du tertiaire et les industries ;

- Favoriser la performance énergétique des bâtiments existants et des nouveaux.

En matière de BTP :

- Encourager l'économie circulaire dans le secteur du BTP ;
- Développer les installations de valorisation des déchets de chantier.

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

4-2-1 Organiser le développement du mix énergétique sur l'ensemble du territoire

Le SCoT porte l'objectif d'un mix énergétique et de développement des énergies renouvelables. Il encourage à augmenter la production d'énergies renouvelables essentiellement par :

- Le développement de l'énergie hydraulique, en utilisant la ressource du Rhône et de ses affluents ;
- Le déploiement du photovoltaïque tout en encadrant ses implantations à venir ;
- Le développement de la méthanisation en déployant une économie circulaire des intrants et sortants adaptée au territoire ;
- Le développement d'un réseau de récupération de chaleur .

Dans une moindre mesure, le SCoT porte :

- Le développement de l'éolien en tenant compte des sensibilités environnementales et paysagères ;
- Le développement de la géothermie au regard de la ressource superficielle et de la ressource profonde ;
- Le développement de la filière bois au regard de la ressource forestière du territoire.

De manière générale, il convient :

- D'intégrer la question énergétique dès l'amont des projets d'aménagement d'ensemble : études d'opportunité sur le développement des EnR, lien avec les réseaux énergétiques, isolation, lutte contre les déperditions... ;
- D'étudier l'intégration de dispositifs de production d'énergies renouvelables et de récupération, notamment de la chaleur fatale dans les projets de création ou d'extension de zones d'activités ;
- De promouvoir les opérations porteuses d'un principe d'autoconsommation collective ;
- De raccorder les projets de construction/réhabilitation de logements ou d'activités à un réseau de chaleur utilisant en majorité des énergies renouvelables lorsqu'il existe, ou étudier les possibilités d'extension de celui-ci.

BOITE A OUTILS A MOBILISER

(à titre indicatif)

- Le SCoT encourage à la réalisation ou à la mise à jour de Schéma Directeurs des Energies à l'échelle intercommunale en lien avec les PCAET pour préciser les implantations à venir des projets d'ENR.

4-2-2 Prioriser le développement des énergies renouvelables sur les espaces déjà artificialisés tout en veillant à leurs bonne insertion dans le paysage

Le développement de dispositifs de production d'énergie renouvelables devra être prioritairement déployé à proximité des installations de transport des énergies et sur des espaces déjà artificialisés afin de préserver les terres agricoles et les réservoirs de biodiversité.

L'implantation des énergies renouvelables est prioritairement mise en oeuvre sur :

- Les constructions de bâtiments publics et privés disposant de toitures planes de surfaces importantes adaptées (bâtiments d'activités, commerces, hangars de stockage, etc.) ainsi que les parkings couverts et extérieurs ;
- Les serres, hangars et ombrières à usage agricole pouvant supporter des panneaux photovoltaïques, mais qui doivent correspondre à une nécessité liée à l'exercice effectif d'une activité agricole, pastorale ou forestière significative.

Dans l'enveloppe urbaine, les projets d'ensemble combinant différents usages (économie / parking ou encore habitat / parking) sont privilégiés en incitant le développement de photovoltaïque en toiture et dans une moindre mesure au sol.

L'implantation d'ENR en dehors des espaces bâtis et sans préjudice des zones d'accélération des ENR, est privilégiée sur les espaces déjà artificialisés et notamment sur :

- Les sites et sols pollués, les anciennes carrières, et installations de stockage de déchets, les anciens aérodromes et terrains militaires pollués, les délaissés fluviaux, portuaires, routiers et ferroviaires. Les anciennes carrières doivent faire l'objet d'une réflexion au cas par cas au regard de la sensibilité environnementale du site ;
- Les espaces délaissés non-constructibles et / ou sans-usages pour l'installation de dispositifs d'énergies renouvelables compatibles avec l'environnement immédiat.

Les zones d'accélération des énergies renouvelables constituent également des zones d'implantation préférentielle pour le déploiement des ENR, lié à la loi APER tout en tenant compte de la bonne insertion dans le paysage et des sensibilités environnementales. Ces zones doivent nécessiter d'une réflexion au cas par cas, au regard du projet.

Le SCoT permet le développement des installations agrivoltaïques pour favoriser la production d'ENR. Ainsi les installations agrivoltaïques définies au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie et apportant directement à la parcelle agricole au moins l'un des services suivants : l'amélioration du potentiel et de l'impact agronomiques - l'adaptation au changement climatique - la protection contre les aléas - l'amélioration du bien-être animal sont permises.

Aussi l'implantation photovoltaïque au sol non agrivoltaïque en ENAF est contingentée aux espaces identifiés notamment sur les terres incultes et les friches, par les documents cadres arrêtés par les Préfets et soumis à des conditions d'implantation (cf. art. L111-29 et ss du CU).

Une enveloppe foncière de 30 ha est identifiée à l'échelle du SCoT pour accueillir des équipements liés aux énergies renouvelables entraînant de l'artificialisation nouvelle des sols. Aussi, le photovoltaïque au sol, sera décompté de la consommation foncière au titre de la trajectoire ZAN de la loi Climat et Résilience si les conditions techniques d'implantation sont conformes au décret n° 2023-1408 du 29 décembre 2023 au moins pour la première période décennale 2021-2031.

4-2-3 Mettre en oeuvre dans les opérations d'aménagement et dans les réhabilitations de fortes exigences environnementales et énergétiques

Le SCoT priorise le déploiement des ENR sur les espaces cités précédemment. Ainsi les documents d'urbanisme locaux prennent des dispositions à travers le règlement ou les OAP pour permettre l'intégration des ENR sur le bâti, tout en veillant à une bonne intégration paysagère.

Le SCoT promeut la mobilisation des bâtis ainsi que des parkings extérieurs pour produire tout type d'énergie renouvelable. Il vise à l'adaptation et à la résilience des constructions et aménagements face au changement climatique.

Le SCoT encourage à la réalisation d'opérations exemplaires utilisant des énergies alternatives (solaire, géothermie, biomasse...) comme des bâtiments et logements passifs ou positifs. L'intérêt général autour de cet enjeu imposera une attention à ce que ces opérations exemplaires soient reproductibles.

Les documents d'urbanisme favorisent l'éco-construction et la performance énergétique dans les constructions neuves. Ils favorisent également le confort d'été dans les constructions et valorisent la végétation des toitures et des murs.

Les collectivités favorisent les actions sur le bâti et les logements aidés existants dans le but d'une amélioration des performances énergétiques des bâtiments. Le maintien ou le développement de politiques de réhabilitation thermique doit concerner prioritairement le parc de logements où les performances énergétiques sont les moins fortes.

Il facilitent la production de logements économes en énergie et la réhabilitation du parc résidentiel et tertiaire existant au profit des ménages avec un faible revenu qui sont susceptibles d'être plus touchés par les phénomènes de précarité et de vulnérabilité énergétique.

4-3 S'inscrire dans une transition énergétique respectueuse de son environnement, des espaces agricoles et de ses paysages

De manière générale, le SCoT vise à préserver en priorité les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques de toute altération physique liée au développement d'ENR.

Sur les espaces agricoles, le développement d'ENR est lié et nécessaire à l'activité agricole tout en respectant la loi APER :

- Les installations agrivoltaïques au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie qui apportent directement à la parcelle agricole au moins l'un des services suivants : l'amélioration du potentiel et de l'impact agronomiques - l'adaptation au changement climatique - la protection contre les aléas - l'amélioration du bien-être animal ;

- Les serres, hangars et ombrières à usage agricole pouvant supporter des panneaux photovoltaïques, mais qui doivent correspondre à une nécessité liée à l'exercice effectif d'une activité agricole, pastorale ou forestière significative ;

Les implantations des ENR en dehors des sites déjà artificialisés veilleront à ne pas induire de nouvelle artificialisation du sol, sans préjudice des zones d'accélération. Elles doivent se localiser de manière privilégiée dans les zones d'accélération afin de garantir la préservation des terres agricoles et naturelles.

Les zones dédiées à l'implantation des ENR visant le mix énergétique devront s'inscrire en cohérence avec le paysage. Les documents d'urbanisme prévoient des mesures paysagères pour favoriser l'insertion des projets d'ENR sur le territoire.

BOITE A OUTILS A MOBILISER

(à titre indicatif)

- S'appuyer sur l'étude paysagère pour l'implantation du PV au sol dans Gard qui encadre l'installation d'ENR au regard des sensibilités paysagères.

Compte tenu de leur impact potentiel sur l'aménagement du bassin de vie d'Avignon, le SCoT définit les orientations permettant d'encadrer les implantations de panneaux photovoltaïques, de méthanisation et d'éoliennes.

Un encadrement pour l'agrivoltaïsme :

Le SCoT encadre le développement de l'agrivoltaïsme de manière raisonné dans le respect des conditions agronomiques et paysagères au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie, et notamment s'il est avéré qu'il apporte directement à la parcelle agricole au moins l'un des services suivants :

- qu'il garantisse une production agricole significative et un revenu durable ;
- qu'il soit favorable à l'amélioration du potentiel agronomique ;
- qu'il permette l'adaptation au changement climatique ;
- qu'il protège contre les aléas ;
- qu'il vise l'amélioration du bien-être animal.

Aussi afin de garantir un cadre paysager de qualité, les projets d'agrivoltaïsme doivent s'intégrer de manière qualitative dans le grand paysage (gabarit, teinte, orientation,...).

Un encadrement pour le développement de l'éolien :

Du fait de contraintes techniques et environnementales importantes, l'implantation de grandes éoliennes (mâts de plus de 50 mètres) ne concerne dans le périmètre du SCoT que des espaces restreints, situés majoritairement à l'ouest du territoire.

Cependant, dans ces espaces, les éventuels projets doivent prendre en compte les contraintes techniques (périmètres de radars météorologiques) et respecter les sensibilités environnementales (notamment les axes de migration de l'avifaune), paysagères et patrimoniales (notamment la covisibilité avec des monuments ou sites classés).

Ces grandes éoliennes ne peuvent s'implanter :
- sur les lignes de crêtes sensibles ;
- sur les coteaux ;
- sur les versants à fort enjeu paysager ;
- dans les réservoirs de biodiversité coeur de nature ;
- sur les corridors écologiques ;
- en covisibilité avec des monuments historiques et sites patrimoniaux.

Par ailleurs, le SCoT autorise le développement du petit éolien ou de l'éolien individuel.

Un encadrement pour le développement de la méthanisation :

Le SCoT définit des critères pour les localisations préférentielles des installations liées à la méthanisation. Ainsi l'implantation de méthaniseurs pourra se faire :

- A proximité d'accès routiers dimensionnés pour le transport des intrants et de l'épandage ;
- Dans les zones urbaines, à proximité d'équipements générant des intrants et sous condition que cela soit compatible avec l'environnement proche ;
- Sur des anciennes carrières ;
- A proximité des STEP ;
- A proximité des réseaux GRDF et EDF ;
- A proximité de lieux d'épandage pour le digestat ;
- Dans les zones d'accélération des ENR.

Aussi, les installations de production et, le cas échéant, de commercialisation, de biogaz, d'électricité et de chaleur par la méthanisation sont admises en espace agricole si elles sont liées à l'activité agricole et lorsque cette production est issue pour au moins 50 % de matières provenant d'exploitations agricoles sur le territoire.

Un encadrement pour le développement du photovoltaïque :

Espaces plus ou moins propices à l'installation de panneaux photovoltaïques :

Espaces à préserver n'ayant pas vocation à accueillir du photovoltaïque	Implantation prioritaire pour le photovoltaïque
• Réservoirs de biodiversité Coeur de Nature (hors bâti existant) • Les corridors écologiques • Les terres agricoles en accord avec les zones d'accélération et les documents cadres • Les secteurs à forts enjeux paysagers et patrimoniaux notamment sur des coteaux ou des versants à forts enjeux paysagers • Les zones touchées par un risque d'incendie dont le règlement du PPRIF interdit l'installation de panneaux photovoltaïques • Les zones touchées par un risque inondation dont le règlement du PPRI interdit l'installation de panneaux photovoltaïques	<u>En priorité sur :</u> • La couverture photovoltaïque de bâtiments d'activités, commerciaux, parking couverts publics, hangars et autres équipements dont d'emprise au sol est égale ou supérieure à 500 m² (constructions nouvelles, extensions, rénovations lourdes) ; • Les parkings notamment la couverture ENR des parcs de stationnement extérieurs de plus de 1500 m² sauf enjeu prioritaire de densification pour les activités économiques et résidentielles ou d'enjeux de maintien du végétal ; • Les bâtiments sauf enjeu patrimonial ; • Les toitures (sauf enjeu patrimonial) y compris des bâtiments agricoles nécessaires à l'exploitation ; • Les zones d'accélération des ENR ; • Les friches ; • Les bassin de rétention ; • Les emprises CNR compatibles avec les PPRI et les protections environnementales et paysagères. <u>Sur les espaces n'entraînant pas d'artificialisation nouvelle :</u> • sur les anciennes décharges ; • Les sites pollués ; • Les délaissés routiers et ferroviaires ; • sur les carrières sauf si enjeu de biodiversité ; • sur les plans d'eau artificialisés sauf si enjeu de biodiversité <u>Sur les espaces entraînant de l'artificialisation nouvelle :</u> • sur les sols à vocation naturelle, agricole, pastorale ou forestière réputés incultes au sens de l'article L. 111-29 du code de l'urbanisme.

DÉFI 3 :

Offrir un cadre de vie attractif et de qualité en réussissant la sobriété foncière

Orange ©AURAV

1-1 Transformer le modèle de développement du Bassin de Vie d'Avignon pour atteindre le ZAN à l'horizon 2050

Le SCoT s'inscrit en compatibilité avec la loi Climat et Résilience et en cohérence avec la territorialisation des deux SRADDET pour mettre en oeuvre la trajectoire de sobriété foncière. Pour ce faire et en lien avec le graphique ci-contre, il fixe comme objectif :

- Une réduction de 55% du rythme de la consommation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) par rapport à l'urbanisation mesurée entre 2011 et 2020 (inclus), sur les dix prochaines 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 2011-2030 (inclus) ;

- Une nouvelle réduction de 50 % du rythme de l'artificialisation des sols sur la période 2041- 2045, par rapport à la période 2031-2040 (inclus) pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050.

Afin de tenir ces objectifs prioritaires, le SCoT établit un projet d'aménagement qui priorise le réinvestissement de l'enveloppe urbaine, telle que définie par le SRADDET SUD PACA (cf.p62).

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

- **Un mode prioritaire :** le réinvestissement de l'enveloppe urbaine existante, qui consiste à la fabrique de la ville sur elle-même, l'optimisation et la densification des espaces urbanisés, mixtes ou économiques, la mobilisation des locaux vacants, le recyclage foncier et immobilier et la requalification des friches en complémentarité avec les enjeux de renaturation ;

- **Un mode complémentaire :** l'extension urbaine et économique 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 notamment de la Trame Verte et Bleue et de limitation de la consommation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers et de l'artificialisation.

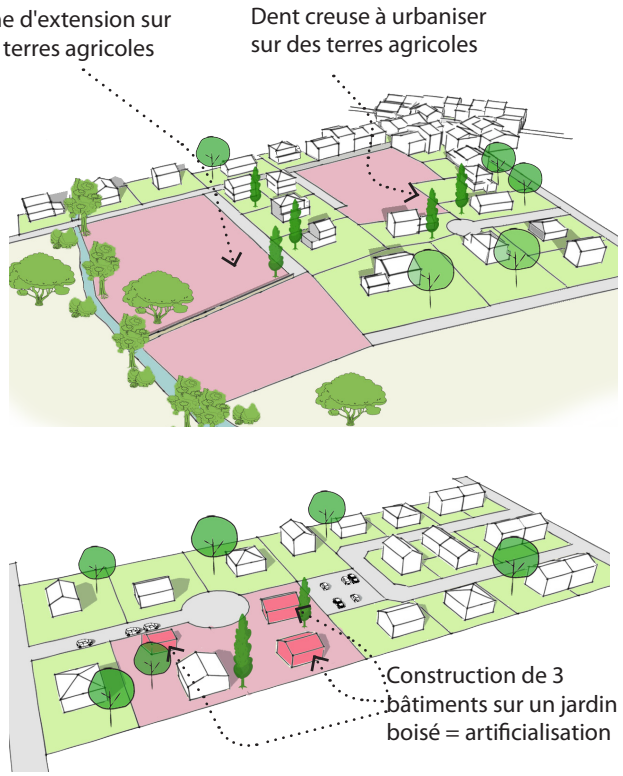
Les politiques de développement économiques, d'urbanisme, de déplacements et, de manière générale, d'aménagement du territoire, aux échelles intercommunales et communales, en cohérence avec l'armature urbaine, mettent en oeuvre ces objectifs.

Consommation et artificialisation : de quoi parle-t-on ?

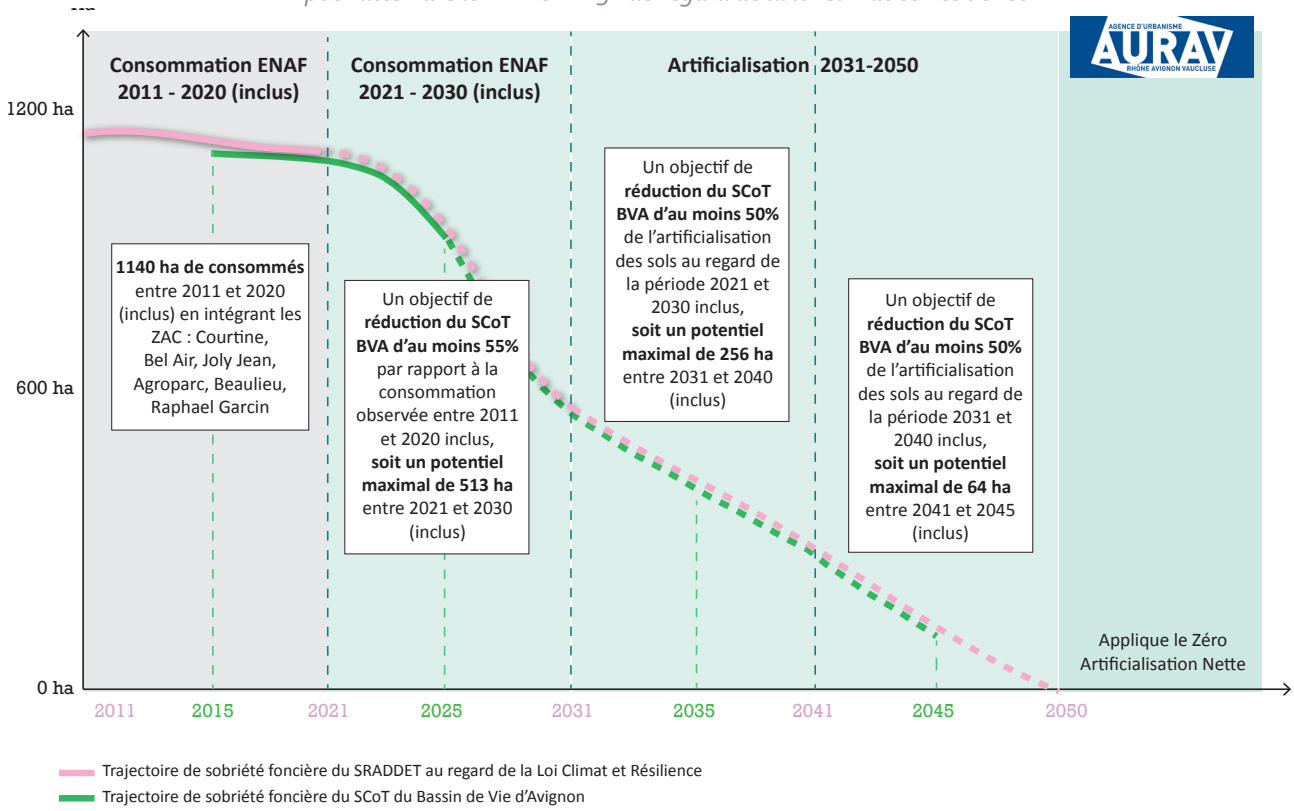
Consommation de l'espace : elle s'entend comme la mutation d'un espace à dominante agricole ou naturelle en un espace accueillant de l'habitat, des activités, des infrastructures, des équipements, public ou privé, y compris les équipements de loisirs et sportifs, et quelque soit le zonage initial dans le document d'urbanisme en vigueur (SRADDET Région Sud).

Artificialisation : elle est définie "*comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage. Les friches sont considérées comme artificialisées.*

Artificialisation nette des sols : elle est *définie comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnés.*



Synthèse des objectifs du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon de baisse du rythme de l'artificialisation pour atteindre le ZAN en 2050 au regard de la loi Climat et Résilience



Cette déclinaison chiffrée à l'horizon 2045 intègre :

- Les 6 ZAC dont le démarrage effectif des travaux est engagé avant 2021 car elles répondent à un besoin avéré du territoire. Elles sont ainsi comptées en consommation d'ENAF passée. En totalité, ces ZAC représentent 168 ha et sont les suivantes :
  - Avignon : Agroparc, Avignon Courtine IV/TGV, Bel Air et Joly Jean ;
  - Monteux : Beaulieu ;
  - Villeneuve-les-Avignon : Raphael Garcin

- La garantie communale impliquant 1 ha pour l'ensemble des communes disposant de documents d'urbanisme ou ayant prescrit leur élaboration ;

- Le potentiel foncier pour la réalisation d'opérations de logements en extension en complémentarité du mode prioritaire ;

- Le potentiel foncier économique en extension des ZAE existantes en complémentarité du mode prioritaire ;

- Le potentiel foncier pour les équipements et projets urbains mixtes majeurs sur le territoire ;

- Un potentiel foncier définit pour l'implantation des bâtiments agricoles mobilisables après 2031 ;

- Un potentiel foncier pour les projets d'installations liées à la production d'énergie renouvelable entraînant de l'artificialisation nouvelle.

Ce potentiel foncier ne concerne pas les Projets d'Envergure National ou Européenne. Sur le territoire, les PENE concernent la LEO et le centre pénitentier situé à Entraigues-sur-la Sorgues. Ces derniers sont décomptés de la trajectoire identifiée par le SCoT.

La consommation nette d'Espace Naturels Agricoles et Forestiers mesurée entre 2021 et 2025 sera à déduire du potentiel maximal des 513 ha identifiés entre 2021 et 2030 (inclus).

1-2 Donner la priorité au réinvestissement urbain

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Enveloppe urbaine existant accueillant le mode de développement prioritaire

Conforter les centres-villes comme sites de réinvestissement pour renforcer leur attractivité

Grands secteurs stratégiques de réinvestissement urbain

Gares et quartiers de gare à intensifier : rayon de 600 m autour

Corridors TCSP : 500 m de part et d'autre de l'axe

1-2-1 Révéler le potentiel foncier dans l'enveloppe urbaine :

Le réinvestissement de l'enveloppe urbaine est le mode prioritaire de développement du SCoT pour lutter contre l'étalement urbain tout en participant à la sobriété foncière et à la transition écologique. Il doit conduire à :

- Limiter les extensions urbaines et préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers ;
- Redynamiser les espaces déjà urbanisés dont certains ont été délaissés ou dévitalisés ;
- Remobiliser les locaux et logements vacants et veiller à préserver les commerces en rez-de-chaussée dans les rues commerçantes ;
- Favoriser la rénovation du bâti ;
- Accompagner la densification du tissu existant par division parcellaire de manière cohérente au regard des réseaux disponibles et du cadre paysager afin de maintenir des espaces de respiration de qualité ;
- Favoriser la densification en lien avec les transports collectifs ;
- Accompagner la rénovation urbaine des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) ;
- Favoriser la requalification des friches industrielles, économiques, commerciales ou urbaines et permettre leur mutation comme sites stratégiques.

Les secteurs prioritaires de réinvestissement urbain sont :

- Les centres-villes et centres de villages ;
- Les quartiers gares et les secteurs bien desservis par les transports collectifs ;
- Les Zones d'Activités Économiques et zones commerciales ;
- Les grands secteurs stratégiques pour le réinvestissement urbain identifiés par le SCoT ;
- Les espaces pavillonnaires proches des centres villes et bénéficiant d'une bonne accessibilité ;
- Les quartiers prioritaires de rénovation urbaine.

QU'ENTEND-ON PAR «ENVELOPPE URBAINE»:

Rappel de la définition inscrite dans le rapport d'objectifs du SRADDET Sud-PACA adopté

« L'*enveloppe urbaine, autrement dit les «espaces bâtis», englobe un ensemble de parcelles bâties reliées entre elles par une certaine continuité. Elle peut incorporer en son sein certaines enclaves, composées de parcelles non bâties (parkings, équipements sportifs, terrains vagues, etc.). Cette enveloppe exclut en principe les zones d'habitat diffus.*
A cet égard, les parcelles libres destinées à l'urbanisation qui se situent en dehors de l'enveloppe sont considérées comme des espaces d'extension et non de densification/ mutation de l'enveloppe urbaine. En cas de discontinuité du bâti et/ou de l'existence de plusieurs centralités, l'enveloppe urbaine peut, dans une commune donnée, être composée de plusieurs secteurs distincts.
Le tracé de l'enveloppe urbaine est en partie adaptable aux réalités locales, pourvu que les choix soient clairement expliqués, et renvoie aux objectifs poursuivis à travers le travail d'identification des potentialités de renouvellement urbain et au contexte urbain (formes, densités, compacité de la tache urbaine…).»

L'enveloppe urbaine concerne les espaces urbanisés à vocation d'habitat, d'équipements ou d'activités économiques.

Les PLU/PLU(i) délimitent précisément une enveloppe urbaine et évaluent les capacités de densification et de mutation de cette enveloppe au regard des formes urbaines et architecturales, de la présence de risques, de la trame verte et bleue, des enjeux de renaturation ou encore du patrimoine.

Ces capacités de densification intègrent notamment les dents creuses, les divisions parcellaires, les opérations de renouvellement urbain, les friches et les sites de requalification (démolition/reconstruction).

Le potentiel de densification de l'enveloppe urbaine doit être valorisé dans les documents d'urbanisme.

Les extensions urbaines seront calibrées en fonction du potentiel réellement mobilisable au sein de l'enveloppe urbaine en tenant compte notamment des risques, du patrimoine, des formes urbaines ou encore de la trame verte et bleue.

1-2-2 Utiliser pleinement le potentiel de réinvestissement urbain de l'enveloppe

Le potentiel de réinvestissement s'entend comme l'ensemble des sites et espaces de plus 2500 m² pouvant accueillir de l'habitat, des activités, des équipements ou des infrastructures par création de l'urbanisation et n'entraînant pas de consommation d'ENAF ou d'artificialisation nouvelle des sols au sens du L101-2-1 du Code de l'Urbanisme.

A l'échelle du SCoT, ce potentiel total de réinvestissement dans l'enveloppe urbaine est estimée à 528 hectares.
Sa mobilisation est prioritaire à l'échelle du SCoT.

1-2-3 Produire le logement en priorité dans l'enveloppe urbaine

L'enveloppe urbaine doit accueillir au moins 61% des besoins en logements estimés dans le SCoT.
Cet objectif comprend la production de logements dans les ZAC d'Avignon Courtine IV/TGV, Bel Air, Joly Jean et Beaulieu.

→ défi 3 /1-4

Le SCoT identifie un potentiel d'environ 350 ha de foncier mobilisable pour le réinvestissement urbain dans l'enveloppe urbaine.

Les documents d'urbanisme pourront prendre en compte le phénomène de dureté foncière pour estimer le potentiel de réinvestissement urbain de logements dans la commune.

Objectif de production de logements dans l'enveloppe urbaine par niveau d'armature urbaine à horizon 2045 pour répondre au besoin en logements (cf p.13)

Armature urbaine	Besoin en logements	Objectif de production de logements en réinvestissement hors ZAC (mode prioritaire)	Production de logements dans les ZAC de Bel Air, Joly Jean, Courtine IV/TGV Beaulieu démarrées avant 2021	Objectif de construction neuve à réaliser hors réinvestissement urbain (mode complémentaire)	Part de l'offre en logements utilisant le mode prioritaire + ZAC
Coeur Urbain	20 100	11 025	2 650	6 425	69 %
Pôles intermédiaires	4 000	1 975	-	2 025	49 %
Pôles locaux	3 500	1 355	-	2 145	38 %
Pôles villageois	700	310	-	390	44 %
SCoT BVA	28 300	14 665	2 650	10 985	61 %

1-2-4 Optimiser le potentiel foncier à des fins économiques

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Optimiser et requalifier les zones d'activités existantes

Optimiser les zones commerciales existantes

Permettre la mutation des zones commerciales en faveur d'autres activités notamment économiques

Les SRADDET SUD-PACA et Occitanie accompagnent le déploiement des stratégies régionales de développement économique par l'affirmation d'une politique volontariste d'optimisation, de renouvellement et de modernisation de l'offre foncière existante pour les activités économiques. Ceci implique notamment :

- De privilégier la requalification et la densification des zones d'activités économiques existantes à l'extension ou à la création de nouvelles zones ;
- De permettre l'accueil d'activités économiques dans le tissu urbain lorsqu'elles sont compatibles avec un environnement habité ;
- De fixer des objectifs de densification, de réhabilitation et de modernisation des zones d'activités économiques existantes et des zones commerciales ;
- De favoriser la mutation et diversification de certaines zones commerciales ;
- De favoriser une mixité fonctionnelle et une diversité des vocations.

Le SCoT du bassin de vie d'Avignon s'inscrit dans cette ambition et définit un potentiel de densification au sein des principales zones d'activités existantes. Ainsi plus de la moitié de l'accueil d'activités et de grands équipements peut s'effectuer en réinvestissement, avec un potentiel de 178 ha répartit dans les ZAE, les ZAC déjà comptabilisées avant 2021 et décomptées de la consommation à venir, et dans certains espaces de grands projets.

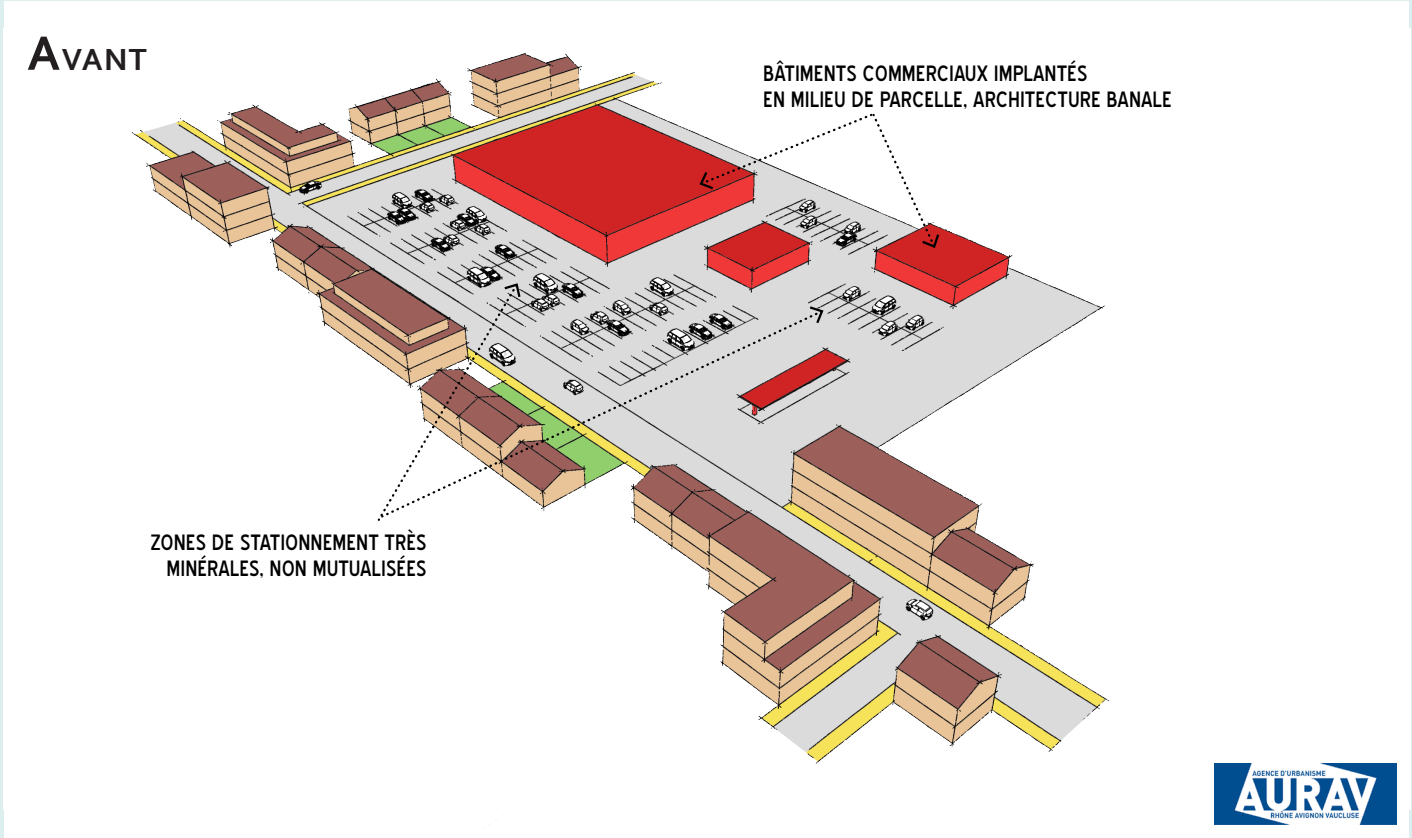
défi 3/ 1-4-2

Potentiel de densification des zones d'activités économiques existantes par niveau d'armature urbaine à horizon 2045 (cf p.72)

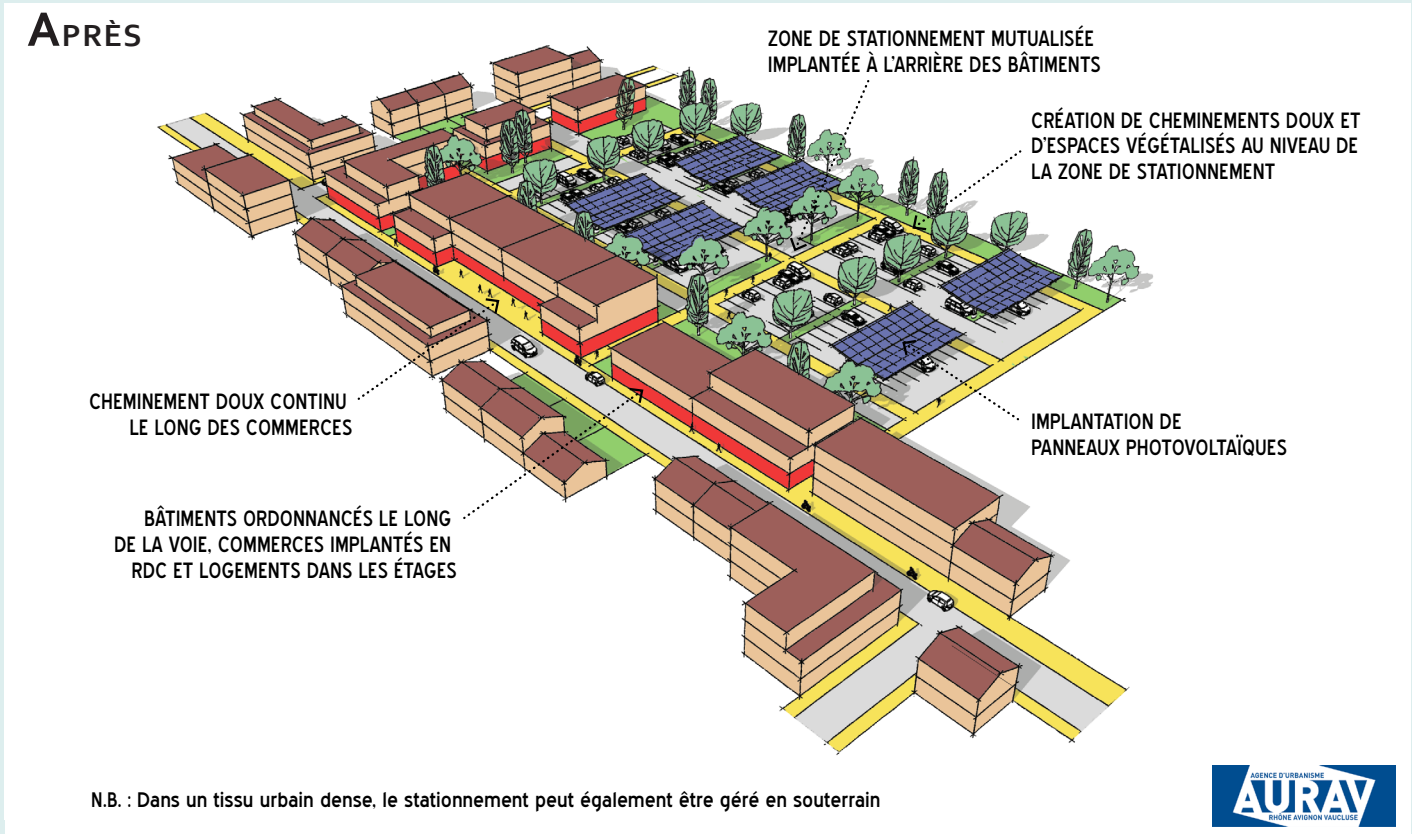
Armature urbaine	Foncier encore disponible dans les ZAC démarrées avant 2021	Potentiel de densification des ZAE **d'attractivité territoriale**	Potentiel de densification des ZAE de **développement local**	Potentiel foncier sur les grands projets urbains combinant tissu mixte, équipements et économie
	ZAC : AgroParc, Raphael Garcin foncier comptabilisé dans la consommation passée avant 2021	espace déjà artificialisé	espace déjà artificialisé	espace déjà artificialisé
Coeur urbain	33 ha	128 ha	3 ha	66 ha
Pôles intermédiaires	-	-	6 ha	-
Pôles locaux	-	-	8 ha	-
Pôles villageois	-	-	-	-
SCoT BVA	33 ha	128 ha	17 ha	66 ha

Permettre une meilleure insertion urbaine des zones commerciales existantes dans le tissu urbain mixte (schémas illustratifs)

Constat d'une zone commerciale aujourd'hui implantée au sein du tissu urbain dense



Une meilleure insertion du commerce en ville dans un tissu urbain dense



N.B. : Dans un tissu urbain dense, le stationnement peut également être géré en souterrain

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

1-3-1 Définir un niveau de densité en adéquation avec les spécificités des communes

Afin de favoriser l'optimisation du foncier, le SCoT porte des objectifs de densité en matière d'habitat.

Ces derniers sont adaptés en fonction de l'armature urbaine. Son application tiendra compte des enjeux et contextes, notamment de la qualité de vie urbaine, l'architecture paysagère et du patrimoine existant, la biodiversité et la nature en ville :

Tableau des objectifs de densité nette sur le SCoT

Armature urbaine		Densité moyenne minimale à la commune
Coeur Urbain	Avignon	60 log / ha
	Orange	45 log / ha
	Coeur Urbain	40 log / ha
Pôles intermédiaires		35 log / ha
Pôles locaux		25 log / ha
Pôles villageois		20 log / ha

Les documents d'urbanisme doivent justifier la mobilisation du foncier au regard des besoins identifiés en logements et de l'application de ces densités moyennes minimales sur les nouveaux projets.

Ces densités sont applicables à l'échelle de la commune. Des densités plus importantes sont définies sur les secteurs de transports collectifs. → défi 3/ 1-3-2

A l'instar des objectifs de logements locatifs sociaux, les PLU/PLUi pourront prévoir des niveaux de densité différents selon les opérations d'aménagement, et notamment une densité plus élevée pour celles situées à des emplacements stratégiques, tels que les secteurs proches des centralités urbaines et/ou bien desservis par les transports collectifs.

Le SCoT favorise les formes urbaines économes en espace et diversifiées entre l'habitat collectif, intermédiaire et individuel en s'adaptant à la typologie des différents tissus urbains et villageois ainsi qu'à l'identité des communes.

Les documents d'urbanisme, les Programmes Locaux de l'Habitat et les projet d'aménagement d'ensemble proposeront une mixité des formes urbaines et des morphologies diversifiées.

Les densités inscrites dans le SCoT intégrent les voiries, les espaces publics et équipements nécessaires au projet.

Toutefois, peuvent être exclus de la superficie prise en compte dans le calcul de la densité de logements par hectare (cf schéma ci-contre):

- Les espaces réservés aux équipements publics et espaces publics à vocation communale ou intercommunale ;
- Les espaces « non constructibles » qui pourraient être intégrés dans l'opération : grands parcs urbains, grands équipements sportifs ou de loisirs, coulées vertes, espaces grevés par des servitudes, bassin de rétention liés à une gestion du risque qui dépasse l'échelle de l'opération, espaces vert ouverts à la population.

BOITE A OUTILS A MOBILISER

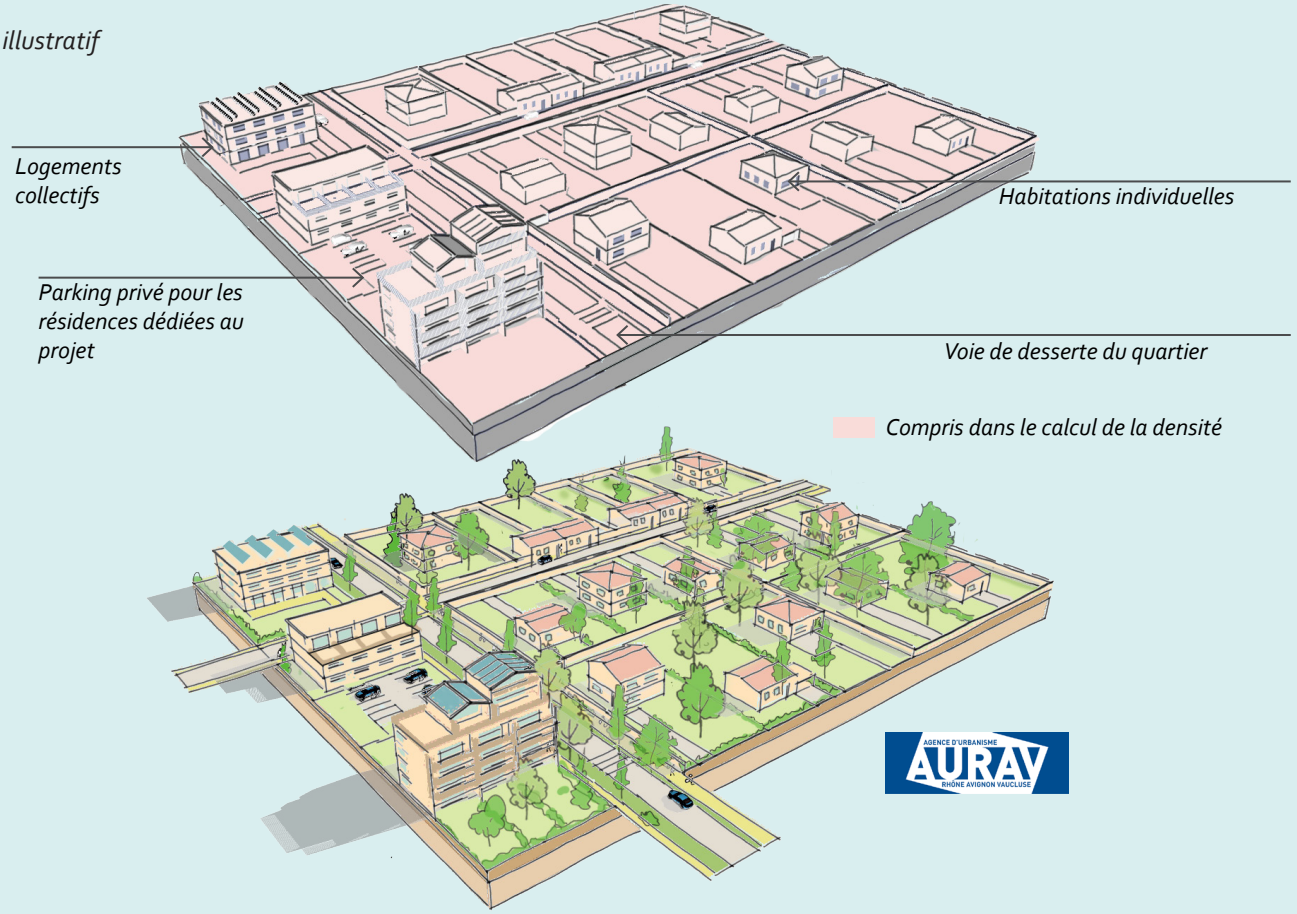
(à titre indicatif)

- Les documents d'urbanisme peuvent proposer des OAP sectorielles qualitatives et calibrées qui intègrent les notions de densité. Ils peuvent mobiliser des OAP forme urbaine afin de décliner de manière cohérente les objectifs de densité sur la commune.
- De la même manière, les documents d'urbanisme pourront mobiliser le Coefficient de Biotope par Surface, le Coefficient de Pleine Terre ou encore l'emprise au sol pour encadrer les formes urbaines.

QUE DOIT ON PRENDRE EN COMPTE DANS LE CALCUL DE LA DENSITÉ ?

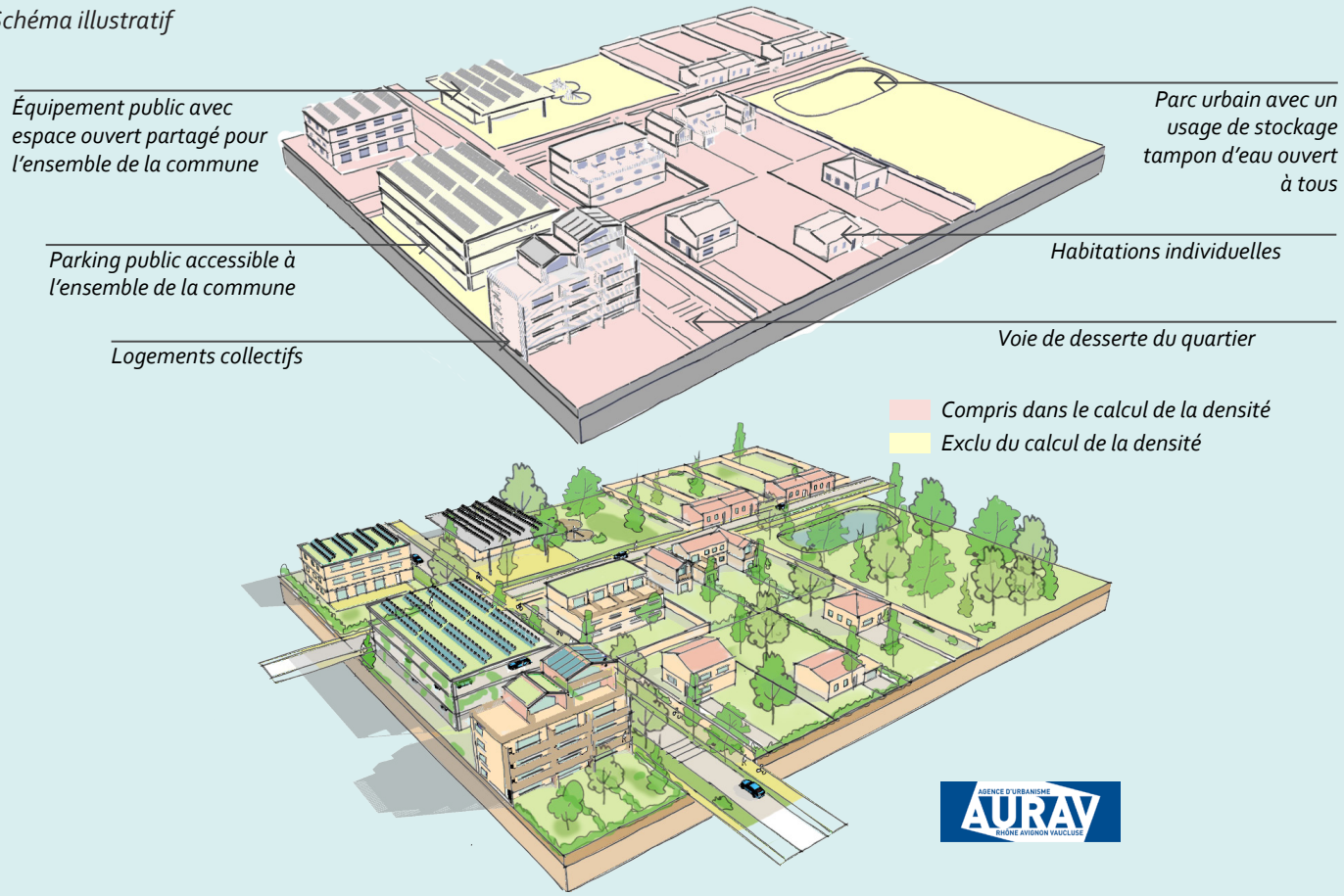
Cas d'une opération à vocation exclusivement résidentielle : l'ensemble du projet est compris dans le calcul de la densité

Schéma illustratif



Cas d'une opération à vocation mixte mêlant logements et équipements : les espaces réservés aux équipements publics ou aménagements d'espace libres ouverts à tous sont décomptés du calcul de la densité

Schéma illustratif



1-3-2 Optimiser les réseaux de Transports collectifs grâce à des projets urbains exemplaires

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Gares et quartiers de gare à intensifier : rayon de 600 m autour / Organiser leur accessibilité notamment en TC et modes doux

Corridors TCSP : 500 m de part et d'autre de l'axe

Les mobilités doivent être articulées avec les zones d'urbanisation principales, mais aussi assurer une desserte structurée de l'ensemble du territoire.

L'amélioration du réseau de transports collectifs qui assure la desserte du territoire doit s'accompagner d'une forte articulation entre urbanisme et offre de mobilité.
Ainsi, les sites potentiels de développement à proximité des axes importants de transports collectifs sont prioritaires pour engager des projets d'aménagement et de constructions.
défi 1 / 1-2

Les secteurs considérés comme bien desservis par les transports collectifs sont les suivants :

- Les secteurs situés à moins de 600 mètres d'une gare ou halte TER existantes ou potentielles ;
- Les secteurs situés à moins de 500 mètres d'une station du tramway existante ou à venir ;
- Les secteurs situés à moins de 300 mètres d'un arrêt de transports collectifs structurant type TCSP ou bus à haute fréquence.

Dans ces secteurs doivent être définis des périmètres de projet identifiant :

- Les contraintes : risques, accessibilité, environnement, paysage… ;
- Les potentialités de densification, de mutation possible d'îlots, de réhabilitation du tissu urbain et d'extensions urbaines.

Ces projets visent :

- Une bonne insertion du PEM au sein du quartier : accessibilité, compacité et lisibilité de l'intermodalité, traitement qualitatif et cohérent des espaces publics attenants, apaisement, jalonnement… ;
- Une hiérarchisation du réseau viaire en intégrant des cheminements modes actifs, permettant de limiter voire de remédier aux ruptures d'itinéraires ;
- Une gestion optimisée du stationnement : calibrer les besoins notamment liés au rabattement de la gare, identifier les possibilités de mutualisation avec les opérations urbaines, veiller à une bonne intégration du stationnement.

Enfin, afin de renforcer la compacité autour des quartiers de gares, ils déclinent les objectifs de densités minimales définis comme suit :

- 60 log/ha ou 5 000 m²/ha de surface de plancher au sein des quartiers de gare du cœur urbain ;
- 60 log/ha ou 5 000 m²/ha de surface de plancher autour des stations de tramway ;
- 40 log/ha ou 3 000 m²/ha de surface de plancher au sein des quartiers de gare, hors cœur urbain ;
- 40 log/ha ou 3 000 m²/ha de surface de plancher autour des arrêts de transports collectifs structurants type Chronop/BHNS…

1-4 Limiter les sites d'extension urbaine et économique

1-4-1 Définir les besoins fonciers dédiés au résidentiel et mixte

Les sites d'extension pour l'urbanisation sont complémentaires au réinvestissement de l'enveloppe urbaine. Les documents d'urbanisme justifie du calibrage des surfaces en extensions en déduction de la mobilisation des locaux vacants, des friches, de la densification du bâti en tissu existant du potentiel foncier réellement mobilisable au sein de l'enveloppe urbaine. Par ailleurs, ils tiennent compte des sites de renaturation effectifs sur le territoire.

Répartition du foncier à vocation résidentielle et mixte :

Le SCoT définit un objectif maximal de consommation foncière/artificialisation à l'échelle de l'EPCI.

En l'absence de stratégie intercommunale, la répartition du foncier pour les logements neufs et en tissus mixtes entraînant de la consommation d'espace ou d'artificialisation des sols par commune se fera dans le respect des limites de consommation foncière et d'artifialisation effective fixée par EPCI (cf tableau ci-après) en les répartissant au prorata du poids des populations de chacune des communes. Pour ce faire, trois paramètres doivent être combinés en lien avec les tableaux :

- En fonction des besoins, l'objectif de réinvestissement dans le tissu urbain défini selon l'armature au regard des différents tableaux ;
- Les objectifs de densité moyenne minimale définis selon l'armature ;
- Le rôle de la commune dans l'armature urbaine.

Les documents d'urbanisme doivent démontrer et estimer leurs besoins fonciers réels en prenant en compte plusieurs critères, notamment les perspectives démographiques, les besoins en logements et les objectifs de densités moyennes minimales imposés par le SCoT.
Sur la base de cette estimation, les documents d'urbanisme définissent les secteurs de développement en extension urbaine en compatibilité avec le SCoT et en tenant compte :

- Des sensibilités écologiques ;
- Du potentiel agronomique des terres agricoles ;
- Des terres irriguées ou irrigables ;
- Des points de vue paysagers ;
- Des routes paysagères ;
- De la ressource en eau ;
- Du potentiel de multifonctionnalité des sols ;
- Des nuisances liées aux infrastructures (bruit / polluant) ;
- Des aléas liés aux risques naturels et technologiques.

Les extensions urbaines devront être localisées en continuité du tissu urbain existant et ne pas nuire à l'activité économique. Pour ce faire, un espace tampon entre les zones d'activités économiques et le développement urbain lié au résidentiel est à définir.

En outre, il sera privilégié les secteurs présentant une desserte par des transports collectifs ou par un maillage de modes actifs sécurisés permettant de les relier aux centralités urbaines.

En outre, les extensions urbaines devront faire l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble intégrant des exigences qualitatives inscrites dans le SCoT.

Tableau des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain par armature urbaine à horizon 2045 à destination de l'habitat et du tissu mixte comprenant des équipements (hors réinvestissement des LV et RS)

					Période 2025-2030 (inclus)	Période 2031 - 2045 (inclus)	2025 -2045
Armature urbaine	Objectif de construction de logements entre 2025 et 2045	Objectif de construction de logements en mode prioritaire hors ZAC	Construction de logements dans les ZAC de Bel Air, Joly Jean, Courtine IV/ TGV, Beaulieu démarrées avant 2021	Objectif de constructions neuves à réaliser en mode complémentaire	Consommation d'ENAF maximale globale à l'horizon 2030 inclus	Limite maximale d'artificialisation de l'espace entre 2031 et 2045 (inclus)	Total de consommation et artificialisation nouvelle des sols entre 2025 et 2045
Coeur Urbain	15 640	6 565	2 650	6 425	40 ha	117 ha	157 ha
Pôles intermédiaires	3 800	1 775	-	2 025	15 ha	45 ha	60 ha
Pôles locaux	3 380	1 240	-	2 145	23 ha	67 ha	90 ha
Pôles villageois	680	290	-	390	5 ha	15 ha	20 ha
SCoT BVA	**23 500**	**9 870**	**2 650**	**10 985**	**83 ha**	**244 ha**	**327 ha**

Tableau des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain par EPCI à horizon 2045 à destination de l'habitat et du tissu mixte comprenant des équipements (hors réinvestissement des LV et RS)

			Période 2025 - 2030 (inclus)	Période 2031 - 2045 (inclus)	2025 - 2045
EPCI	Objectif de constructions de logements entre 2025 et 2045	Objectif de constructions neuves en mode complémentaire	Consommation d'ENAF maximale globale à l'horizon 2030 inclus	Limite maximale d'artificialisation de l'espace par EPCI entre 2031 et 2045 (inclus)	Total de consommation d'ENAF et artificialisation nouvelle des sols entre 2025 et 2045
Grand Avignon	14 580	7 415	48 ha	141 ha	189 ha
CCPOP	3 450	1 015	12 ha	36 ha	48 ha
CASC	3 990	1 685	14 ha	40 ha	54 ha
CCAOP	1 480	870	9 ha	27 ha	36 ha
SCoT BVA	**23 500**	**10 985**	**83 ha**	**244 ha**	**327 ha**

1-4-2 Recalibrer les marges de manœuvres en matière de foncier économique.

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Projet d'extension économique sur les zones d'attractivité territoriale du SCoT

Le SCoT répond aux besoins fonciers nécessaires au développement économique du territoire.
Pour cela, il encadre le développement des sites économiques pour les différents types d'activités : industrie, tertiaire, artisanat, logistique en optimisant la localisation et l'emprise des activités, en adéquation avec l'armature urbaine en privilégiant le reinvestissement dans les tissus économiques déjà urbanisés/constitués, tout en intégrant des capacités d'extension en réponse aux besoins pour le maintien, les extensions et les implantations nouvelles d'activités sur le territoire

Pour les zones d'attractivité territoriale :

Tout en tenant compte du potentiel foncier à mobiliser dans les ZAE existantes, le SCoT identifie les extensions à venir pour les projets d'extension de zones d'activités d'attractivité territoriale.

Ces sites jouent un rôle de locomotive et de structuration d'une offre économique équilibrée à l'échelle du SCoT. Situés à proximité d'infrastructures majeures telles que les axes routiers, le fret avec la présence d'ITE ou le fluvial, ils ont vocation à se renforcer. L'intégralité des consommations foncières et d'artificialisation des zones d'attractivité territoriale est portée collectivement à travers une enveloppe mutualisée qui représente 147 ha.
Le SCoT identifie ces sites dans le tableau p.72.

Le SCoT identifie et localise des zones d'attractivité territoriale en précisant le potentiel de densification des zones existantes et des capacités d'extension. Ces sites sont définis en évitant au mieux les zones à enjeux, avec la mise en oeuvre de la démarche Eviter - Réduire - Compenser.

Le SCoT ne prévoit pas de création de nouvelles zones d'activités, à l'exception de la zone du Pigonelier aux Angles identifiée en zone d'attractivité territoriale.

Aussi pour les zones d'attractivité territoriale, si une enveloppe foncière définie sur un site stratégique ne peut être utilisée dans sa totalité, alors les hectares non utilisés pourront être affectés à un autre site d'attractivité territoriale du territoire dans le respect des objectifs environnementaux et paysagers. → défi 2

Pour les zones de développement local :

Les zones de développement local ne sont pas identifiées et localisées dans le SCoT.

Le tableau ci-après p 72 récapitule les surfaces dédiées de consommation foncière au développement économique des zones de développement local à l'échelle des EPCI. Une enveloppe foncière totale non localisée de 85 hectares est répartie par EPCI.

La définition des extensions économiques devra être menée en lien avec une stratégie de développement économique portée par l'intercommunalité.

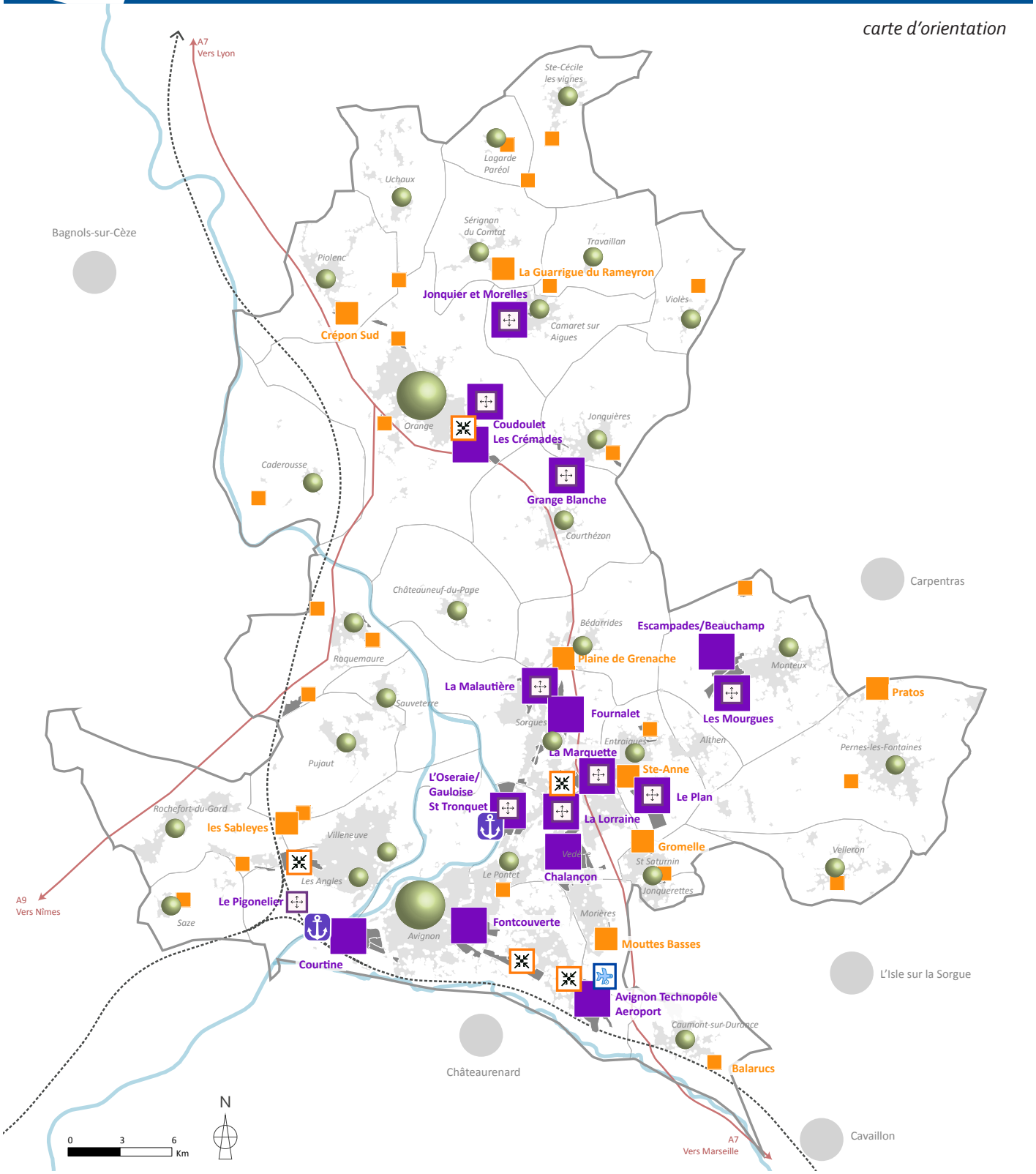
L'implantation de ces dernières doit tenir compte :
- de la proximité d'infrastructures de mobilité majeures ;
- de la desserte par des axes de transports collectifs et/ou des sites de co-voiturage ;
- de la desserte par la fibre optique ;
- des sensibilités écologiques ;
- du potentiel agronomique des terres agricoles ;
- des terres irriguées ou irrigables ;
- des points de vue paysagers ;
- des routes paysagères ;
- de la ressource en eau ;
- du potentiel de multifonctionnalité des sols ;
- des aléas liés aux risques naturels et technologiques.

Les extensions urbaines devront être localisées en continuité du tissu urbain existant.

Elles jouent un rôle de proximité important dans un secteur économique cohérent, en complément des zones d'attractivité territoriale. Elles complètent le maillage économique du territoire.

Recalibrer les marges de manoeuvres en matière de foncier économique

carte d'orientation



Réussir une trajectoire ZAN adaptée au territoire

Hierarchisation des ZAE :

- Zone d'attractivité territoriale existante
- Extension de ZAE identifiée et portée à l'échelle du SCoT
- Zone de développement local existante

Ports multimodaux de Courtine et du Pontet existant

Eco système aéronautique à conforter

Permettre la mutation des zones commerciales en faveur d'autres activités notamment économiques

Conforter les centres villes comme site de réinvestissement pour renforcer leur attractivité

Tissu urbain existant accueillant le mode de développement prioritaire

Identification des ZAE et des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain pour les nouvelle des zones d'attractivité territoriale inscrites au SCoT

Localisation des zones d'attractivité territoriale	Zone d'attractivité territoriale	Potentiel de densification des ZAE sans induire de consommation d 'ENAF ou d'artificialisation nouvelle des sols en ha	Potentiel maximal d'extension des ZAE entraînant de la consommation d'ENAF ou de l'artificialisation nouvelle des sols en ha	Potentiel foncier total en ha
Avignon	CNR	47	0	47
	Agroparc	compté dans les ZAC déjà commencées avant 2021		0
	Courtine	renouvellement sur site		0
	Fontcouverte	renouvellement sur site		0
	Aéroport	renouvellement sur site		0
Entraigues	Le Plan	0	27	27
Le Pontet	Portuaire Gauloise	33	21	54
	St Tronquet - Fontvert	3	6	9
Les Angles	Pigonelier	0	10	10
Vedène	Saffranière - Lorraine	6	13	19
Monteux	Escampades	renouvellement sur site		0
	Les Mourgues	1	24	25
Sorgues	Malautière	22	0	22
	La Marquette	2	13	15
Courthézon/ Jonquières	Grange Blanche	0	18	18
Orange	Les Crémades	8	0	8
	Coudoulet	6	6	12
Camaret sur Aigues	Jonquier et Morelles	0	9	9
Total		**128 ha**	147 ha	275 ha

Objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain pour les nouvelle des zones de développement local et ses infrastructures associées inscrites au SCoT portées par les EPCI

EPCI	Foncier encore disponible dans les ZAC à vocation économique démarrées avant 2021: Raphael Garcin / Agroparc (consommation foncière déjà comptée avant 2021)	Potentiel de densification des Zones de développement local	Potentiel maximal des zones de développement local entraînant de la consommation ou de l'artificialisation nouvelle	Total du potentiel foncier pour les zones de développement local
Grand Avignon	33 ha	9 ha	53 ha	62 ha
CASC	-	6 ha	10 ha	16 ha
CCPOP	-	2 ha	12 ha	14 ha
CCAOP	-	-	10 ha	10 ha
TOTAL SCoT BVA	33 ha	**17 ha**	**85 ha**	**102 ha**

1-5 Assurer les conditions d'une mise en œuvre qualitative de la sobriété foncière

1-5-1 Aménager des espaces publics favorisant le vivre ensemble et le confort thermique

Le SCoT vise un développement harmonieux du territoire conciliant sobriété foncière et cadre de vie apaisé.
L'aménagement d'espaces publics de qualité doit être favorisé dans les centres villes, dans les nouvelles opérations ou les projets de restructuration/renouvellement.

Le SCoT promeut l'aération de certains espaces urbains et quartiers pour y intégrer plus de végétaux à travers la nature en ville. Ainsi, les documents d'urbanisme identifient les sites dédiés à la création d'espaces publics et d'espaces de renaturation.

À ce titre, ces espaces doivent intégrer plusieurs principes :

- Promouvoir la nature en ville ;
- Organiser une continuité entre les différentes polarités qui peut servir de support pour une trame de déplacements des modes actifs, par exemple le long des canaux ou des cours d'eau ;
- Intégrer les espaces publics au sein de la trame verte et bleue ;
- Bénéficier d'un traitement paysager, végétalisé afin de contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur et la limitation de l'imperméabilisation ;
- Être support de différents usages même temporaires pour favoriser l'animation des centres et des quartiers.

1-5-2 Préserver et valoriser le patrimoine bâti et poursuivre les efforts d'embellissement des noyaux urbains anciens

Le territoire recèle un patrimoine bâti remarquable reconnu au niveau international ainsi que de nombreux monuments historiques qui bénéficient d'actions de protection et de valorisation.

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

Il s'agit de préserver et mettre en valeur ce petit patrimoine présentant un caractère culturel, historique, identitaire à travers notamment une identification dans les documents d'urbanisme locaux.

1-5-3 Mettre en valeur ou requalifier les entrées de ville et les linéaires d'axes routiers

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Entrées de ville ou tronçons de route à requalifier / recomposer

Le SCoT identifie les entrées de villes et les axes routiers le long desquels, il est prioritaire de traiter la qualité architecturale, paysagère, la sécurité et les nuisances, notamment lorsqu'il s'agit des vitrines urbaines.

Ces entrées de ville concernent notamment :

- L'aménagement du pôle régional d'Avignon Nord (tronçons des RD 225 et RD942) ;
- Les sorties d'autoroute Avignon Nord et Avignon Sud qui constituent les portes d'entrée du coeur urbain et plus largement du département de Vaucluse ;
- Les entrées de ville d'Orange, notamment l'entrée nord autour du projet de renouvellement urbain intégrant le quartier politique de la ville de l'Aygues.

Ces entrées de ville et axes routiers doivent faire l'objet d'un traitement portant tout à la fois sur les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages, ce qui implique notamment de réglementer la publicité. Il s'agit d'utiliser les opportunités de mutation du tissu urbain existant pour les recomposer.

Les opérations d'aménagement et constructions doivent participer aux objectifs de requalification des entrées de ville.

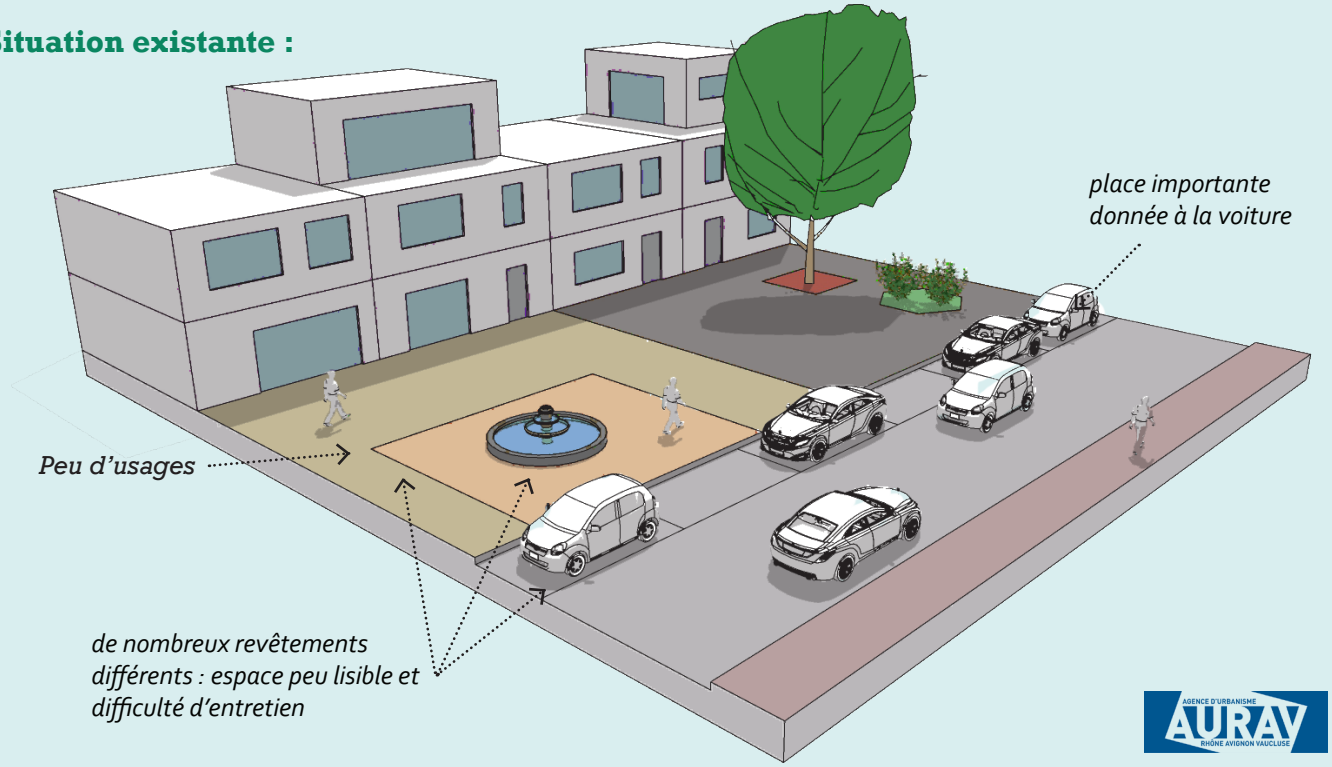
Pour des raisons de santé publique, il conviendra de limiter l'habitat en bordure immédiate de ces voies structurantes, support d'un trafic important et donc sources de pollution et de bruit.

Enfin, l'urbanisation linéaire le long des voies, en sortie de ville ou de village, doit être contenue en prenant en compte les enjeux de préservations environnementales.

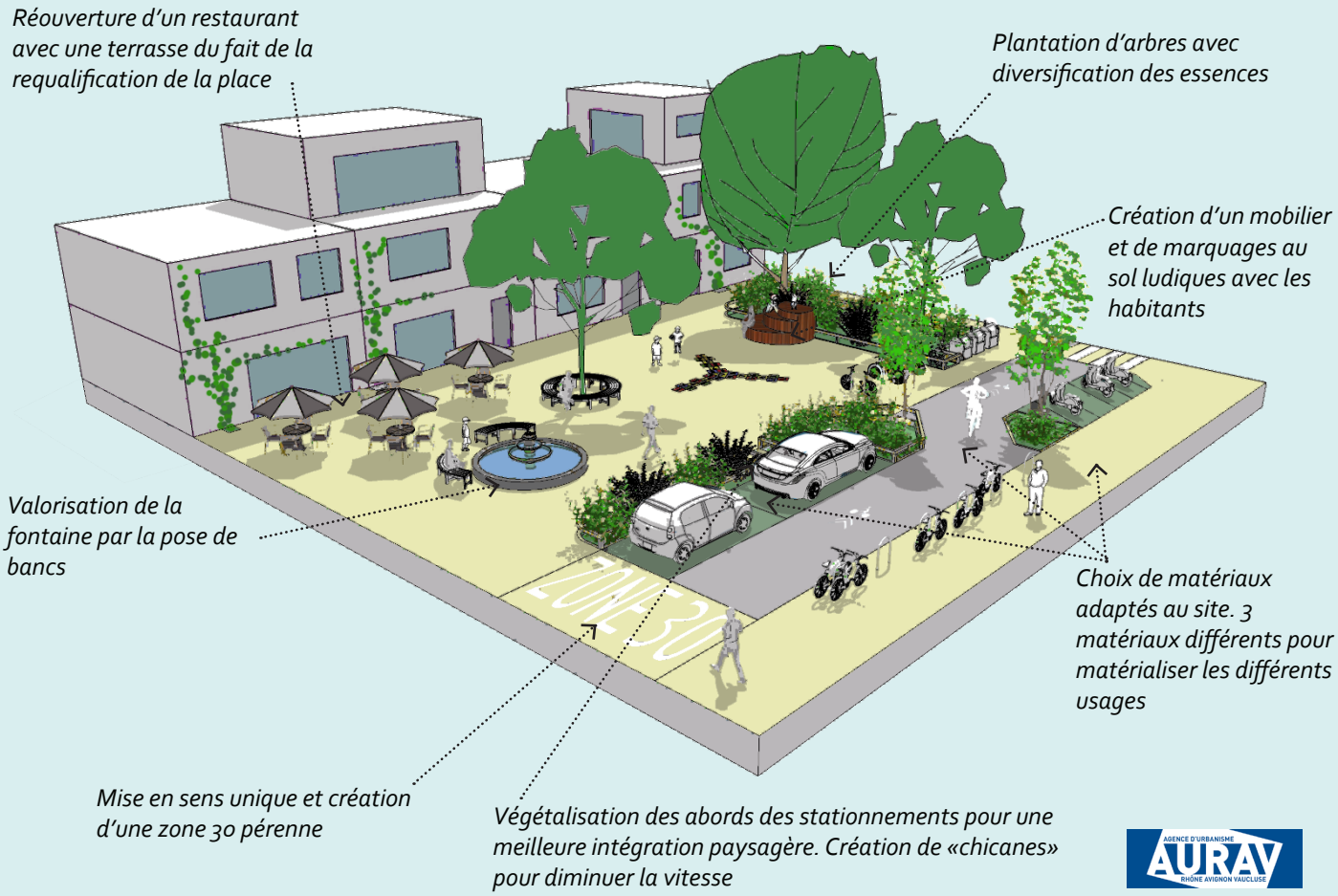
DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE PUBLIC APPROPRIABLE

Schéma illustratif

Situation existante :



Demain : les principes à retenir pour offrir un espace public de qualité qui contribue à valoriser le cadre de vie des habitants



1-5-4 Garantir la qualité urbaine des opérations d'aménagement

Les projets d'aménagement ou de renouvellement urbain doivent favoriser le «vivre ensemble», la cohésion sociale, afin de proposer un territoire apaisé. Pour ce faire, les projets urbains et d'activités économiques doivent traiter notamment :

- De l'insertion du projet dans son site (contextes urbain et paysager, intégration du projet dans le relief et dans l'écrin paysager, interface avec les espaces agricoles) ;
- De la hiérarchisation du réseau viaire en intégrant des cheminements doux ;
- De l'optimisation du foncier liée au stationnement notamment lors des projets de densification des zones commerciales et des zones d'activités existantes (mutualiser les places, favoriser les parkings silo, les parkings en toiture, les parkings souterrains, places réservées pour le co-voiturage..). De plus, les implantations commerciales et les ZAE intégreront le stationnement vélo dans le projet d'ensemble ;
- De la mixité et de la cohésion sociale dans les programmations à venir au regard du site et de son environnement ;
- De la qualité des espaces publics / espaces partagés et d'intégration de la nature en ville et de la trame verte et bleue, avec une attention particulière pour limiter la pollution lumineuse ;
- De l'intégration des risques de ruissellement par une gestion pluviale intégrée allant de la parcelle aux réseaux collectifs ;
- De la limitation de l'imperméabilisation des sols et l'encouragement à la désimperméabilisation dans le cadre des opérations de requalification, (toitures ou murs végétalisés, revêtements perméables...). Les parcs de stationnement et les voiries seront aménagés en prêtant une attention particulière à leur insertion paysagère et à leur végétalisation pour l'ombrage d'été et des sols drainant notamment en vue de limiter l'imperméabilisation ou par ombrières en utilisant alors leur potentiel pour l'installation de panneaux photovoltaïques ;
- Des règles d'implantation du bâti et recommandations architecturales permettant notamment de répondre aux enjeux du bioclimatisme et d'économies d'énergie ;
- De l'implantation des énergies renouvelables. Les parkings sont des lieux privilégiés pour implanter des panneaux photovoltaïques, dès lors qu'ils ne sont pas mobilisés pour un projet de mutation et de diversification ou de renaturation. Aussi, les nouvelles surfaces d'activités supérieures à 500 m2 d'emprise au sol devront intégrer sur tout ou partie de leurs toitures (minimum 50%) des procédés de production d'énergies renouvelables. Ce principe est aussi encouragé pour les autres surfaces d'activités inférieures à 500 m2. Les équipements publics sont également des sites privilégiés pour implanter des énergies renouvelables ;
- De l'intégration du Très Haut Débit dans les secteurs stratégiques.

BOITE A OUTILS A MOBILISER

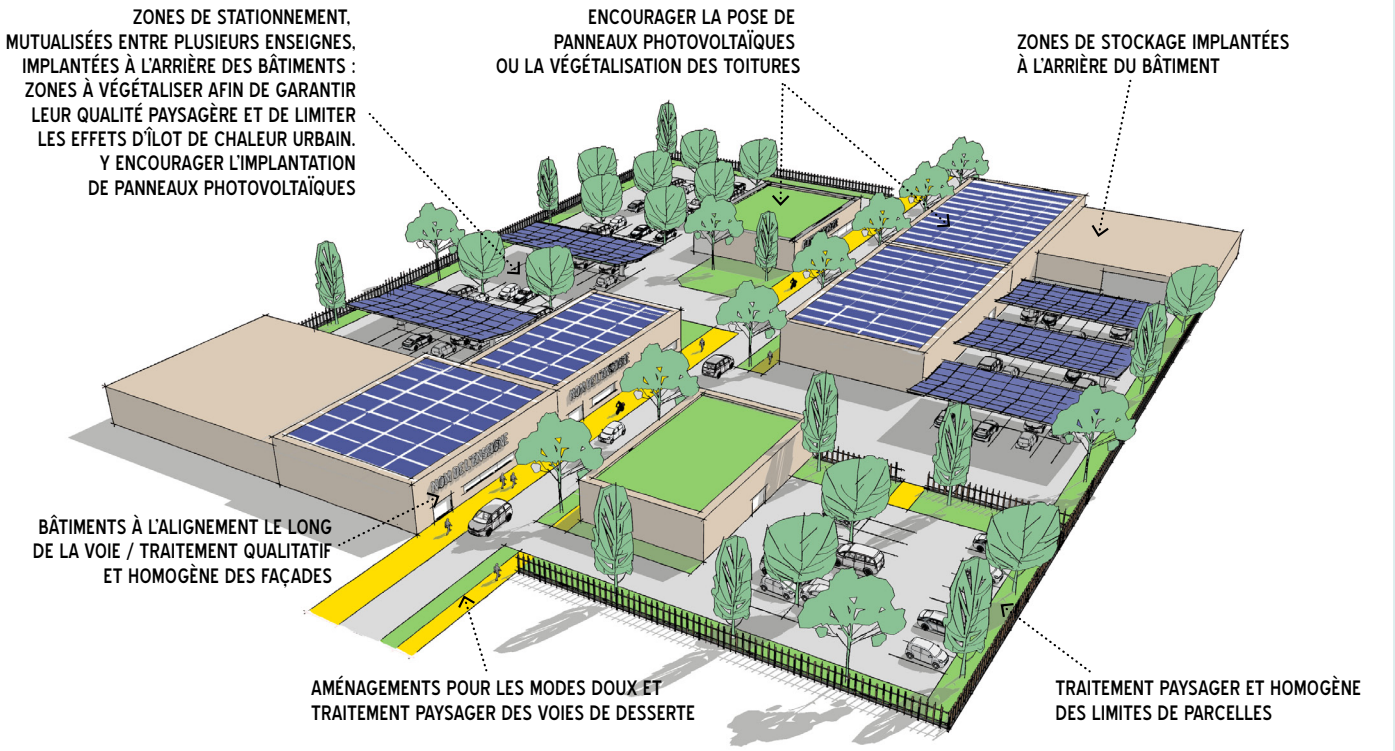
(à titre indicatif)

- Afin de garantir une plus grande qualité paysagère de leurs entrées de ville et le long des principaux axes routiers, l'utilisation du Réglement Local de Publicité permet d'encadrer l'implantation de la publicité.

FIXER DES EXIGENCES DE QUALITÉ URBAINE, PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE POUR LES ZONES D'ACTIVITÉS

Schéma illustratif

Implantation du bâti et traitement paysager



N.B. : Les formes architecturales et les essences végétales sont à adapter au site d'implantation afin d'être en cohérence avec le contexte paysager et urbain

Mise en valeur d'éléments paysagers existants : exemple d'un canal

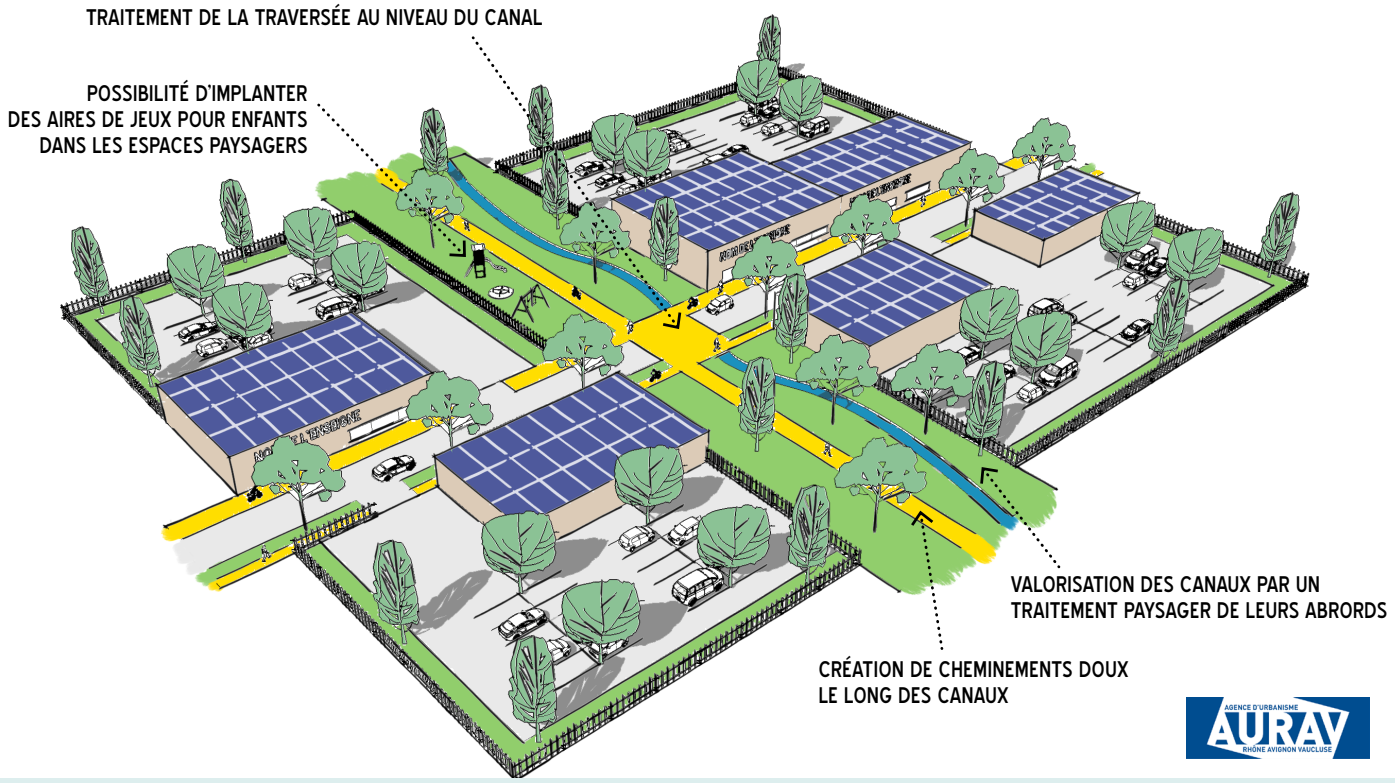
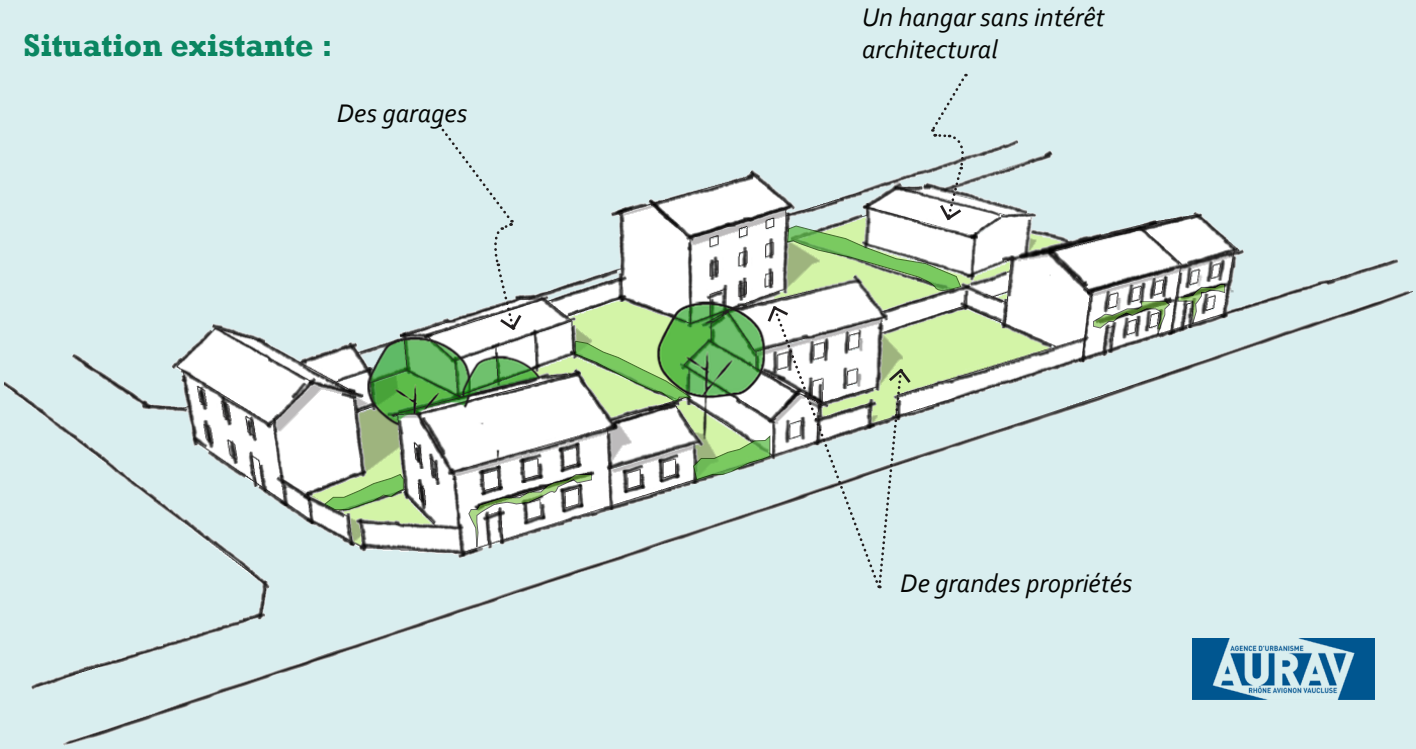
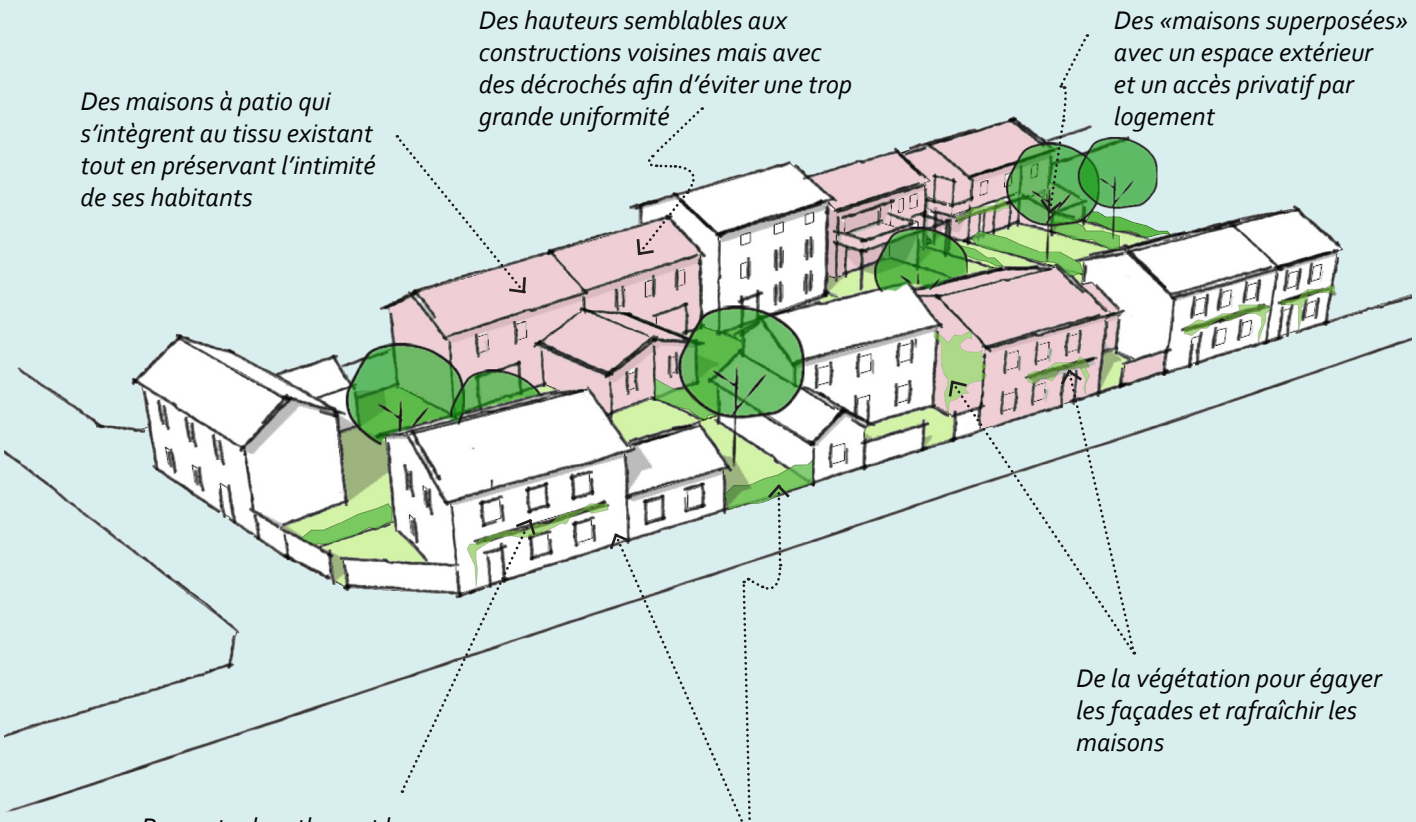


Schéma illustratif

Situation existante :



Demain : les principes à retenir pour s'inscrire dans la continuité de l'existant



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

2-1-1 Pérenniser les espaces de nature ouverts proches des lieux d'habitat et de travail

Il s'agit de réintroduire la nature en ville afin d'améliorer la qualité des espaces publics, de limiter les effets d''îlot de chaleur, de mieux gérer les eaux pluviales de manière intégrée et de favoriser des formes urbaines plus compactes. Ainsi, elle doit être intégrée le plus en amont possible dans l'élaboration des documents d'urbanisme et des projets urbains comme une composante à part entière du parti d'aménagement.

Afin de garantir à chaque habitant un espace vert de qualité à proximité de chez lui, il convient de :

- Préserver ou aménager des espaces de nature et de renaturation dans le tissu urbain ;
- De ne pas densifier certains secteurs périurbains support de la trame verte et bleue et de nature en ville ;
- Préserver, le cas échéant, certains espaces agricoles ou naturels situés dans l'enveloppe urbaine lorsque ces derniers mettent en valeur le noyau villageois où sont support d'une multifonctionnalité des sols élevée. Ces espaces pourront être valorisés et ouverts au public : aménagement de jardins familiaux, espaces de loisirs , etc;
- Préserver les reliefs et espaces de respiration identifiés par le SCoT ;
- Permettre l'intégration de la végétation aux constructions lorsque cela est compatible avec les enjeux patrimoniaux ;
- Favoriser dans les nouvelles extensions urbaines le fonctionnement écologique global du territoire en lien avec la trame verte et bleue.

Un travail d'identification des gisements potentiels de renaturation dans l'enveloppe urbaine existante ou dans les sites privilégiés de développement urbain est mené dans le document d'urbanisme.

Les grandes coulées vertes du Rhône et de la Durance constituent les lignes structurantes de la trame verte et bleue qui irrigue le bassin de vie d'Avignon. Il s'agit de valoriser et préserver ces espaces.

Ainsi le SCoT vise à une reconquête des abords du Rhône et de la Durance afin de :

- Faire des îles du Rhône un «poumon vert» de cœur d'agglomération tout en conciliant ses enjeux agricoles et un véritable site d'écotourisme et de loisirs ;
- Rendre praticables les bords de la Durance ;
- Créer un parc urbain à la confluence Rhône-Durance en lien avec le projet Avignon-Confluence.

Dans le prolongement de cet objectif, l'ensemble des cours d'eau ou canaux doit être valorisé dans leur traversée urbaine, en intégrant les enjeux liés à leur fonctionnalité écologique et hydraulique et ceux liés au risque d'inondation.

2-1-2 Concilier renaturation et désimperméabilisation pour créer des espaces publics de qualité propice au lien social

Le SCoT fixe la renaturation et le développement de la nature en ville comme objectif majeur de l'amélioration du cadre de vie, en identifiant les grands espaces de respiration qu'il convient de préserver.

Afin de permettre aux communes de définir une trame verte et bleue urbaine fonctionnelle, il convient de :

- Prévoir des espaces de renaturation préférentiellement en suivant un corridor reliant les espaces de nature urbaine (parc, jardin, parcelle cultivée, cours d'eau, canaux...) ;
- Limiter la densification des secteurs pavillonnaires aux enjeux écologiques disposant de nombreux jardins, lorsque ces derniers sont à proximité d'un espace de respiration ou d'un zonage réglementaire écologique (ENS, ZNIEFF, Natura 2000) ;
- Identifier des secteurs dans le tissu urbain qui doivent maintenir ou créer des espaces verts de proximité. La préservation d'espaces dans le tissu urbain peut aussi être liées à des enjeux paysagers ou un intérêt patrimonial, par ex : valorisation des silhouettes villageoises, maintien des Co-visibilités, préservation de trames de jardins, protection de boisements ou de secteurs de vergers en milieux urbanisés... ;
- Prévoir le développement et l'aménagement d'espaces verts et de cheminements piétons végétalisés ;

- Renforcer le rôle d'éponge des sols en fixant dans les zones à urbaniser une part minimale de surface non imperméabilisés de type pleine terre ou éco-aménageable ;

- Repenser l'usage des bassins de rétention combinant stockage d'eau, espace de loisir, parc arboré lorsque les contraintes techniques le permettent.

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

2-2-1 Respecter les lignes de force du paysage pour une urbanisation intégrée

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Limite d'urbanisation sur les coteaux

Lignes de crêtes sensibles inconstructibles

Le SCoT identifie des limites d'urbanisation sur les coteaux au delà desquelles toute nouvelle urbanisation est à proscrire. Au-delà de cette limite, ces côteaux doivent être préservés de l'urbanisation. Cette disposition est en lien avec la charte du PNR du Mont Ventoux pour le territoire couvert par ce dernier (Velleron et Pernes-les-Fontaines).

Les reliefs boisés impactés par de l'urbanisation diffuse devront être préservés de toute urbanisation supplémentaire qui pourrait entraîner une dégradation de la couverture boisée. De plus, la préservation de ces massifs passe aussi par la défense contre les incendies avec notamment les aménagements nécessaires en ce sens.

Les opérations devront veiller à s'adapter à la topographie: intégrer les constructions dans la pente (adaptation à la topographie, limitation des terrassements, répartition de la construction sur des niveaux décalés correspondant au dénivelé), éviter les implantations trop linéaires qui « cassent » la pente, réduire l'impact visuel des façades, favoriser la préservation de la végétation, prêter attention à la gestion du ruissellement des eaux pluviales...

2-2-2 Accompagner la découverte du territoire par la valorisation des routes paysagères

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Routes paysagères à protéger

Le SCoT identifie les routes paysagères à protéger le long desquelles toute nouvelle extension urbaine est à proscrire. Ces secteurs intègrent et traduisent les points de vue panoramiques majeurs et les seuils de vue dont certains sont issus du plan de parc du PNR du Mont Ventoux (dispositions pertinentes). Le long de ces axes, il convient de préserver les vues sur les grands paysages, notamment en excluant/restreignant les possibilités de constructions ou en assurant leur bonne intégration paysagère afin d'en limiter l'impact visuel.

Les aménagements liés à l'activité touristique (parking, point de vue...) devront faire l'objet d'un aménagement léger et d'un traitement qualitatif en cohérence avec le paysage et le caractère des sites.

Ces portions de routes devront faire l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble intégrant les objectifs suivants :

- L'amélioration de la qualité architecturale et urbanistique ;

- Un traitement de la limite entre espace urbanisé et espace agricole ou naturel pour marquer l'entrée de ville ;

- Une harmonisation des aménagements urbains (signalétique, revêtement, palette végétale, mobilier urbain, transition entre espaces public et privatif) ;

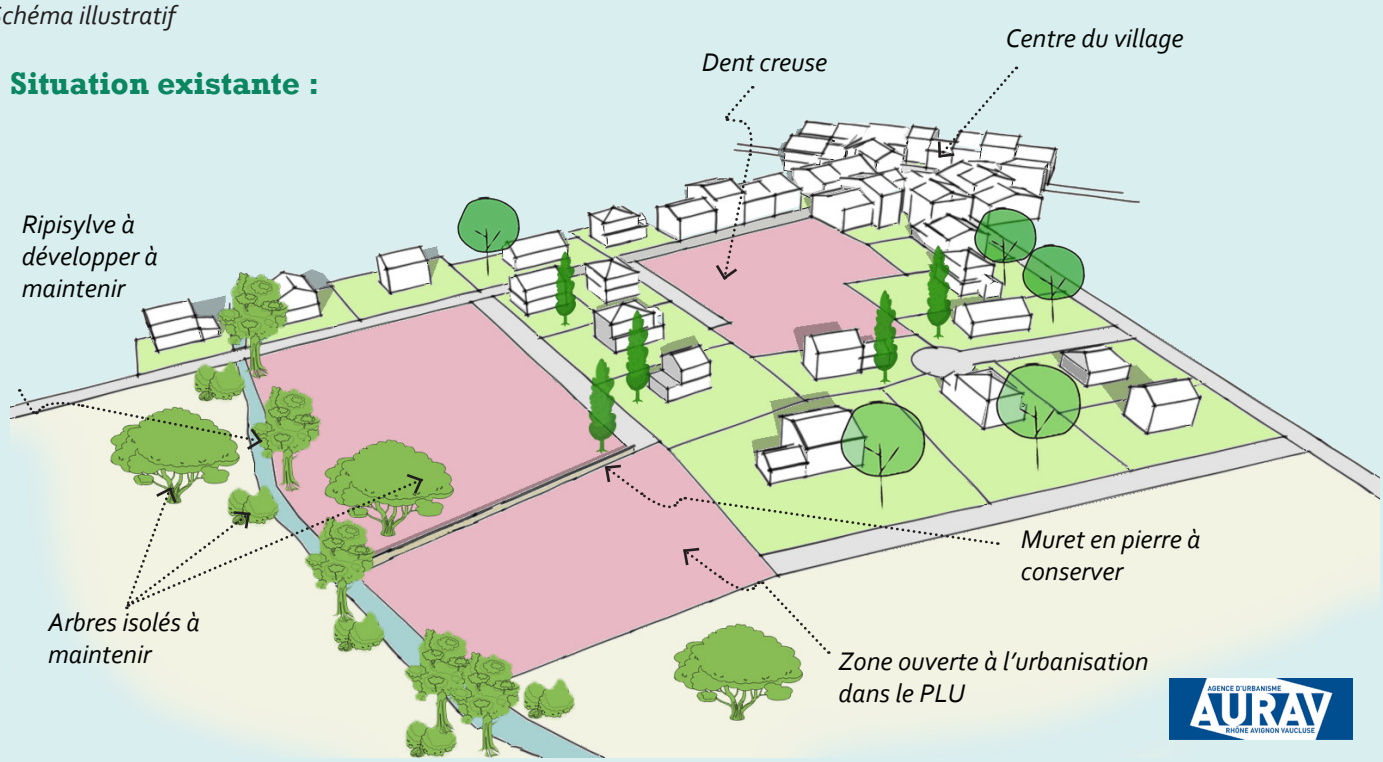
- Un traitement intégré des eaux pluviales ;

- Une intégration des circulations douces.

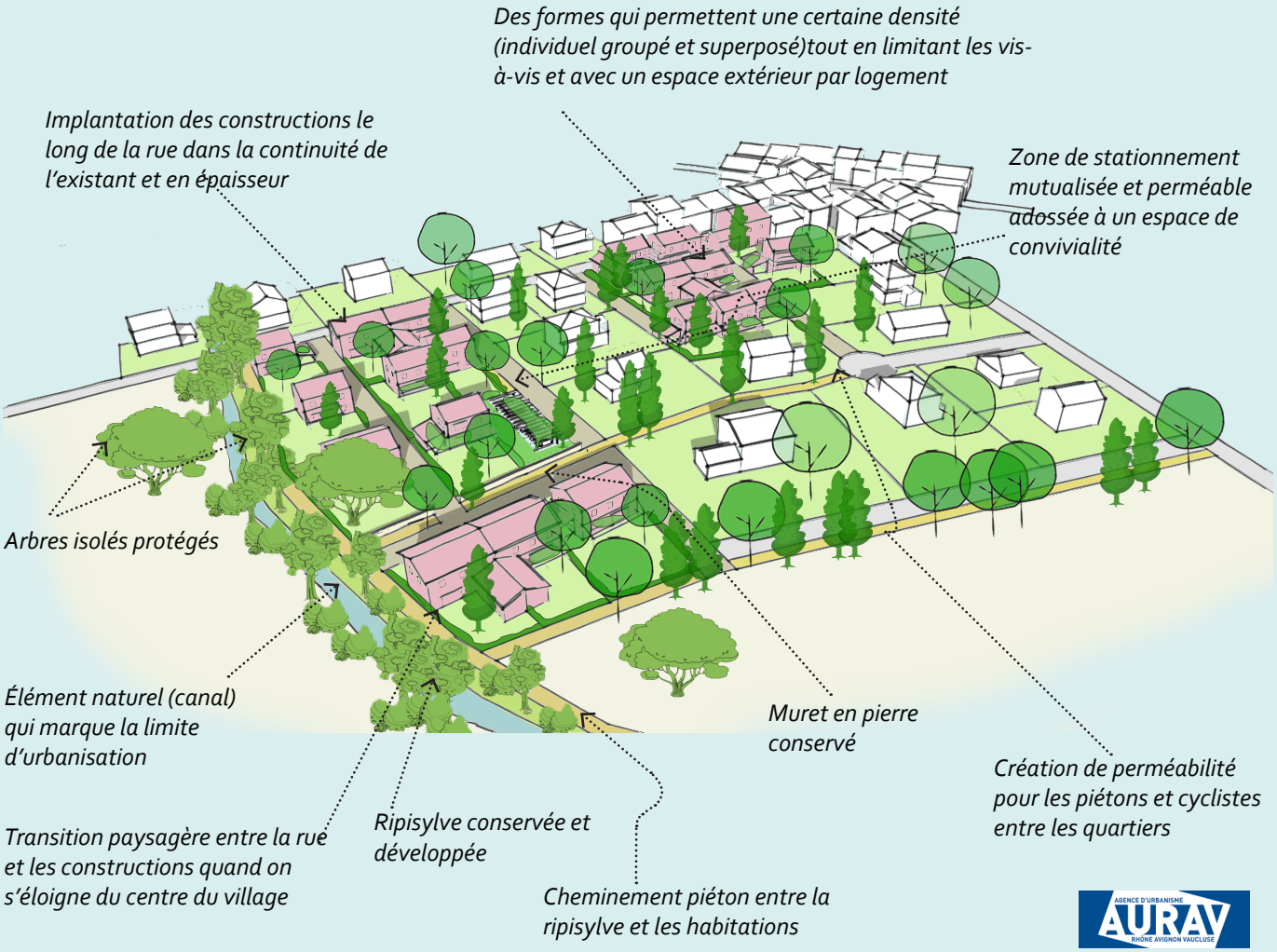
De manière générale, les opérations d'urbanisation nouvelles situées en entrée de ville devront également faire l'objet d'une réflexion portant sur les thèmes précités et répondre aux principes susvisé.
De même, l'urbanisation linéaire le long des voies, en sortie de ville ou de village, devra être contenue.

Schéma illustratif

Situation existante :



Demain : les principes à retenir pour s'engager dans la sobriété foncière tout en conciliant la qualité de vie



2-2-3 Préserver les coupures d'urbanisation

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Maintenir les coupures vertes

Le SCoT identifie des coupures vertes à maintenir dans lesquelles aucune urbanisation nouvelle n'est possible.

Dans le cas de coupure où il existe déjà des constructions, seules l'adaptation et l'extension limitée des constructions existantes pourront être autorisées, tout comme les annexes à proximité immédiate et de taille limitée

2-2-4 Valoriser le patrimoine bâti et naturel

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Préserver les silhouettes villageoises

Recomposer des fronts urbains

Le SCoT identifie :

- **Les silhouettes urbaines à préserver** au-delà desquelles aucune extension urbaine n'est possible. Les documents d'urbanisme devront veiller à la préservation des écrins paysagers qui mettent en valeur la silhouette villageoise (boisements, glacis agricoles, espace de dégagement visuel...). Dans ces espaces, les constructions y compris les constructions agricoles devront être interdites sauf si les caractéristiques du site permettent de limiter l'impact visuel de la construction (masque végétal, relief...) ;

- **Les fronts urbains à recomposer :** les extensions urbaines concernées devront intégrer la composition d'un front bâti de qualité et assurer une limite franche entre espace urbain et espace agricole ou naturel. L'aménagement d'espace paysager de transition devra être intégré au sein de l'enveloppe dédiée à l'opération. Ces principes permettent de transcrire les dispositions pertinentes du PNR du Mont Ventoux sur les communes concernées par son périmètre (Velleron et Pernes-les-Fontaines).

De plus, il s'agit ainsi de protéger les petits éléments de patrimoine et de paysage présentant un intérêt patrimonial et environnemental avéré (haies, arbres isolés, murets, cabanons, bories, pont, patrimoine archéologique et géologique...).

Chateauneuf-du-Pape ©COLOMBE PROD

3-1 Développer et diversifier l'offre d'habitat pour en faire un levier de qualité de vie

Afin de répondre aux besoins de la population de son évolution et des besoins de renouvellement du parc, le territoire devra produire environ 28 000 logements dont 3 700 seront issus de la reconquête des logements vacants.

Le SCoT vise la stabilisation de la part des résidences secondaires et la mobilisation des logements vacants, afin de faire diminuer pour ces derniers le taux à 8,5% à l'horizon 2045 (contre 10,5% en 2021).

défi 1/ 1-3

Les objectifs du SCoT en matière d'habitat visent à une répartition équilibrée et à une diversification de l'offre à travers les PLH et les documents d'urbanisme locaux.

Au titre de la politique de l'habitat, les orientations du SCoT sont en cohérence avec les perspectives démographiques et économiques du territoire, en privilégiant le renouvellement urbain et en optimisant l'usage des espaces urbains et ruraux. Pour cela, le SCoT vise à :

- Diversifier l'offre résidentielle et les typologies de logements ;
- Assurer une production de logements répartie de manière équilibrée, en cohérence avec les différents niveaux de l'armature urbaine ;
- Proposer une offre de logements abordables et attractifs en accession permettant de capter et « fixer » la population active et des familles sur le territoire ;
- Encourager la mise en œuvre d'opérations en accession sociale ou maîtrisée.

3-1-1 Améliorer le parcours résidentiel

Diversifier le parc de logements

Afin de proposer une offre de logements en adéquation avec les besoins des ménages, le SCoT vise à augmenter l'offre de petits logements permettant répondre aux jeunes en demande de décohabitation, aux étudiants, aux évolutions de structures familiales, aux actifs et aux personnes âgées.

Pour ce faire, il conviendra de tenir compte de la structure du parc existant, de la nature de la demande et de la localisation des programmes, c'est-à-dire :

- En dehors d'Avignon et d'Orange, et plus spécifiquement dans les centres villes et villageois, offrir une part plus élevée de petits logements, notamment en locatif, qui tiennent compte des dynamiques démographiques, du vieillissement et du desserrement des ménages ;
- De conforter, d'une manière générale, une part de grands logements, en lien avec la volonté de maintien et d'accueil de familles sur le territoire, et de proposer une offre familiale attractive à Avignon et d'Orange.

En cohérence avec les SRADDET, un objectif de 50% de l'offre nouvelle devra être à destination des jeunes et des actifs. Cette production sera prioritairement localisée dans les centres villes et centres de villages à travers du renouvellement urbain et la réhabilitation de logements vacants.

Concernant la location de meublé de tourisme, les EPCI ou communes veillent à garantir un équilibre entre l'accueil de population permanente et l'accueil d'une population touristique.

Proposer un habitat adapté aux publics spécifiques

Le SCoT porte un objectif d'améliorer le parcours résidentiel pour tous.
Ainsi les PLH et les documents d'urbanisme traduisent les objectifs du Plan Départemental d'Actions pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées de Vaucluse et du Gard.

Les publics âgés et/ou en situation de handicap :

Afin de mieux prendre en compte les besoins liés au vieillissement de la population et aux situations de handicap, le SCoT vise la poursuite des efforts d'adaptation du parc de logements, aussi bien dans l'existant que dans les programmes neufs. Pour cela, les PLH définiront les politiques à mettre en oeuvre pour y répondre.

Il s'agira en outre de développer des solutions innovantes, intermédiaires entre logement ordinaire et hébergement, favorisant le « vivre-ensemble » comme notamment les programmes locatifs intergénérationnels, les résidences séniors, « les maisons en partage», l'habitat participatif, la colocation, l'habitat inclusif, etc..

Une attention particulière devra être portée à la localisation des programmes, à proximité des services, équipements et commerces, avec des espaces publics accessibles, et l'intégration de systèmes facilitant la qualité de vie des résidents (lieux de convivialité, vie associative, etc.).

Les personnes très défavorisées

Le SCoT vise à répondre aux besoins des publics les plus fragiles sur l'ensemble du territoire.
Ainsi, il s'agit de développer davantage de mixité sociale notamment dans les quartiers politique de la ville.

Il convient de rechercher un déploiement de l'offre d'hébergement/ logement adapté et des dispositifs d'accompagnement social, notamment dans ces quartiers ;
Il s'agira notamment à travers le PLH et documents d'urbanisme locaux d'inscrire des actions pour renforcer la mixité sociale des quartiers.

Les gens du voyage

L'effort d'équipement en terrains d'accueil aménagés doit être poursuivi par les collectivités, dans le prolongement des dispositions des deux Schémas départementaux d'accueil des gens du Voyage du Vaucluse et du Gard.
Par ailleurs, pour répondre à la forte demande de sédentarité, il conviendra de développer une offre innovante et adaptée aux besoins.
Enfin, il s'agit de résorber les îlots d'habitat insalubre de certains secteurs en aménageant les terrains non viabilisés ou en proposant une alternative de relogements aux populations concernées afin de leur garantir un habitat sain et sécurisé.

Pour y répondre, les PLH doivent
- Prendre en compte les prescriptions des schémas départementaux notamment pour les aires d'accueil et les aires de grand passage ;
- Identifier et traiter les problématiques de sédentarisation ;
- Programmer les équipements manquants notamment les aires d'accueil, les terrains familiaux et les programmes de logements locatifs sociaux financés en PLAI adaptés avec les bailleurs sociaux pour mieux répondre aux besoins de sédentarisation.

Les saisonniers agricoles

Pour répondre au besoin des saisonniers agricoles, le réinvestissement des anciens bâtiments agricoles ou de bâtiments existants sera prioritaire.
De même, le développement d'une offre en petit logement sur l'ensemble des communes contribuera à renforcer l'offre à destination des actifs et des saisonniers.

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

En lien avec le Plan Départemental de l'Habitat, et tenant compte de l'offre locative sociale et des obligations définies à l'article 55 de la loi SRU et traduites dans le code de la construction et de l'habitation, notamment l'article L302-5, le SCoT fixe des objectifs de production minimum de logements sociaux qui seront à affiner dans les PLH.

Avignon

Un double objectif qualitatif concerne la commune :

- Développer une gamme de logement locatif social et des programmes en accession à la propriété qui faciliteront le parcours résidentiel de tous, permettant notamment le maintien et l'accueil de familles aux revenus intermédiaires ;

- Poursuivre les efforts de réhabilitation du parc de logement social très ancien, notamment dans le cadre du programme du NPNRU.

Les communes déficitaires

Les objectifs fixés de production de logements sociaux s'inscrivent dans une logique de rééquilibrage et de rattrapage progressif de l'offre sur le territoire, avec un effort de développement plus conséquent dans les communes moins dotées.

Les communes qui atteindront le seuil des 25% ne seront plus soumises à cet objectif de rattrapage, mais devront veiller à maintenir a minima ce taux.

Les communes temporairement exemptées ou susceptibles d'entrer dans le dispositif

Cette catégorie regroupe :

- Les communes exemptées, notamment à cause de l'emprise importante des zones inondables ou des zones impactées par un plan d'exposition au bruit ;

- Les communes soumises dans l'aire urbaine avignonnaise au sens de l'INSEE ou dans la Communauté d'agglomération du Grand Avignon, proches du seuil des 3 500 habitants.

QUELLE DIFFÉRENCE ENTRE COMMUNE DÉFICITAIRE ET COMMUNE CARENCÉE ?

Une commune est déficitaire lorsque son taux de logement social est inférieur à l'objectif fixé par la loi.

Une commune déficitaire qui ne remplit pas ses objectifs triennaux peut faire l'objet d'un arrêté de carence pris par le préfet de département.
La carence a plusieurs conséquences pour la commune: majoration possible des prélèvements SRU perçus annuellement, reprise du droit de préemption urbain par l'État, possibilité de reprise des autorisations d'urbanisme par l'État sur tout ou partie du territoire, transfert à l'État des droits de réservation de logements sociaux dont dispose la commune sur les logements sociaux.

DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur - Atlas régional de l'Habitat

Les communes non soumises à l'article 55 de la loi SRU

Les objectifs du SCoT fixés pour ces communes visent à répondre aux besoins de la population et à faire participer à l'effort collectif de création de Logements Locatifs Sociaux, et de répondre dans ce cadre aux besoins des jeunes ménages, des familles monoparentales et des personnes âgées de la commune.

Pour l'ensemble des communes du SCoT, les objectifs fixés constituent des niveaux planchers de production de logements locatifs sociaux. Les PLH peuvent notamment fixer des objectifs plus ambitieux et doivent décliner les objectifs de répartition équilibrée entre les différents produits de logements sociaux pour répondre à leurs propres enjeux.

Un effort particulier doit être opéré afin de réinvestir le parc de logements existant. Ainsi les PLH définissent les moyens de mise en œuvre pour produire cette offre locative sociale publique et privée (conventionnement, construction neuve, typologie des LLS...), avec un effort particulier pour créer les logements locatifs sociaux.

Ces objectifs sont applicables à l'échelle de la commune et non à celle des opérations d'aménagement.

Selon l'emplacement des opérations, notamment celles situées aux secteurs stratégiques, le pourcentage de logements locatifs sociaux peut être différencié, avec un pourcentage plus élevé pour les opérations d'aménagement proches des centralités urbaines , des services et équipements et/ou bien desservis par les transports en commun. Cette différenciation est précisée dans les PLH et les documents d'urbanisme locaux.

BOITE A OUTILS A MOBILISER
(à titre indicatif)

Les documents d'urbanisme locaux facilitent cette production, notamment à travers les outils de mixité sociale, en tenant compte de la proximité des équipements et des services ou de la desserte par les transports collectifs.

Objectifs de production de logements locatifs sociaux par catégorie de communes

Catégories de communes	Taux de LLS en 2021	Orientations du SCoT	Part de production de LLS sur l'ensemble des nouveaux logements à créer (construction neuve et mobilisation de l'existant)
Avignon (commune non déficitaire)	32%	-> Garantir un taux de 25% de LLS à l'échelle de la commune -> Un besoin de diversifier la gamme de logements -> Enjeu de réhabilitation et rénovation du parc existant	
Communes déficitaires	< 15%	-> Tendre vers un rattrapage progressif du nombre de LLS manquants	40% minimum
	15 à 20 %		35% minimum
	20 à 25 %		30% minimum
Communes temporairement exemptées ou susceptibles d'entrer dans le dispositif		-> Anticiper les efforts de rattrapage	30 à 35% minimum
Communes non soumises aux obligations de la loi SRU		-> Contribuer à l'effort de production de logements à caractère social (logement communal, loyer maîtrisé ou accession à coût maîtrisé)	10% minimum

PRECISION :
Afin de répondre aux objectifs fixés dans le tableau ci-dessus , le pourcentage définit intègre notamment :
- Les logements du parc privé en intermédiation locative (IML) loués à un organisme agréé ;
- Les logements en location-accession à la propriété (PSLA)
- Les logements faisant l'objet d'un bail réel solidaire (BRS).

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

Remobiliser les logements et locaux vacants

L'objectif du SCoT consiste à ne pas augmenter le stock de logements vacants entre 2021 et 2045. Ce qui signifie que la part de logements vacants doit diminuer de 10,5% en 2021 à 8,5% en 2045 sur l'ensemble du parc. Cet objectif s'inscrit dans la trajectoire de sobrité foncière en diminuant le nombre de logements à produire. Il contribue également au renouvellement urbain et à la revitalisation des tissus urbains en lien notamment avec les programmes Action Coeur de Ville , Petites Villes de Demain ou encore avec d'autres ORT du territoire.

Pour ce faire, deux types d'actions complémentaires devront être mise en œuvre :

- **La reconquête de logements vacants existants:** Le SCoT fixe par EPCI et à travers l'armature urbaine les objectifs de remobilisation des logements vacants. Ils prennent en compte une part de vacance "dite incompressible", car liée à la fluidité du parc (délai de location ou vente des logements) ;

- **Une meilleure maîtrise de la chaîne de production des logements neufs** pour mieux répondre aux besoins de la population en terme de localisation et de programmation à venir.

Produire une offre a destination des résidents permanent

Le SCoT fixe une production neuve de logements à destination des résidents permanents en passant d'un taux de résidences secondaires de 3,6% en 2021 à 3% en 2045. Cette variation permettra la création d'environ 1 100 logements supplémentaires à destination des résidents permanents afin de fluidifier et faciliter l'accès au logement, notamment pour les jeunes et les actifs.

Garantir un logement digne et économe en énergie pour tous les ménages

Le SCoT vise à améliorer la qualité du parc à travers notamment la rénovation énergétique (cf défi 2) et les programmes de rénovation urbaine. Pour cela, il s'agit de :

- Favoriser la réhabilitation des logements dans le parc privé présentant un état de dégradation avancé ou une mauvaise isolation thermique préoccupante ;

- Favoriser la rénovation du parc social vétuste, notamment à travers les projets mis en œuvre dans les quartiers prioritaires de politique de la ville ;

- Accompagner les programmes de rénovation urbaine, notamment sur Avignon, Orange, Le Pontet, Sorgues et Monteux sur les objectifs de rénovation énergétique.

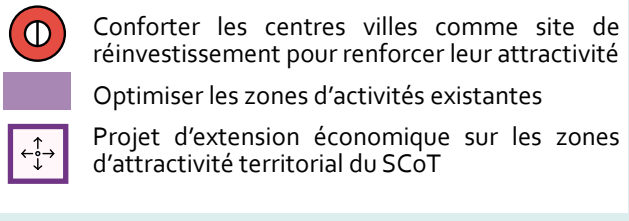
Objectifs de reconquête de la vacance par armature urbaine et part EPCI

	Objectifs de remobilisation de la vacance entre 2025 - 2045			
EPCI	Part des logements vacants en 2021	Nombre de logements vacants en 2021	Part des logements vacants en 2045	Logements vacants à remobiliser entre 2025 et 2045
Grand Avignon	11,6%	12 400	9,0%	3 060
CCPOP	10,4%	2 370	8,8%	410
CASC	7,1%	1 740	6,3%	230
CCAOP	7,7%	760	7,7%	-
SCoT BVA	10,5%	17 270	8,5%	3 700
Par armature	Part des logements vacants en 2021	Nombre de logements vacants en 2021	Part des logements vacants en 2045	Logements vacants à remobiliser entre 2025 et 2045
Coeur Urbain	11,6%	13 400	8,7%	3 680
Pôles intermédiaires	8%	1 730	8,2%	20
Pôles locaux	8,1%	1 820	8,3%	
Pôles villageois	6,5%	320	6,8%	
SCoT BVA	10,5	17 270	8,5%	3 700

3-2 Porter une stratégie économique à l'échelle du bassin de vie d'Avignon

3-2-1 Une armature économique globale pour préparer le foncier économique de demain

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO



Le bassin de vie d'Avignon est un bassin d'emplois qui retient 80% de ses actifs. Il s'agit du pôle d'emplois majeur de l'espace Rhodanien qui nécessite d'être conforté.

Afin de conforter l'appareil économique, et de diminuer le taux de chômage sur le territoire, le SCoT vise à accentuer le taux d'emploi pour tendre vers le taux national en favorisant la création de 13 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2045. → défi 1/ 1-4

Le SCoT définit une armature des sites économiques qui répartie et hiérarchise les sites, en adéquation avec l'armature urbaine, afin :

- De maintenir les entreprises existantes sur le territoire et de proposer des capacités foncières 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 EPCI ;
- De limiter les conflits d'usage entre espaces résidentiels et activités économiques.

Le SCoT identifie les sites privilégiés de développement économique au regard :

- D'un équilibre global de la répartition de l'emploi ;
- Des réseaux et infrastructures existantes ;
- De la répartition des populations et des impacts en matière de développement ;
- Des capacités foncières économiques existantes ;
- Du renforcement de l'emploi dans les centralités urbaines ;
- La hiérarchisation des ZAE au regard de leur rôle dans l'armature économique ;
- La mutation et la densification de certains sites dits stratégiques à des fins économiques afin de limiter l'artificialisation des sols.

Ces orientations s'inscrivent en appui des stratégies économiques portées par les EPCI, dont le SCoT est l'outil privilégiés pour anticiper les politiques foncières et d'aménagement à mettre en oeuvre en lien avec les infrastructures nécessaires.

3-2-2 Favoriser l'implantation d'activités économiques dans les centralités et tissus urbains constitués

Le SCoT entend renforcer les activités économiques dans les centralités urbaines notamment liées au secteur tertiaire de type bureaux, services, commerces ou encore artisanat. Les centres-villes, centres-villages, quartiers de gare, corridors et stations de tramway sont des espaces privilégiés pour développer l'emploi dans le tissu urbain.

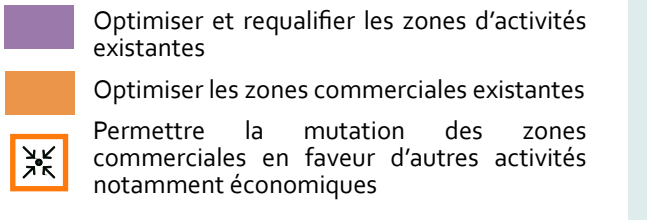
Les documents d'urbanisme veillent à inscrire des règles facilitant l'installation d'activités économiques dans les centralités urbaines lorsqu'elles ne génèrent pas de nuisances avec l'environnement résidentiel.

Il s'agit aussi d'accompagner le développement d'activités et les nouveaux modes d'activités en promouvant les équipements tels quel les pépinières et hôtels d'entreprises, ou encore d'espaces de co-working au sein du tissu urbain.

Il s'agit de rechercher des solutions optimisées de réponse aux besoins de mobilité et de stationnement, notamment par la mutualisation et le foisonnement de celui-ci, en limitant le nombre de places lorsque le secteur est desservit par des transports collectifs.

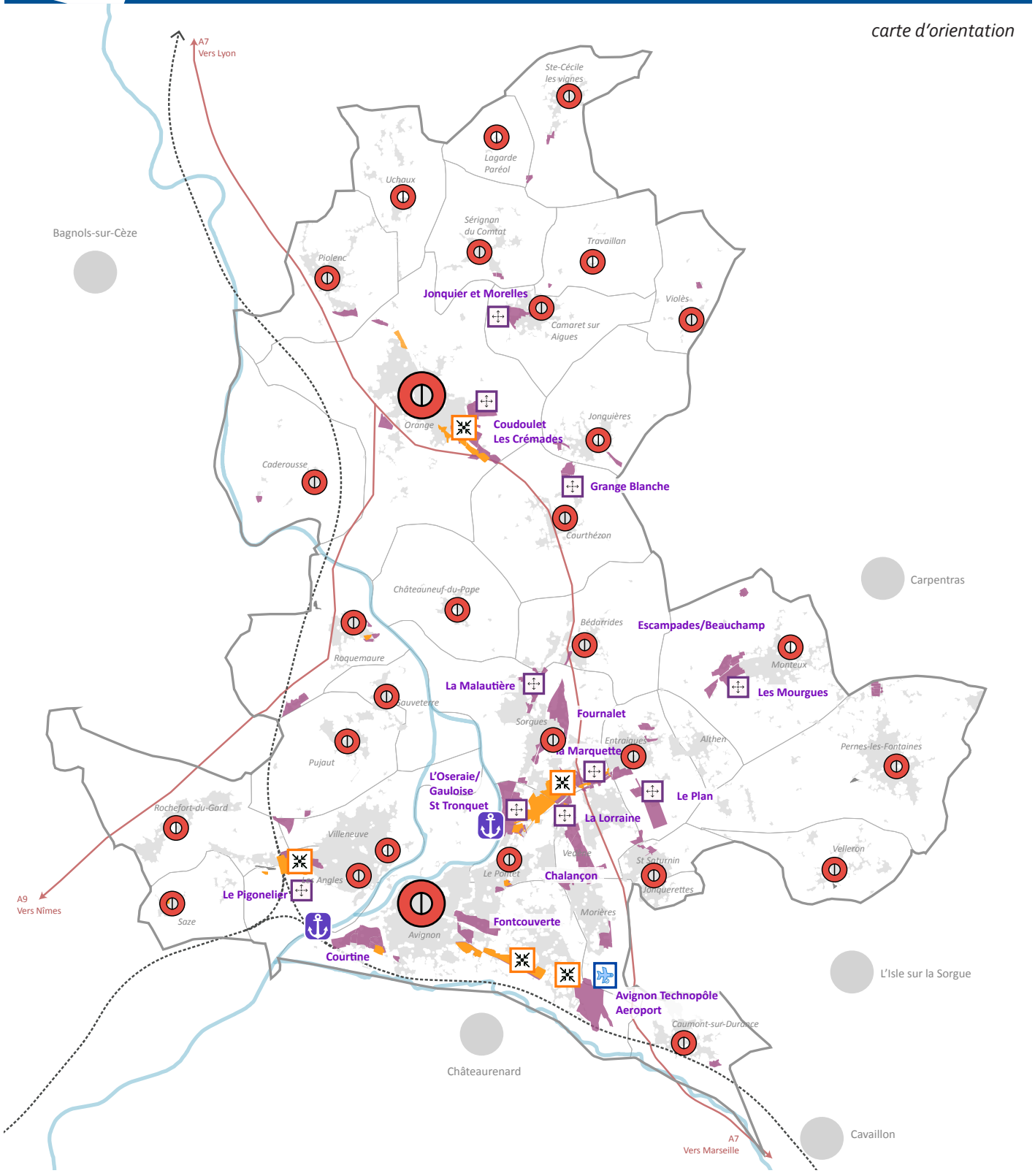
3-2-3 Prioriser le foncier en zone d'activités pour les activités économiques non compatibles avec les autres fonctions urbaines

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO



Porter une stratégie économique complémentaire du bassin de vie d'Avignon

carte d'orientation



Préparer le foncier économique de demain

- Optimiser et requalifier les zones d'activités existantes
- Projet d'extension économique sur les zones d'attractivité territorial du SCoT
- Optimiser les zones commerciales existantes
- Permettre la mutation des zones commerciales en faveur d'autres activités notamment économiques
- Ports multimodaux de Courtine et du Pontet
- Ecosystème aéronautique à conforter
- Conforter les centres villes comme site de réinvestissement pour renforcer leur attractivité
- Tissu urbain existant accueillant le mode de développement prioritaire

Le SCoT conforte les zones d'activités économiques existantes du territoire en préservant ces espaces notamment pour les activités non compatibles avec les vocations résidentielles.

Le SCoT identifie des sites de mutations, dont certains sont actuellement occupés par du commerce, comme sites stratégiques pour l'implantation prioritaire d'activités économiques autres que commerciales. Il s'agit de veiller à permettre la mutation, la diversification et la densification de ces sites à travers les documents d'urbanisme locaux.

Afin de développer le potentiel foncier des zones existantes, les documents d'urbanisme intégreront l'analyse de densification de ces ZAE et des sites stratégiques.

Elle permettra de traduire de nouvelles règles d'implantation du bâti en prévoyant des possibilités de recomposition, en favorisant la mutualisation d'espaces et de services, en travaillant sur la superposition programmatique ou encore sur la surélévation.

Dans les ZAE, l'encadrement des logements de fonction est attendu. Il ne pourra excéder 70 m2 si le besoin de résidence sur site est justifié. L'implantation de piscines rattachées à un logement de fonction ne pourra être autorisée.

3-2-4 Déployer et hiérarchiser un réseau de sites de projets stratégiques

Pour mettre en oeuvre une stratégie économique plus équilibrée, le SCoT détermine une armature économiques selon deux types de zones d'activités :

- Les zones d'attractivité territoriale ;
- Les zones de développement local

Cette armature permet d'établir un maillage des zones existantes ou futures au regard de leur situation économique (types d'activité, desserte optimisée, infrastructures majeures à proximité, ...) en identifiant le développement à venir. Cette armature est complémentaire avec les polarités des centres villes et de villages afin de proposer un foncier disponible et adapté à tous les besoins. → **défi 3 / 1-4-2**

Les zones d'attractivité territoriale

Elles correspondent aux zones ayant un rayonnement qui dépasse le périmètre du bassin de vie d'Avignon. La valorisation de ces espaces doit permettre l'accueil de nouvelles entreprises et le développement de celles existantes.

Certaines de ces zones sont en partie spécialisées dans certaines vocations, comme l'industrie ou l'agroalimentaire, qu'il conviendra de conforter.

Dans ces zones, le commerce est interdit, hormis celui lié aux besoins des actifs ou lié directement à une activité installée sur la zone.
L'implantation d'activités artisanales n'y est pas prioritaire sauf pour les entreprises complémentaires ou sous-traitantes d'une grande entreprise installée sur la zone et participant à la structuration d'une filière économique.

Pour garantir la performance de ces zones, le SCoT vise à :

- Optimiser les capacités foncières de ces dernières ;
- Identifier les sites d'extensions à venir et définir le potentiel foncier en extension. L'intégralité des consommations foncières et d'artificialisation des zones d'attractivité territoriale est portée collectivement à travers une enveloppe mutualisée qui représente 147 ha ; → **défi 3/ 1-4-2**
- Conforter la spécialisation des sites industriels et agroalimentaires existants en lien avec les politiques nationales de ré ndustrialisation des territoires ;
- Déployer un réseau performant pour le très haut débit ;
- S'appuyer sur les équipements majeurs de mobilité du territoire pour desservir rapidement les entreprises (réseau autoroutier, fleuve, rail) ;
- Favoriser la remise en service les Installations Terminales Embranchées (ITE) en lien avec l'étoile ferroviaire ;
- Organiser la filière logistique en lien avec l'armature économique pour faciliter les flux de marchandises et limiter les déplacements routiers ;
- Améliorer la desserte en transport en commun ainsi que le réseau de co-voiturage aux abords de ces sites ;
- Améliorer le cadre de travail et la qualité urbaine et paysagère. → **défi 3 / 1-6-4**

Les zones de développement local

Ces sites correspondent à des zones d'activités existantes à optimiser et ayant pour certaines des possibilités d'extension.

Elles permettent de répondre aux besoins économiques locaux et de favoriser une proximité des zones d'emploi dans l'ensemble du bassin de vie d'Avignon.

L'implantation d'activités artisanales y est privilégiée lorsque ces dernières sont incompatibles avec un environnement résidentiel.

Ces espaces peuvent également répondre aux besoins liés à une activité agricole qui nécessitent l'implantation de bâtiments de stockage, de transformation ou de conditionnement.

Pour garantir le développement harmonieux de ces zones, le SCoT vise à :

- Optimiser les capacités foncières de ces dernières ;
- Définir leur capacité maximale de développement et d'extension à travers une enveloppe foncière traduite par EPCI ; → défi 3/ 1-4-2
- Déployer un réseau performant pour le très haut débit ;
- Améliorer la desserte routière ;
- Améliorer la desserte en transports collectifs ainsi que le réseau de co-voiturage et modes doux aux abords de ces sites ;
- Promouvoir la mutualisation des services aux entreprises (stationnement, gardiennage, salle de réunion, lieu de restauration) ;
- Améliorer le cadre de travail et la qualité urbaine et paysagère. → défi 3 / 1-6-4

Afin de permettre des ajustements à l'échelle du SCoT, des transferts de potentiels fonciers économiques en extension pourront être réalisés entre EPCI, à condition de ne pas dépasser le potentiel global du SCoT et de renforcer un site économique existant.

3-2-5 Accueillir et ancrer les filières d'excellence économique

Créer les conditions pour conforter l'activité agricole et accompagner l'évolution des pratiques

Au-delà de son rôle essentiel dans le paysage et la biodiversité du bassin de vie d'Avignon, l'agriculture est avant tout un secteur d'activité de l'économie productive locale et qui participe à la réponse aux besoins alimentaires locaux qu'il convient de conforter. En complément de la nécessaire préservation du foncier agricole en respectant les sols ainsi que l'environnement, le SCoT vise à :

- Favoriser la pérennité et la transmission des sièges d'exploitation. Il est nécessaire de veiller à maintenir une distance entre le développement de l'urbanisation et le siège des exploitations ; → défi 2 / 1-2-2
- Prévoir l'aménagement d'une zone de transition entre les espaces agricoles et l'urbanisation ; → défi 2 / 1-2-2
- Accompagner le développement agricole par l'installation d'équipements et d'activités pour la transformation des matières premières issues du Bassin de Vie d'Avignon ainsi que pour le stockage, le conditionnement, la commercialisation. Ces implantations pourront être réalisées en regroupement du siège d'exploitation du type hameau agricole technique ou dans les Zones de développement local ;
- Conforter les infrastructures permettant l'export des productions (chantier rail-route Chamfleury, projet de port trimodal en Courtine) ;
- Valoriser les caves coopératives en leur permettant d'accueillir des activités en lien avec la viti / viniculture. Elles pourront également accueillir sur l'emprise du site des entreprises associées à l'agriculture ;
- Déployer le très haut débit pour accompagner la modernisation des exploitations ;
- Proposer sous condition des solutions pour le logement des employés saisonniers agricoles ;
- Permettre le développement des circuits courts pour valoriser les productions locales de qualité. Par exemple: développement des points de vente directe, mise en place de plans alimentaires territoriaux ...;
- Encadrer la diversification des exploitations agricoles vers l'agri-tourisme avec la possibilité de développer de l'hébergement touristique en priorité en réinvestissant du bâti ancien et dès lors que ce principe respecte les dispositions réglementaires en vigueur ne remettant pas en question l'activité agricole présente ou la qualité paysagère du site ;

- Encadrer le recours aux énergies renouvelables, dès lors qu'une vraie plus-value dans le mode de production est avérée et qu'il respecte les dispositions réglementaires en vigueur.

L'agriculture est l'une des composante de l'Opération d'Intérêt régional Naturalité portée par la Région SUD, dont l'objectif est de favoriser les logiques de filière et notamment d'assurer une synergie entre les fonctions des différents territoires (recherche et développement / productions agricoles / transformation / logistique).

Le SCoT vise à assurer une complémentarité entre les MIN d'Avignon, de Cavaillon et de Chateaurenard, ainsi que le marché gare de Carpentras.

Enfin, le projet agricole du bassin de vie d'Avignon doit être également porteur de nouvelles pratiques qui anticipent le changement climatique et les évolutions de consommation.
Il s'agit de favoriser :

- La poursuite des actions entreprises pour la mise en œuvre de pratiques agricoles respectueuses de l'environnement et des ressources notamment en eau (agriculture raisonnée, biologique, biodynamie) ;

- La contribution à une gestion raisonnée et durable de la ressource en eau en contribuant notamment aux efforts de réduction de la consommation prévue dans les PGRE de l'Aygues et de l'Ouvèze ; → défi 2 / 2-1

- La préservation des équipements liés à l'irrigation agricole et notamment le réseau de canaux des ASA.

L'activité sylvicole bien que peu présente sur le bassin de vie d'Avignon, en comparaison du reste du territoire vauclusien, doit être soutenue. Le SCoT promeut l'élaboration de chartes forestières ou de plans de gestion sur l'ensemble des massifs du territoire. Ces outils permettent de concilier les objectifs économiques et de préservation de biodiversité à travers une gestion raisonnée.

Ces orientations définies pour l'activité agricole sont complétées dans le défi 2 / 1-2.

Valoriser une destination touristique d'exception reconnue à l'international

En lien avec les politiques touristiques déjà menées par les collectivités, le SCoT vise à renforcer ce secteur économique porteur sur le territoire. Le développement touristique est une politique transversale qui est abordée dans l'ensemble des objectifs du SCoT. Ainsi, l'attractivité touristique passe par :

- La préservation et mise en valeur du patrimoine ainsi que le renforcement de la qualité urbaine des noyaux historiques et des extensions urbaines ;

- La préservation des entitées paysagères, des espaces naturels et de la trame verte et bleue ;

- La préservation de l'agriculture ;

- Le confortement de l'oeno-tourisme avec le rayonnement international de certaines appellations (AOP « Châteauneuf-du-Pape » par ex), participant à l'économie et à l'attractivité du territoire ;

- L'intégration des enjeux liés au changement climatique et notamment ceux concernant à la ressource en eau ;

- Le développement du numérique en lien avec les sites touristiques (ex: bornes wifi sur les sites) ;

- La structuration d'une offre de transports alternatives à l'automobile, notamment des modes doux, à destination des touristes desservant les principaux sites touristiques: mise en place de navettes d'excursions, développement d'itinéraires cyclables connectés aux véloroutes...

Le Rhône, un bien commun support d'un projet de développement touristique durable

La réalisation de la Via Rhôna (euro véloroute du lac Léman à la Méditerranée), longeant le Rhône du nord au sud, apporte une nouvelle infrastructure de découverte et de loisirs au territoire en renforçant les activités déjà présentes et en favorisant leur mise en réseau.
Le long de cet itinéraire majeur, le potentiel de plusieurs sites naturels, patrimoniaux ou culturels mérite d'être révélé.
Ainsi, le SCoT vise à :

- Valoriser les sites remarquables le long du Rhône (l'ensemble des îles du Rhône notamment) ;

- Améliorer l'accessibilité du Rhône par des modes alternatifs à la voiture notamment en transports collectifs et en modes doux ;

- Aménager un réseau d'itinéraires de balades bien balisés et disposant des services adéquats ;

- Développer des pratiques vertes exemplaires valorisant les richesses environnementales, agricoles, paysagères et patrimoniales ;

- Favoriser les infrastructures visant à conforter le tourisme fluvial à travers l'aménagement de sites dédiés à ces activités depuis Avignon, Villeneuve-les-Avignon, Roquemaure et Châteauneuf-du-Pape ;

- Valoriser le site naturel et culturel de l'ancien péage du Rhône au niveau du Château de l'Hers sur la commune de Châteauneuf du Pape. L'objectif est de rendre accessible ce patrimoine historique grâce à des aménagements légers en adéquation avec le risque d'inondation et la sensibilité écologique du site ;

- Valoriser l'île des Brotteaux comme zone de loisirs sur la commune de Caderousse.

Conforter le rayonnement touristique et culturel des sites majeurs du territoire

Au même titre que le commerce et les services, l'artisanat d'art ou de bouche, le tourisme et la culture sont des composantes qui participent à l'attractivité du bassin de vie d'Avignon.

Aussi, en cohérence avec l'armature urbaine, le SCoT priorise l'implantation des équipements touristiques et culturels de rayonnement métropolitain dans le coeur urbain. En tant que principaux pôles urbains, Avignon et Orange sont des sites prioritaires.

Ces équipements doivent bénéficier d'une accessibilité performante en transports collectifs. Leur implantation s'effectue dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble optimisant le foncier et le stationnement, et assurant une intégration urbaine et architecturale de qualité. En lien avec les objectifs de transition énergétique, ces équipements recherchent la performance environnementale et énergétique.

Développer le tourisme vert à travers la mise en réseau de sites et services à valoriser

En complément du grand patrimoine emblématique du territoire, la qualité urbaine des villages provençaux, des paysages quotidiens et identitaires (la plaine des Sorgues, les reliefs gardois, les contreforts des Monts de Vaucluse...), les espaces agricoles périurbains (les foins de Montfavet, la ceinture verte à Avignon, la plaine des Sorgues...), et le petit patrimoine notamment celui lié à l'eau (roues, canaux...) participent également à l'attrait touristique du bassin de vie d'Avignon.

Ce tourisme «vert» plus diffus contribue à l'attractivité et à la découverte du territoire. Sa structuration doit permettre d'amplifier les retombées économiques locales (séjours de plus longue durée...), d'organiser le rayonnement sur l'ensemble du bassin de vie à partir des sites touristiques majeurs.

Dans ce cadre, il convient de préserver et de valoriser dans les documents d'urbanisme, le patrimoine bâti emblématique ainsi que le petit patrimoine en le protégeant et en mettant en valeur la qualité paysagère de ces sites et de leurs abords.

Dans le même sens, le bassin de vie d'Avignon, en cohérence avec les schémas départementaux du vélo, doit conforter l'offre cyclotouriste en aménageant un maillage d'itinéraires qualitatifs et sécurisés, mais aussi en confortant un panel de services et équipements liés à cette activité.

Ainsi, le SCoT vise à prévoir :

- La finalisation de l'aménagement des grandes voies vertes : la Via Rhôna (itinéraire définitif), la Via Venaissia et Val de Durance avec les services nécessaires (sanitaire, bornes de rechargement, stations de gonflage) ;

- Le développement d'un maillage de boucles locales qui irriguent le territoire interconnectées à ces grandes voies vertes et aux réseaux départementaux pour la pratique du loisir mais également des trajets du quotidien à vélo.

Le tourisme vert implique également la valorisation de la pratique de la randonnée pédestre comme moyen de découverte des paysages et du patrimoine naturel et bâti.
Pour ce faire, les collectivités peuvent mettre en place un maillage de sentiers de randonnée connectés aux grands itinéraires ainsi qu'aux itinéraires inscrits dans les PDIPR. Il s'agit de développer au sein de chaque commune / EPCI, des liaisons douces interquartiers, connectant les centralités, les équipements, les pôles d'emplois...

Enfin, d'une manière générale, la trame verte et bleue, identifiée au SCoT et dans les documents d'urbanisme, pourra servir de support à la trame de déplacements aux modes actifs, dès lors que la fréquentation de ces milieux naturels ne remet pas en cause leur bon fonctionnement et l'équilibre écologique des habitats traversés ainsi que la préservation des espèces qu'ils abritent.

Sorgues ©AURAV

Développer et compléter l'offre d'hébergements touristiques

Concernant les hébergements touristiques, le SCoT vise particulièrement à :

- Étoffer l'offre hôtelière du tourisme d'affaire notamment à Avignon, Orange et Monteux (Beaulieu) en proposant les services nécessaires à l'accueil de manifestations de grande ampleur;
- Réhabiliter le parc bâti ancien de tourisme et de loisirs avant la construction de nouveaux bâtiments, notamment les villages vacances ou grands centres d'hébergements ;
- Localiser les nouveaux hébergements au sein des zones déjà urbanisées ou en continuité immédiate de l'existant en respectant des exigences d'intégration paysagère et environnementales, en fixant des objectifs de performance énergétique, de compacité des formes urbaines peu consommatrices d'espace, au même titre que les objectifs fixés pour l'habitat.

La création d'hébergements touristiques au sein d'espaces agricoles ou naturels, réinvestissant un bâti existant et présentant notamment un caractère patrimonial, peut être admise, sous réserve :

- Que ces projets ne portent pas atteinte à la pérennité de l'activité agricole et de la qualité des paysages ;
- Qu'il n'y ait pas de concurrence avec l'activité agricole pour l'accès à la ressource en eau ;
- Qu'ils soient compatibles avec les enjeux environnementaux du site et situés en dehors de zone de risques incompatibles avec le développement de la fréquentation du public ;
- De la mise en place d'une zone de transition végétalisée entre le bâtiment et l'espace agricole ;
- De la conformité de l'assainissement individuel de ces constructions.

Ces projets, dans ces espaces, ne devront pas déstabiliser la ressource en eau notamment d'un point de vue des capacités d'alimentation en eau potable et du traitement des eaux usées.

Enfin, ils devront faire l'objet d'un aménagement d'ensemble définissant des objectifs d'intégration paysagère et architecturale dans le site et de compacité des formes urbaines, peu consommatrices d'espace. Cette disposition intègre les projets d'agritourisme.

Le SCoT permet également :

- L'extension mesurée des campings existants dans le respect des enjeux paysagers, environnementaux et liés aux risques ;
- La réalisation d'hébergements de type «insolites» et temporaires pourra être développée dans les mêmes conditions ;
- La création de campings de type campings à la ferme, sous réserve de ne pas porter atteinte à la préservation des espaces agricoles ou constitutifs de la TVB.

3-3 Confirmer le cap en matière d'aménagement commercial

Le SCoT vise la préservation et la revitalisation commerciale des centres villes, villages et de quartiers, le maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité, la réponse aux besoins des habitants en matière de commerces, la diminution des déplacements, notamment en voiture, la gestion économe de l'espace, la cohérence entre la localisation des commerces et les flux de personnes et de marchandises ainsi que la préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

Pour atteindre ces objectifs, il définit les localisations préférentielles des commerces à travers une hiérarchie des polarités commerciales. Il détermine des critères de localisation préférentielle pour les implantations commerciales et artisanales lorsque ces denières sont destinées à la vente de biens et de services aux particuliers.

Le DOO intègre un Document d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique (DAACL) qui localise notamment les centralités urbaines et les secteurs d'implantation périphérique et qui détermine les conditions d'implantation spécifiques aux secteurs identifiés pour les équipements commerciaux et logistique d'importance.

Dans ce cadre, le SCoT identifie plusieurs types de leviers à actionner pour planifier le développement et l'aménagement commercial à l'échelle du Bassin de vie, notamment :

- Une localisation prioritaire du commerce dans les centralités urbaines ;
- L'encadrement du devenir des zones commerciales au regard des implantations et aménagements à venir ;
- L'amélioration de la qualité et de l'accessibilité des polarités commerciales.
- La prise en compte et l'encadrement des nouveaux enjeux liés aux nouvelles pratiques commerciales via les achats numériques (e-commerce) ;
- Une organisation de la logistique liée aux commerces.

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

Dans le cadre des orientations générales, le SCoT détermine les localisations préférentielles des commerces et fixe les conditions d'implantation des équipements commerciaux d'importance qui sont guidées par les principes suivants :

- Revitaliser les centres villes, villageois et les centralités de quartier ;
- Eviter l'implantation ou les extensions qui engendreraient une artificialisation des sols, à moins de justifier de l'absence de friche mobilisable pour son implantation, de s'insérer dans la continuité d'un tissu urbanisé qui s'y prête, de répondre à des besoins du territoire, et de participer à la revitalisation du territoire, à la mixité fonctionnelle du site ou de compenser cette artificialisation ;
- Améliorer la qualité architecturale et l'insertion paysagère des nouvelles implantations ;
- Améliorer la performance environnementale et énergétique, la gestion des eaux et des déchets ;
- Améliorer la desserte en transports collectif et l'accessibilité piétonne et cycliste, notamment des zones commerciales ;
- Limiter les déplacements en voiture : les types de commerces sont notamment déterminés par fréquence des achats et par les déplacements qu'impliquent ces achats. Dans ce sens, le SCoT vise à diminuer les émissions de carbone liées aux achats en limitant les déplacements, notamment pour des achats de proximité ou courants ;
- Faire muter et diversifier les zones commerciales pour d'autres usages urbains notamment pour de l'économie.

Définition des catégories de commerces

Les catégories de commerce sont définies par le SCoT en fonction de leur zones d'influence ou leur rayonnement ainsi que la fréquence d'achat et donc les déplacements qu'ils génèrent. Ainsi le SCoT détermine :

- **Les commerces courants ou de proximité** qui répondent aux besoins quotidiens ou hebdomadaires des habitants, et dont la zone d'influence correspond au quartier ou à la commune. Ils génèrent des déplacements en modes actifs (marche et vélo), en transports collectifs et en voiture dans certains cas ;
- **Les commerces occasionnels** qui répondent à des besoins plus ponctuels des habitants, hebdomadaires ou mensuels et dont la zone d'influence correspond à la commune ou à plusieurs communes. Ils génèrent des déplacements en voiture prédominants ;
- **Les commerces exceptionnels** qui répondent à des besoins peu fréquents des habitants, au moins trimestriels, et dont la zone d'influence correspond à une grande partie du bassin de vie d'Avignon. Ils génèrent des déplacements en voiture prédominants.

Des localisations préférentielles définies à travers une armature commerciale

En cohérence avec l'armature urbaine, le SCoT détermine une armature commerciale (cf carte ci-après). A travers elle, il identifie les polarités commerciales dans lesquelles les commerces se localisent préférentiellement. Le SCoT définit deux types de polarités commerciales :

1. Les centralités urbaines qui sont caractérisées par un bâti dense accueillant une diversité et une mixité des fonctions urbaines, à laquelle contribue le commerce.
Le commerce y est majoritairement implanté en rez-de-chaussée d'immeubles d'habitation, ordonnancés le long des voies (alignement des bâtis sur rue...). Cette catégorie concerne essentiellement les centres villes ou villageois, mais elle englobe également certaines centralités de quartier (par exemple des linéaires commerciaux dans les faubourgs, le long des boulevards urbains, certains quartiers de gares, des centralités secondaires dans les espaces résidentiels ou les grands ensembles...).
Le SCoT du bassin de vie d'Avignon détermine et localise quatre types de centralités urbaines, en cohérence avec le rôle de chaque commune au sein de l'armature urbaine :

- Les centres des pôles urbains d'Avignon et d'Orange ;
- Les centres-villes de Rochefort-du-Gard, des Angles, de Villeneuve-lès-Avignon, de Roquemaure, de Piolenc, de Courthézon, de Sorgues, d'Entraigues-sur-la-Sorgue, de Vedène, du Pontet, de Morières-lès-Avignon, de Pernes-les-Fontaines, et de Monteux ;
- Les centralités de villages de Saze, de Pujaut, de Sauveterre, de Châteauneuf-du-Pape, de Caderousse, d'Uchaux, de Sérignan-du-Comtat, de Lagarde-Paréol, de Sainte-Cécile-les-Vignes, de Travaillan, de Violès, de Camaret-sur-Aigues, de Jonquières, de Bédarrides, d'Althen-des-Paluds, de Velleron, de Saint-Saturnin, de Jonquerettes, de Caumont-sur-Durance ;
- Les centralités de quartier : Confluence, Rocade, avenue Pierre Sémard, Saint-Ruf, Pont-des-Deux-Eaux, Route de Lyon, quartiers Nord-Est et centre de Montfavet à Avignon, Beaulieu à Monteux, avenue de la 2ème DB aux Angles, La Bégude à Rochefort-du-Gard.

2. Les zones commerciales existantes qui constituent des sites à dominante quasi exclusivement commerciale, comportant au moins une grande et moyenne surface (GMS) avec des commerces connexes, disposant d'une accessibilité privilégiée en voiture et d'une surface de stationnement importante. Il s'agit de l'ensemble des secteurs d'implantation périphériques et de certaines autres polarités commerciales, en général de petite taille, qui peuvent être insérées dans un tissu urbain mixte.

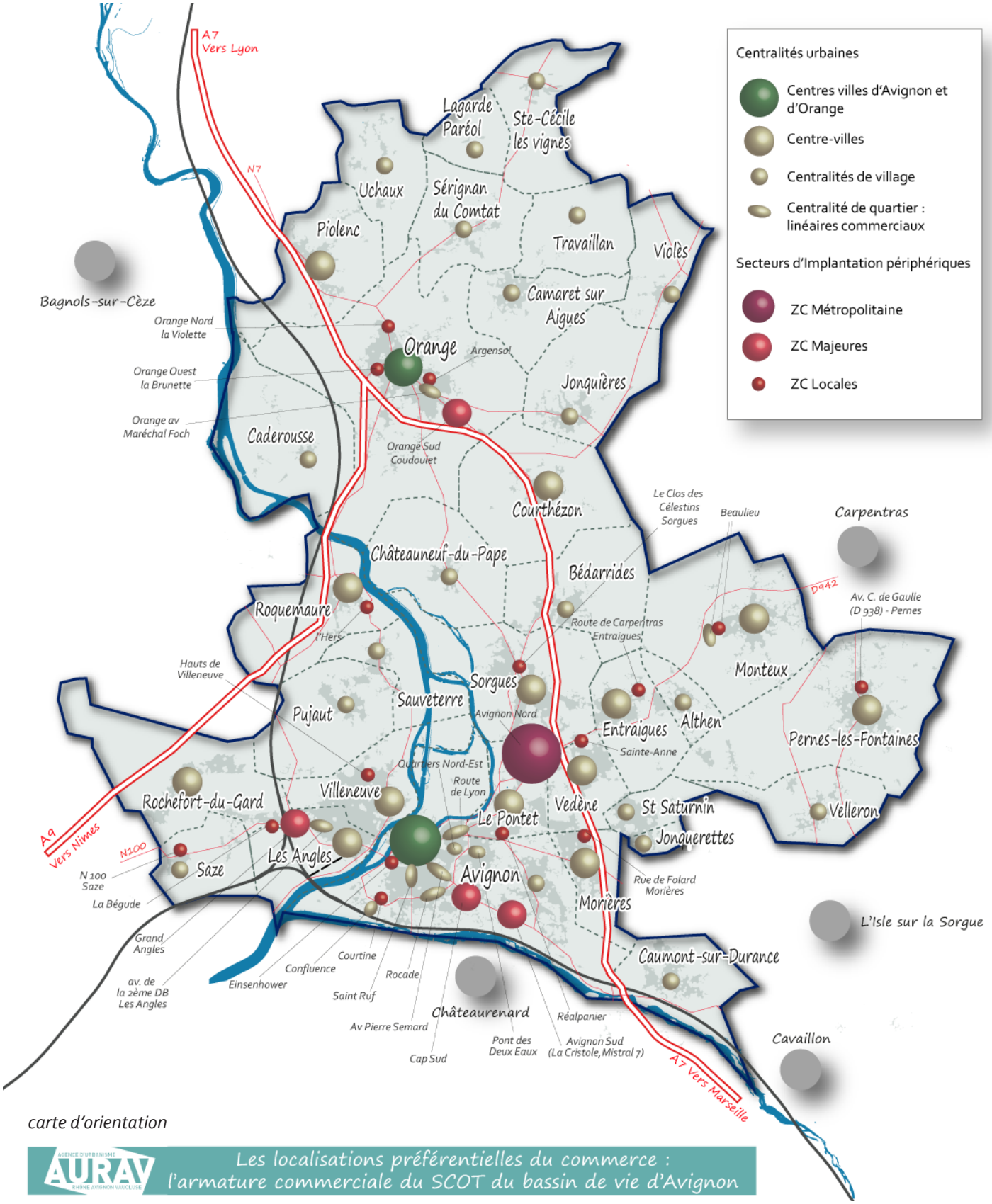
Le SCoT du bassin de vie d'Avignon détermine et localise trois niveaux de zones commerciales, définies selon leur taille et leur rayonnement pour encadrer les nouvelles implantations commerciales :

- La zone commerciale métropolitaine d'Avignon Nord qui constitue la principale zone commerciale du bassin de vie d'Avignon et dont le rayonnement ou l'aire de chalandise est inter-régionale ;
- Les zones commerciales majeures d'Orange Sud-Coudoulet-Les Vignes, Grand Angle, d'Avignon Sud et de Cap Sud qui comportent de grandes et moyennes surfaces diversifiées et qui ont un rayonnement intercommunal ;
- Les zones commerciales locales, identifiées dans la cartographie des localisations préférentielles des commerces et qui abritent au moins une grande et moyenne surface, souvent alimentaire, avec des commerces connexes et un rayonnement local (une ou plusieurs communes) : Saze (N-100), Hauts de Villeneuve, l'Hers, Orange Ouest la Brunette, Orange nord la Violette, Orange Argensol, le Clos des Célestins à Sorgues, Entraigues route de Carpentras, Sainte-Anne, Rue de Folard Morières-lès-Avignon, Réalpanier, Eisenhower Avignon, Courtine Avignon, avenue Charles de Gaulle Pernes-les-Fontaines.

Le SCoT vise la complémentarité entre les centralités périurbaines et les zones commerciales, dans un objectif de revitalisation des premières.

La délimitation de ces polarités commerciales se fera dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme en reprenant a minima celles identifiées par le SCoT.

Concernant les centralités urbaines, les documents d'urbanisme peuvent étendre leur périmètre si le contexte le justifie. Ils peuvent également prévoir de nouvelles centralités urbaines dès lors que les dispositions du SCoT sont respectées et qu'ils répondent aux besoins du quartier notamment pour les commerces courant.



carte d'orientation

Les localisations préférentielles du commerce : l'armature commerciale du SCOT du bassin de vie d'Avignon

3-3-2 Prioriser l'implantation des équipements commerciaux dans les centralités urbaines en créant des conditions d'accueil favorables

La localisation préférentielle du commerce dans les centralités urbaines est un objectif prioritaire du SCoT. Il poursuit notamment les orientations suivantes :

- Privilégier les équipements commerciaux dans la continuité des linéaires commerciaux existants. Dans cette logique, il s'agit de préserver les linéaires commerciaux dans les documents d'urbanisme locaux ;

- Lorsque les quartiers de gare et les secteurs autour d'une station de tramway ou de bus à haute fréquence jouent un rôle de centralité, les projets de développement ou de renouvellement urbains peuvent inclure l'implantation de commerces, sous réserve que ceux-ci ne remettent pas en cause l'objectif de revitalisation des centralités urbaines existantes.

L'accessibilité des centralités urbaines, notamment par les modes actifs et les transports collectifs, ainsi que la gestion du stationnement est une condition essentielle pour leur attractivité commerciale.

Lorsque leur importance le justifie, les projets d'aménagement à dominante habitat peuvent accueillir des commerces de proximité.

Les commerces sont autorisés dans les projets d'ensemble à dominante résidentielle s'ils répondent au besoin du projet, s'ils sont intégrés dans les formes urbaines proposées et s'ils ne remettent pas en question les orientations du SCoT en matière de commerces.

En ce qui concerne les projets d'aménagement d'envergure supracommunale, notamment Avignon-Confluence, ces derniers peuvent accueillir tous types de commerces.

Les communes et EPCI peuvent créer ou élargir une centralité urbaine pour inclure un projet d'aménagement répondant aux besoins du quartier.

BOITE A OUTILS A MOBILISER

(à titre indicatif)

Au sein des centralités urbaines, les communes ou intercommunalités pourront définir des règles incitatives visant à :

- Instaurer des périmètres de préemption des baux et fonds commerciaux et artisanaux ;

- Définir des règles assouplies pour le commerce en termes de droit à construire et facilitant, le cas échéant, la création de commerces dans les opérations ;

- Permettre une hauteur suffisante de construction qui facilite l'intégration de commerces en rez-de-chaussée et, le cas échéant, l'intégration dans ou sur le bâti de surfaces de stationnement nécessaires ;

- Favoriser la mutualisation et le foisonnement des surfaces de stationnement.

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

En termes de maîtrise de l'évolution des zones commerciales, les principes de localisations préférentielles des commerces s'inscrivent dans les orientations suivantes :

Ne plus autoriser de création de nouvelle zone commerciale

Au regard, notamment, de l'important équipement commercial du territoire couvert par le SCoT, qui répond largement aux besoins des habitants et usagés (l'un des territoires les mieux dotés de France), de la bonne répartition géographique des polarités commerciales existantes et du fort potentiel de densification des zones commerciales existantes, le besoin de création de nouvelle zone commerciale n'est pas envisagé pour l'implantation ou l'évolution du commerce, compte tenu aussi des capacités de mutation et de densification des zones commerciales existantes, en plus du tissu mixte. Dans ce cadre, et dans l'objectif d'une gestion économe en espace, aucune création de nouvelle zone commerciale n'est autorisée sur le territoire du SCoT bassin de vie d'Avignon.

Définition et localisation préférentielle des catégories d'équipements commerciaux ou artisanaux en fonction de la fréquence d'achat, du type et de la surface de vente L'hôtellerie n'est pas concernée.

Catégorie de commerce ou d'artisanat	Fréquence d'achats	Type	Surface du commerce ou de l'ensemble commercial	Exemples de types de commerces ou artisanat	Localisation préférentielle fixée par le SCoT
Courant	Quotidienne à hebdomadaire	Essentiellement alimentaire	Moins de 300 m²	Boucherie, boulangerie, poissonnerie, tabac, pharmacie, Etc.	Toutes les centralités urbaines
			Entre 300 et 1 000 m²		**Prioritaire :**Toutes les centralités urbaines et les centres villes d'Avignon et d'Orange **Secondaire :** zones commerciales locales
			Plus de 1000 m²		**Prioritaire :**Toutes les centralités urbaines sauf celles des pôles locaux et pôles villageois **Secondaire :** zones commerciales majeures et métropolitaine
Occasionnel	Hebdomadaire à mensuelle	Essentiellement non alimentaire	Moins de 300 m²	Équipement de la personne, soin de la personne, culture, etc.	Toutes les centralités urbaines
			Entre 300 et 1 000 m²		**Prioritaire :** sur les centres-villes et les centres villes d'Avignon et d'Orange **Secondaire :** zones commerciales locales
			Plus de 1000m²		**Prioritaire :** Centres-villes d'Avignon et d'Orange **Secondaire :** zones commerciales majeures et métropolitaine
Exceptionnel	Trimestrielle à annuelle	Essentiellement non alimentaire	Moins de 1000 m²	magasins très spécialisés (informatique), luminaires, meubles spécialisés, etc.	**Prioritaire :** sur les centres-villes et les centres villes d'Avignon et d'Orange **Secondaire :** zones commerciales locales
			Plus de 1000 m²		**Prioritaire :** centres villes d'Avignon et d'Orange **Secondaire :** zones majeures et métropolitaine

DÉFINITIONS :

- **Commerce** : Sous le terme commerce s'entend «toute activité de vente de biens ou services à des particuliers, générant des flux de véhicules particuliers ou de transport en commun, que la transaction soit réalisée sur place ou par voie dématérialisée.
- **Sont exclus de cette définition** les restaurants, dont les caractéristiques d'insertion urbaine et d'animation locale sont spécifiques, les concessions/ventes de véhicules, compte tenu de besoins spécifiques en foncier ; Show-rooms et magasins d'usine (si surface vente inférieure à 15 % du total) ; Pépiniériste, vente directe, pharmacie.
- **Zone commerciale** : espace d'activités à dominante commerciale, au moins 1 GMS avec des commerces connexes, accessibilité privilégiée en voiture, zone de stationnement importante au sol .
- **Centralités urbaines :** Les centralités urbaines commerciales sont caractérisées par un bâti dense accueillant une mixité fonctionnelle, à laquelle contribue le commerce. Celui-ci est majoritairement implanté en rez-de-chaussée d'immeubles d'habitation, ordonnancés le long des voies (alignement des bâtis sur rue…). Cette catégorie concerne essentiellement les centres-villes historiques.

Ne plus permettre d'extension des zones commerciales

Au vu des motifs exposés ci-dessus, et dans un double objectif de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels et de prioriser l'optimisation du foncier et le renouvellement urbain des zones commerciales existantes, celles-ci ne pourront plus étendre leurs emprises foncières.

REPRÉSENTATION SUR LA CARTOGRAPHIE DU DOO

Optimiser les zones commerciales existantes

Permettre la mutation des zones commerciales en faveur d'autres activités notamment économiques

Promouvoir la densification et la mutation des zones commerciales

Le SCoT vise à faire muter certaines zones commerciales en termes de qualités urbaine, architecturale et paysagère et en termes de diversité en privilégiant le développement économique. Il s'agit de les faire évoluer vers des espaces d'accueil d'autres fonctions que le commerce, en lien avec leur environnement pour assurer leur bonne intégration. Ces sites de mutation sont un réel potentiel dans le cadre du ZAN sur lesquels une stratégie foncière doit être opérée.

Encadrer la densification commerciale des zones commerciales

La densification commerciale s'entend comme le développement, avec ou sans restructuration, de surfaces commerciales, ou d'activité, dans les zones commerciales existantes, c'est-à-dire à périmètre constant, ce qui renvoie donc essentiellement à la mobilisation des parkings, des locaux vacants et des friches ou à la reconfiguration de certains bâtis existants, en assurant leur bonne intégration urbaine. La densification peut concerner :

- L'implantation de nouveaux bâtiments ;
- La restructuration de bâtiments ou l'extension de bâtiments existants ;
- L'implantation d'autres types d'activités économiques.

Cette disposition vise la modernisation et l'adaptation des commerces implantés dans les zones commerciales ainsi que l'accueil de nouveaux commerces.

Cette densification doit également être l'occasion d'impulser une requalification des zones commerciales, en offrant l'opportunité de répondre aux nouveaux enjeux de développement durable et environnementaux : meilleure accessibilité et fonctionnement, performance énergétique, développement des modes doux, réinvestissement des friches et des locaux vacants.

Viser une répartition cohérente et équilibrée du commerce implanté dans les zones commerciales

Les commerces de moins de 300 m² de surface de vente n'ont pas vocation à s'implanter dans les zones commerciales, notamment lorsqu'il s'agit de secteurs périphériques.
Cependant, dans une logique de modernisation, les commerces de moins de 300 m², ou ensembles commerciaux comprennant ce type de commerces, existants peuvent s'etendre de manière limitée.

Les projets commerciaux au sein des zones commerciales devront respecter les critères cumulatifs suivants :

- Ne pas compromettre l'objectif de revitalisation des centralités urbaines, objectif prioritaire poursuivi par le SCoT ;
- Être proportionnés à la zone existante, en surface de vente ;
- Réinvestir en priorité les friches commerciales et les locaux vacants dans la zone concernée ;
- Être bien desservis en transport collectifs et être accessibles en modes doux ;
- Répondre aux exigences qualitatives définies dans le SCoT.

Assurer l'intégration des zones commerciales dans la ville

Il convient d'assurer la mutation et l'évolution des zones commerciales et de permettre l'opportunité d'y intégrer d'autres activités économiques ou des équipements, en particulier quand les zones sont insérées dans le tissu urbain ou à proximité et reliées par des TC/modes doux.

Le cas échéant, les PLU(i) définissent les conditions d'implantation de ces nouvelles fonctions urbaines à travers un projet d'ensemble.

La zone de la Violette à Orange s'inscrit comme un site en lien avec la recomposition de l'offre dans le cadre du NPNRU de l'Aygues. Un projet d'ensemble est porté sur ce site mêlant habitat et commerces pour répondre aux besoins du quartier.

3-3-4 Accompagner les nouvelles pratiques commerciales

Une localisation préférentielle de certains types d'équipements commerciaux

La création de galerie marchande ou ensemble commercial d'un seul tenant, est localisée préférentiellement dans les centres villes et centralités urbaines notamment celles d'Avignon et d'Orange.

Les commerces occasionnels ou exceptionnels sont localisés dans les centralités urbaines, ou à défaut peuvent être accueillis dans les zones commerciales majeures ou métropolitaine.

Organiser l'implantation des « drives »

Les «drives» sont générateurs de trafic automobile et comportent d'importantes surfaces de stockage. Le SCoT privilégie leur implantation dans les lieux qui limiteront ces flux ainsi que leur insertion paysagère, architecturale et urbaine.

Ainsi, la mutualisation des drives avec les bâtiments commerciaux existants, ou nouveaux, ainsi qu'avec leur surface de stationnement, sera privilégiée.

En dehors des zones commerciales, les drives qui ne sont pas adossés à une surface de vente alimentaire seront localisés préférentiellement dans les centralités urbaines, sur les axes de circulation connaissant déjà des flux importants.

Accompagner le développement du e-commerce

L'avènement du e-commerce a provoqué l'essor de nouveaux services et a impacté l'organisation logistique traditionnelle. Il s'agit de favoriser la création de points d'enlèvement en privilégiant les centralités urbaines et en favorisant ainsi l'accessibilité en modes doux et transports collectifs.

Faciliter les circuits courts et les marchés

Afin de soutenir les productions agricoles locales, il s'agit notamment de faciliter l'accueil d'installations de producteurs locaux au sein :

- Des lieux de passage tels les espaces publics fréquentés, les gares et autres pôles d'échanges multimodaux, les parking-relais, les aires de co-voiturage ;
- Des lieux de concentration de l'emploi ;
- Des zones commerciales.

Par ailleurs, il s'agit de faciliter la tenue des marchés et leur bonne condition d'accueil.

3-3-5 Organiser la logistique commerciale

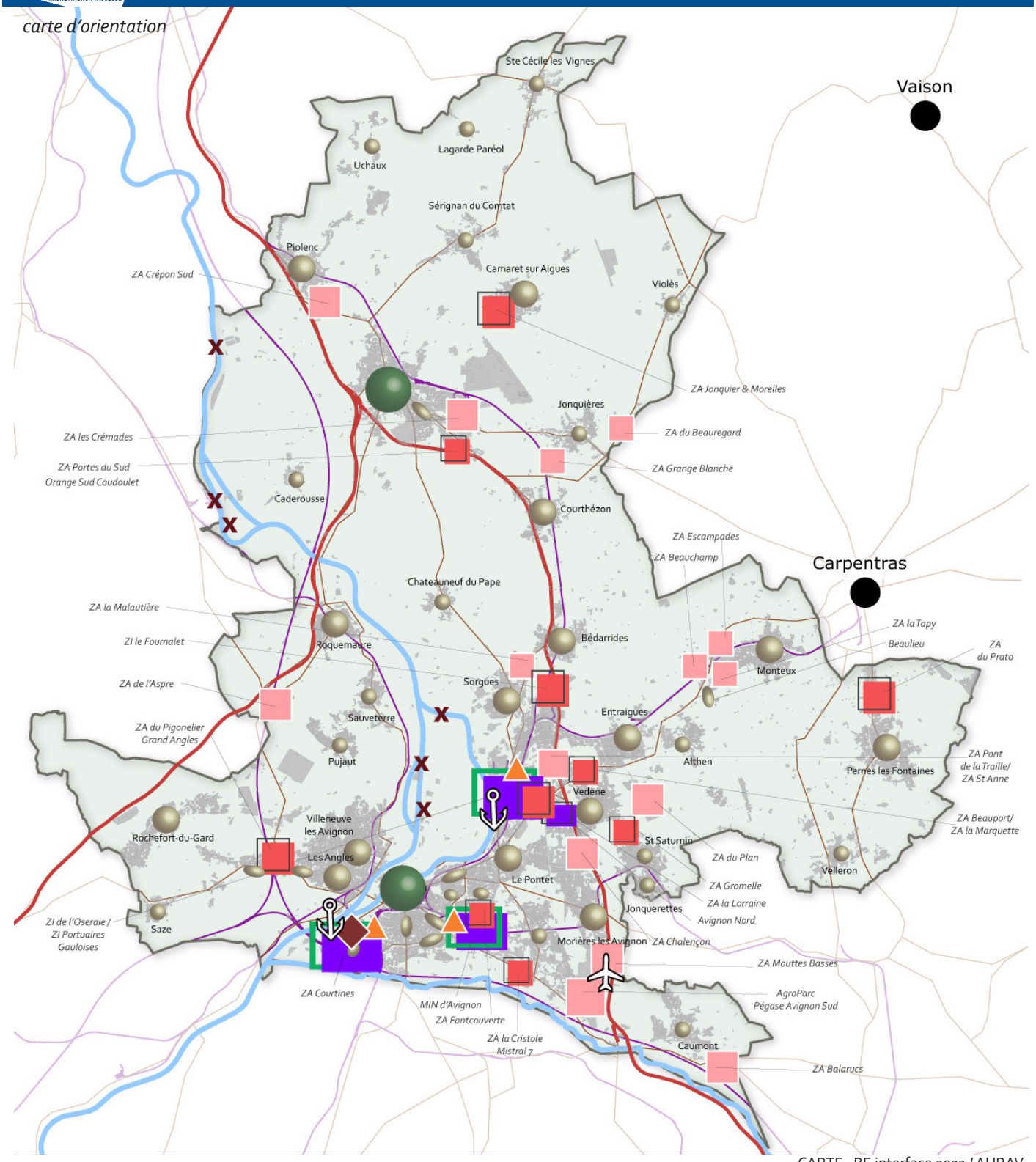
Du fait de sa situation géographique , le SCoT du bassin de vie d'Avignon connaît de forts enjeux et besoins en matière de structuration des livraisons de marchandises, aussi bien dans les centralités urbaines que dans les zones d'activités ou commerciales, pour notamment répondre aux évolutions rapides en matières de e.commerce.
Le SCoT encadre les localisations préférentielles pour l'accueil de ces activités à travers une armature logistique qui regroupe :

- **Les polarités régionales :** elles accueillent les entrepôts nationaux et régionaux, ainsi que des pôles d'échanges interurbains de grandes dimensions, qui ne sont pas spécifiquement dédiés à la desserte du territoire. L'aire de rayonnement des entrepôts est majoritairement d'envergure régionale voire nationale et internationale, bénéficiant de la proximité des grands axes et facilitant les liaisons longues distances. Quatre sites sont fléchés sur le territoire : Courtine, le port du Pontet, le MIN d'Avignon et Avignon Nord ;
- **Les polarités locales :** elles accueillent des plateformes urbaines de distribution, des agences locales et des espaces urbains de distribution tournées vers le bassin de consommation locale et se situent donc généralement à relative proximité des tissus urbains denses, à l'image du centre-ville d'Avignon. Elles comprennent notamment les centres commerciaux du territoire afin d'être au plus prêt des sites de conditionnement et d'acheminement des produits ;
- **Les secteurs non identifiés comme polarité logistique** mais pouvant accueillir des activités logistiques. Il s'agit des zones d'activités économiques du territoire qui participent au maintien ou au renouvellement de l'offre logistique ;
- **Les centralités urbaines** pour le développement de la logistique de proximité. Il s'agit alors de faciliter l'accueil d'activités pour la logistique du dernier kilomètre au sein des centres villes et de villages à travers des emplacements, des points relais et des zones de stockage dédiées à cette activité.

Ce réseau de sites logistiques doit notamment permettre d'organiser l'approvisionnement des polarités commerciales ou des centralités urbaines et villageoises ainsi que la distribution des marchandises, notamment issues du e-commerces».

Localisation préférentielle des sites de logistique au regard de l'armature définie

carte d'orientation



CARTE : BE interface 2023 / AURAV

Polarités logistiques du DAACL

- Polarités régionales
- Polarités locales
- Zones d'activités hors polarités (uniquement maintien ou renouvellement urbain)

Zones urbaines

- Principaux centres urbains (ouverts aux potentiels espaces urbains de livraison et services)

Infrastructures

- Zones multimodales
- Chantier de transport combiné
- Voie ferrée
- ITE utilisées
- Quai fluviaux
- Axes autoroutiers
- Axes routiers
- Port industriel
- Aéroport

Cette armature favorise ainsi un maillage de l'offre et une meilleure visibilité pour les implantations futures notamment en veillant à :

- Préserver les sites d'accueil de la logistique allant de l'échelle régionale à l'offre de distribution locale ;
- Permettre la transformation des équipements commerciaux pour de la logistique urbaine ;
- Garantir un maillage plus performant entre la chaîne d'approvisionnement et de distribution des produits ;
- Assurer un transport efficient de la distribution en favorisant une proximité avec les sites de grandes dessertes du territoire multimodaux (rail, accès autoroutier, fluvial) et à proximité de pistes cyclables pour la desserte du dernier kilomètre.

BOITE A OUTILS A MOBILISER

(à titre indicatif)

Les PDM et autres politiques de déplacements des EPCI constituent les démarches et outils privilégiés pour organiser la logistique urbaine, dite de proximité ou du dernier kilomètre.
Ils doivent ainsi prévoir, en lien avec les documents d'urbanisme, la création de sites de logistique urbaine de desserte des espaces urbanisés.

Les Plans de Mobilité ou autres stratégies de mobilité intercommunales définiront les zones de stationnement réglementées dans le coeur urbain, ainsi que l'organisation des livraisons de marchandises dans les centres villes et les secteurs traversés par les transports collectifs en site propre.

3-3-6 Exiger une plus grande qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale dans les conditions d'implantations commerciales

Le SCoT considère que les commerces importants, c'est-à-dire les équipements commerciaux susceptibles d'avoir un impact significatif dans l'organisation et l'aménagement du territoire, la revitalisation des centres villes et le développement durable, correspondent aux commerces de plus de 300 m² de surface de vente.

Les conditions d'implantation commerciale définies dans le DAACL concernent ces commerces ou les ensembles commerciaux.

La mise en oeuvre de ces projets commerciaux doit répondre aux conditions suivantes **(cf DAACL)**:

- La mobilisation préférentielle de foncier déjà artificialisé (mobilisation de parkings, remobilisation de friches commerciales) pour l'implantation d'activités commerciales et/ou économiques ;
- D'optimisation du foncier lié au stationnement notamment lors des projets de densification des zones commerciales (mutualiser et le cas échéant foisonner les places, favoriser les parkings silo, les parkings en toiture, les parkings souterrains, places réservées pour le co-voiturage..). De plus, les implantations commerciales intégreront le stationnement vélo dans le projet d'ensemble ;
- Des règles d'implantation du bâti et recommandations architecturales permettant notamment de répondre aux enjeux du bioclimatisme et d'économies d'énergie. Les cellules commerciales, les bâtiments d'activités, les bâtiments techniques et leurs aménagements (façades, bâtiments commerciaux, abords, accès techniques et de livraisons...) doivent faire l'objet d'un traitement architectural qualitatif en cohérence avec les secteurs environnants. Une qualité architecturale d'ensemble sera favorisée grâce notamment aux choix des couleurs et matériaux utilisés ;
- De qualité des espaces publics / espaces partagés et d'intégration de la nature en ville ainsi que de la trame verte et bleue, avec une attention particulière pour limiter la pollution lumineuse. Les implantations commerciales devront contribuer à donner aux espaces publics un caractère plus urbain et qualitatif (espaces et aménagements de caractère non routiers, priorité aux piétons, qualité architecturale, traitement des clôtures). Les bâtiments commerciaux justifient des efforts d'optimisation du foncier, de réduction de consommation d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables. De plus, ils veilleront à limiter leur impact visuel la nuit, afin de réduire les pollutions lumineuses ;

- D'intégration des risques notamment de ruissellement par une gestion pluviale intégrée allant de la parcelle aux réseaux collectifs ;

- De limitation de l'imperméabilisation des sols et l'encouragement à la désimperméabilisation dans le cadre des opérations de requalification, (toitures ou murs végétalisés, revêtements perméables…). Les parcs de stationnement et les voiries seront aménagés en prêtant une attention particulière à leur insertion paysagère et à leur végétalisation pour l'ombrage d'été et des sols drainant notamment en vue de limiter l'imperméabilisation ;

- D'implantation d'installations de production d'énergie renouvelable. Les parkings des zones commerciales sont des lieux privilégiés pour implanter des panneaux photovoltaïques, dès lors qu'ils ne sont pas mobilisés pour un projet de densification commerciale, ou qu'il ne porte pas atteinte à la qualité paysagère. Aussi, les nouvelles surfaces d'activités supérieures à 500 m² d'emprise au sol devront intégrer sur tout ou partie de leurs toitures (minimum 50%) soit des procédés de production d'énergies renouvelables, soit un système de végétalisation garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation. Ce principe est aussi encouragé pour les autres surfaces d'activités inférieures à 500 m2. Les équipements publics notamment les hôpitaux, les équipements sportifs, récréatifs et de loisirs, les bâtiments ou parties de bâtiments scolaires et universitaires et les constructions de parcs de stationnement couverts accessibles au public, sont également des sites privilégiés pour implanter des énergies renouvelables.

CE QU'ON ENTEND PAR ENSEMBLE COMMERCIAL

Selon la définition de l'article L 752-3 du code du commerce :

Sont regardés comme faisant partie d'un même ensemble commercial, qu'ils soient ou non situés dans des bâtiments distincts et qu'une même personne en soit ou non le propriétaire ou l'exploitant, les magasins qui sont réunis sur un même site et qui :

1° Soit ont été conçus dans le cadre d'une même opération d'aménagement foncier, que celle-ci soit réalisée en une ou en plusieurs tranches ;

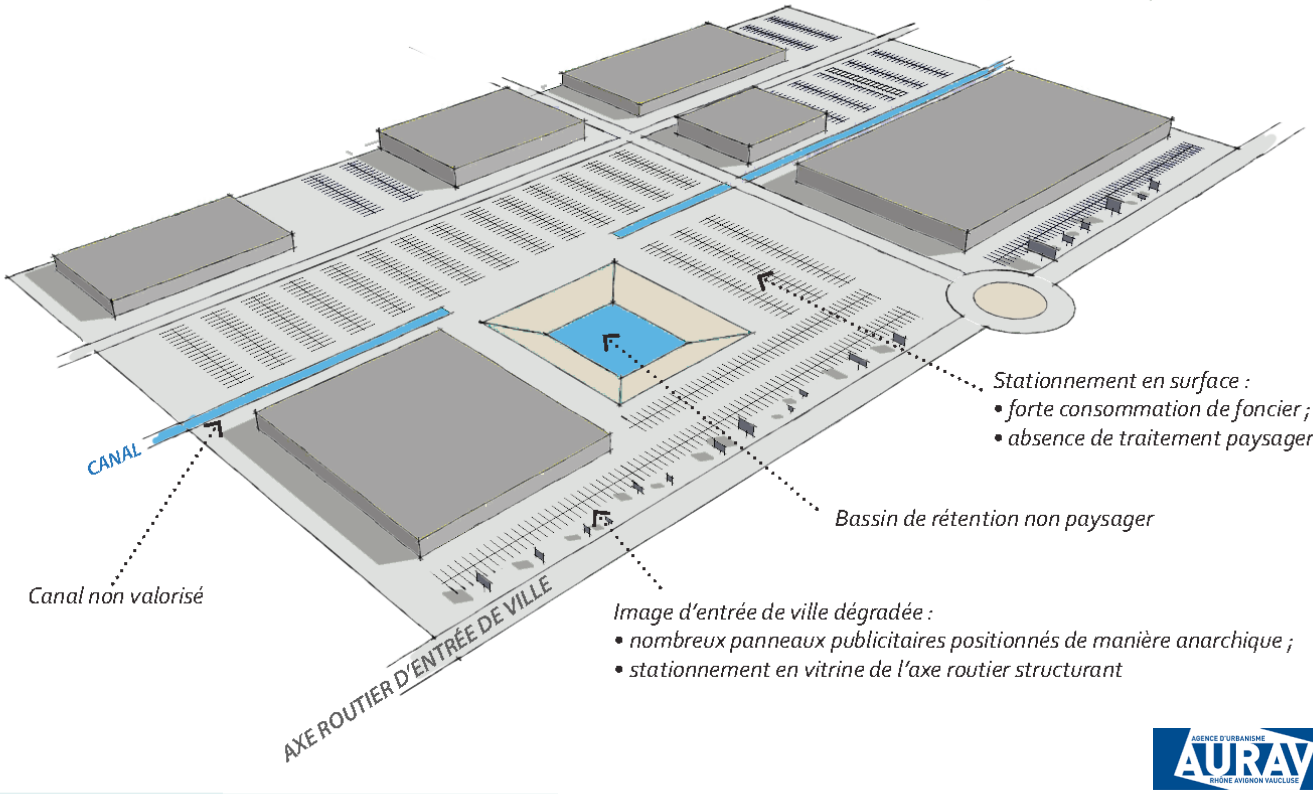
2° Soit bénéficient d'aménagements conçus pour permettre à une même clientèle l'accès des divers établissements ;

3° Soit font l'objet d'une gestion commune de certains éléments de leur exploitation, notamment par la création de services collectifs ou l'utilisation habituelle de pratiques et de publicités commerciales communes ;

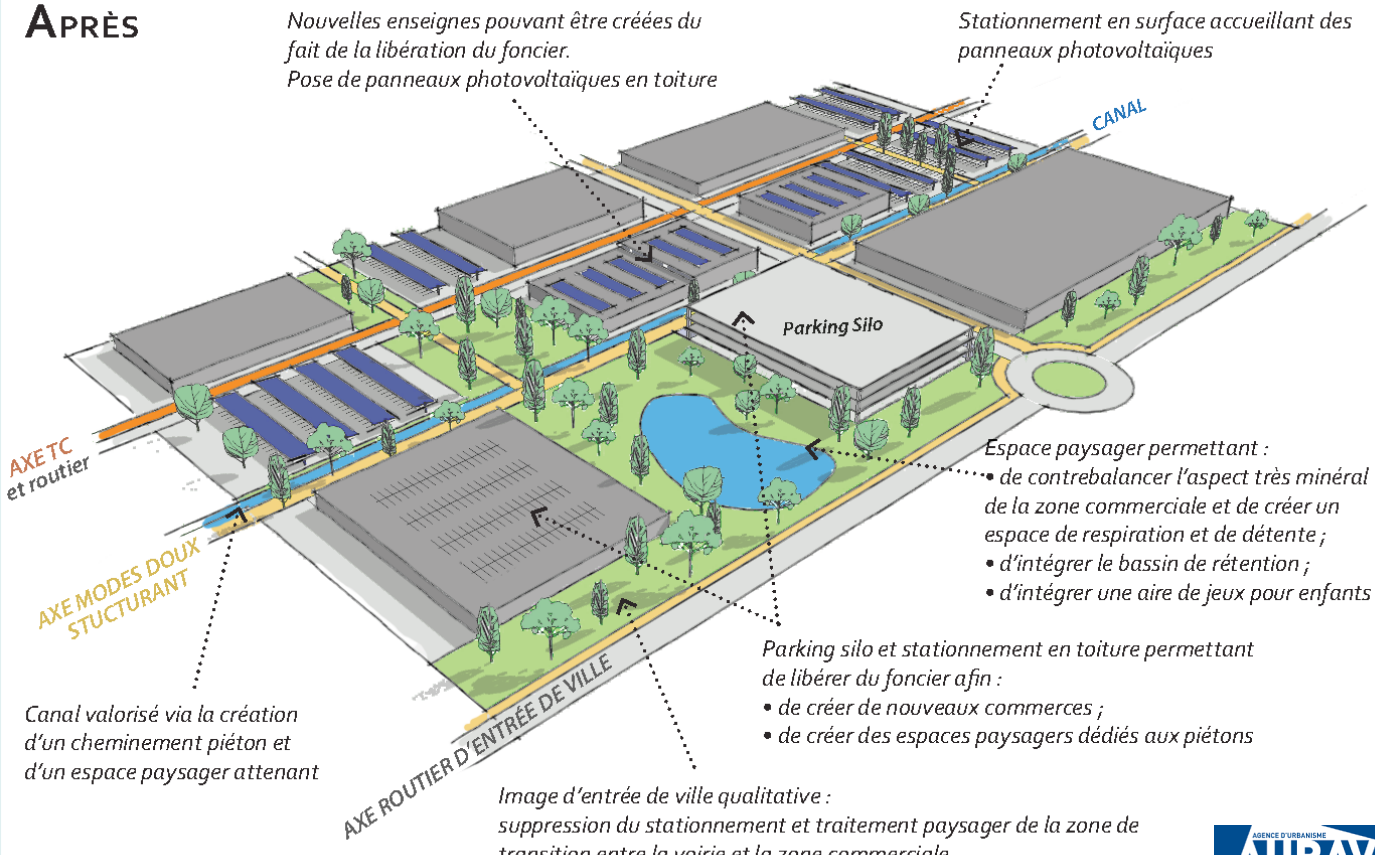
4° Soit sont réunis par une structure juridique commune, contrôlée directement ou indirectement par au moins un associé, exerçant sur elle une influence au sens de l'article L. 233-16 ou ayant un dirigeant de droit ou de fait commun.

Permettre la densification des zones commerciales périphériques (schémas illustratifs)

Avant



Après



4/ SYNTHESE DES ORIENTATIONS POUR S'INSCRIRE DANS UNE TRAJECTOIRE DE ZAN

Le SCoT poursuit un objectif de solidarité d'équilibre et de cohésion territoriale à l'horizon 2045.

En tant que SCoT central de l'espace Rhodanien, le projet conforte l'attractivité du bassin de vie et du principal pôle d'emplois de Vaucluse avec l'accueil de 33 000 nouveaux habitants et l'ambition de créer 13 000 emplois. Pour cela, le SCoT définit les conditions d'une mobilité durable plus efficace pour tous en construisant un territoire de proximité, renforçant l'articulation urbanisme/transports.

Cette ambition s'inscrit en cohérence avec les ressources du territoire notamment à travers :

- Le respect des sensibilités écologiques ;
- La préservation de la qualité et de la quantité de l'eau ;
- La protection des terres agricoles pour favoriser une alimentation saine et locale ;
- L'intégration des nouveaux projets dans le respect des caractéristiques urbaines, architecturales et paysagères du territoire ;
- La prise en compte des risques naturels et technologiques pour éviter les risques sur les populations, les biens et l'environnement ;
- L'appui et le renforcement des équipements et infrastructures disponibles.

Le SCoT s'inscrit dans une trajectoire de sobriété foncière en cohérence avec les SRADDET et la loi Climat et Résilience en définissant un nouveau modèle d'aménagement à travers un mode prioritaire et un mode complémentaire de développement. Il donne la priorité au réinvestissement pour favoriser le recyclage urbain en révélant le potentiel foncier dans l'enveloppe urbaine pour le résidentiel et l'économie.

Ainsi le projet de territoire induit un potentiel maximal de 619 ha de consommation de l'espace et d'artificialisation nouvelle entre 2025 et 2045 qui se répartit entre :

- Le développement économique et les infrastructures associées ;
- Le tissu mixte pour produire des logements et des équipements ;
- L'implantation d'énergie renouvelable pour favoriser la transition énergétique ;
- La construction et aménagements agricoles à mobiliser après 2031.

Afin d'accompagner les politiques publiques, le SCoT permet d'ajuster les objectifs fonciers décrits précédemment.

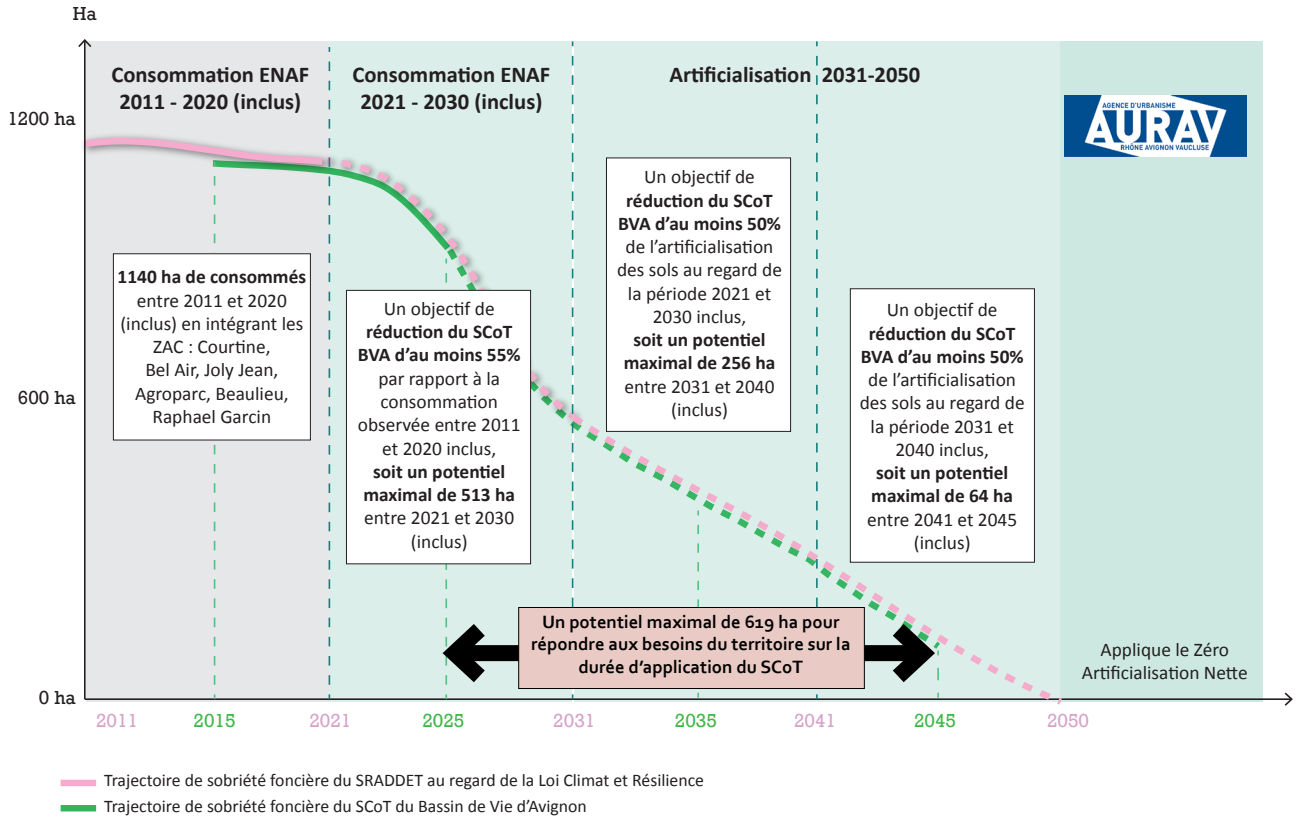
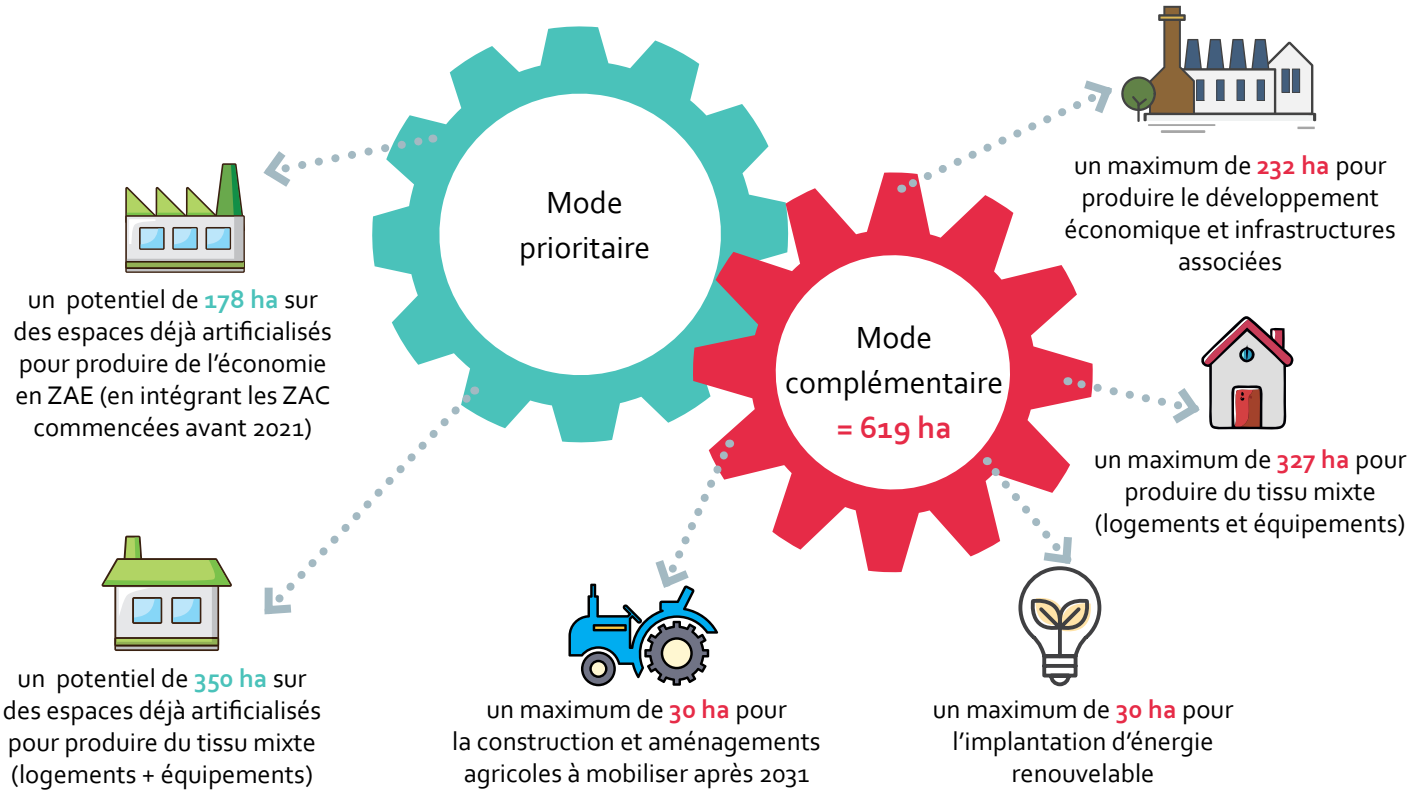
Ainsi dans le cadre de l'enveloppe foncière générale des 619 ha de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ou d'artificialisation nouvelle des sols définies à l'horizon 2045, une modulation de la répartition entre le foncier dédié au développement économique, aux logements et aux équipements, aux implantations d'ENR et aux constructions et aménagements agricoles est possible.

Cette modulation ne doit en aucun cas induire une consommation d'espace et une artificialisation des sols supérieure à 619 ha à l'horizon 2045. Elle doit être ponctuelle, spécifique, limitée, relever de l'intérêt général afin de respecter les objectifs et orientations définis dans le SCoT et doit répondre aux conditions suivantes :

- Respecter les niveaux de l'armature territoriale ;
- Respecter à minima les objectifs de densité de logements pour les nouvelles opérations d'habitat ;
- Répondre à l'objectif de production de logements définie par EPCI ;
- Respecter les objectifs de création d'emplois portés au SCoT ;
- Conforter une zone d'activité existante ;
- Répondre à un besoin d'équipement avéré du territoire ;
- Respecter les objectifs qualitatifs d'aménagement définis par le SCoT ;
- Maintenir la capacité de production des énergies renouvelables ;
- S'inscrire dans le respect de la trame verte et bleue.

Cette modulation doit garantir l'équilibre définit par le SCoT entre les 4 EPCI.

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 au regard de la loi Climat et Résilience



Synthèse des besoins et objectifs fonciers définis par le projet de SCoT entre 2025 et 2045