

**PROJET ARRETE DU SCOT DE LA RIVIERA ROYA
- AVIS DU CONSEIL REGIONAL -
FEVRIER 2011**

Le SCOT de la Riviera Roya a été arrêté le 16 décembre 2010 (il avait été lancé le 1^{er} janvier 2006). Le périmètre de SCOT comprend 15 communes : Breil sur Roya, Sospel, la Turbie, Moulinet, Saorge, Tende, Beausoleil, Menton, Sainte Agnès, Fontan, Roquebrune cap Martin, Gorbio, Castellar, la Brigue, Castillon. La commune de Peille a quitté le territoire de SCOT en 2009. Le territoire de SCOT réunit plus de 72 000 habitants et s'étend sur une superficie de 70 329 ha avec une densité moyenne de 102,9 habitant au km².

I – Résumé des grandes orientations du SCOT

Le document final du SCOT s'articule autour de six grandes orientations, que l'on peut résumer de la manière suivante :

1) Favoriser une croissance modérée et équilibrée de la population

Le SCOT prescrit une croissance démographique de 0,67% par an renforcée sur la façade maritime, modérée sur l'arrière-littoral, en diminution sur le centre-Scot (en raison du fort accroissement démographique de ces dernières années), renforcée sur la Vallée de la Roya et en particulier sur Breil-sur-Roya.

2) Poursuivre une croissance économique soutenue (PADD) / Renforcer le développement économique du territoire (DOG)

Le SCOT se donne comme objectif de conduire une stratégie de développement qui repose sur une croissance économique plus soutenue que la croissance démographique (1% par an), sur la création de 3550 emplois d'ici 2025 dont 800 dans la filière «nutrition santé bien-être », avec à la fois le renforcement du tissu économique existant et la création d'activités nouvelles.

Le SCOT indique globalement les sites potentiels de développement économique et touristique (avec notamment la création de 3 Unités Touristiques Nouvelles) et donne quelques orientations générales en termes de desserte, de transport de marchandises (fret), d'insertion paysagère des zones d'activités.

En ce qui concerne l'agriculture, le SCOT renvoie aux PLU pour la détermination des espaces agricoles à préserver dans le respect des prescriptions de la DTA.

3) Construire des logements adaptés (PADD) / Permettre le logement pour tous (DOG)

Le SCOT fixe comme objectif de produire 9 743 logements d'ici à 2025 avec un minimum de 30% de logements sociaux dans la construction neuve pour atteindre l'objectif de 15% minimum de logements sociaux à l'horizon 2025 sur le territoire de SCOT. Les communes de « Beausoleil, Menton, Roquebrune Cap Martin, et prochainement Sospel, devront fournir un effort important de construction pour tendre vers l'objectif de 20% fixé par l'article 55 de la loi SRU. »

Le SCOT fixe également un objectif de réduction de la part des résidences secondaires dans les programmes neufs de 40% à 30%. Il recommande aux communes de Breil-sur-Roya et de Tende de se doter d'un PLH et précise «les PLH programmeront le développement des logements sociaux afin de répondre aux besoins et de favoriser la mixité des publics visés ainsi que la diversité des formes urbaines. En l'absence de PLH, cette programmation sera réalisée dans les documents d'urbanisme des communes. »

4) Maîtriser l'urbanisation (PADD) / Mettre en œuvre une urbanisation raisonnée (DOG)

En termes d'urbanisation, le SCOT prescrit des densités moyennes minimales à respecter pour les quartiers d'habitat nouveaux, le renouvellement et l'optimisation du tissu urbain existant, la densification des secteurs d'urbanisation diffuse. En ce qui concerne l'ouverture à l'urbanisation, les secteurs devront présenter des facilités de desserte par les transports en commun et les réseaux. Par ailleurs, au dessus de 30 logements, les ouvertures à l'urbanisation devront se faire dans le cadre d'un «plan de référence d'un projet d'aménagement d'ensemble ». En zone de montagne, l'ouverture à l'urbanisation devra être compatible avec la DTA. Sur les catégories d'espaces identifiés par la DTA (centres anciens, espaces proches du rivage, espaces à enjeux, espaces urbanisés sensibles, espaces paysagers sensibles, hameaux), le SCOT renvoie leur déclinaison aux documents d'urbanisme.

Enfin, le SCOT détermine sept secteurs stratégiques de développement : les abords de la gare de Menton, les abords de la gare de Carnolès, les abords de la gare de Garavan, Sospel, Breil-sur-Roya, la carrière de la Cruelle, la Tête de chien à la Turbie.

Le SCOT renvoie cependant la déclinaison de «plans de référence » de ces secteurs (schémas d'aménagement d'ensemble) à une prochaine révision du SCOT.

5) Agir sur l'organisation des déplacements (PADD) / Améliorer le système de déplacements (DOG)

Le SCOT fixe comme objectif l'amélioration des capacités de mobilité en externe, avec les territoires voisins, et, en interne, entre les communes du littoral et entre le littoral et l'arrière-pays.

Afin d'optimiser le réseau routier existant, il préconise la réalisation de deux projets de voies de contournement (du quartier St Roman à Roquebrune-Cap-Martin, du village de Fontan), la sécurisation de la RD 2566. Il cite la DTA pour le franchissement du Tunnel de Tende et précise qu'à long terme «l'optimisation du tissu urbain existant comme principal mode de développement de l'urbanisation (...) constitue une première réponse à l'amélioration des conditions de circulation. ». Par ailleurs, afin d'éviter de trop lourds impacts sur le trafic routier, tout projet d'urbanisation devra faire l'objet d'une étude préalable sur les axes qui assurent la liaison entre les centres urbains et économiques littoraux.

En ce qui concerne le transport collectif ferroviaire, le SCOT cite les projets en cours et préconise d'améliorer le fonctionnement et les conditions d'accès des gares à tous les usagers, d'envisager à long terme la création de pôles d'échanges sur Menton et Roquebrune, de prévoir la création de plateformes fret sur les gares de Sospel, Breil-sur-Roya et Tende.

En ce qui concerne le transport collectif autoroutier, le SCOT recommande une meilleure articulation entre les 2 autorités organisatrices de transports, d'étendre le système de transport à la demande au territoire du SCOT, d'intégrer «la nécessité de desservir les équipements publics, les zones d'activités et commerciale et les gares » en zones agglomérées, de développer les Transports Collectifs en Site Propre en milieu urbain et de prévoir la création de parcs relais en périphérie des zones agglomérées.

Le SCOT propose l'élaboration d'un schéma de modes doux et d'aménager les voiries afin d'encourager les déplacements par modes doux. Il encourage les communes à définir dans leurs documents d'urbanisme la requalification des entrées de ville.

6) **Protéger et valoriser l'environnement** (les espaces naturels constituent 95% du territoire de SCOT)

Le SCOT rappelle les espaces naturels à protéger, que ce soit ceux prévus dans le cadre de la DTA, de la loi Littoral, de la Loi Montagne, des protections règlementaires.

Il y rajoute des espaces naturels qui devront être protégés de tout projet d'urbanisation ou d'infrastructure: les grottes et avens du Marguareis, les alpages classé «ciaggas », les clues et cours d'eau de Breil-sur-Roya, la crête du Margareis à la Marta, le bassin versant et la clue de la Bendola, le site de la Cruella à Breil-sur-Roya, le site de Notre Dame du Mont, le site de Piène Haute. Les documents d'urbanisme devront définir les dispositions à mettre en œuvre pour assurer leur protection.

Il rajoute que les vallons de la Bévera et de la Roya seront protégés et que des corridors écologiques seront identifiés dans le cadre des documents d'urbanisme des communes.

En ce qui concerne le patrimoine bâti, il précise que les communes devront prendre les mesures nécessaires de protection de ce patrimoine.

En ce qui concerne les risques, le SCOT préconise le contrôle strict de l'extension de l'urbanisation sous couvert boisé et dans les zones d'aléas forts, de limiter l'urbanisation en zone d'aléas moyens, de proscrire l'habitat diffus dans les zones exposées au risque de feux de forêt, de préserver les lits majeurs des cours d'eau (zones d'expansion de crues), de prendre en compte les risques liés au ruissellement urbain dans les futurs projets, d'encourager l'agro-pastoralisme, l'agriculture comme espaces tampons pour lutter contre les feux de forêt et le ruissellement.

En ce qui concerne la gestion de la ressource en eau, le SCOT précise que le développement de l'urbanisation devra être en adéquation avec la capacité des réseaux d'assainissement et l'alimentation en eau potable. Il encourage la poursuite de la mise en œuvre des périmètres de protection des captages et leurs transcription dans le PLU et la mise aux normes des systèmes d'assainissement. IL incite les communes à se doter dans leurs documents d'urbanisme de mesures tendant à favoriser les économies d'eau.

Il incite sommairement les communes à développer les énergies renouvelables, en «donnant l'exemple » et en intégrant les performances énergétiques et environnementales notamment en termes d'éco-construction.

II – Avis des services de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

En préambule, il faut rappeler les objectifs d'un Schéma de Cohérence Territoriale.

Le SCoT est un document de planification intercommunale qui présente :

- les **orientations générales** en matière d'organisation de l'espace et de restructuration des espaces urbanisés ;
- les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation et la délimitation ;
- les grands équilibres entre les espaces urbains (actuels et futurs) et les espaces naturels, agricoles ou forestiers ;
- les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et autres activités économiques, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de villes et à la prévention des risques ;
- les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ;
- les besoins en grands projets d'équipements et de services, notamment en infrastructures.

Le SCoT est pour partie opposable aux documents d'urbanisme locaux et de planification sectorielle : plan local d'urbanisme (PLU), carte communale, programme local de l'habitat (PLH)...En effet, seuls le Document d'Orientations Générales (DOG) et les Documents Graphiques sont prescriptifs et s'imposent aux documents d'urbanisme locaux.

C'est la raison pour laquelle dans sa lecture du SCOT et dans le présent avis, la Région insiste beaucoup sur les orientations retenues dans le DOG qui expriment une vision intégrée prospective de l'aménagement du territoire de SCOT et qui devront faire l'objet d'une déclinaison dans les documents d'urbanisme locaux.

Remarques liminaires

Globalement, les six grandes orientations prises reprennent les grands axes que doit développer un SCOT. Cependant, on pourrait regretter que certaines orientations plus précises du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), notamment en termes d'équilibre social de l'habitat ou d'approche sur les différents secteurs d'activités, ne soient pas reprises dans le DOG.

Il aurait été intéressant également de développer davantage les croisements et interdépendances entre les orientations prises en termes de choix de développement économique et de répartition de l'emploi, du lien spatialisation de l'habitat, équipements, mobilités.

A ce sujet, une carte synthétisant les quelques schémas graphiques (très sommaires) présents dans le PADD et le DOG aurait facilitée cette approche intégrée de la gestion de l'espace.

On peut également regretter le fait que trop souvent le SCOT renvoie aux PLU la responsabilité de préciser un certain nombre d'orientations. Or, l'intérêt justement d'un SCOT est de favoriser une vision d'ensemble des choix d'aménagement futurs d'un bassin de vie, en

apportant une lecture des interconnexions entre les différentes composantes du territoire. Si le SCOT n'insiste pas suffisamment là-dessus, il sera très difficile aux communes de traduire ces orientations.

Par ailleurs, et cela a été dit lors des réunions des personnes publiques associées, il est vraiment regrettable que le SCOT renvoie à une révision ultérieure la déclinaison des différents secteurs de développement en « plans de référence ».

Enfin, la très forte interdépendance avec Monaco en termes d'emplois et de déplacements domicile-travail, bien qu'évoquée, aurait pu faire l'objet de mesures plus spécifiques en faveur d'un rééquilibrage sur le territoire de SCOT. De même, le caractère transfrontalier du territoire de la Riviera Française (CARF) est une réalité territoriale. Il s'agit du seul endroit de la frontière franco-italienne où un tissu urbain est quasi continu, non interrompu par la présence des montagnes de la chaîne alpine. Cela a facilité et continue de faciliter l'accès des populations qui vivent sur le territoire à des services publics situés de l'autre côté de la frontière.

Par ailleurs, ces populations n'ont pas attendu les accords bilatéraux, traités et projets transfrontaliers pour s'approprier l'espace au point de ne plus voir ces frontières qui les séparent. Que ce soit par leurs loisirs, leurs achats, leur travail, elles évoluent indistinctement d'un pays à l'autre.

Il aurait été pertinent que le SCOT intègre davantage cette réalité transfrontalière qui ne pourra que se renforcer dans les années à venir.

Au-delà de ces remarques d'ordre général, les observations de la Région sont déclinées par grandes orientations.

Orientation n°1 : favoriser une croissance modérée et équilibrée de la population

Tout au long de l'élaboration du SCOT, il y a eu de longs débats sur les chiffres retenus par le Bureau d'études qui ont connu plusieurs évolutions. Il en résulte aujourd'hui dans la lecture du SCOT un décalage entre les chiffres annoncés dans le diagnostic (qui se basent sur les données Insee 1999), le document intitulé « justification des choix d'aménagement » et les références pour partie actualisées prises dans le PADD et le DOG (sources données Insee 2006). En termes simplement de cohérence de lecture, une réactualisation des données dans le diagnostic et le document « justification des choix d'aménagement » aurait été bienvenue.

De plus, en ce qui concerne les projections démographiques, l'Insee a mis à jour sur son site fin 2009 les tableaux de bord des territoires sur la base du recensement de population 2006. Ces éléments n'ont été que partiellement repris bien que communiqués au territoire.

Toutes les données relatives à la population, et à sa structure (le diagnostic ne dresse à aucun moment la pyramide des âges sur le territoire), à la composition et à l'évolution de la taille des ménages, aux catégories socio-professionnelles, à la densité, à l'emploi et à son évolution, au chômage, aux revenus, au logement et à son évolution, aux diplômes et à la formation, aux principales caractéristiques économiques sont disponibles.

Pour ne reprendre qu'un chiffre, la population 2006 est de 72 391 habitants selon l'Insee et non de 70 148 comme retenu dans le DOG. D'une manière globale, cette incertitude sur les chiffres impacte l'analyse qui est faite en termes de besoins en logements et d'emplois.

Par ailleurs, l'hypothèse prise d'une croissance de 0,67% par an d'ici à 2025 qui exprime une volonté forte politique de limiter l'accueil de population risque d'être difficile à tenir compte tenu de l'évolution de la population par le solde migratoire (source étude Taieb commanditée par la Région : 1,06 % entre 99 et 2006). Cette même étude fait état d'un solde naturel négatif sur la période 99-2006 (-0,56%), ce qui tend à confirmer à la fois l'attractivité de ce territoire et le vieillissement de sa population.

Sur cette question spécifique, aucune prospective n'a été développée, alors qu'il aurait été intéressant de mesurer l'impact de ce vieillissement sur le territoire en termes de besoins d'équipements et de services.

Les hypothèses de croissance par secteur

Sur la façade maritime, le SCOT prévoit une croissance mesurée, ce qui est prudent au regard des disponibilités foncières actuelles et nécessite dans tous les cas la mise en place de politiques fortes de restructuration urbaine.

Sur l'arrière littoral, le SCOT prévoit une légère diminution entre 2006 et 2025 (0,81% de croissance par an) par rapport à la période précédente (1,08% entre 1999 et 2006).

Par contre, passer d'une croissance annuelle sur le Centre SCOT de 2,25% entre 1999 et 2006 à 1,29 % par an pour la période 2006-2025 va nécessiter une grande rigueur dans les documents d'urbanisme.

De même, le SCOT détermine un objectif fort d'accroissement démographique sur Breil sur Roya (de 0,44% par an entre 1999 et 2006) à 1,40% par an entre 2006 et 2025. Cet objectif s'articule avec le projet d'amélioration des transports ferroviaires mais nécessite qu'y soit fortement développés l'emploi et les services pour y favoriser l'accueil de nouveaux arrivants. Cependant, ce territoire, qui est analysé comme un ensemble à part entière du SCOT et un pôle secondaire, est fortement contraint. Il aurait été intéressant d'y décliner du coup des orientations spécifiques en termes d'urbanisation.

En ce qui concerne la Haute-Roya, l'hypothèse retenue par le SCOT poursuit les tendances fortes de croissance démographique observées sur la période 99-2006 et passe de 1,41% à 1,63% par an pour la période 2006-2025.

Cette option d'un fort développement de la Haute Roya rejoint les tendances observables dans différents massifs ou espaces touristiques avec une transformation en résidence principale des résidences secondaires. Cette problématique mériterait éventuellement une attention, une observation particulière et un accompagnement spécifique en termes de présence de services, de déplacements. Attendre la révision du SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE pour faire de tels schémas de secteur ne donne pas une grande « viabilité » à ce scénario.

Orientation n°2 : poursuivre une croissance économique soutenue (PADD) / Renforcer le développement économique du territoire (DOG)

A l'instar des données démographiques, on peut regretter que le diagnostic n'ait pas été actualisé sur la partie économie/emploi. Par ailleurs, il semblerait nécessaire de mettre en cohérence les chiffres avancés dans le document « justification des choix d'aménagement » avec ceux du DOG.

A l'échelle de l'Europe, la Riviera (façade maritime et arrière-littoral du SCOT) est un territoire où il y a une des plus fortes mobilités de travail transfrontalier, au même titre que des zones comme Genève, Bâle, Strasbourg ou Lille. Ainsi, chaque jour, plus de 25.000 français et 5.000 italiens travaillent dans le pôle de Monaco.

Néanmoins, malgré une identité transfrontalière forte, la réalité économique de cette même agglomération peine à se dessiner. L'espace franco-italo-monégasque n'offre pas une économie intégrée. Les déséquilibres sont patents et de nombreux obstacles, qu'ils soient administratifs, juridiques ou autres demeurent à une implantation plus équilibrée des entreprises de part et d'autre de la frontière et à une meilleure répartition des emplois. Résultat, le territoire transfrontalier offre l'image d'une agglomération composée de différents pôles économiques qui ont fait peu d'échanges à forte valeur ajoutée entre eux.

L'agglomération franco-italo-monégasque se trouve ainsi confortée dans son paradoxe. D'une part, de nombreux éléments comme le prix du foncier, le marché de l'emploi, la zone de consommation, contribuent à effacer l'effet frontière. D'autre part, cette même frontière devient un obstacle difficile à franchir dès lors qu'il s'agit d'implantation d'entreprises ou de création d'emplois. La coopération économique transfrontalière est beaucoup plus récente et peine à être mise en place. A ce sujet, l'idée d'un territoire "à statut spécial transfrontalier" n'est pas nouvelle mais relève d'une harmonisation au plus haut niveau (Etats).

Un des problèmes économiques spécifiques de ce territoire, comme le souligne le diagnostic, est le déséquilibre emploi/habitat : en effet, la moitié des résidents du territoire travaillent ailleurs, et principalement à Monaco.

La principauté de Monaco enregistre une forte progression de son taux d'actifs mais n'a pas la possibilité de les loger. D'autre part, la Principauté a adopté un PDU (Plan de Déplacement Urbain) limitant fortement l'usage de la voiture individuelle, ce qui pose également la question des transports collectifs.

Cette situation a des conséquences lourdes sur le territoire de SCOT en termes de logements, de déplacements et de mobilités...

Il est certain qu'un des moyens d'être moins dépendant de Monaco est le développement et la diversification des activités sur le territoire du SCOT, ce que prévoit le SCOT.

Compte tenu du fait que le principal frein à la création d'emplois risque d'être le problème du logement, il nous semble indispensable que les orientations en la matière soient plus ambitieuses pour permettre au territoire de développer sa propre « offre économique ».

Le SCOT parle de créer de nouvelles zones d'activités mais ne prévoit rien en termes de restructuration des zones d'activités existantes, notamment sur la façade maritime, ce qui au regard de la volonté politique de « maîtriser l'urbanisation » semble un peu contradictoire.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'agriculture, elle est présentée dans le PADD dans sa forme de maintien de l'environnement et des paysages. Cependant, l'agriculture en tant que production alimentaire de proximité constitue aussi un enjeu et répond à une demande locale qui existe actuellement (même au-delà du périmètre du SCOT). A ce titre, il n'est pas du tout évoqué la polyculture de l'arrière pays qui est pourtant présente et qu'il est nécessaire de valoriser et conforter au travers, notamment, de la protection des terrains agricoles face au changement de vocation et à la spéculation foncière.

Même si les démarches de labellisation sont évoquées pour certaines productions, l'agriculture apparaît insuffisamment comme secteur de l'activité économique à développer dans ce document prospectif, étant entendu les potentiels de bassin de consommation locaux existants. Il est, par ailleurs, étonnant de voir que la création d'emplois prévue à horizon 2025 s'agissant de l'agriculture, est évaluée à 0 dans le DOG !

S'il y a une intention claire de maintien de l'agriculture existante à minima, le SCOT ne prévoit malheureusement pas d'ambition de développement pour ce secteur d'activité.

Dans le DOG, la référence à la DTA concernant la préservation des espaces agricoles a été intégrée. Toutefois, il serait nécessaire de **cartographier les espaces agricoles inscrits comme à préserver**, dans le but également de les préciser à une échelle plus fine telle que permet le code de l'urbanisme et afin de trouver leur retranscription dans les PLU concernés.

Il aurait été particulièrement intéressant de cartographier les espaces aussi dans le cadre de revalorisation des cultures dites identitaires telles que les citrons et les oliviers.

Orientation n°3 : Construire des logements adaptés (PADD) / Permettre le logement pour tous (DOG)

En ce qui concerne le logement, plusieurs problématiques sont identifiées dans le diagnostic : le faible niveau de revenu des ménages, le très haut niveau des prix à l'achat, la faible production de logements locatifs sociaux, la situation de blocage des parcours résidentiels, la prépondérance du marché des résidences secondaires (nota : sur cette question, seules les données Filocom permettent de réellement distinguer résidences principales et secondaires).

Comme pour les autres thèmes, les données n'ont été actualisées ni dans le diagnostic, ni dans le PADD, ce qui peut fausser leur interprétation.

D'après l'estimation du bureau d'études, il y a eu entre 1999 et 2006, une construction de 1560 résidences principales (34%) contre 3000 résidences secondaires (66%). Cela signifie qu'il se construit environ à l'heure actuelle deux résidences secondaires pour une résidence principale (*éléments qui ne figurent plus dans la version finalisée du SCOT*). L'objectif que se sont fixés les élus est d'inverser ces ratios.

Le DOG retient dans ce cadre un objectif de deux tiers de résidences principales nouvelles pour un tiers de résidences secondaires dans la construction neuve.

Au regard de cette volonté politique forte, il aurait été intéressant que le SCOT détaille davantage des prescriptions pour permettre de respecter ce principe (au-delà des opérations d'ensemble et de la nécessité d'une maîtrise foncière publique).

Par ailleurs, l'objectif d'atteindre 15% de logements sociaux à l'horizon 2025 (hors communes soumises à l'article 55 de la loi SRU) reste insuffisant, même s'il marque la volonté politique de répondre aux besoins en logements de la population dans la mesure où 80% de la population qui vit actuellement sur le territoire est éligible au titre du logement social ou du parc privé ancien (il y a actuellement seulement 7,8% de logements sociaux sur le territoire).

Renvoyer ces deux objectifs à une mise en œuvre dans le PLH (il n'existe que celui de la CARF sur ce territoire) ou à défaut aux documents d'urbanisme locaux risque de compromettre leurs chances d'être atteints.

Dans le DOG, les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat ne sont pas définis.

Orientation n° 4 : Maîtriser l'urbanisation (PADD) / Mettre en œuvre une urbanisation raisonnée (DOG)

En ce qui concerne la mise en œuvre d'une « urbanisation raisonnée », il nous semble, compte tenu des potentialités d'extension limitées au regard des contraintes naturelles et paysagères et des coûts induits par une consommation d'espace diffuse, que limiter cette consommation par l'optimisation des secteurs agglomérés et la densification des secteurs d'habitat diffus et dans les secteurs d'urbanisation nouvelle sont des orientations adaptées.

Il est regrettable cependant que la question du renouvellement urbain, de la réhabilitation des centres anciens, de la restructuration des centres bourgs et des noyaux villageois ne soit pas davantage développée alors qu'elle constitue une des solutions sur ce territoire pour réduire la consommation d'espace, de toute façon limitée par les divers risques et contraintes. Par ailleurs, si le SCOT parle bien de restructuration urbaine autour des gares (habitat dense, services de proximité et commerces), ce qui apparaît nécessaire, il n'y a pas de réflexion d'ensemble sur le développement autour des pôles d'échanges et le SCOT ne précise pas ni les objectifs ni la manière de procéder.

Le DOG aurait pu être plus ambitieux et prescriptif à ce sujet au lieu de renvoyer cette question aux plans de référence lors d'une future révision du SCOT.

En termes d'aménagement et de développement urbain global, le SCOT cite la DTA (sur les espaces proches du rivage, sur les espaces paysagers sensibles, sur les hameaux) mais ne descend pas plus finement dans l'analyse du développement du territoire et de son maillage, ce qui aurait dû être développé.

Le SCOT donne des indications minimales à respecter en termes de densités. Il faut souligner à cet égard l'effort important qui est préconisé par le SCOT en termes de densités moyennes, notamment sur l'habitat intermédiaire et collectif. Cette préconisation, si elle est bien prise en compte, est de nature à limiter l'étalement urbain.

En ce qui concerne les 7 secteurs stratégiques de développement :

1. **L'aménagement des abords de la gare de Menton** semble s'imposer (notamment avec le rapprochement de la gare routière et l'aménagement de cheminements doux), toutefois le projet aurait mérité d'être développé tant en ce qui concerne l'activité (par

exemple suppression de la plate forme de Fret) qu'en ce qui concerne le logement (aucune référence au logement social pour les actifs)

2. **L'aménagement de la halte de Garavan, toujours à Menton**, interroge au regard de sa présentation sommaire. La vocation est affichée « résidentielle, de tourisme et loisirs ». Quelle incidence sur l'emploi permanent, avec un projet de port de plaisance, de parking de 600 places, et d'hôtel ? S'il semble bien s'agir d'un projet de la commune centre, quel impact sur la Riviera ? Là encore aucune référence à du logement social pour de nouveaux actifs...
3. **L'aménagement des abords de Carnolès, à Roquebrune**.
A la différence de Menton, le Diagnostic relève que cette ville a regagné des habitants. Des opportunités foncières existent pour un projet d'ensemble. Le plan de référence préconisé est à suivre et affiner.
4. **L'ensemble du secteur de Sospel et de ses environs**.
C'est en effet un secteur qui paraît stratégique à deux niveaux : le DOG acte en effet une urbanisation forte ces dernières années de cette commune et le propose comme un pôle secondaire de développement du territoire du SCOT. Il est question de limites strictes à l'extension urbaine et visiblement d'une réorganisation de la façon de faire jusqu'ici. Il reste que le développement de zones d'activités impose une veille particulière sur les accès (route – rail) dans ce secteur, de même qu'une volonté politique forte de maintenir des espaces agricoles et naturels protégés.
5. **La carrière de la Cruelle (commune de la Turbie)**:
Si la disponibilité foncière est sûre à l'échéance 2024, il est dommage que le problème de la liaison du territoire du SCOT à Monaco, sur la question du lien habitat / activité / déplacement ne soit pas traité de façon plus approfondie, même si cette opportunité foncière sera sûrement stratégique dans 13 ans. Si ce devait être le cas, il n'y a pas de lien présenté entre sa vocation et son lien avec Sospel sur le même créneau Santé-Nutrition-Bien être, le lien étant fait plutôt pour réfléchir à une voie routière vers Menton et l'Italie.
6. **Le secteur de Breil sur Roya**.
Ce secteur peut paraître également stratégique avec des possibilités à exploiter tant au niveau de la reprise de l'urbanisme, que de la capitalisation des aménagements existants et possibles autour de la gare. Comme Sospel, ce secteur a connu une urbanisation importante et déstructurée en termes de consommation d'espace ces dernières années. Comme pour Sospel, il devrait être proposé des limites strictes à l'extension urbaine au-delà de la préconisation d'un PLU et d'une réorganisation urbaine autour de la gare. Présenté comme centre urbain secondaire, on peut toutefois, à la différence de Sospel, se poser sérieusement la question du développement de l'activité permanente dans ce secteur, hormis le tourisme saisonnier de la vallée des Merveilles et le pastoralisme auquel le SCOT s'intéresse peu.
7. **La Tête de Chien (commune de la Turbie)**
Compte tenu de sa situation, de son intérêt patrimonial et paysager, et de la difficulté d'accès du site, il est pour le moins curieux de le proposer comme centre urbain secondaire.

Orientation n°5 : Agir sur l'organisation des déplacements (PADD) / Améliorer le système de déplacements (DOG)

En termes de déplacements, la méthode utilisée dans le diagnostic est très segmentée et ne permet pas de vraie réflexion ni en termes d'intermodalités ni au regard d'une approche croisée déplacements/urbanisation (pas d'orientations en termes de maillage territorial). Il n'y a pas d'approche non plus au regard des nouvelles centralités ni des secteurs d'urbanisation nouvelle que propose le DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES ni de réflexion autour des pôles d'échanges en termes de densité...

Cette absence de relation entre les différents modes de déplacements ne favorise pas une analyse réelle des problématiques ni des préconisations fortes.

Par ailleurs, comme sur les autres problématiques, les données du diagnostic sont obsolètes. L'INSEE a publié les mises à jour 2006 des déplacements domicile-travail et domicile/études (et non pas 99) ; par ailleurs, l'enquête ménage réalisée sous maîtrise d'ouvrage du CG 06 s'est achevée fin 2009. Les résultats sont maintenant connus et la CARF a été associée et a participé au financement de cette enquête ménages-déplacements (tout comme la Région à hauteur de 25%).

En page 55 du diagnostic, une mise en garde nous invite à prendre des précautions sur le document : *«La plupart de ces données sont relativement anciennes (notamment l'enquête ménages et le recensement de l'INSEE), ce qui doit inciter non pas à en remettre en cause la pertinence des analyses, qui restent globalement valables dans leur structure, mais parfois à prendre les quantifications avec certaines précautions ».*

Or, depuis 1997, date de la dernière Enquête Ménages Déplacements (EMD), les pratiques de déplacements ont évolué.

On peut retenir de l'EMD 2009, les éléments suivants : même si le taux de motorisation des ménages a augmenté depuis la dernière enquête, la part modale de la voiture a diminué et celle des transports collectifs urbains et non urbains (trains et cars interurbains) a augmenté de 3%. Les habitants du territoire de SCOT, utilisent beaucoup moins leur voiture qu'auparavant et que la moyenne observée sur l'ensemble du territoire des SCOT. De mode « principal » en 1998, elle est au même niveau que la marche en 2009 et n'assure plus que 2 déplacements sur 5 (source EMD 2009). Cependant, les deux roues motorisées jouent un rôle de substitut à la voiture et notamment dans les échanges avec Monaco. A l'échelle des SCOT du département des Alpes-Maritimes, la mobilité est plus élevée sur ce SCOT qu'ailleurs (ce qui se justifie en partie par la proximité de Monaco pour les déplacements domicile-travail).

Le DOG définit plusieurs secteurs stratégiques autour des gares de Menton, de Garavan, de Carnolès et de Breil-sur Roya.

Concernant la gare de Menton, un des objectifs inscrits est aujourd'hui irréalisable : « déplacement de la zone d'échanges routière sur l'emplacement de la gare fret actuelle ». L'emplacement de la gare fret est situé sur du foncier appartenant à Réseau Ferré de France, ce foncier est réservé pour des travaux de voies. Pour la gare de Menton, un protocole d'études est en cours.

Pour les gares de Garavan, Carnolès et Breil-sur-Roya, pas de remarques particulières sur les objectifs de densité et de concentration des activités autour des gares. Concernant le fret ferroviaire et la volonté de développer une liaison fret à la gare de Sospel et à Peille, il convient de rappeler que le trafic fret est inexistant aujourd'hui sur cette ligne, son opportunité pourra être réévaluée en fonction de l'activité économique et industrielle du territoire.

Outre les travaux de modernisation de la ligne Nice-Breil, le réaménagement de la gare de Breil-sur-Roya en 2007 et la mise en service de matériel roulant neuf, l'effort de la Région, est à souligner sur l'offre globale de deux trains par heure en heure de pointe dans le sens de la pointe pour la fin de l'année 2011, soit une offre doublée avec 10 à 12 aller-retour par jour.

En tant qu'autorité organisatrice de transport, la Région, s'efforcera de faciliter les correspondances vers Monaco qui concentre la grande majorité des déplacements domicile-travail sur ce territoire.

De manière générale, le DOG ne donne pas de prescriptions sur les modalités de rabattement vers les gares. Pourtant avec une offre de train doublée fin 2011, l'organisation des déplacements du territoire aurait pu se mailler autour du réseau ferroviaire : rabattement TC et VP, aménagements de pistes cyclables, de liaisons piétonnes... faciliter et organiser l'intermodalité peut être une réelle alternative à l'utilisation de la voiture.

Par ailleurs, la proposition de développer le transport de marchandises par le fret n'est pas très réaliste au regard des voies existantes.

Enfin, la question des dessertes en transport collectif est peu évoquée (renvoyée à des échanges futurs entre les 2 AOTU).

Orientation n°6 : Protéger et valoriser l'environnement (les espaces naturels constituent 95% du territoire de SCOT)

Dans l'Etat Initial de l'Environnement (EIE), il est question de la richesse du paysage, mais les menaces qui pèsent sur ces paysages ne sont pas évoquées (déprise, mitage, banalisation...)

Le SCOT rappelle les espaces protégés par la DTA et rajoute un certain nombre de sites qui devront faire l'objet d'une protection dans les documents d'urbanisme locaux.

Le DOG aurait pu être davantage prescriptif et inciter notamment les PLU à protéger les alignements remarquables, les éléments qui font sens dans le paysage (haies, canaux, ripisylves).

Par ailleurs, il est précisé dans le DOG : « une attention particulière sera portée à la qualité environnementale et paysagère des aménagements », comment cela se traduit-il concrètement ?

95 % du territoire du SCOT est en zone de montagne. Cependant, cette spécificité n'apparaît clairement que dans le court chapitre « *Espaces naturels à protéger, Les espaces caractéristiques du patrimoine montagnard* », dans lequel le DOG se borne à rappeler les espaces à enjeux définis dans la DTA et à indiquer que ces espaces sont soumis à des

dispositions législatives ou réglementaires. La déclinaison locale de l'incidence de ces dispositions sur les différents espaces à protéger aurait peut-être permis de montrer une véritable volonté de valoriser ces espaces, avec l'appui au moins des outils réglementaires.

Environ ¼ du territoire du SCOT est inclus dans le cœur du Parc National du Mercantour et pratiquement les deux tiers du territoire sont susceptibles d'entrer dans « l'aire d'adhésion du Parc » (6 communes) sur laquelle la charte du Parc s'appliquera. L'aire d'adhésion et la charte du Parc National du Mercantour devraient être arrêtées courant 2011. On peut regretter qu'il n'y ait pas une ligne concernant cette charte, dont il existe un avant-projet et avec laquelle le SCOT doit être compatible.

Cette présentation a minima ne valorise pas le Parc National comme un atout pour le territoire, tant en ce qui concerne la protection des milieux que pour l'image du territoire.

Sur la question des risques

L'Etat initial de l'environnement fait bien apparaître la question des risques naturels sur ce territoire, puisqu'il :

- traite de cette thématique dans la partie agriculture en mentionnant bien que l'agriculture a une fonction environnementale notamment pour la lutte contre l'érosion et la lutte contre les inondations,
- traite de manière allusive la thématique dans la gestion forestière qui est dite « multifonctionnelle ». on peut en déduire qu'elle contribue à la lutte contre l'érosion et les mouvements de terrain mais ce n'est pas explicitement précisé,
- traite de la question des rivières en n'omettant pas la brutalité des crues et l'importance des débits de pointe,
- dédie un paragraphe entier à la thématique « risques naturels » où l'ensemble des risques présents sur ce territoire est exploré, les Plans de Prévention des Risques (PPR) recensés.
- La synthèse mentionne bien la nécessité de contrôler l'urbanisation dans les aléas forts, d'entretenir les ouvrages de protection, d'éviter d'endiguer.

Par contre, l'accent aurait dû être mis sur le pluvial, le ruissellement qui est le souci majeur après les mouvements de terrain.

En revanche, dans le **PADD**, la problématique risques n'apparaît que dans le chapitre Protéger et valoriser l'environnement plus exactement « mieux connaître et mieux délimiter les zones à risques » et reste très minimaliste. En effet, il conviendrait pourtant de souligner certains éléments :

S'il existe de nombreux PPR mouvements de terrains, il y a en revanche peu de PPR inondations. Il faut donc que les communes dans leurs PLU aillent au-delà de cette lacune notamment sur les zones urbanisées et où la hausse de la population est importante et prennent des positions drastiques pour ne pas accroître la vulnérabilité des territoires.

La phrase de la synthèse « contrôler strictement l'extension de l'urbanisation dans les zones d'expansion des crues » ne convient pas. Il ne faut pas d'urbanisation dans les ZEC sinon elles perdent leurs intérêts.

Il conviendrait d'intégrer dans le PADD et le DOG la logique de bassin versant et de solidarité amont-aval qui n'apparaît pas alors qu'elle est primordiale sur un territoire comme celui de la Roya, de même que l'impact sur les communes italiennes et leur captage d'eau potable (l'aspect transfrontalier de la Roya).

Quant au **DOG**, il se contente de se référer à la DTA. Globalement, La Région déplore l'absence d'un volet Risques pourtant central sur ce territoire ou plus exactement **le traitement de cette problématique de manière transversale**. Par exemple, sur l'urbanisation, les risques naturels ne sont pas pris en compte alors qu'ils ont des impacts en terme de possibilités d'urbanisation, sur la gestion touristique, l'environnement, l'agriculture et la gestion forestière.

Les aléas ne sont pas territorialisés, alors qu'il existe de nombreuses cartes disponibles via le CRIGE (Centre Régional d'Informations Géographiques).

Sur la question de l'eau

La thématique de l'eau est globalement bien abordée dans l'EIE et le PADD. Dans l'Etat Initial de l'Environnement, la Directive Cadre sur l'Eau est mentionnée mais le SCOT aurait pu aller plus loin en déclinant les Programmes de Mesures par masse d'eau (en se rapprochant de l'Agence de l'Eau) ;

L'approche semble parfois pertinente et complète, parfois un peu trop synthétique ce qui peut induire des erreurs de compréhension ; par exemple la gestion hydraulique des cours d'eau ne se limite pas à endiguer les zones construites ; l'entretien des cours d'eau est en effet à encourager et à encadrer par des études préalables, sinon le remède peut être pire que le mal...

S'il ressort que les thématiques liées à l'eau ont bien été appréhendées, notamment à travers la notion d'espaces naturels (gestion et mise en valeur des zones d'expansion de crue, gestion et préservation des vallons humides...), elles sont abordées de manière très sectorielles du coup la mise en cohérence n'est pas évidente. La spécificité d'un bassin versant transfrontalier n'est pas mise en valeur et très peu développée, même si l'identité du territoire (montagne/ littoral) est perceptible dans l'analyse globale.

En revanche, dans le PADD, il n'est mentionné nulle part « maîtrise de la consommation en eau » ou « gestion durable de la ressource en eau ».

Il se situe davantage dans de l'amélioration d'équipements que dans une approche environnementale, avec l'idée d'adapter l'environnement aux besoins humains plutôt que d'amorcer des compromis pour une gestion durable de la ressource en eau, en énergie, foncière...

Dans le DOG, la notion de maîtrise de la demande est bien appréhendée (+ assainissement etc..).

Par contre, le paragraphe 6.16 sur les axes bleus est un peu léger, il manque tout l'aspect lié à la biodiversité (lien avec le Parc du Mercantour..);

Par ailleurs, il est peu question des milieux aquatiques (lien avec la biodiversité) qui sont pourtant garants de la qualité de l'eau, d'où l'importance de les maintenir en bon état.

Sur l'approche mer/littoral

La Région continue de regretter qu'il n'y ait aucune approche spécifique du volet littoral, alors qu'il existe de nombreuses études à l'échelle du bassin versant transfrontalier, notamment l'étude diagnostic des « enjeux environnementaux de la baie de Bordighera-Menton et son Bassin Versant ».

En l'absence de volet littoral, le SCOT n'offre pas de vision globale du territoire et des enjeux à prendre en compte, dans la définition d'un projet d'aménagement et de planification de l'espace, dont les prescriptions vont s'appliquer aux communes dans le cadre de leur PLU.

Ce volet est d'autant plus important que le dispositif apparu dans la loi SRU de 2000 définit un périmètre d'une bande littorale d'une profondeur de 15 km où les communes en l'absence d'un SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE, ne peuvent modifier ou réviser leur PLU en vue d'ouvrir à l'urbanisation une zone naturelle ou une zone à urbaniser délimitée, mais que par ailleurs la loi DTR (Développement des Territoires Ruraux) de 2005 octroie aux communes le pouvoir de décision en matière d'équipements « économiques, dont les extensions et créations de ports de plaisance ». A ce titre, seul le volet littoral du SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE peut permettre la mise en cohérence de stratégies et d'orientations de natures différentes, dont la prise en compte de la qualité des eaux côtières pour laquelle le législateur vient de renforcer la responsabilité des collectivités locales.

Il n'a pas de prise en compte des activités liées au littoral et à la mer (les données gratuites existent pourtant largement à travers le CRIGE) et les études mentionnées ci-dessus.

Par ailleurs, en ce qui concerne les enjeux transfrontaliers sur le littoral et les obligations françaises de respect des directives Européennes (Directive Cadre sur l'eau, Natura 2000 en mer) : il faut préciser que ne pas aborder l'aspect transfrontalier revient à faire prendre le risque de non atteinte du bon état et de préservation des zones Natura 2000 en mer françaises.

En effet, le courant Liguro-provençal et le régime de vent d'Est sur la zone impliquent un impact direct des activités anthropiques italiennes et du fleuve ROYA sur la zone côtière française.

Les relations déjà nouées sur cette zone, doivent conduire à demander l'insertion des zones côtières françaises dans les études d'incidence italiennes concernant les travaux en zone littorale de la Province d'Imperia (au moins, si ce n'est plus).

De même, lorsqu'il est recommandé dans le DOG (page 63) : l'érosion des plages devra être limitée par la mise en œuvre de techniques moins dommageables aux habitats sous-marins, il faudrait ajouter aussi dans « une approche intégrée d'une unité "bassin versant- baies" ».

Une précision peut être apportée dans l'EIE en termes de risques accidentels : un projet dans le cadre du programme ALCOTRA a été accepté pour la mise en cohérence des plans de lutte contre les pollutions par les hydrocarbures et le développement d'une concertation, et stratégie commune d'équipement des communes de la baie trinationale de Monaco à Bordighera.

Sur la question de l'énergie :

Les chiffres peuvent être actualisés avec les données 2008 (Observatoire régional de l'énergie). La question des économies d'énergie n'est pas développée, alors qu'elles constituent un des moyens de réduire les gaz à effet de serre (on ne parle que des énergies renouvelables, que ce soit dans l'EIE, le PADD ou le DOG). Le PADD a d'ailleurs une approche très restrictive des enjeux en termes d'énergie. Enfin, le solaire n'est quasiment pas abordé.

Il faut souligner le fait que la thématique de l'agriculture et de la préservation des espaces agricoles, qui figurait dans le PADD, n'apparaît plus dans la partie environnementale mais a été rattachée à la question du développement économique.

En résumé, si le SCOT propose quelques préconisations en termes de maîtrise de l'urbanisation et de la consommation d'espace, de densités, d'objectifs à atteindre en termes de logements sociaux, il se contente bien souvent de se référer à la DTA qui n'avait pas vocation à décliner finement des prescriptions s'imposant sur ce territoire pour inciter les communes à « respecter les grands équilibres entre les espaces urbains et les espaces naturels, agricoles et forestiers ». Les incertitudes qui demeurent sur les données utilisées et sur leurs projections, l'absence de documents graphiques de synthèse et de spatialisation des enjeux, le renvoi systématique à la délimitation fine de ces espaces dans les PLU, la déclinaison des secteurs de développement sous forme de « plans de référence » dans une future révision du SCOT, ne nous paraissent pas de nature à répondre à cet objectif d'équilibre du territoire qui est l'un des fondements d'un SCOT.

C'est la raison pour laquelle la Région émet un avis réservé sur le projet de SCOT arrêté.

**PROJET ARRETE DU SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON
- AVIS DU CONSEIL REGIONAL -
FEVRIER 2011**

La question du périmètre

Le périmètre du SCOT du bassin de vie d'Avignon tel qu'approuvé par arrêté préfectoral du 30 septembre 2003 présente une **délimitation morcelée et peu cohérente qui diffère substantiellement du bassin de vie réel.**

Ainsi, alors que le fonctionnement réel du bassin de vie se situe à l'intersection des trois départements que sont l'ouest du Vaucluse (84), l'est du Gard (30) et le nord des Bouches-du-Rhône (13) le périmètre du SCOT ne concerne que les deux premiers ignorant les Bouches-du-Rhône dont le rattachement au territoire dans une logique fonctionnelle paraît pourtant évident.

Deux ensembles de communes du bassin de vie ne font ainsi pas partie du périmètre du SCOT: quatre communes du Gard (Pujaut, Sauveterre, Tavel et Montfaucon Saint Genies quasiment enclavées dans le territoire du SCOT) et le secteur nord des Bouches du Rhône (secteur de Châteaurenard-Barbentane inclus dans le SCOT du pays d'Arles, exclusivement situé dans les Bouches-du-Rhône).

Toutefois, malgré ce périmètre imparfait les documents du SCOT (défi 1 du PADD) permettent de positionner le territoire et ses enjeux en cohérence avec le bassin de vie réel (page 17 du PADD). Ainsi l'identification des pôles qui composent le réseau de villes a bien été réalisée à l'échelle du grand bassin de vie (pages 18 à 21 du PADD).

Ce contexte rend notamment nécessaire, dans un souci de cohérence, que soient mises en place des relations durables entre le territoire et les SCOT limitrophes et que la logique fonctionnelle du territoire soit appréciée et mise en perspective en fonction du développement des territoires voisins.

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

1 – La question de l'habitat :

Il est pertinent de se fixer en préambule un objectif méthodologique autour de la quantification des besoins en logement et du respect des équilibres spatiaux (page 35 du PADD). La question des besoins en logements est en effet à rapprocher de la question démographique (page 25 du PADD) qui conditionne les besoins d'habitat, les pratiques de déplacement, de services et les besoins fonciers. Le PADD fixe ainsi en page 24 un **objectif d'accueil de 31 000 nouveaux habitants d'ici 2020 dans une logique de continuité des évolutions antérieures avec un apport majeur de population polarisé dans le cœur urbain.**

Les besoins de logements pour le SCOT du bassin de vie d'Avignon sont ainsi estimés à 24 000 d'ici 2020 (page 35 du PADD) en tenant compte des objectifs démographiques, du desserrement des ménages, de l'arrivée d'habitants supplémentaires, de la vétusté et du renouvellement du parc urbain existant, de la vacance et des résidences secondaires.

Toutefois, ce chiffre sera à affiner lors de l'élaboration des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) (élaboration en cours du 2^{ème} PLH de la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon, du PLH de la

Communauté de Communes des Pays du Rhône et Ouvèze, et du PLH de la Communauté de Communes des Sorgues du Comtat).

Il faut noter que le SCOT fixe un objectif minimum en terme de production de logements sociaux et que les PLH, lorsqu'ils existent et qu'ils sont plus ambitieux restent opposables.

Les constats développés dans le PADD sur la pression foncière, le déficit en logement, l'abandon et la paupérisation de certains centres anciens sont pertinents et en accord avec les préoccupations régionales.

Le développement de logements locatifs, de logements aidés et la diversification de l'offre est un enjeu fondamental de ce SCOT. Répondre à l'ensemble de ces enjeux devra permettre notamment de répondre aux difficultés de logement dues à une offre peu accessible pour une population modeste importante du territoire et de réenclencher le « parcours résidentiel ». Ces préoccupations régionales apparaissent à la page 35 du PADD avec l'objectif affiché de répondre à tous les besoins et d'adapter l'offre en logements aux besoins et exigences de demain.

L'attractivité dont bénéficie le Bassin de Vie d'Avignon, à l'instar du reste du territoire régional de Provence Alpes Côte d'Azur, entraîne des déséquilibres sociaux forts. De plus en plus de personnes ont du mal à se loger.

Au niveau régional, l'étude sur les incidences des projections socio-démographiques sur les besoins en logement – Guy TAIEB Conseil / DREAL – Région PACA, a démontré l'insuffisance de la production de logements alors que, la croissance de l'emploi et celle de la population sont nettement plus rapides et que 17% est utilisée par des résidences secondaires (contre 8% en France métropolitaine). Il convient donc d'après cette étude, à la fois de construire suffisamment pour que les échanges se développent de nouveau (le taux de mobilité dans le parc HLM en PACA est le plus faible jamais enregistré en France) et de relancer fermement le développement d'une offre notamment sociale (sous conditions de ressources), ce qui suppose le développement d'opérations d'initiative publique.

Les ordres de grandeur sont les suivants au niveau régional : nécessité d'une production neuve de 35 000 à 40 000 logements par an et d'un développement de l'offre locative sociale de 8 000 logements par an, en grande majorité PLAI et PLUS. Ce qui correspond à 1,5 fois la tendance récente pour le premier et 7 à 8 fois pour le second.

Les thèmes de l'habitat et de la mixité sociale doivent donc dépasser le stade du constat et être abordés de manière forte dans le PADD. **L'objectif affiché en page 24 d'une recherche d'une plus grande mixité sociale, en priorité dans les communes en retard sur les objectifs fixés par la loi SRU est donc pertinent.**

Un rééquilibrage territorial de l'offre en logements sociaux entre les communes du territoire est également nécessaire. En effet 5 des communes du territoire situées dans le département de Vaucluse ont fait l'objet d'un constat de carence par le Préfet compte tenu du faible taux de réalisation des objectifs de rattrapage de la loi SRU pour la création de logements sociaux sur la période 2005-2007 : Monteux, Morières les Avignon, Pernes les Fontaines, Saint Saturnin lès Avignon et Vedène. Il faut, de plus, noter qu'à partir de 2011 (loi DALO), la commune de Caumont sur Durance est également soumise à l'article 55 de la loi SRU alors que cette commune possédait un taux nul de logements sociaux en 2007. **L'effort de développement de l'offre de logements à loyer maîtrisé doit donc être renforcé et rééquilibré entre les différentes communes du bassin de vie.** Cet objectif affiché en page 36 du PADD mérite donc d'être souligné.

Même si Avignon, affiche actuellement une part importante de logements sociaux (30%), celle-ci doit continuer et maintenir son effort dans la production de logements sociaux compte tenu de

son attractivité en tant que ville centre qui concentre les différents services et équipements du territoire. On ne peut donc que soutenir l'objectif affiché en page 36 pour chaque commune de respecter un objectif de production de logements sociaux.

Toutefois cet objectif devra être quantifié dans le DOG et faire l'objet de prescriptions fortes afin d'assurer une mixité dans la population et de permettre un développement urbain qui ne doit pas se traduire par une diminution de l'offre en direction des populations modestes.

On doit retenir la volonté de rééquilibrage aussi bien en ce qui concerne les programmes de logements locatifs sociaux (et très sociaux) sur le territoire du bassin de vie qu'en ce qui concerne les typologies de logement.

Par ailleurs, le PADD affiche une volonté de création de logements qui répondent aux exigences du développement durable notamment en liant d'avantage urbanisation, polarités de services et d'emplois et desserte en transports en commun ce qui est un point positif à souligner (page 16 et 35 du PADD). **Il sera souhaitable d'introduire de manière forte cette exigence dans les prescriptions du DOG afin de veiller à son respect.**

Enfin, l'éradication du logement indigne positionnée comme une priorité du PADD (page 36) et la volonté d'œuvrer sur la question de la vacance, principalement dans les centres urbains et au premier rang desquels se trouve Avignon est un point positif à souligner. **Il conviendra de fixer dans le DOG les leviers nécessaires à la réussite d'un tel objectif (dispositifs opérationnels à mettre en place).** L'objectif de remise sur le marché de logements ou de bâtiments d'activité vacants est intéressant dans le sens où il répond aux exigences d'un réinvestissement des espaces urbains existants. La commune d'Avignon possède par exemple un grand potentiel de renouvellement urbain.

2 – La question des mobilités :

Le PADD fixe comme objectif (en page 38 du PADD) d'organiser une mobilité durable sur le territoire et de développer une éco-accessibilité du bassin de vie tant pour les marchandises que pour les personnes. Le volet mobilité du SCOT est un thème majeur et transversal du SCOT.

a) Le transport fluvial

La Région a demandé le transfert à titre expérimental des ports du Pontet et d'Arles. L'Etat (Préfet de bassin) lui a répondu défavorablement, au vu de considérations techniques et juridiques. Si les installations du port du Pontet sont vétustes actuellement, la prochaine relance d'une concession sera de nature à moderniser le port et pourra lui permettre de conserver une activité plutôt locale.

Le port de Courtine est actuellement géré par la Compagnie Nationale du Rhône. Plusieurs réseaux de transport s'y retrouvent (fer/route/fleuve), **il est important de maintenir cet espace stratégique pour développer dans un avenir à moyen ou long terme l'activité de la Courtine**, qui a pleinement sa place dans une stratégie de développement du transport fluvial de marchandises dans la vallée du Rhône.

La question de l'avenir de la plateforme ferroviaire d'Avignon doit être clarifiée, notamment dans le cadre du Plan fret de la SNCF et de l'Etat. Le terminal de Champfleury a une vocation régionale voire européenne, sa connexion avec Courtine est à étudier.

Le port de Bollène est peu actif, **il conviendrait de mener une étude d'opportunité économique pour s'assurer de son activité future** notamment en lien avec la ZAC pan euro parc en cours de création et commercialisation.

b) Le transport de marchandise

En 2010, une étude a été menée par le CETE Méditerranée : « Transport de marchandise et logistique sur l'Aire Avignonnaise » (l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Avignonnaise a été associée à cette étude) avec deux grands domaines d'actions :

- La construction d'une stratégie locale partagée sur le développement des transports et de la logistique :
 - vers une organisation de l'activité logistique avec la création d'un « espace projet » qui dépasse les frontières administratives,
 - recherche des complémentarités entre zones, optimisation de l'existant, implantation réfléchie de la « grande » logistique, articulation des zones avec les équipements multimodaux,
 - minimisation de la concurrence entre territoires.

- La mise en place d'actions urgentes en matière de transport combiné suivi d'un plan de développement à moyen terme des équipements multimodaux :
 - **extension des capacités du chantier actuel de Courtine ou recherche d'une nouvelle localisation à proximité,**
 - **développement du chantier satellite de Laudun sur la base de concertations entre les collectivités et les professionnels,**
 - **intégration du fluvial à la stratégie multimodale pour la création de sites tri-modaux.**

L'organisation des livraisons de marchandises dans les centres villes est renvoyée au PDU.

c) Le service de transport de voyageurs –TER et LER

Les grandes orientations de la politique régionale, déclinées dans le Projet Stratégique Régional en vue de la négociation du contrat de projet Etat-Région 2007-2013, s'inscrivent en continuité des opérations déjà engagées pour développer l'offre de transports ferroviaire métropolitaine et locale.

Elles visent à poursuivre et amplifier les efforts de la Région en faveur des infrastructures ferroviaires et du développement de l'intermodalité.

La desserte ferroviaire TER de l'aire avignonnaise est actuellement assurée au Sud, par les lignes : Avignon-Tarascon vers Arles et Miramas ou vers Nîmes et Montpellier, Avignon-Cavaillon-Miramas et au Nord par la ligne Avignon-Orange. Le territoire est également desservi par la ligne TGV Méditerranée dont la gare excentrée n'est à ce jour pas reliée, par train, à la gare d'Avignon-Centre.

La création d'une liaison ferroviaire Avignon-TGV – Avignon-centre – Carpentras est inscrite au Contrat de projets 2007/2013. Cette liaison se compose d'une part d'une infrastructure nouvelle entre la gare TGV et la gare centre d'Avignon dont la mise en service est prévue pour 2013 avec un démarrage des travaux fin 2010/début 2011. Elle comprend d'autre part la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras desservant les gares de Sorgues, Entraigues sur Sorgues, Monteux et Carpentras dont la mise en service est prévue pour fin 2014. La couverture ferroviaire de l'aire avignonnaise sera ainsi grandement améliorée avec sur cette ligne une offre en pointe de deux trains par heure dans le

sens de la pointe et le renforcement des services actuels qui seront prolongés jusqu'à Avignon-TGV. Ce projet participe à l'objectif affiché dans le PADD (page 38) de développer un maillage d'infrastructure de transport durable renforcé sur le territoire.

L'important développement économique et l'urbanisation des périmètres autour d'Avignon et de Carpentras (plus de 180 000 habitants et 85 000 emplois sont recensés sur l'axe Avignon-Sorgues-Carpentras) ainsi que la nécessité d'offrir une liaison rapide et de qualité depuis la gare TGV vers le centre d'Avignon et Carpentras, justifient cette réouverture de ligne et la création de cette nouvelle desserte. Ces projets sont d'autant plus pertinents que les temps de parcours possibles en train sont très attractifs (moins de 30 minutes contre 45 minutes à 1h15 en car sur Avignon centre – Carpentras ; 5 minutes contre 15 minutes au mieux pour relier les 2 gares). Cela contribuera également à réduire le flux de véhicules sur le territoire traversé.

Le PADD fixe comme objectif d'organiser la mobilité résidentielle autour des transports en commun ou des déplacements doux. L'un des appuis essentiels à cet objectif sera l'ouverture de la voie ferrée Avignon / Carpentras au transport des voyageurs prévue pour 2014. La participation de la Région à ce projet, inscrite dans le CPER 2007/2013, s'élève à 20 M€. **Etant donné l'impact qu'aura ce projet sur le territoire, il conviendrait de le mentionner à la page 19 du PADD dans le paragraphe « réinvestir l'étoile ferroviaire du bassin de vie d'Avignon ».**

A plus long terme, la réouverture de la gare de Barbentane et de la ligne Barbentane-Plan d'Orgon sera également étudiée dans le cadre d'une étude de capacité et d'opportunité financée au CPER 2007/2013.

L'offre LER complète l'offre TER actuelle avec 4 lignes express régionales : Arles-Tarascon-Avignon TGV-Avignon Centre, Avignon-Aix-en-Provence, Avignon-Digne et Carpentras-Cavaillon-Aix-Marseille. **Aujourd'hui l'ensemble des acteurs souhaitent une optimisation de la gare routière actuelle, sa liaison avec la gare Centre et le futur projet de TCSP est un véritable enjeu, afin de donner à cet espace une dimension multimodale.**

d) Le transport aérien

L'aéroport d'Avignon n'est cité que dans le PADD, avec quelques imprécisions. Il était totalement absent de la précédente version. L'aéroport d'Avignon-Provence qui couvre une superficie de 183 hectares a été transféré par l'Etat à la Région en mars 2007.

De 1982 à 2008 Avignon était relié à Paris par une liaison aérienne quotidienne. En 2003, malgré la mise en service du TGV, la ligne s'est maintenue à 72 000 passagers /an répondant aux besoins du secteur économique avignonnais, qui souhaite relier le bassin parisien sans entrer dans Paris intramuros, ou qui voyage ensuite en correspondance sur des vols moyens et longs courriers.

Dans le cadre de la restructuration de son secteur courts courriers, la compagnie Air France a annoncé fin 2007, moins d'un an après le transfert de l'Aéroport à la Région, la suppression de plusieurs lignes intérieures dont la liaison Avignon/Paris.

Dans ce contexte, la Région a négocié avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Vaucluse une convention de délégation de service public de sept ans, en mars 2009, autour de quatre objectifs prioritaires :

- La réouverture de la ligne Avignon/Paris,
- L'ouverture de nouvelles liaisons aériennes européennes et méditerranéennes,
- Le développement de l'aviation d'affaires,
- Le développement d'activités économiques sur l'Aéroport (Technopôle Pégase).

L'Aéroport, en s'appuyant sur la renommée touristique d'Avignon ainsi que sur le développement économique du Vaucluse, travaille à la réouverture de la liaison vers Paris, et le développement de nouvelles liaisons vers le bassin méditerranéen et l'Europe du nord.

L'Aéroport d'Avignon-Provence, par son dimensionnement à taille humaine, et son offre de service, se positionne également sur le secteur de l'aviation d'affaires.

En outre, l'infrastructure aéroportuaire n'est pas seulement un équipement de transport, mais doit également être au service du développement économique du territoire et de la création d'emplois. C'est en ce sens, qu'en partenariat avec les collectivités locales vauclusiennes (Département de Vaucluse et Grand Avignon) qui cofinancent les investissements et en lien avec le Pôle de compétitivité Pégase qui fédère la filière aéronautique, la Région construit et aménage sur l'Aéroport un technopôle destiné à accueillir des entreprises innovantes. En permettant aux entreprises de cette filière économique de se développer sur un site dédié, le Pôle Pégase a pour objectif de créer 1000 emplois à 10 ans dans le secteur aéronautique en Vaucluse, dont l'essentiel sur l'Aéroport d'Avignon-Provence.

Et enfin, il convient de rappeler qu'il n'existe pas de transport de fret sur l'aéroport d'Avignon.

e) Modes doux

Le PADD fixe comme objectif à la page 39 d'organiser la mobilité résidentielle autour des transports en commun et des déplacements doux et de structurer sur chacune des communes une trame de déplacement doux. **La réflexion sur l'établissement de cette trame douce pourra être menée conjointement et de façon priorisée avec la trame verte et bleue des communes.** Il s'agit plus concrètement de l'aménagement sécurisé de liaisons piétonnes ou deux roues permettant de relier sans rupture les zones d'habitat aux différents services et équipements structurants des communes (services publics, écoles...).

Il conviendra d'y ajouter la nécessité de desservir par des modes doux adaptés et sécurisés les zones d'emplois et d'économie du territoire, notamment à la page 38 du PADD sur les principes de développement des pôles économiques et à la page 39 dans le paragraphe sur l'organisation de la mobilité résidentielle.

Pour les réseaux doux, le schéma directeur d'équipements cyclable du Conseil Général de Vaucluse est à mettre en relation avec l'adoption du Schéma d'Orientation des Itinéraires de Véloroutes et Voies Vertes de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, qui prévoit une incitation financière pour les collectivités à la réalisation des itinéraires préconisés. Le circuit concernant le territoire du SCOT est celui de « la Provençale ». En effet, pour information, le Conseil Régional a adopté le 30 mars 2007 un schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes, plusieurs itinéraires sont identifiés en Région pour la mise en œuvre effective des circuits qui dépend des politiques départementales à travers leurs schémas départementaux Véloroutes et Voies Vertes.

f) Transport en Commun en Site Propre (TCSP)

Le projet du SCOT affiche en page 38 du PADD l'objectif de mettre en œuvre un TCSP dans le cœur de l'agglomération avignonnaise avec une desserte de l'ensemble de l'agglomération comprenant les zones denses d'habitat et d'activités. **Il serait intéressant de savoir si les quartiers d'habitats sociaux sont également desservis par ce futur TCSP, bien que le tracé ne soit pas encore définitif.**

g) Projets routiers

Le PADD affiche comme objectif en page 38 notamment l'achèvement de la liaison Est Ouest dont la vocation est de relier l'Autoroute A7 à l'A9 pour permettre à terme de faciliter les échanges entre Avignon et Nîmes.

Concernant les projets routiers, il convient de rappeler que, en règle générale, la réalisation de nouvelles voies et dessertes impacte les modes d'urbanisation et favorise l'étalement urbain. La réalisation de la liaison Est Ouest (LEO) peut être un atout si elle s'inscrit dans une politique globale de mobilité à l'échelle de l'agglomération. **La création d'un nouvel itinéraire de contournement de l'agglomération doit être accompagnée d'une réduction des voies de transit plus au centre et d'une maîtrise de l'urbanisation en périphérie afin de réduire l'impact d'une telle réalisation sur la ceinture verte d'Avignon dans la zone sud entre Durance et route de Marseille.** Sur le premier point, le projet de transport collectif en site propre (TCSP) semble démontrer une réelle volonté de réduction de la circulation en ville. Sur le second point, l'échelle du SCOT, compte tenu de son périmètre peu cohérent par rapport au bassin de vie réel, est insuffisante pour garantir une maîtrise complète de l'impact de l'opération routière et impose une coordination avec les territoires et SCOT voisins.

3 – La question des formes urbaines :

Le PADD fixe un certain nombre d'objectifs pertinents en matière de formes urbaines (pages 24 et 56 du PADD) qui ne doivent pas rester au simple stade de l'incantation mais qui doivent trouver leur concrétisation dans les documents d'urbanisme communaux:

- privilégier la diversité des fonctions urbaines dans les quartiers notamment dans les quartiers stratégiques et entres autres ceux autour des gares,
- aménager des espaces publics de qualité (notamment en support de la trame verte et bleue),
- favoriser la qualité urbaine,
- gérer de façon économe l'espace,
- recentrer le développement sur les pôles urbains,
- favoriser l'usage des transports collectifs en mixant d'avantages habitat/emploi/services.

Il est pertinent d'avoir lié la nécessité d'une réflexion plus globale sur les formes urbaines et le développement d'une offre alternative à l'utilisation des véhicules particuliers.

En effet, l'étalement urbain et l'absence de densité rendent impossible la mise en place d'une politique efficace de transports en commun et accroissent aussi les déplacements de véhicules particuliers sur le territoire.

Dans ce sens, le PADD proposé fixe comme objectif de définir une densité minimale autour des lignes de transports en commun et de structurer des «quartiers durables» (page 39) autour des accès aux transports en commun (mixité sociale et mixité des fonctions urbaines). Ainsi en page 29 le PADD inscrit qu'il conviendra de mixer habitat/commerces/services/bureaux dans les centre villes et les quartiers stratégiques (gares, pôles d'échanges...). **Cet objectif vertueux est à souligner. Toutefois, le DOG devra aller beaucoup plus loin en terme de prescriptions** de manière à assurer pleinement

l'objectif affiché de lien entre l'habitat et les dessertes en transports en commun. Il conviendra également d'ajouter la thématique de l'emploi et de l'économie à ces réflexions. En effet si la desserte en transports en commun des zones d'habitat est importante, celle des zones d'emplois l'est tout autant en terme de fonctionnement urbain.

Le PADD cherche à répondre aux besoins des habitants en termes de logements, d'équipements et de services.

Ce document prône un développement territorial plus vertueux en terme de consommation de foncier et propose de maîtriser l'offre nouvelle de logements selon une logique d'intensification des secteurs positionnés le long du réseau de transports en commun. Le PADD cible ainsi en page 19 les communes bénéficiant d'une gare ou d'une halte ferroviaire existante ou en projet comme celles devant capter la majorité de l'apport démographique souhaité d'ici 2020. **Cette problématique et la nécessité de développer l'utilisation des transports collectifs font, en effet, des sites localisés autour des gares un des enjeux cruciaux de l'aménagement urbain du territoire du SCOT.**

La question des densités est abordée à partir de la page 42 du PADD. Le document fixe ainsi comme objectif la densification et l'aménagement des dents creuses du tissu urbain existant, par une volonté de :

- réinvestir les espaces urbains existants (densification et aménagement des dents creuses, remise sur le marché de bâtiments vacants),
- définir des secteurs privilégiés d'urbanisation pour chaque commune (enveloppe urbaine maximale regroupée autour des centralités et des zones déjà urbanisées), **ce qui est une avancée significative du SCOT,**
- définir des arrêts d'urbanisation le long des routes pour stopper l'urbanisation linéaire,
- promouvoir les opérations denses (diviser par 2 la consommation d'espace à l'horizon du SCOT).

Le PADD vise ainsi à infléchir le mode d'urbanisation du territoire vers des formes urbaines plus denses et moins consommatrices d'espace ce qui est un point positif à souligner:

- diminuer la part du logement individuel au profit du logement groupé,
- augmenter le nombre de logements à l'hectare.

Concernant le foncier économique les principes d'urbanisme retenus par le PADD en page 32 sont les suivants :

- favoriser l'implantation d'activités économiques dans les quartiers dès lors qu'elles sont compatibles voire complémentaires de l'habitat. **Les quartiers autour des gares sont des sites stratégiques.**
- réserver le foncier en zone d'activité « pure » pour les activités économiques non compatibles avec la mixité d'un quartier d'habitat (nuisances...).
- réinvestir l'existant en priorité.

L'objectif du PADD, par ces exigences générales de densités et de formes urbaines, est de diviser par deux la consommation foncière liée aux logements.

Il paraîtrait opportun que cet objectif louable soit apprécié et suivi par la mise en place d'un « observatoire de la consommation de l'espace » de manière à juger rapidement les effets des prescriptions mises en place et de leur nécessaire adaptation le cas échéant.

Le PADD propose de territorialiser dans le DOG les sites stratégiques sur lesquels les efforts de densité seront indispensables. **Les secteurs stratégiques tels que les « quartiers gares » devront, en effet, être identifiés comme devant présenter une densité importante permettant de proposer des aménagements urbains cohérents, économes d'espaces et répondant aux exigences de la**

diversité des fonctions urbaines en lien avec la réalisation d'espaces multimodaux train/transports collectifs/parkings relais.

Le DOG devra décliner les outils qui permettent d'appliquer concrètement ces objectifs de formes urbaines et de les traduire dans les PLU.

4 – La question de l'agriculture et du foncier agricole :

De manière générale, le diagnostic s'est appuyé sur l'étude préalable de la chambre d'agriculture du Vaucluse et apparaît comme satisfaisant car détaillé et territorialisé.

Il est à noter que les documents proposés abordent la question de l'agriculture dans toutes ses composantes, ce qui est un point positif à souligner :

- composante économique,
- composante sociale,
- composante environnementale et paysagère.

L'objectif de préservation de l'espace agricole dans toutes ses composantes doit être un axe fort du SCOT compte tenu de l'enjeu socio-économique qui concerne l'activité agricole sur ce territoire (page 14). Toutefois, la référence au pôle de compétitivité européen et d'innovation Fruits et Légumes est présentée comme « excellent levier de développement pour la filière agricole ». **Malgré les atouts indéniables de la constitution de ce pôle, il convient de relativiser ce positionnement compte tenu des efforts à faire sur un plus grand soutien et une meilleure intégration de la production locale et de l'orientation majoritairement agro-alimentaire adoptée jusqu'à présent**

Le PADD fixe en page 24 l'objectif général de conserver les grands équilibres entre les différentes vocations de l'espace notamment agricole et de préserver le foncier agricole par un projet de planification urbaine clair et peu consommateur de foncier agricole afin de donner une lisibilité sur le long terme aux agriculteurs sur le devenir des terres.

On note donc dans le PADD une convergence avec les objectifs de la Région en terme de conservation des grands équilibres agricoles et naturels existants. En effet, par délibération n° 06-163 du Conseil Régional en date du 30 juin 2006, **la Région s'est positionnée en faveur de la préservation des espaces agricoles et du maintien de ces espaces**. Cette orientation sera confirmée en 2011 par une nouvelle délibération de l'assemblée régionale visant à accentuer les démarches de préservation de l'agriculture et des espaces agricoles.

Cet enjeu fondamental méritera d'être territorialisé dans le DOG. En effet, il faut rappeler que l'article L122-1 du Code de l'Urbanisme indique que le SCOT détermine les espaces et sites naturels, agricoles ou urbains à protéger et peut en définir la localisation ou la délimitation. Cette territorialisation devra permettre d'identifier assez clairement les secteurs agricoles à enjeux à protéger, sans quoi elle risque de ne pas être déclinée à l'échelle des PLU. La question de l'échelle et de la précision de cette territorialisation sera donc primordiale.

A ce stade cette exigence paraît prise en compte puisque le PADD précise en page 48 l'objectif de protection des espaces agricoles par les modalités suivantes :

- définir une limite claire entre espaces urbains et espaces agricoles,
- définir des secteurs privilégiés d'urbanisation.

La question de la préservation du foncier agricole dans le PADD en cohérence avec un examen du potentiel des sols et la réalité des situations locales est posée en principe (page 48), s'appuyant sur l'expertise réalisée par le groupement de l'étude « qualification du foncier agricole » qui a permis de mettre en lumière les secteurs où le potentiel technico-économique est le plus important. **Cette prise en compte de l'agriculture comme élément clé de développement d'un territoire est satisfaisant** dans la mesure où sa préservation est abordée prioritairement au regard de la fonction de l'agriculture en tant qu'activité économique et/ou contributrice d'une alimentation de qualité et dans sa fonction non productive dans un deuxième temps (paysagère, environnementale, écologique...).

Le PADD précise ensuite en page 27 les orientations suivantes nécessaires à la réussite de l'objectif affiché:

- maintenir la rentabilité des entreprises,
- développer la capacité d'export (chantier rail/route),
- développer les circuits courts,
- développer l'organisation économique,
- renforcer l'identification et la promotion des produits,
- agir sur le prix du foncier agricole.

Ces ambitions générales louables devront être déclinées en objectifs opérationnels précis en détaillant clairement les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Parmi ces facteurs de réussite, **la préservation des espaces agricoles périurbains, compte tenu de leur localisation, de leur proximité des lieux de vente, de leurs qualités agronomiques et de la menace qui pèse sur leur devenir, devra être érigée en principe.** En effet, le diagnostic avait clairement exprimé pour les activités agricoles périurbaines que « les activités maraîchères correspondent à un secteur économiquement de moins en moins viable » et que le « basculement d'espaces agricoles en terres urbanisées, mutation dont il faut préciser qu'elle est irréversible, est constant et significatif ».

5 – La question du développement économique et du foncier économique:

Le bassin de vie d'Avignon présente une économie complexe en pleine mutation et ouverte aux échanges. L'agriculture qui connaît des difficultés joue encore un rôle majeur en termes d'emploi (13% d'emplois directs), de développement et d'aménagement de l'espace. L'artisanat représente un secteur prometteur à « accompagner » : 12% des emplois avec des structures présentes sur tout le territoire. L'économie du bassin de vie d'Avignon s'appuie sur des secteurs « phares » tels que l'agroalimentaire, la chimie, le transport et la logistique. Le pôle de compétitivité « fruits et légumes », basé à Avignon, a un double objectif de qualité et d'innovation des activités de distribution et de transformation des productions de ce secteur.

La Région Provence Alpes Côte d'Azur a fait du renforcement des réseaux de coopération entre les entreprises l'axe privilégié de sa stratégie économique, pour la création d'emplois durables, en particulier dans la sphère productive. Elle a décidé de soutenir fortement les entreprises engagées dans une démarche de coopération et de développement par le biais de Pôles Régionaux d'Innovation et de Développement Economique Solidaires (P.R.I.D.E.S).

Le « label » P.R.I.D.E.S. ouvre pour les entreprises adhérentes l'accès à des aides régionales sous forme d'actions collectives ou individuelles et notamment au Contrat de Développement pour l'Emploi (C.D.E.) qui a vocation à renforcer les entreprises régionales pour les aider à se développer.

Deux entreprises du Vaucluse en ont été bénéficiaires dont la société Quatressences à Avignon pour la vente de cosmétiques bio.

Cet axe de développement économique intègre la dynamique déjà engagée en faveur des pôles de compétitivité, des systèmes productifs locaux et des filières. Cette politique a pour objectif de densifier le tissu productif des moyennes entreprises, de veiller à un développement régional équilibré, en vue d'améliorer l'attractivité de la région par l'affirmation de compétences économiques fortes. Cette dynamique régionale est parfaitement adaptée aux enjeux économiques à mettre en œuvre dans le bassin de vie d'Avignon.

Par exemple :

- Le pôle de compétitivité « fruits et légumes », basé à Avignon, a un double objectif de qualité et d'innovation des activités de distribution et de transformation des productions de ce secteur.
- L'aménagement de la zone nord de l'Aéroport et la construction d'une « pépinière » destinée à accueillir des entreprises innovantes affiliées au Pôle Régional d'Innovation et de Développement Economique Solidaire (PRIDES) « Pégase », visent à permettre le développement sur le territoire avignonnais d'une nouvelle filière économique avec l'installation d'entreprises aéronautiques. Le Pôle de Compétitivité aéronautique et spatial « Pégase », partenaire de ce projet, a ainsi pour objectif à moyen terme (5 ans) la création de 300 à 400 emplois, et à plus longue échéance (10 ans) la création dans le Vaucluse d'un millier d'emplois dans la filière aéronautique. **Ce dernier objectif global de création d'emploi se situe bien à l'échelle du Vaucluse, précision qui serait à apporter dans le PADD à la page 31.**

Le secteur d'Agroparc et de l'Aéroport permet donc la présence sur Avignon de deux Pôles de compétitivité et PRIDES, « fruits et Légumes » et « Pégase », qui contribuent à la dynamique de l'emploi sur le territoire.

Les axes de développement économique qui faisaient encore défaut dans les versions précédentes du PADD sont ici mieux identifiés dans le PADD (pages 26 à 32):

- identification des potentialités de création d'emplois dans chaque secteur d'activité,
- renforcer l'économie productive (agriculture, industrie avec un zoom sur la filière agro-alimentaire, structurer la filière logistique),
- maintenir une économie résidentielle encadrée (le commerce comme premier secteur d'activité, proposition de hiérarchiser les zones d'activité, services à la personne et aux entreprises, tourisme et culture, emplois à haute valeur ajoutée...),
- requalifier/réhabiliter les zones d'activité existantes,
- travailler sur la promotion et le marketing de l'offre économique (logiques de filières).

Le PADD initie la réflexion sur la nécessité d'élaborer une stratégie d'aménagement global pour le pôle économique d'échelle régionale voire inter-régionale d'Avignon Nord (programmation, relation aux transports, qualité des espaces, lisibilité des fonctions, formes urbaines et exemplarités). **Cette initiative développée dans le DOG mérite d'être soulignée compte tenu de l'enjeu qui pèse sur cette zone commerciale devenue au fil des implantations une des premières de France.**

Le bassin de vie d'Avignon est aussi marqué par un important chômage des jeunes (-de 25 ans), et, paradoxalement des offres d'emploi ne sont pas pourvues par manque de qualification. Il est donc urgent de sauvegarder l'emploi notamment au travers de la formation et de développer l'apprentissage des métiers techniques en adéquation avec les filières existantes.

Ainsi le comité territorial éducation- formation (CoTEF) du bassin d'Avignon, mis en place en mars 2006 par la Région a notamment pour objectif, à travers la plus large concertation, de construire l'offre de formation la mieux adaptée aux besoins du tissu entrepreneurial local.

Au-delà de la vocation agro-alimentaire, incontestable moteur en matière de recherche, d'identité locale et de développement, des thématiques liées à la position de carrefour nord/sud-ouest/ sud-est appellent à être développées au titre de la sphère emploi-formation, notamment en matière de transport fluvial et de développement par la filière logistique.

L'objectif affiché dans le PADD est de créer 17 000 emplois d'ici 2020, ce qui représente un effort légèrement plus soutenu que la période antérieure. **Cette politique de stratégie économique qualifiée de « volontariste » doit être liée et mise en cohérence avec la stratégie d'aménagement (notamment l'offre en logements et la desserte en transport en commun), ce qui est un objectif précisé en page 24 du PADD.**

L'ambition du PADD de créer 17 000 emplois sur le territoire du SCOT engendre des besoins fonciers estimés à 500 ha environ de foncier économique nécessaire. L'objectif de réinvestir l'existant dans un souci d'économie de l'espace pousse le territoire à miser sur la mixité fonctionnelle dans le tissu : 50% de la surface nécessaire sera située dans le tissu contre 50% en zone d'activité.

Les besoins fonciers théoriques calculés par l'application d'un ratio d'emplois à l'hectare moyen par secteur d'activités, sont ainsi estimés à :

- 240 ha en zone d'activités,
- 271 ha dans le tissu.

Les documents du SCOT de 2007 affichaient quant à eux une enveloppe foncière des terrains voués à des projets économiques de 1 200 ha dont 642 ha étaient situés en zone agricole ou naturelle.

Cette surconsommation de foncier agricole et naturel voué à une destination économique paraissait surdimensionnée dans les documents du SCOT de 2007 au regard des enjeux de préservation des espaces naturels et agricoles et plus particulièrement peri-urbains.

Cette thématique a donc aujourd'hui été retravaillée afin de mieux répondre aux orientations du PADD débattu en septembre 2009 qui affiche, pour la thématique « économie » les grands objectifs suivants :

- équilibrer les formes d'économie,
- gérer de façon économe le foncier,
- réinvestir l'existant,
- favoriser l'implantation d'activités économiques dans les quartiers (mixité fonctionnelle et sociale),
- ne pas programmer de nouvelles zones commerciales de grande ampleur en dehors des zones existantes,
- élaborer une étude urbaine globale sur la zone d'Avignon Nord.

Ces grandes orientations du PADD convergent avec les objectifs de la Région notamment sur les questions de la lutte contre l'étalement urbain et sur la nécessité de mettre en œuvre une politique active en matière de préservation des espaces agricoles et naturels.

6 – La question environnementale :

Le PADD affiche une volonté de préservation et de mise en valeur des qualités environnementales et paysagères du territoire, de développement d'une trame bleue et d'une trame verte et de maintien des continuités écologiques, et d'effort énergétique.

L'objectif affiché en page 24 de protection et de mise en valeur des paysages qu'ils soient à caractère rural, naturel ou urbain, de marquer de façon claire les grands espaces à protéger et les coupures entre les agglomérations est conforme au code de l'urbanisme.

Le territoire du SCOT présente en effet une grande richesse écologique marquée par la présence de l'eau. **Par exemple le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) adopté en assemblée plénière le 10 novembre 2006 identifie à l'échelle régionale la plaine de Vaucluse avec le réseau des Sorgues où les nappes alluviales et un système d'irrigation spécifique créent un paysage riche et diversifié, comme un milieu particulier à enjeux.**

Le PADD fixe en page 49 les grands objectifs suivants en accord avec les préoccupations régionales (en complément de l'objectif général de lutte contre l'étalement urbain déjà mentionné):

- préserver la charpente paysagère,
- identifier les grands ensembles paysagers et agricoles structurants à préserver,
- protéger les reliefs de forte sensibilité paysagère et les lignes de crêtes et coteaux de qualité,
- protéger les coupures paysagères notamment le long des axes routiers stratégiques pour la découverte du territoire (qualité des entrées de ville),
- reconstituer et pérenniser la trame verte et bleue.

La question des trames vertes et bleues pourrait faire l'objet d'une démarche commune inter-SCOT avec les territoires voisins (SCOT de l'Arc Comtat Ventoux, SCOT du bassin de vie de Cavaillon...). En effet, ces trames devraient être cohérentes sur des macro-territoires et ne pas s'arrêter aux portes des SCOT. **Cette volonté de cohérence affichée en page 22 du PADD mériterait d'être précisée à la page 52 qui traite de cette question.**

Il est à noter que l'article 121 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite « Grenelle 2 ») prévoit la mise en place de « comités régionaux trame verte et bleue », en charge de la réalisation des « schémas régionaux de cohérence écologique » qui guideront l'élaboration ou la révision des documents d'aménagement de l'espace, d'urbanisme ou les projets d'infrastructures linéaires. Ces schémas seront élaborés, mis à jour et suivis conjointement par la région et l'État, en association avec les comités régionaux. Pour information, la Région Provence Alpes Côte d'Azur a approuvé par délibération n°09-129 du 10 juillet 2009 une convention pour une coordination des politiques de développement durable et de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement en Provence-Alpes-Côte d'Azur avec l'Etat qui prévoit notamment la mise en place d'un comité régional chargé du suivi général de la mise en œuvre du Grenelle en Provence Alpes Côte d'Azur décliné en comités spécifiques.

Concernant les énergies renouvelables, le SCOT souhaite participer à l'effort national de leur développement sous réserve de la préservation de la qualité des paysages et des terres agricoles à fort potentiel (page 59 du PADD).

Le PADD précise ainsi que le SCOT définira les secteurs où l'implantation de projets photovoltaïques et éoliens seront possibles au regard du potentiel, des contraintes techniques et des impacts environnementaux, paysagés et agricoles.

On peut donc noter une convergence d'objectifs avec ceux de la Région sur ce point. En effet, sur les terrains classés en zones agricoles, la Région est, de manière générale, défavorable à l'implantation de panneaux photovoltaïques au regard de la délibération n°07-294 du Conseil Régional en date du 14 décembre 2007 qui indique que les installations photovoltaïques sur des terres agricoles et cultivables stérilisent ces surfaces et ont un impact sur l'environnement et les paysages.

De plus, conformément à la délibération n° 06-163 du Conseil Régional en date du 30 juin 2006, la Région s'est positionnée en faveur de la préservation des espaces agricoles et du maintien de ces espaces. **Il convient de privilégier les opportunités foncières non agricoles et non naturelles pour ce type d'installations (toitures, bâti...).**

7 – La question des risques :

Le territoire du bassin de vie d'Avignon est concerné par de nombreux risques naturels (inondation, incendie, mouvement de terrain) et technologiques (4 communes sont soumises aux risques SEVESO).

Le PADD affirme comme objectif (page 24) d'assurer la sécurité des biens et des personnes par la prévention des risques naturels et technologiques. **Ce principe est partagé par la Région Provence Alpes Côte d'Azur.**

Le risque inondation est particulièrement accru sur ce territoire qui représente une contrainte majeure pour l'urbanisation. **A ce titre on peut noter deux éléments à prendre en compte dans le PADD :**

- En matière d'inondation, les territoires situés en aval, dépendent des actions conduites en amont. **Dès lors, les échanges avec les autres territoires de projet limitrophes, notamment l'échelle de l'inter-SCOT, doivent être privilégiés pour traiter cette problématique.**

- Les PPRi définissent des zones « bleues » où l'urbanisation est possible, si elle s'accompagne de mesures de protection. Certaines de ces zones bleues sont en continuité des tissus existants et leur urbanisation pourrait contribuer à la maîtrise de l'étalement urbain. **Dans la mise en œuvre des mesures de protection, la recherche de solutions innovantes doit être privilégiée. Cet axe doit être affirmé dans le PADD.** Ainsi à la page 54, le PADD indique que les communes les plus contraintes comme par exemple Bédarrides, Roquemaure et Althen pourraient lancer des réflexions sur des modes d'urbanisation innovants et exemplaires afin de vivre avec ce risque. Toutefois, ce type de démarche mériterait d'être menée à l'échelle du SCOT plutôt qu'à l'échelle communale afin d'initier une réflexion globale sur le bassin de vie : développement de nouvelles fonctions urbaines et de projets innovants liés au risque. La Région pourrait accompagner et soutenir une telle démarche si elle en fait le choix.

Le PADD intègre donc comme un défi de composer avec les risques en promouvant notamment un urbanisme innovant et intégré. Cette forte ambition est donc à souligner et à préciser dans les documents.

Document d'Orientations Générales (DOG)

1 – La question de l'habitat :

Le DOG en page 7 propose de quantifier les besoins en logements à travers la définition d'un objectif d'accueil de la nouvelle population différencié par catégories de communes :

- 60% dans le cœur urbain,
- 30% dans les villes périphériques,
- 10% dans les pôles villageois.

Ce travail est indispensable en terme de définition d'objectifs notamment du point de vue de l'équilibre social de l'habitat (conformément à l'article R122-3 du Code de l'Urbanisme). **Il sera à**

mettre en rapport avec les objectifs de croissance démographique exposés dans le PADD : augmentation raisonnable de population avec un rythme de croissance qui s'inscrit dans la continuité de ce qu'a connu le territoire entre 1999 et 2006 : 12% d'augmentation d'ici 2020 soit 31 000 nouveaux arrivants (soit un taux de variation annuel de 1,1% par an légèrement supérieur à la moyenne de la Région PACA qui s'établit à 0.95%).

Les objectifs de création de logements définis doivent respecter les équilibres du territoire et doivent être établis notamment en lien avec la localisation des pôles d'emplois (existants ou en projets) et la desserte en transport en commun (existante ou en projet). Cette exigence permet au DOG de respecter la volonté affichée dans le PADD de création de logements qui répondent aux exigences du développement durable notamment en liant d'avantage urbanisation, polarités de services et d'emplois et desserte en transports en commun

La définition des besoins en logements demandera également à être menée en coordination avec les trois PLH en cours d'élaboration du Grand Avignon, des Sorgues du Comtat et des Pays de Rhône et Ouvèze.

Les prescriptions du DOG relatives au nécessaire développement de l'offre en logements locatifs sociaux ne sont pas à la hauteur des ambitions pourtant affichées dans le PADD. Le document se contente en effet de fixer un objectif général par type de communes :

- les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et qui possèdent au moins 15% de logements locatifs sociaux devront atteindre le seuil des 20% d'ici 2020,
- les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et qui possèdent moins de 15% de logements locatifs sociaux devront créer 30% de logements sociaux minimum sur l'ensemble des nouveaux logements à créer d'ici 2020,
- la ville d'Avignon qui atteint plus de 30% de logements locatifs sociaux devra veiller dans la production de ses futurs logements à maintenir le seuil minimum des 20%,
- les communes non soumises à l'article 55 de la loi SRU et concernées par un PLH devront créer 10% de logements locatifs sociaux minimum sur l'ensemble des nouveaux logements à créer d'ici 2020.

Ces objectifs généraux, certes louables, ne sont pas assez prescriptifs dans le sens où ils sont applicables à l'échelle de la commune et non à celle des opérations d'aménagement ce qui ne participe pas non plus à engendrer une plus grande mixité sociale. Le DOG, s'il veut trouver sa concrétisation réelle dans les documents d'urbanisme communaux, devra indiquer, pour plus de clarté, pour chaque type de commune un pourcentage minimum de logements sociaux à réaliser à l'échelle des opérations d'aménagement.

Pour la commune d'Avignon, par exemple, le DOG devrait afficher comme prescription d'imposer au minimum les 20% imposés par la loi SRU dans les nouveaux programmes afin d'assurer une mixité dans sa population et pour qu'une telle exigence soit bien inscrite dans le règlement du PLU communal. Cette prescription qui était pourtant présente dans les versions antérieures du SCOT a donc été supprimée de la version du projet arrêté ce qui porte atteinte à l'objectif pourtant affiché dans le PADD d'une plus grande mixité sociale.

Ces pourcentages minimum de logements sociaux à respecter par opérations devraient également être différenciés selon la localisation des sites, un pourcentage plus élevé aux emplacements stratégiques tels que les quartiers autour des gares ou des pôles multimodaux et des centres villes méritant d'être défini.

Compte tenu du contexte socio-économique du territoire et du logement (70% des ménages entrant dans les critères d'accès au logement locatif social, un territoire marqué par une ségrégation économique et spatiale forte, un niveau de précarité important, une insuffisance de production de logements locatifs sociaux), de telles réflexions et prescriptions méritent d'être portées à l'échelle du SCOT et non à l'échelle communale.

Par ailleurs, la version antérieure du DOG prescrivait lors de l'élaboration des PLU communaux :

- l'instauration d'emplacements réservés en vue de la réalisation de programmes de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale,
- l'élaboration d'orientations d'aménagement sur les secteurs stratégiques qui permettent de fixer une part de logements sociaux à respecter.

Ces dernières préconisations qui revêtaient un caractère prescriptif et pédagogique pertinent à l'attention des communes mériteraient d'être réintégrées dans le document.

D'autre part, la volonté affichée dans le PADD de remédier à la vacance et de favoriser l'éradication du logement indigne, n'est suivie d'aucune prescription dans le DOG.

Il conviendra de fixer dans le DOG les leviers nécessaires à la réussite d'un tel objectif (dispositifs opérationnels à mettre en place et leur localisation) sans quoi ce but louable issu d'un constat pertinent risque de demeurer à l'état d'incantation sans effet sur le territoire.

Dans ce sens le DOG fixe comme objectif général la poursuite des efforts de réhabilitation du parc de logements social très ancien sans développer d'avantages de prescriptions visant par exemple à la mise en place d'un programme de rénovation du parc de logements locatifs sociaux existants nécessaire de manière à lutter notamment contre la précarité énergétique qui touche les personnes les plus défavorisées.

Enfin, le SCOT devra intégrer des orientations concernant l'organisation de l'accueil des gens du voyage qui peut relever d'une approche à l'échelle des SCOT ou de l'inter-SCOT, notamment pour l'implantation et la gestion des aires d'accueil et de grand passage.

2 – La question de la mobilité :

a) Le transport de marchandise

Le site de Champfleury, second chantier rail/route de France, occupe un espace réduit pour une activité économique importante. Le DOG apporte une nouvelle précision sur un futur développement de ce site à fort potentiel avec l'objectif de prévoir des réserves foncières pour son développement.

La Région serait favorable à ce qu'une telle démarche (plan de développement du potentiel logistique du secteur de Courtine-Champfleury) soit engagée pour tirer parti des atouts de ce site (accessibilité ferroviaire, fluviale et routière, avec des disponibilités foncières).

b) Projets routiers

La hiérarchisation des voies en page 18 est intéressante. Toutefois, le DOG inscrit un certain nombre de projets (la LEO du rond-point des Angles au rond-point de l'amandier, la Rhodanienne entre l'échangeur de Roquemaure et Pont-Saint-Esprit, les aménagements d'un grand itinéraire de contournement d'Avignon via Roquemaure, Orange, Carpentras et Cavaillon)

dont il conviendrait de préciser les délais de réalisation estimés afin d'apprécier l'échéance à partir de laquelle ils pourraient participer à une restructuration des mobilités routières.

c) Le service de transport de voyageurs –TER et LER

La réouverture de la gare de Barbentane sera étudiée dans le cadre d'une étude de capacité et d'opportunité financée au CPER 2007/2013. Une utilisation des voies RDT13 (régie départementale des Bouches du Rhône) entre Barbentane et Plan d'Orgon pour faire circuler un tram-train est évoquée en perspective de long terme, ce qui impose de préserver cette infrastructure. Une nouvelle étude spécifique est envisagée. **Bien que cette ligne ne soit pas sur le périmètre du SCoT, il importe que la réflexion en matière d'urbanisme et de déplacement sur ce territoire, la prenne en compte.**

La réouverture aux voyageurs de la ligne en rive droite du Rhône est une volonté partagée par les Régions Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon. **La Région PACA reste à ce stade réticente à soutenir cette initiative.** La ligne en rive droite du Rhône, dédiée au fret, constitue un atout essentiel pour la desserte ferroviaire du sud de la France, et de la péninsule ibérique. Les fonctionnalités de cette infrastructure stratégique (autoroute ferroviaire) ne doivent pas être dégradées ni limitées par des considérations locales, d'autant que l'offre voyageurs proposée ne sera sans doute pas attractive ni lisible pour les usagers (7 AR /jour). En outre, vu l'implantation des zones d'habitat et d'activités, les transports urbains (tramway, BHNS, bus,...) semblent plus opportuns pour assurer la desserte de la partie gardoise de l'agglomération avignonnaise.

Un des objectifs du DOG poursuivi à l'échelle du Bassin de vie d'Avignon est de développer les transports collectifs et alternatifs pour une mobilité quotidienne durable, la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras et la virgule entre Avignon TGV et Avignon, projets ferroviaires inscrits au CPER 2007-2013, y participent pleinement. La voiture est le mode principal de déplacement sur ce territoire, le réseau ferroviaire a un réel potentiel de développement s'il est associé à une offre de transport urbain privilégiant le rabattement vers les gares (TCSP et bus urbains, parcs relais gratuits, aménagements cyclables, cheminements piétons). Le cœur urbain est composé des villes d'Avignon (qui concentre 77% des emplois du Scot), Morières-les-Avignon, Le Pontet, Sorgues, Villeneuve-les-Avignon et les Angles. Ce cœur urbain draine la majeure partie des flux domicile-travail. **Organiser l'intermodalité au sein de cet espace est un véritable enjeu pour le territoire du SCoT dans la perspective d'une urbanisation maîtrisée.**

Outre la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras prévue pour 2014 et la liaison entre Avignon TGV et Avignon centre prévue pour 2013, **l'effort de la Région est également à souligner sur l'offre supplémentaire de train entre Avignon-Cavaillon et Avignon-Arles en heure creuse**, offre effective dès la fin de l'année 2011. Pour ce qui concerne le matériel roulant, il n'y aura pas de renouvellement dans l'immédiat, le matériel actuel étant en bon état (Bombardier).

La priorité donnée au stationnement est importante car sur un territoire où 80% des actifs utilisent leur voiture pour se rendre au travail (source INSEE 2006) il est nécessaire de prévoir des zones de rabattement afin de développer l'intermodalité dont l'un des outils identifié est le stationnement réglementé. **Il est important de rappeler que la politique régionale n'est pas de faire payer aux usagers du TER le parking au droit de gares.** Page 23 du DOG, une carte prescriptive identifie les parkings relais (P+R) sur plusieurs communes du SCoT. Pour l'ensemble des gares de la ligne Avignon-Carpentras, les projets de création de parkings sont pris en compte par l'ensemble des acteurs dans le cadre du projet global de pôle d'échanges. Les gares de Monteux et de Carpentras (hors aire du SCoT) sont identifiées comme des gares de rabattement. Il est également prévu un parking mais de dimension moindre sur la gare d'Entraigues, identifiée comme gare de proximité. **La carte n'étant pas**

assez précise, il manque les axes structurants de transports en commun (bus urbains, axes ferroviaires, LER) qui démontreraient l'opportunité de créer un parking relai à tel ou tel endroit.

Le maillage des pôles d'échange TER par les réseaux de transports locaux devra être également un objectif prioritaire. **Tout comme le rabattement en modes doux vers les pôles d'échanges, bien pris en compte dans le document, est important pour la Région** qui a délibéré en décembre dernier sur un dispositif visant à développer les déplacements à vélo en milieu urbain (aménagements cyclables et stationnement vélo) et avec l'adoption du Schéma des Véloroutes et Voies vertes en 2007 qui fait de la Via Rhôna (du Léman à la mer) un axe prioritaire.

Dans l'objectif d'organiser les déplacements sur l'aire du bassin de vie d'Avignon, **la desserte locale des gares ferroviaires et l'intermodalité devra être prioritaire** et en bonne cohérence avec les trains ceci notamment pour les communes qui envisagent de créer un réseau de transport urbain telles que Sorgues ou qui souhaitent l'améliorer.

Le DOG ne mentionne plus l'accessibilité des gares et pôles d'échanges aux personnes à mobilité réduite. On peut rappeler l'article 45 de la loi du 11 février 2005 : « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

En terme de stationnement le DOG recommande en page 21 de limiter l'offre de stationnement pour les actifs dans les secteurs bien desservis en transport en commun afin de ne pas inciter l'utilisation de l'automobile au quotidien pour des déplacements domicile-travail qui pourraient s'effectuer en modes doux ou en transports en commun. **Cette recommandation est positive mais le DOG aurait pu être plus prescriptif en proposant une norme maximale de nombre de stationnements autorisés pour les secteurs bien desservis par les transports en commun.**

3 – La question des formes urbaines :

Conformément aux objectifs affichés dans le PADD, **le DOG présente un certain nombre de points pertinents pour limiter l'étalement urbain qui méritent d'être soulignés :**

- La cartographie du DOG définit pour chaque commune des secteurs privilégiés d'urbanisation qui devront englober 90% minimum des surfaces à urbaniser répondant aux besoins d'habitat, d'équipement et d'activité économique compatible avec l'occupation résidentielle.
- La cartographie du DOG délimite des arrêts d'urbanisation le long des voies au-delà desquels toute nouvelle urbanisation est à proscrire.

En terme d'effort de densité, le DOG définit des objectifs de densité différenciés selon la localisation géographique et définissant des densités minimum en logements à l'hectare (page 25):

- individuel pur : 15 logts/ha,
- individuel groupé : 25 logts/ha,
- collectifs : de 50 à plus de 100 logts /ha.

Ces niveaux de densité minimum définis mériteraient d'être différenciés en fonction des localisations géographiques. En effet, par exemple, dans le « cœur urbain » la densité minimale pour l'habitat individuel mériterait une densité supérieure à 15 logements à l'hectare.

Par ailleurs le DOG décline des objectifs de types d'habitat par type de territoire :

- cœur urbain : individuel pur : 30% / individuel groupé : 30% / collectif : 40%
- villes dont villes relais : individuel pur : 40% / individuel groupé : 40% / collectif : 20%
- pôles villageois : individuel pur : 60% / individuel groupé : 30% / collectif : 10%

Ces objectifs de densité paraissent encore trop faibles au regard de l'orientation affichée de maîtriser l'étalement urbain et de promouvoir les opérations denses : seulement 40% de collectif dans le cœur urbain qui doit pourtant accueillir 60% des futurs habitants du SCOT.

Par ailleurs, le plan du DOG identifie des quartiers stratégiques dans lesquels les communes devront fixer des objectifs de densité, de mixité fonctionnelle et de mixité sociale. Ces secteurs stratégiques concernent le tissu métropolitain et supra-local, les quartiers gare, les axes de transports en commun notamment le long du tracé du futur TCSP et les extensions urbaines importantes des communes. Le DOG prescrit (en page 42) pour ces secteurs, lors de l'élaboration des PLU, la réalisation d'orientations d'aménagement obligatoires afin de favoriser leur qualité urbaine. **Sur ce point le DOG ne paraît pas assez prescriptif, il aurait en effet pu par exemple fixer lui-même une densité minimale plus importante à respecter sur ces secteurs à enjeux plutôt que de laisser la réflexion s'établir à l'échelle des PLU.**

Toutefois, le DOG établit un certain nombre d'autres prescriptions pertinentes visant à favoriser la qualité urbaine des espaces (pages 42 et 43):

- Il cartographie les fronts urbains à préserver et les fronts urbains à recomposer.
- Il identifie les entrées de villes et les axes routiers à mettre en valeur ou à requalifier et impose la réalisation d'études paysagères lors de l'élaboration des PLU sur ces sites.
- Il prescrit la réalisation d'orientations d'aménagement sur toutes les zones AU des PLU et fixe les thèmes de réflexion pour les sites à enjeux.

Le DOG entend répondre à l'objectif affiché de renforcement du lien entre urbanisme et déplacements de manière à contribuer au développement durable notamment en donnant priorité à une organisation du territoire articulée sur le réseau structurant des transports collectifs.

Ainsi le DOG en page 40 et 41, définit et identifie des périmètres de projet urbain (quartiers gare : 600 m autour des gares et corridors TCSP : 400 m de part et d'autre de l'axe) dans lesquels :

- l'offre en logements, équipements, services, locaux d'activités tertiaires est privilégiée,
- l'urbanisation doit atteindre un niveau de densité suffisante,
- des densités supérieures doivent être prévues.

Là encore le DOG aurait pu être plus prescriptif puisqu'il laisse la réflexion s'établir à l'échelle communale. Hormis pour Avignon où le DOG fixe dans ces périmètres de projet urbain une densité moyenne obligatoire de 60 logements/ha ou 5 000 m² de SHON/ha, le DOG ne prescrit pas de densité minimale à respecter pour les autres communes du cœur urbain et les villes relais ne recommandant que des « efforts à fournir ».

Le DOG paraît donc trop peu prescriptif sur cette thématique. En effet on peut rappeler que pour répondre pleinement à cette exigence louable d'articulation entre urbanisme et transports collectifs, **il serait souhaitable que le DOG utilise l'article R122-3 du code de l'urbanisme qui permet au syndicat mixte s'il en fait le choix, de « subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements. »**. Cette prescription forte permettra au SCOT de mettre en place l'arsenal nécessaire au respect de l'objectif affiché de lier d'avantage urbanisation, polarités de services et d'emplois et desserte en transports en commun.

Le DOG propose en page 25 aux communes de fixer des densités plus importantes dans les quartiers :

- bien desservis par les transports collectifs,
- proches des centres villes,

- proches des équipements.

en mentionnant pour la commune d'Avignon qu'il conviendra de prendre en compte :

- l'arrivée du futur TCSP,
- la préservation de l'agriculture périurbaine,
- la préservation de la ceinture verte.

ce qui est un point positif à souligner.

On peut noter l'absence d'outils de suivi précis du foncier sur le territoire du SCOT. **Il serait donc intéressant de créer, dans la continuité des études du SCOT, un tel observatoire à l'échelle du bassin de vie qui permettrait de mesurer le rythme de consommation du foncier** notamment agricole et de répertorier par exemple les potentialités de foncier situé dans les « dents creuses » pour une meilleure mise en œuvre des documents d'urbanisme.

Enfin il serait intéressant d'intégrer au DOG les schémas de formes villageoises du PADD qui prescrivent très justement les formes urbaines à appliquer dans les PLU

4 – La question de l'agriculture et du foncier agricole :

La prise en compte de l'agriculture comme composante de l'économie productive en page 12 du DOG est pertinente, l'activité agricole représentant un secteur de l'économie locale à part entière. **Toutefois les prescriptions édictées en la matière sont insuffisantes** dans la mesure où le seul levier abordé est la protection sur le long terme du foncier agricole.

Le volet économique devrait être complété avec des orientations liées au développement de l'économie locale agricole et par des mesures concernant notamment la vente directe ou les circuits courts (pour répondre aux objectifs affichés en page 27 du PADD). **Il pourrait ainsi être pertinent de préciser les différents soutiens des collectivités locales permettant notamment l'aide à l'installation et de faire le lien avec l'étude du Conseil Général de Vaucluse : « proposition d'une stratégie départementale en matière de foncier agricole et d'espaces naturels agricoles périurbains ».**

Le DOG préconise ensuite en page 12 de veiller dans les documents d'urbanisme communaux à maintenir une distance entre le développement de l'urbanisation et le siège des exploitations pour ne pas pénaliser le développement du siège d'exploitation. Dans les versions antérieures du DOG une « zone tampon » de 100 mètres était même prescrite, cette mention a donc disparu dans le projet de SCOT arrêté. **Cette prescription plus précise mériterait d'être réaffirmée, sous réserve qu'elle n'encourage pas le mitage de la zone agricole et n'aggrave pas la pression sur les terres situées au-delà de ce périmètre, puisque s'imposant alors aux PLU elle permettrait de limiter les conflits d'usage** et garantir une bonne cohabitation entre les différentes utilisations du sol.

En page 12, le DOG « conseille fortement » aux PLU de définir des zones agricoles dans lesquelles le règlement imposerait le regroupement de l'habitation et du bâtiment technique d'exploitation dans un même volume lorsque cela est possible.

Cette préconisation honorable qui vise à éviter les dérives souvent constatées par le passé concernant le changement de destination des bâtiments des exploitations et leur cession mériterait d'être affirmée comme une prescription de manière à l'imposer aux PLU. Une telle prescription permettrait de mettre en cohérence le DOG avec le « protocole sur les constructions en zone agricole » approuvé en octobre 2008 par la Préfecture de Vaucluse, la Chambre d'Agriculture et l'Association des Maires de Vaucluse qui fixe comme objectif de regrouper le bâti en zone agricole, de favoriser la création d'ensembles bâtis cohérents dans un but de gestion économe de l'espace agricole.

La question de la préservation du foncier agricole dans le DOG est assez bien traitée (en page 29 du SCOT) et cohérente avec l'objectif reconnu de préservation des potentialités agricoles des terres et de confortation des dynamiques agricoles. En respect du PADD, le **DOG identifie de façon territorialisée (cartographie au 1/50 000ème) les espaces agricoles à préserver** sur le long terme qui apparaissent sur la carte de deux manières différentes : les grands ensembles paysagers et agricoles structurants à préserver et les terres agricoles de grande qualité à préserver.

Par ailleurs on peut noter le volontarisme du DOG qui conformément à l'article L122-1 du Code de l'Urbanisme détermine de façon très précise, à la parcelle (pages 30 à 32), la délimitation d'espaces agricoles à protéger de façon stricte sur 3 secteurs où s'exerce une pression foncière importante et où la frontière entre espaces urbains et espaces agricoles est très fragile : Sud de Monteux, Foins de Montfavet d'Avignon, Nord de Courthezon. On peut également saluer la préconisation du DOG sur l'opportunité de la mise en place d'une ZAP (Zone Agricole Protégée) sur ces secteurs.

L'ensemble de ces éléments cartographiques permettront d'identifier les secteurs à enjeux à protéger à l'échelle des PLU. Toutefois pour plus de clarté et pour une meilleure lisibilité et application des prescriptions du DOG dans les PLU **il conviendrait de délimiter de façon plus franche et précise la frontière des grands ensembles paysagers agricoles structurants à préserver notamment dans les secteurs périurbains à enjeux, certaines zones n'étant pas identifiées et restant « blanches » sur la cartographie, afin que tous les secteurs soient associés à une vocation spécifique.** La question de l'échelle et de la précision de ces cartographies des espaces à préserver est en effet primordiale pour qu'elles trouvent leur traduction dans les documents d'urbanisme communaux.

Il conviendrait également de préciser dans le DOG les prescriptions à appliquer dans les documents d'urbanisme visant la préservation des espaces identifiés. **Il serait utile en effet d'identifier les outils de protection à mettre en place** et les mesures foncières à mettre en œuvre de manière à assurer une stratégie pour leur préservation (ZAP, PAEN, acquisition systématique ou par opportunité en fonction de l'importance du potentiel de la zone, veille foncière pour mobilisation...).

D'autre part la problématique des zones NB est très peu évoquée. La question du devenir des zones NB, qui n'existent plus au regard des dispositions du code de l'urbanisme issues de la loi SRU est une question essentielle. **Il aurait donc été souhaitable que le DOG fixe des prescriptions concernant la reconversion des zones NB du territoire** (règles à suivre pour une intégration en zone urbaine ou en zone agricole ou naturelle des PLU selon les cas). Le DOG indique en page 24 que « pour les zones NB, la possibilité de faire quelques constructions est maintenue ». Or, les zones NB sont des zones de spéculation foncière importantes, sur lesquelles il faut être attentif pour le devenir des terres agricoles.

En effet l'objectif de protection des espaces agricoles passe non seulement par la mise en place d'outils réglementaires de protection de ces espaces, tels que les ZAP mais aussi par la disparition dans les POS des zones NB ou NA à faible COS sur les terrains agricoles ou les friches. Les zones NB participent en effet au mitage du territoire par l'urbanisation.

Par ailleurs, l'effort de préservation du foncier agricole est à souligner à travers les prescriptions édictées en matière de formes urbaines :

- réinvestir les espaces urbains existants,
- définir des secteurs privilégiés d'urbanisation,
- promouvoir les opérations denses,
- stopper l'urbanisation linéaire.

Enfin, il sera souhaitable d'articuler les prescriptions du DOG et les réflexions avec l'étude, menée par le Conseil Général de Vaucluse, sur l'identification de zones à enjeux agricoles et la possible définition de secteurs PAEN.

5 – La question du développement économique et du foncier économique:

Le DOG propose, avec pertinence, en page 9 et 10 une hiérarchisation pour les activités économiques :

- le tissu urbain mixte qui regroupe :
- **le tissu qualifié de « métropolitain ou supra-local »** (Avignon Centre, Avignon Nord, Agroparc, Courtine, Ecoquartier de Beaulieu) **pour lequel la volonté est d'aménager ces espaces stratégiques comme des centralités d'agglomération mixtes avec une exemplarité en terme d'urbanisme, de formes urbaines, d'espaces publics et de diversité fonctionnelle.** C'est à ce titre que le DOG indique que 12 ha ont été réservés à la création d'emplois en lien avec le pôle de compétitivité Pégase sur le site d'Agroparc. Il convient de rappeler en effet, que l'aménagement de la zone nord de l'Aéroport et la construction d'une « pépinière » destinée à accueillir des entreprises innovantes affiliées au Pôle Régional d'Innovation et de Développement Economique Solidaire (PRIDES) « Pégase », visent à permettre le développement sur le territoire avignonnais d'une nouvelle filière économique avec l'installation d'entreprises aéronautiques.
- **Le tissu « local » qui correspond aux activités de proximité dans le tissu urbain** (commerces de proximité, services à la personne, éducation, santé, action sociale, tourisme, artisanat) qui doivent être englobés dans les « secteurs privilégiés d'urbanisation » de chaque commune dans un souci de diversité des fonctions urbaines.
- les zones d'activité :

Le travail est plus poussé en ce qui concerne les zones dédiées à l'activité hors tissu urbain puisque le SCOT propose une hiérarchisation et une typologie des besoins fonciers pour les activités sur ces zones :

- zones d'intérêt stratégique au rôle majeur dans le rayonnement économique du bassin de vie,
- zone d'intérêt intercommunal,
- zone d'intérêt local qui répond aux besoins de proximité des communes (5ha maximum),
- zones dédiées à l'accueil de grandes entreprises.

Seules les zones économiques d'intérêt stratégique et d'intérêt intercommunal sont localisées et quantifiées dans le DOG (pages 26 à 28). **Les zones d'intérêt local ne sont ni localisées ni quantifiées au motif que leur intérêt ne relèverait pas de l'échelle du SCOT ce qui reste à discuter.**

Ces zones d'intérêt local seront tout de même encadrées de la façon suivante :

- enveloppe de 5ha maximum à justifier au regard des besoins de la commune dans le cadre du PLU (**ce plafond de 5 ha mériterait d'être ramené à 3ha correspondant mieux aux besoins des artisans locaux**),
- projet d'aménagement d'ensemble à réaliser pour optimiser le foncier,
- la commune ne doit plus avoir d'autres terrains à vocation économique encore disponibles sur son territoire (**cette condition mériterait d'être complétée par la notion suivante « ou à proximité » afin de privilégier la mutualisation de ces zones entre communes**),
- une seule zone par commune,
- privilégier les zones d'activité intercommunales,

- zone située en continuité de l'existant en évitant l'urbanisation linéaire en entrée de ville et en privilégiant l'extension d'une zone d'activité existante.

En plus de la définition des zones d'intérêt stratégique et d'intérêt intercommunal (cartographie et surface chiffrée par commune et par zone) représentant une surface mobilisable de 361.3 ha, le DOG définit des « réserves foncières » économiques qui pourront se substituer en partie aux surfaces prévues dans le SCOT en cas d'indisponibilité ou d'inadéquation des terrains prévus ou en cas de pénurie à l'échelle du SCOT. Ces réserves foncières dont la superficie et l'orientation est définie dans le DOG ne pourront être créées qu'après modification du SCOT et avis des Personnes Publiques Associées. Ces réserves représentent une surface de 141 ha.

Le DOG définit également une zone dédiée à l'accueil de grandes entreprises à Entraigues de 50 ha pour répondre à une opportunité d'accueillir une entreprise pourvoyeuse d'emplois avec les critères suivants : pas d'activité commerciale, besoin foncier au minimum de 25 ha d'un seul tenant, création importante d'emplois, gestion des flux engendrés.

Compte tenu de ces orientations, il convient de s'interroger sur le dimensionnement du foncier mobilisé. En effet, les hectares de foncier mobilisables pour les zones d'activité sont plus importants que les objectifs du PADD alors qu'ils devraient être cohérents. Ainsi le tableau en page 27 du DOG chiffre les surfaces mobilisables pour l'activité économique en zones d'activité (hors tissu urbain) à 552.3ha alors que le PADD indiquait un objectif de 240 ha soit la moitié.

Même si on peut noter l'effort important réalisé par le DOG pour diminuer la mobilisation du foncier et ainsi la réduction de l'emprise sur les terres agricoles et naturelles en comparaison des versions antérieures du projet de SCOT, **on ne peut que noter une incohérence entre les objectifs affichés dans le PADD et les orientations du DOG en terme de surfaces dédiées aux zones économiques. Une réflexion sur un phasage de certaines zones à une échéance plus lointaine que le SCOT paraîtrait donc nécessaire**, d'autant plus que ces secteurs vont anticiper la spéculation foncière des terrains naturels ou agricoles concernés les conduisant possiblement vers la mise en friche et la perte progressive de leur vocation agricole ou naturelle.

La mise en place d'un observatoire économique permettant d'évaluer la dynamique sur la durée du SCOT est mentionnée en page 29 du DOG ce qui est un outil pertinent à souligner. On peut également noter que les zones d'activité nécessitant une requalification sont identifiées ce qui faisait défaut dans les versions antérieures du SCOT où la restructuration des sites économiques existants et fragiles était seulement énoncée. Le DOG affiche en page 24 l'orientation suivante : réhabiliter, optimiser et embellir les zones d'activités les plus anciennes. La problématique de desserte des pôles d'emploi du territoire est abordée de façon intéressante en page 41 du DOG. Les grands pôles d'emplois par exemple (Avignon Centre, Avignon Nord, Agroparc et Courtine) seront mieux desservis avec la réorganisation et le développement des transports urbains (TCSP, bus performants, parc relais, pôles d'échanges multimodaux) et le développement d'un maillage modes doux.

La stratégie globale de développement économique est plus perceptible dans le DOG par rapport aux versions antérieures du document avec la définition d'orientations spécifiques (pages 12 à 15) par secteurs géographiques (Avignon Nord, centre ville d'Avignon, Avignon Sud, Courtine, pôles périphériques, centres villes et quartiers). **Le document pourrait toutefois être complété par des critères plus qualitatifs tels que l'identification de façon plus claire des axes de développement stratégique du territoire en terme d'attentes économiques (tourisme, culture, éducation, économie sociale...), d'attractivité, de déplacements locaux et d'accompagnement à l'emploi (formation, politique de l'emploi, logement...).** Ces attentes plus générales et les orientations qui en découleraient devraient même être mesurées à une échelle plus large que sur le seul bassin de vie

d'Avignon pour se placer dans le réseau plus complexe de l'inter-SCOT et notamment en lien avec les bassins de vie de Carpentras, Cavaillon et Nîmes par exemple.

Compte tenu de sa position, le développement économique du territoire du bassin de vie d'Avignon passe aussi par la structuration du transport de fret par les voies fluviales. Ainsi le site industrialoportuaire situé sur la presqu'île de Courtine entre Rhône et Durance et à proximité de la gare TGV présente un intérêt manifeste dans le cadre d'une stratégie de développement économique. Une étude menée en 2006 à la demande de Voies Navigables de France (VNF) pour apprécier les potentialités de développement cohérent des ports de la basse vallée du Rhône tend à démontrer l'opportunité que l'implantation d'un terminal portuaire à Courtine représenterait pour le pôle avignonnais élargi. **La mention des conclusions de cette étude mériterait d'être intégrée à la page 16 du DOG (préservé les capacités de développement des sites permettant une logistique multimodale).**

Le DOG tend enfin à répondre (pages 48 à 53) à l'objectif du PADD **d'élaborer une stratégie d'aménagement pour le pôle d'Avignon Nord** et d'initier une réflexion en termes :

- d'intégration urbaine,
- de diversité des fonctions urbaines,
- de responsabilité environnementale,
- d'accessibilité (desserte par un transport collectif performant).

Le DOG définit ainsi pour cette zone un certain nombre d'orientations pertinentes cartographiées sur les thématiques suivantes :

- Etablir une trame verte urbaine (éléments paysagers structurants à préserver, reliefs à préserver, continuités vertes à assurer et perméabilités pour modes doux, éléments du patrimoine bâti à valoriser),
- Organiser une mobilité durable (hiérarchisation du réseau viaire, organiser un report modal en faveur des transports en commun, gestion raisonnée du stationnement, cheminements doux),
- Construire une véritable centralité d'agglomération (organiser un véritable tissu urbain, diversité des fonctions urbaines habitat/commerces/loisirs/équipements/services).

6 – La question environnementale :

La question environnementale présentée dans le DOG est satisfaisante dans le sens où il proscrit toute nouvelle urbanisation dans les espaces remarquables identifiés et cartographiés sur le territoire (réseau NATURA 2000, ZNIEFF, Arrêté de protection de biotope, Espaces Naturels Sensibles préemptés par le Conseil Général).

Le DOG cartographie (page 37) les continuités de la trame verte et bleue à structurer sur le long terme ainsi que les obstacles existants à la perméabilité écologique et les projets dans lesquels la continuité de la trame verte et bleue doit être prise en compte.

Le DOG apporte également un certain nombre de prescriptions pertinentes visant à reconstituer et pérenniser la trame verte et bleue :

- En cas de traversées des continuités naturelles majeures par de nouvelles infrastructures, la restauration du corridor écologique doit être intégrée dans le projet.
- Les PLU devront traduire dans leur zonage les principes de cette trame verte et bleue sur la base des éléments structurants identifiés et cartographiés dans le SCOT
- Cartographie des limites basses des coteaux au-delà desquelles toute nouvelle urbanisation est à proscrire (au-delà desquelles les PLU devront classer ces coteaux en zone naturelle).

- Cartographie des lignes de crêtes sensibles sur lesquelles toute urbanisation est interdite (espace à classer en zone naturelle des PLU).
- Cartographie des reliefs compris dans les secteurs privilégiés d'urbanisation qui doivent rester vierges de toute urbanisation.
- Cartographie des coupures vertes à maintenir avec une règle d'inconstructibilité de 250 mètres de part et d'autre des routes identifiées.
- Cartographie de routes paysagères le long desquelles toute nouvelle extension urbaine est à proscrire.

Les versions antérieures du DOG prescrivaient une bande inconstructible de 10 mètres de part et d'autre des cours d'eau (où aucune zone inondable n'a été définie). **Cette prescription mériterait d'être réintroduite afin de maintenir un espace libre non constructible entre toute urbanisation nouvelle et les berges qui doivent être préservées.**

Concernant le volet énergétique, le DOG ne comporte aucune prescription quant à l'efficacité énergétique des bâtiments existants. **Une telle approche semble pourtant nécessaire pour répondre à l'objectif affiché de réduction de la consommation énergétique et la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles.**

Concernant les énergies renouvelables, le DOG présente une analyse pertinente des potentialités du territoire pour le développement des énergies solaires et éoliennes (pages 44 à 47).

Concernant l'énergie solaire, le document tend à répondre à l'objectif affiché de prioriser les projets photovoltaïques dans les espaces urbanisés afin de limiter l'installation de centrales au sol, consommatrices d'espaces essentiellement agricoles et ayant un impact visuel dans les paysages.

Ainsi, le document définit et cartographie trois types d'espaces :

- les espaces à privilégier pour l'implantation des panneaux photovoltaïques (espaces urbanisés, bâti, parkings couverts, espaces urbains délaissés, sites sans enjeux agricoles ou paysagers, bâtiments agricoles...),
- les espaces très sensibles dans lesquels l'implantation de projets de fermes photovoltaïques est par principe à proscrire (sensibilités paysagères, agricoles, environnementales, hydrauliques...),
- les espaces non compatibles avec l'implantation de panneaux photovoltaïques (risque incendie, zones inondables, enjeux environnementaux très forts, secteurs à enjeux paysagers et patrimoniaux, éléments de paysage structurants...).

Cette hiérarchisation cartographiée des secteurs susceptibles d'avoir vocation à accueillir les projets photovoltaïques est intéressante dans le sens où c'est bien à l'échelle du bassin de vie que l'opportunité de l'installation de tels projets doit être étudiée. Les opportunités foncières non agricoles et non naturelles doivent absolument être privilégiées selon la Région.

C'est pourquoi il ne semble pas opportun d'indiquer dans le paragraphe concernant les espaces très sensibles (page 46) que des projets au cas par cas pourraient voir le jour à condition de ne pas consommer des terres agricoles « de qualité ».

Cette « porte ouverte » sur les terres agricoles « de moindre qualité » risque d'alimenter une forme de spéculation foncière, conduisant les propriétaires de terres agricoles même de plus faible qualité à les refuser au fermage et les exploitants à remettre en question leur mise en culture, dans l'espoir d'une meilleure valorisation de ce capital foncier, alors que les terres agricoles de faible qualité peuvent être optimisées pour certaines cultures (oliveraies par exemple...). Toute implantation de centrale

photovoltaïque au sol, y compris sur des terres de plus faible qualité, aura un impact direct sur le potentiel agricole par l'incidence sur les parcelles environnantes dont la centrale perturbera les accès et les réseaux d'irrigation et par la perte de production qui pourrait fragiliser les organisations économiques. Maintenir une telle opportunité d'installation risque d'avoir un impact négatif sur le patrimoine foncier agricole plus que jamais nécessaire, déjà soumis à une très forte pression urbaine. **C'est pourquoi il conviendrait de la supprimer et de caractériser les terres agricoles (quelles qu'elles soient) comme des espaces non compatibles avec l'implantation de panneaux photovoltaïques au sol.**

Concernant l'énergie éolienne, il conviendrait de préciser sur la cartographie (page 45) que la règle de non implantation sur des espaces situés à moins de 500 mètres d'une habitation (issue de la loi Grenelle 2) ne concerne que les mâts de plus de 50 m de haut, sans quoi la carte ne reflète pas le potentiel réel du territoire en matière d'énergie éolienne du fait d'une sur-représentation des espaces non compatibles.

7 – La question des risques :

Deux leviers sont privilégiés dans le DOG (page 38) concernant le risque inondation : la prise en compte des Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRI) d'une part et l'état des connaissances du risque actuel qui ont été pris en compte pour la délimitation des secteurs privilégiés d'urbanisation.

En effet pour réaliser une hiérarchisation des zones à risques, le DOG s'est appuyé sur les Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRI) et pour le reste du territoire impacté, le document a repris les principes avancés par les services de l'Etat :

- pour les secteurs non urbanisés pas d'urbanisation autorisée,
- pour les zones urbanisées actuelles, urbanisation autorisée sous réserve qu'elle contribue à finaliser l'enveloppe urbaine et que les prescriptions pour les constructions soient respectées en fonction de la gravité de l'aléa.

La cartographie du DOG qui délimite des secteurs privilégiés d'urbanisation a été élaborée en intégrant cette ligne de conduite ce qui est un point positif à souligner. Toutefois, la prise en compte du risque inondation est aussi implicite dans les grands espaces naturels à préserver ou dans l'instauration de la trame verte et bleue. Ainsi le DOG identifie (page 38 et plan du DOG) deux zones d'expansions des crues (secteurs Barthelasse/Oiselet/Sauveterre/Roquemaure et Codelet/Caderousse) comme des grands espaces naturels à préserver participant à la trame verte et bleue. **Le DOG a ainsi le mérite de poser la non urbanisation de ces secteurs comme un postulat.**

Il convient également de souligner le rôle tampon très important joué par les terres agricoles sur la problématique inondation et notamment par l'agriculture périurbaine et donc de la nécessaire préservation de ces espaces.

Le PADD fixait comme objectif ambitieux de « composer avec les risques » en promouvant notamment un urbanisme innovant et intégré. Or, le DOG ne traduit pas cette forte ambition par l'absence de prescription :

- le DOG pourrait être l'occasion de dépasser le zonage en lui donnant du contenu. Il s'agirait par exemple d'établir des prescriptions concernant :
 - le développement de nouvelles fonctions urbaines dans les zones à risque (en respectant les mesures de prévention nécessaires),
 - le renforcement de pratiques agricoles et la préconisation d'aménagements favorables à l'écoulement des eaux,
 - l'élaboration et la mise en œuvre de projets innovants (réduction de la vulnérabilité pour des opérations d'extension ou de densification...).

- L'intégration des risques dans la gestion du territoire pourrait aussi se décliner dans le temps ; à court terme, les zones qui sont fermées à l'urbanisation du fait d'un aléa trop important (les PPR anticipés sont une indication en la matière) ; à moyen terme, l'ouverture de zones ayant fait l'objet d'une réflexion particulière dans le domaine des nouvelles fonctions urbaines, de réduction de la vulnérabilité ou de nouvelles façons de construire...
- La politique de réserve foncière appréhendée à l'échelle intercommunale peut constituer un support au développement urbain et économique nécessaire au territoire du SCOT. En effet, dans le domaine de la prévention des risques majeurs, l'échelle intercommunale est l'échelle de la cohérence des dispositifs de gestion et de prévention. Cette échelle intercommunale mérite donc d'être mieux prise en compte dans le DOG. Par exemple, les lieux de confluence (entre Rhône, Ouvèze, et Sorgue) doivent faire l'objet d'une attention particulière. De même, des systèmes d'alerte et d'information peuvent être mutualisés.

Le DOG pourra aussi tenir compte d'éléments qui, dans l'immédiat, ne sont pas définitivement arrêtés, quant ils ne sont pas encore engagés. Le moment venu, il sera important d'adapter le DOG à ces nouveaux éléments quand ces études seront disponibles.

- Un schéma d'optimisation des zones d'expansion des crues du Rhône est en cours d'élaboration dans le cadre du volet inondation du Plan Rhône. L'incidence de ce schéma sur des zones telles que la Barthelasse, la Motte et l'Oiselet devront être prises en compte plus finement dans le DOG.
- La transposition de la directive européenne sur l'évaluation et la gestion des inondations doit permettre de définir des Territoires à Risque important d'Inondation (d'ici à fin 2011) et d'élaborer des stratégies locales de gestion (d'ici fin 2015) qui auront des incidences sur le DOG.

Concernant le risque technologique, le DOG se contente de décrire les principaux secteurs à enjeu concernés par la confrontation Risques technologiques ou transport de matières dangereuses et Urbanisation (pôle Avignon Nord, Courthézon, zone d'activités du Plan d'Entraigues) sans établir de prescriptions à proprement parler. **Sa prise en compte paraît pourtant nécessaire.**

Conclusion

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a apporté son soutien tout au long du processus d'élaboration du SCOT du Bassin de Vie d'Avignon, tant par la rédaction régulière de contributions au document que par l'aide financière apportée dans le cadre du dispositif d'aide à l'élaboration du SCOT.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur cherche à créer les conditions d'un bon équilibre entre les territoires. Ses dispositifs s'appuient sur des postulats phares tels que la lutte contre l'étalement urbain, une dynamique économique innovante, la préservation du foncier agricole et des espaces naturels, la production de logements, notamment sociaux, un cadre de vie harmonieux pour chacun, l'articulation efficace entre transport et urbanisation, le développement des énergies renouvelables...

Il existe donc un lien fort et naturel entre les SCOT et les priorités de la Région en matière d'aménagement du territoire.

Le projet de SCOT du bassin de vie d'Avignon présenté est de grande qualité. Les documents proposent une vision cohérente du devenir du territoire articulés autour de 4 défis :

- tirer parti du positionnement stratégique du grand bassin de vie d'Avignon dans le contexte régional,
- maintenir une attractivité productive, durable et maîtrisée,
- assurer l'équilibre entre les différentes vocations de l'espace : établir un contrat foncier durable,

- promouvoir un urbanisme innovant et intégré.

En tant que tels, ces axes et les documents du SCOT répondent aux besoins identifiés du territoire de manière à assurer la maîtrise de son développement.

La notion de contrat foncier dans l'élaboration d'un document de planification paraît même être une excellente approche puisqu'elle sous entend (dans le terme de «contrat») des obligations et des droits. Parmi ces obligations, le devoir de gestion économe de l'espace est devenu, aujourd'hui, un véritable postulat.

L'avis de la Région sur le projet de SCOT présenté est donc favorable.

Toutefois, le DOG pourrait être complété et précisé afin qu'il revête un caractère encore plus vertueux et plus prescriptif notamment sur les thématiques suivantes :

- développement de l'offre en logements locatifs sociaux,
- effort de densité de construction,
- subordination de l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs,
- délimitation encore plus précise sur l'ensemble du territoire des espaces agricoles à préserver strictement,
- mise en cohérence du dimensionnement du foncier mobilisé à vocation économique avec les objectifs du PADD,
- affirmation de la non compatibilité de toute terre agricole (quelle qu'elle soit) avec l'implantation de panneaux photovoltaïques au sol...