

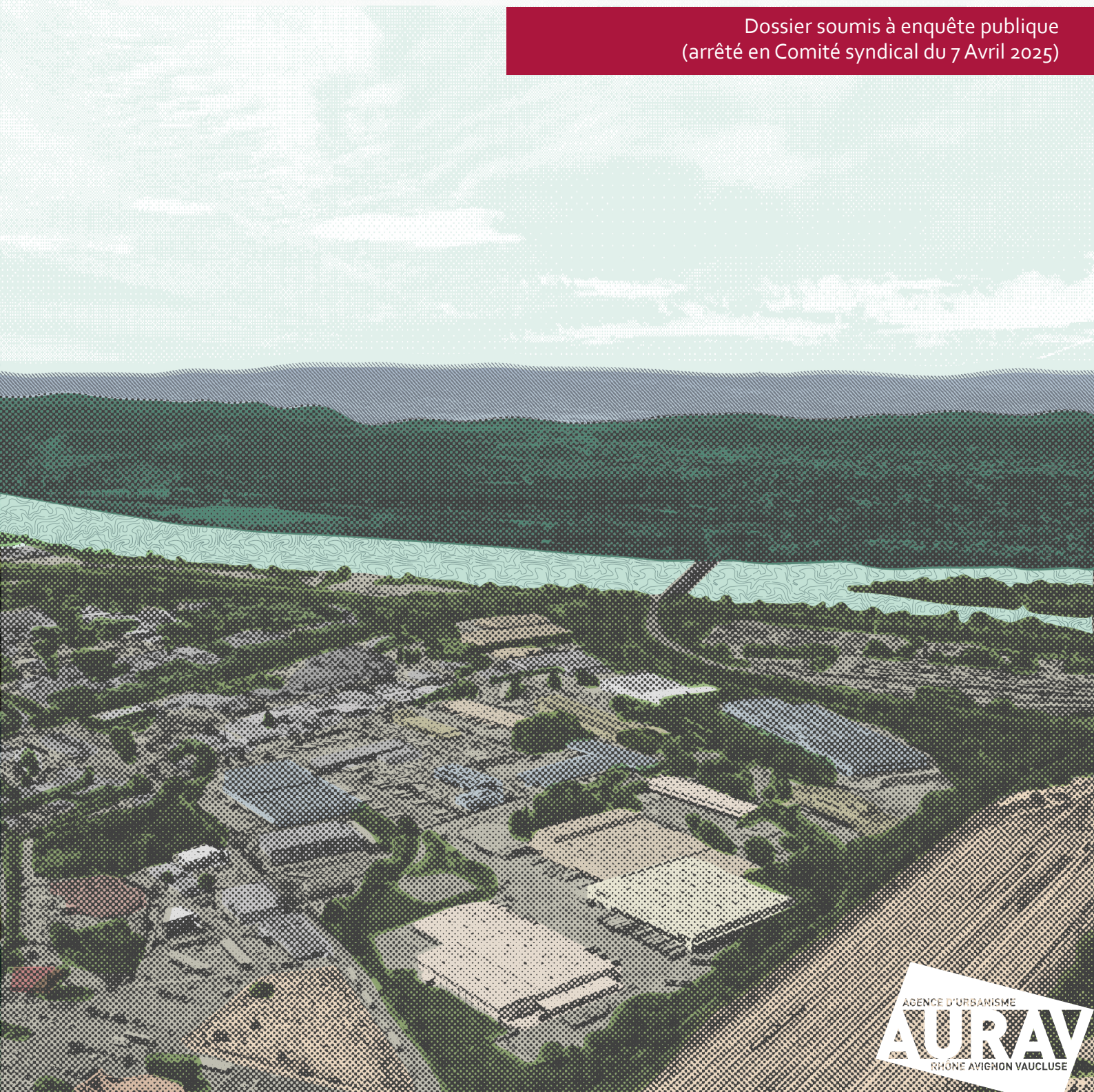
SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

2.2 Document d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique

Volet du DOO

Horizon 20 ans

Dossier soumis à enquête publique
(arrêté en Comité syndical du 7 Avril 2025)



Sommaire

CHAPITRE 1 : LE CHAMPS D'APPLICATION DU DAACL.....	5
1 - Le cadre réglementaire.....	6
2- Champs d'application du volet commerce.....	7
3- Champs d'application du volet logistique commerciale.....	8
CHAPITRE 2 : LE VOLET COMMERCIAL DU DAACL.....	9
1 - Rappel des orientations commerciales portées dans le DOO.....	10
2- Les localisations préférentielles pour le commerce.....	11
3 - Les conditions d'implantation des équipements commerciaux.....	14
CHAPITRE 3 : LE VOLET LOGISTIQUE COMMERCIALE DU DAACL.....	19
1 - Rappel des orientations relatives à la logistique commerciale portées dans le DOO.....	20
2- Les secteurs d'implantation privilégiés pour les équipements de logistique commerciale.....	22
3 - Les conditions d'implantation pour la logistique commerciale.....	23
CHAPITRE 4 : LOCALISATION DES POLARITES COMMERCIALES ET LOGISTIQUES.....	27
Avignon / Le Pontet.....	29
Zone commerciale Avignon nord / Vedène / Sorgues / Entraigues-sur-la-Sorgue.....	30
Morières-les-Avignon.....	31
Monteux / Pernes-les-Fontaines.....	32
Les Angles / Villeneuve / Saze	33
Roquemaure.....	34
Orange / Courthézon / Jonquières	35
Piolenc / Camaret	36
Caumont-sur-Durance	37

CHAPITRE 1 :

Le champs d'application du DAACL



1/ LE CADRE REGLEMENTAIRE

Conformément à l'article Article L.141-6 du Code de l'Urbanisme :

«Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) comprend un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable.

Il détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement.

Pour les équipements commerciaux, ces conditions portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique localise les secteurs d'implantation périphérique

ainsi que les centralités urbaines, qui peuvent inclure tout secteur, notamment centre ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques du point de vue des objectifs mentionnés au 3° de l'article L. 141-5. Il prévoit les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs ainsi identifiés.

Pour les équipements logistiques commerciaux, il localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs mentionnés au second alinéa de l'article L. 141-3.

Il peut également :

1° Définir les conditions permettant le développement ou le maintien du commerce de proximité dans les centralités urbaines et au plus près de l'habitat et de l'emploi, en limitant son développement dans les zones périphériques ;

2° Prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines ;

La révision ou l'annulation du document d'aménagement artisanal, commercial et logistique est sans incidence sur les autres documents du schéma de cohérence territoriale.»

Les orientations et prescriptions du DOO et du DAACL en matière de commerce concernent :

- Les équipements commerciaux entendus par la sous destination « commerce de détail et artisanat » qui recouvre les constructions commerciales destinées à la présentation et vente de biens directe à une clientèle ainsi que les constructions artisanales destinées principalement à la vente de biens ou services.
- Sont exclus du champ d'application :
 - les commerces de véhicules automobiles ou de motocycles ;
 - les installations de distribution de carburants ;
 - le commerce de gros ;
 - les activités de prestations de service à caractère immatériel ou intellectuel (banques, agences de voyage, compagnies d'assurance...) ;
 - les activités artisanales ;
 - secteur de la construction ou de l'industrie ;
 - les pharmacies ;
 - les établissements de remise en forme ;
 - la vente au détail sur les marchés et les boutiques de producteurs locaux ;
 - les restaurants et hôtels.

Les équipements commerciaux, dits d'importance au sens de l'article L.141-6 du Code de l'Urbanisme correspondent aux équipements commerciaux avec une surface de vente supérieur à 300 m². Ces derniers sont donc concernés par les conditions d'implantation du DAACL.

L'encadrement des commerces est une réglementation d'exception qui n'est admise que si elle est rendue nécessaire par un motif d'intérêt général, tenant notamment à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement ou encore des consommateurs et proportionnée.

3/ LE CHAMPS D'APPLICATION DU VOLET LOGISTIQUE COMMERCIALE DANS LE DAACL

Les orientations et prescriptions du DAACL en matière de logistique commerciale concernent :

- Les équipements logistiques destinés à l'approvisionnement de commerce physique (grande distribution, commerce de détail, commerce de gros, etc) ;
- Les équipements logistiques support du e-commerce ;
- La logistique industrielle et du BTP et plus largement la logistique liée au secteur primaire, sont exclues.

La logistique commerciale s'inscrit dans un champ d'activité très large comprenant les agences de messagerie, les entrepôts du e-commerce, points et lieux de retrait du e-commerce, les entrepôts de la grande distribution, les grossistes effectuant des services de livraison, les transporteurs et logisticiens.

Elle est rattachée à la destination et sous-destination suivante « entrepôt » (Destination « autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire ») recouvre les constructions destinées au stockage des biens ou à la logistique.

Les activités de commerce de gros sont bien englobées dans les orientations du DAACL.

CHAPITRE 2 :

Le volet commerce du DAACL



1/ RAPPEL DES ORIENTATIONS PORTEES DANS LE DOO EN MATIÈRE DE COMMERCES

Le DAACL s'inscrit en cohérence avec le projet territorial porté par le SCoT ; il prolonge et complète les orientations générales du DOO notamment son volet commercial qui vise à :

- Redéfinir l'équilibre entre les pôles commerciaux ;
- Prioriser l'implantation des équipements commerciaux dans les centralités urbaines en créant des conditions d'accueil favorables ;
- Maîtriser l'évolution des zones commerciales et impulser leur diversification ;
- Accompagner les nouvelles pratiques commerciales

1-1 Prioriser l'implantation des équipements commerciaux dans les centralités urbaines en créant des conditions d'accueil favorables

Le SCoT vise la préservation et la revitalisation commerciale des centres villes, villages et de quartiers, le maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité, la réponse aux besoins des habitants en matière de commerce, la diminution des déplacements, notamment en voiture, la gestion économe de l'espace, la cohérence entre la localisation des commerces et les flux de personnes et de marchandises ainsi que la préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

Pour atteindre ces objectifs, il définit les localisations préférentielles des commerces à travers une hiérarchie des polarités commerciales en favorisant le développement des commerces dans les centralités urbaines au plus près des lieux de vie.. Il détermine des critères de localisation préférentielle pour les implantations commerciale lorsque ces dernières sont destinées à la vente de biens et de services aux particuliers.

La localisation préférentielle du commerce dans les centralités urbaines est un objectif prioritaire du SCoT. Il poursuit notamment les orientations suivantes :

- L'implantation des équipements commerciaux doit être privilégiée dans la continuité des linéaires commerciaux existants. Dans cette logique, il s'agit de préserver les linéaires commerciaux dans les documents d'urbanisme locaux ;
- Les commerces sont autorisés dans les projets d'ensemble à dominante résidentielle s'ils répondent au besoin du projet, s'ils sont intégrés dans les formes urbaines proposées et s'ils ne remettent pas en question les orientations du SCoT en matière de commerce. En ce qui concerne les projets d'aménagement d'envergure supracommunale, notamment Avignon-Confluence, ces derniers peuvent accueillir tous types de commerces ;

- Les communes et EPCI peuvent créer ou élargir une centralité urbaine des lors qu'elle répons aux besoins en commerces de proximité et aux objectifs du SCoT ;
- Lorsque les quartiers de gare et les secteurs autour d'une station de tramway ou de bus à haute fréquence jouent un rôle de centralité, les projets de développement ou de renouvellement urbains peuvent inclure l'implantation de commerces, sous réserve que ceux-ci ne remettent pas en cause l'objectif de revitalisation des centralités urbaines existantes ;
- L'accessibilité des centralités urbaines, notamment par les modes actifs et les transports collectifs, ainsi que la gestion du stationnement est une condition essentielle pour leur attractivité commerciale.

1-2 Maîtriser l'évolution des zones commerciales et impulser leur diversification

Le SCoT vise à trouver un équilibre entre le renforcement des centralités urbaines et l'évolution des Secteurs d'Implantation Périphérique (SIP), entendu comme zones commerciales.

Ainsi les Secteurs d'Implantation Périphérique (SIP) ont vocation à accueillir les commerces dont le fonctionnement et la dimension sont incompatibles avec les centralités urbaines (commerces susceptibles de générer des nuisances et/ou pollutions notamment).

Le type de commerces accueilli dans les SIP doit veiller à ne pas remettre en cause le maintien et la diversité commerciale au sein des centralités urbaines.

En termes de maîtrise de l'évolution des zones commerciales, les principes de localisations préférentielles des commerces s'inscrivent dans les orientations suivantes :

- Ne plus autoriser de création de nouvelle zone commerciale ;
- Ne plus permettre d'extension des zones commerciales ;
- Promouvoir la densification et la mutation des zones commerciales ;
- Encadrer la densification commerciale des zones commerciales ;
- Viser une répartition cohérente et équilibrée du commerce implanté dans les zones commerciales ;
- Assurer l'intégration des zones commerciales dans la ville.

2-1 Définition du principe de localisation préférentielle du commerce

Une localisation préférentielle n'est pas entendue comme une localisation exclusive mais en tant que localisation qui doit être privilégiée en priorité par le porteur de l'implantation commerciale.

En effet, un porteur de projet qui souhaiterait déroger à la localisation préférentielle inscrite au SCoT, doit justifier en quoi cette implantation n'est pas envisageable au sein d'une localisation préférentielle.

2-2 Définition des localisations préférentielles

En cohérence notamment avec l'armature urbaine, le SCoT détermine une armature commerciale (cf carte ci-après). A travers elle, il identifie les polarités commerciales dans lesquelles les commerces se localisent préférentiellement.

La délimitation de ces polarités commerciales est réalisée dans le cadre de l'élaboration / ou de la révision des PLU(i) en reprenant en compatibilité avec le SCoT.

Le SCoT définit deux types d'implantation préférentielle pour le commerce :

A) Les centralités urbaines

Les **centralités urbaines** qui sont caractérisées par un bâti dense accueillant une diversité et une mixité des fonctions urbaines, à laquelle contribue le commerce.

Cette catégorie concerne essentiellement les centres villes ou villageois, mais elle englobe également certaines centralités de quartier (par exemple des linéaires commerciaux dans les faubourgs, le long des boulevards urbains, certains quartiers de gares, des centralités secondaires dans les espaces résidentiels ou les grands ensembles...).

Le SCoT du bassin de vie d'Avignon détermine et localise quatre types de centralités urbaines, en cohérence avec le rôle de chaque commune au sein de l'armature urbaine :

- **Les centres des pôles urbains** d'Avignon et d'Orange ;
- **Les centres villes** de Rochefort-du-Gard, des Angles, de Villeneuve-lès-Avignon, de Roquemaure, de Piolenc, de Courthézon, de Sorgues, d'Entraigues-sur-la-Sorgue, de Vedène, du Pontet, de Morières-lès-Avignon, de Pernes-les-Fontaines, et de Monteux ;
- **Les centralités de villages** de Saze, de Pujaut, de Sauveterre, de Châteauneuf-du-Pape, de Caderousse, de Sérignan-du-Comtat, de Lagarde-Paréol, de Sainte-Cécile-les-Vignes, de Travaillan, de Violès, de Camaret-sur-Aigues, de Jonquières, de Bédarrides, d'Althen-des-Paluds, de Velleron, de Saint-Saturnin, de Jonquerettes, de Caumont-sur-Durance ;

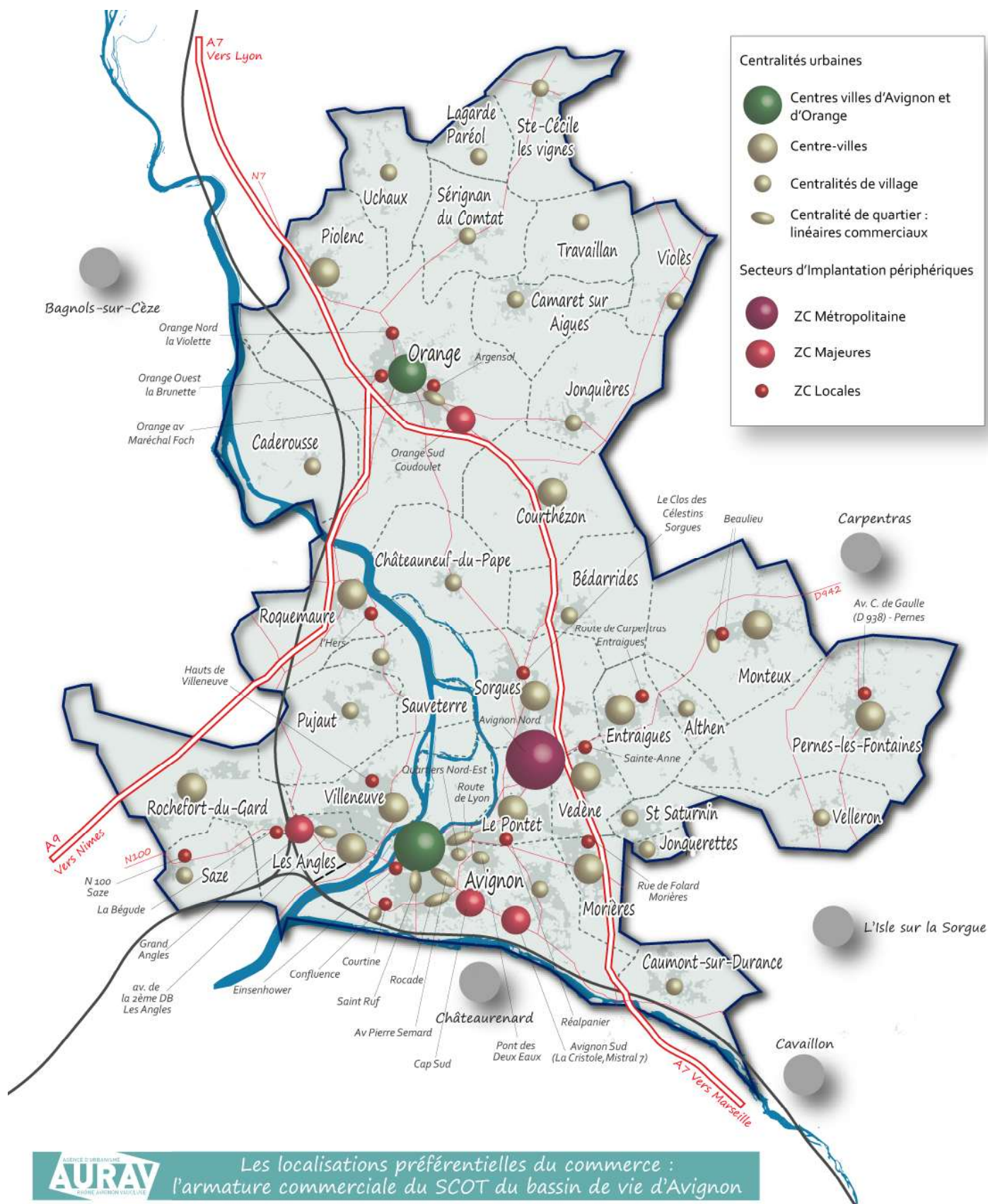
- **Les centralités de quartier** : Avignon-Confluence, Rocade, avenue Pierre Séward, Saint-Ruf, Pont-des-Deux-Eaux, Route de Lyon, quartiers Nord-Est et centre de Montfavet à Avignon, Les faubourgs d'Avignon, Beaulieu à Monteux, avenue de la 2ème DB aux Angles, Avenue Maréchal Foch à Orange.

B) Les secteurs d'Implantation Périphériques

Les **secteurs d'implantation périphériques (SIP)** qui correspondent aux zones commerciales existantes. Ils constituent des sites à dominante quasi exclusivement commerciale, comportant au moins une grande et moyenne surface (GMS) avec des commerces connexes, disposant d'une accessibilité privilégiée en voiture et d'une surface de stationnement importante. Il s'agit de l'ensemble des secteurs périphériques et de certaines autres polarités commerciales, en général de petite taille, qui peuvent être insérées dans un tissu urbain mixte.

Le SCoT du bassin de vie d'Avignon détermine et localise trois types de secteurs d'implantation périphériques :

- **La zone commerciale métropolitaine** d'Avignon Nord qui constitue la principale zone commerciale du bassin de vie d'Avignon et dont le rayonnement ou l'aire de chalandise est inter-régionale ;
- **Les zones commerciales majeures** d'Orange Sud Coudoulet-Les Vignes, Grand Angle, d'Avignon Sud et de Cap Sud qui comportent de grandes et moyennes surfaces diversifiées et qui ont un rayonnement intercommunal ;
- **Les zones commerciales locales**, identifiées dans la cartographie des localisations préférentielles des commerces et qui abritent au moins une grande et moyenne surface, souvent alimentaire, avec des commerces connexes et un rayonnement local (une ou plusieurs communes) : Saze (N-100), Hauts de Villeneuve, l'Hers, Orange Ouest la Brunette, Orange nord la Violette, Orange Argensol, le Clos des Célestins orgues, Entraigues route de Carpentras, Sainte Anne, Rue de Folard Morières-lès-Avignon, Réalpanier, Eisenhower Avignon, Courtine Avignon, avenue Charles de Gaulle Pernes-les-Fontaines, La Bégude à Rochefort-du-Gard, Beaulieu à Monteux.



2-3 Définition du commerce

Les catégories de commerce sont définies par le SCoT en fonction de leur zones d'influence ou leur rayonnement et donc la fréquence d'achat et les déplacements qu'ils génèrent.

Ainsi le SCoT détermine :

- **Les commerces courants ou de proximité** qui répondent aux besoins quotidiens ou hebdomadaires des habitants, et dont la zone d'influence correspond au quartier ou à la commune. Ils génèrent des déplacements en modes actifs (marche et vélo), en transports collectifs et en voiture dans certains cas ;
- **Les commerces occasionnels** qui répondent à des besoins plus ponctuels des habitants, hebdomadaires ou mensuels et dont la zone d'influence correspond à la commune ou à plusieurs communes. Ils génèrent des déplacements en voiture prédominants ;
- **Les commerces exceptionnels** qui répondent à des besoins peu fréquents des habitants, au moins trimestriels, et dont la zone d'influence correspond à une grande partie du bassin de vie d'Avignon. Ils génèrent des déplacements en voiture prédominants.

Définition et localisation préférentielle des catégories d'équipements commerciaux ou artisanaux en fonction de la fréquence d'achat, du type et de la surface de vente. L'hôtellerie n'est pas concernée.

Catégorie de commerce ou d'artisanat	Fréquence d'achats	Type	Surface du commerce ou de l'ensemble commercial	Exemples de types de commerces ou artisanat	Localisation préférentielle fixée par le SCoT
Courant	Quotidienne à hebdomadaire	Essentiellement alimentaire	Moins de 300 m ²	Boucherie, boulangerie, poissonnerie, tabac, pharmacie, Etc.	Toutes les centralités urbaines
			Entre 300 et 1 000 m ²		Prioritaire : Toutes les centralités urbaines et les centres villes d'Avignon et d'Orange Secondaire : zones commerciales locales
			Plus de 1000 m ²		Prioritaire : Toutes les centralités urbaines sauf celles des pôles locaux et pôles villageois Secondaire : zones commerciales majeures et métropolitaine
Occasionnel	Hebdomadaire à mensuelle	Essentiellement non alimentaire	Moins de 300 m ²	Équipement de la personne, soin de la personne, culture, etc.	Toutes les centralités urbaines
			Entre 300 et 1 000 m ²		Prioritaire : sur les centres-villes et les centres villes d'Avignon et d'Orange Secondaire : zones commerciales locales
			Plus de 1000m ²		Prioritaire : Centres-villes d'Avignon et d'Orange Secondaire : zones commerciales majeures et métropolitaine
Exceptionnel	Trimestrielle à annuelle	Essentiellement non alimentaire	Moins de 1000 m ²	magasins très spécialisés (informatique), luminaires, meubles spécialisés, etc.	Prioritaire : sur les centres-villes et les centres villes d'Avignon et d'Orange Secondaire : zones commerciales locales
			Plus de 1000 m ²		Prioritaire : centres villes d'Avignon et d'Orange Secondaire : zones majeures et métropolitaine

3-1 Les conditions d'implantation du DAACL visent les commerces d'importance

Le SCoT considère que les commerces d'importance, c'est-à-dire les équipements commerciaux susceptibles d'avoir un impact significatif dans l'organisation et l'aménagement du territoire, la revitalisation des centres villes et le développement durable, correspondent aux commerces ou ensemble commerciaux de plus de 300 m² de surface de vente.

Les conditions d'implantations définies dans le DAACL ci-après s'appliquent donc à ces commerces ou ces ensembles commerciaux.

3-2 Les conditions d'implantation générales pour l'ensemble des polarités commerciales

Le SCoT détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et des friches et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement.

Le SCoT détermine les conditions d'implantation au regard de la desserte des équipements commerciaux par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

De ce fait, de manière générale, l'implantation des équipements commerciaux doit être économe en foncier, à travers, notamment la compacité des formes bâties proposées, l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et des friches, et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement, qui sont considérées comme un véritable potentiel foncier.

Assurer la sobriété foncière par les équipements commerciaux, notamment à travers les modalités suivantes :

- Planter les équipements commerciaux dans les emprises foncières des polarités commerciales existantes sans étendre le périmètre ;
- Privilégier la réutilisation de locaux commerciaux vacants ou de friches existants dans la polarité commerciale concernée par l'implantation ou dans la centralité urbaine la plus proche. Il s'agit ainsi de prioriser la réutilisation de locaux vacants ou de friches quand elles existent à moins de contraintes techniques ou des coûts incompatible avec le projet ;
- Favoriser la réversibilité et modularité des bâtiments. Ainsi, il est attendu d'intégrer, dès la conception architecturale d'un bâtiment, des possibilités de réversibilité fonctionnelle du bâtiment vers une autre destination, soit un changement d'usage, soit un changement de vocation ;
- Identifier des marges de manœuvre foncières et immobilières au sein des centralités urbaines, appropriées pour l'implantation de commerces ;
- Optimiser les surfaces dédiées aux stationnements et favoriser la compacité des bâtiments. Prévoir le stationnement intégré au bâtiment commercial (au dessus ou en dessous) afin de s'inscrire dans une conception de sobriété foncière ;
- Mutualiser au mieux avec d'autres équipements commerciaux les accès et le stationnement automobiles ;
- Favoriser au maximum des modes de stationnement peu consommateur d'espace : parkings silos, stationnement mutualisé, parking en ouvrage ou sur les terrasses, parkings souterrains...

Assurer la qualité architecturale et d'insertion paysagère, notamment à travers les modalités suivantes :

- Proposer des traitements architecturaux et paysagers qualitatifs des bâtiments de leurs abords/espaces libres et des parkings. Ces traitements doivent permettre une amélioration de l'ambiance architecturale et paysagère dans le choix des couleurs et des matériaux, notamment lorsqu'il y a covisibilité depuis les axes de circulation, en particulier le long des entrées de ville ;
- Favoriser la végétalisation des bâtiments et du foncier qui les environne, notamment dédié au stationnement, en privilégiant la pleine terre ;
- Améliorer les espaces publics afin de favoriser les déplacements piétons et vélos par des cheminements sécurisés et végétalisés ;
- Diminuer les impacts visuels des espaces liés aux accès techniques et de livraison des marchandises notamment lorsqu'il s'agit de sites en entrée de ville ;
- Traiter les arrières des bâtis, notamment lorsqu'ils sont visibles depuis les axes de circulation ;
- Favoriser les alignements de bâtiment ;
- Favoriser l'ouverture des équipements commerciaux sur l'espace public ;
- Favoriser l'intégration urbaine et les perméabilités des zones commerciales avec le tissu environnant ;
- Privilégier l'élaboration de projets d'aménagement globaux qui encadrent les implantations commerciales.

Assurer plus de performance environnementale, énergétique, de gestion des eaux et des déchets, notamment à travers les modalités suivantes :

- Privilégier le développement des procédés de production d'énergies renouvelables, en plus des dispositions légales le cas échéant applicables : le foncier dédié notamment au stationnement et les bâtiments commerciaux étant considérés comme un fort potentiel pour le photovoltaïque. Les nouveaux bâtiments de plus de 500 m² de surface au sol devront intégrer sur tout ou partie de leur toiture des procédés d'énergie renouvelable, le reste devant recevoir un système de végétalisation garantissant l'efficacité thermique et l'isolation ;
- Favoriser des bâtiments performants en matière énergétiques (isolation, consommation...). Lorsqu'il s'agit de projet d'extension, favoriser la réhabilitation énergétique du bâtiment ;
- Proposer des solutions visant à améliorer la gestion des eaux et la réduction de l'imperméabilisation, tout en garantissant la préservation de la qualité des eaux qui s'infilte ;
- Privilégier les dispositifs permettant la réduction des déchets à la source, leur valorisation et leur réutilisation.

Améliorer la desserte en transports collectif et l'accessibilité piétonne et cycliste, notamment à travers les modalités suivantes :

- Privilégier les déplacements piétons et vélos vers les équipements commerciaux, notamment dans les zones commerciales, en développant des cheminements piétons, vélos et PMR sécurisés et continus entre les commerces, depuis les parkings et vers les arrêts de transports en communs ;
- Prévoir des aménagements pour réduire la présence de la voiture et les déplacements en voiture, notamment à l'intérieur des zones commerciales ;
- Prévoir des stationnements vélo en capacité suffisante ;
- Faciliter l'implantation d'équipements de recharges en électricité ou en gaz pour les véhicules.

3-3 Les conditions d'implantation spécifiques et complémentaires propres à chaque type de polarité commerciale

Sont exposées ci-après les conditions d'implantation spécifiques et complémentaires des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable. Les conditions d'implantation des constructions commerciales sont définies en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et des friches et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement.

Pour les centralités urbaines :

Les centralités urbaines sont délimitées dans le cadre des PLU(i), qui peuvent adapter leur périmètre si le contexte le justifie. Ils peuvent également prévoir de nouvelles centralités urbaines en compatibilité avec le SCoT.

L'équilibre entre les commerces alimentaires et les autres commerces est recherché.

Les créations, extensions et réhabilitations des commerces viseront à :

- Rechercher une qualité urbaine, architecturale et paysagère favorisant leur intégration dans le contexte urbain, en particulier dans les espaces patrimoniaux ;
- Renforcer les linéaires commerciaux ;
- Favoriser la diversité commerciale ;
- Préserver et développer l'offre commerciale de proximité afin de limiter les déplacements à la source ;
- De façon prioritaire, être implantée en pied d'immeuble.

Les centres d'Avignon et d'Orange sont les sites privilégiés pour tous les types de commerces répondant à des besoins courants, occasionnels ou exceptionnels. Il s'agit de renforcer le rayonnement et l'attractivité des centres de ces pôles urbains et économiques, en particulier celui d'Avignon qui joue un rôle à l'échelle régionale et nationale.

Les centralités de quartier et de village ont une vocation de proximité et à accueillir de façon privilégiée des commerces correspondant à des achats courants. Le développement des centralités de quartier ne doit pas avoir pour conséquence d'affaiblir les centres villes.

Pour les secteurs d'implantation périphériques (SIP) :

Les secteurs d'implantation périphériques n'ont pas vocation à accueillir de nouvelles galeries marchandes insérées dans un bâtiment ou à ciel ouvert, ces dernières devant se localiser préférentiellement dans les centralités urbaines.

Les galeries marchandes existantes dans les zones commerciales peuvent se moderniser et être rénovées. Elles peuvent dans ce cadre faire l'objet d'extension limitée.

Les commerces de moins de 300 m² de surface de vente n'ont pas vocation à s'implanter dans les zones commerciales, lorsqu'il s'agit de secteurs périphériques.

Cependant, dans une logique de modernisation, les commerces de moins de 300 m², ou ensembles commerciaux comprenant ce type de commerce, existants peuvent s'étendre de manière limitée.

Parmi les SIP, le DAACL prévoit les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs identifiés ci-dessous :

Secteur à enjeux de la zone commerciale métropolitaine d'Avignon Nord :

En plus des conditions d'implantation générales définies au 3-2, des conditions complémentaires d'implantations s'appliquent sur ce secteur et vise à :

- Ne pas étendre l'emprise actuelle de la zone ;
- Ne pas implanter de commerces qui pourrait porter préjudice au maintien et au développement du commerce dans les centres villes et villages.

Le type d'activités sur ce secteur est défini dans le tableau p.13 et concernent :

- Pour les achats occasionnels, les commerces essentiellement non alimentaires de plus de 1 000 m²
- Pour les achats exceptionnels, les commerces non alimentaires de plus de 1000 m²

Surface de vente maximale par type de commerce :

- Commerce courant à dominante alimentaire : 800 m²
- Commerce occasionnel : 1 500 m²
- Commerce exceptionnel : 2 000 m²
- Ne pas accueillir de commerce de moins de 300 m² de surface de vente.

Les surfaces de vente maximale autorisées par équipement commercial concernent les créations et les extensions. Elles ne concernent pas les relocalisations à surface de vente constante à l'intérieur de la zone ou la remobilisation des locaux vacants.

La surface de vente maximale de locaux existants cumulée nette autorisée en création ou en extension dans la zone commerciale métropolitaine Avignon Nord est de 2 500 m².

Le commerce courant est admis, dans les surfaces de vente maximales proposées, uniquement s'il s'agit d'une relocalisation ou d'une extension. Les nouvelles implantations ne sont pas souhaitées.

Secteurs à enjeux sur les zones commerciales majeures d'Orange Sud-Coudoulet, des Angles, d'Avignon-Sud :

En plus des conditions d'implantation générales définies au 3-2, des conditions complémentaires d'implantations s'appliquent sur ce secteur et vise à :

- Ne pas étendre l'emprise actuelle de la zone ;
- Ne pas implanter de nouveaux commerces qui vont à l'encontre la revitalisation des centres villes et villages.

Le type d'activités sur ce secteur est défini dans le tableau p.13 et concernent :

- Pour les achats occasionnels, les commerces essentiellement non alimentaires de plus de 1 000 m²
- Pour les achats exceptionnels, les commerces non alimentaires de plus de 1000 m²

Surface de vente maximale par type de commerce :

- Commerce courant à dominante alimentaire : 800 m² ;
- Commerce occasionnel : 1 200 m² ;
- Commerce exceptionnel : 1 500 m² ;
- Ne pas accueillir de commerce de moins de 300 m² de surface de vente.

Les surfaces de vente maximale autorisées par équipement commercial concernent les créations et les extensions. Elles ne concernent pas les relocalisations à surface de vente constante à l'intérieur de la zone ou la remobilisation des locaux vacants.

La surface de vente maximale cumulée nette autorisée dans chacune des 3 zones majeures en création ou en extension est de 1 500 m².

Le commerce courant est admis, dans les surfaces de vente maximales proposées, que s'il s'agit d'une relocalisation ou d'une extension. Les nouvelles implantations ne sont pas souhaitées.

Secteurs à enjeux sur les zones commerciales locales :

En plus des conditions d'implantation générales définies au 3-2, des conditions complémentaires d'implantations s'appliquent sur ce secteur et vise à :

- Ne pas étendre l'emprise actuelle de la zone ;
- Ne pas implanter de nouveaux commerces qui vont à l'encontre la revitalisation des centres villes et villages.

Le type d'activités sur ce secteur est défini dans le tableau p.13 et concernent :

- Pour les achats occasionnels, les commerces essentiellement non alimentaires entre 300 et 1 000 m²
- Pour les achats exceptionnels, les commerces non alimentaires entre 300 et 1000 m²

Surface de vente maximale par type de commerce :

- Commerce courant à dominante alimentaire : 500 m²
- Commerce occasionnel : 600 m²
- Commerce exceptionnel : 600 m²

Les surfaces de vente cumulée nette autorisée par équipement commercial concernent les créations et les extensions. Elles ne concernent pas les relocalisations à surface de vente constante à l'intérieur de la zone ou la remobilisation des locaux vacants.

CHAPITRE 3 :

Le volet logistique commerciale du DAACL



1/ RAPPEL DES ORIENTATIONS PORTEES DANS LE DOO EN MATIÈRE DE LOGISTIQUE COMMERCIALE

Le DAACL s'inscrit en cohérence avec le projet territorial porté par le SCoT ; il prolonge et complète les orientations générales du DOO qui vise à organiser la logistique commerciale. Le DOO définit une armature qui favorise un maillage de l'offre et une meilleure visibilité pour les implantations futures de logistique commerciale.

Du fait de sa situation géographique, le SCoT du bassin de vie d'Avignon connaît de forts enjeux et besoins en matière de structuration des livraisons de marchandises, aussi bien dans les centralités urbaines que dans les zones d'activités ou commerciales.

Le SCoT encadre les localisations préférentielles pour l'accueil de ces activités de logistique commerciale à travers une armature logistique commerciale favorable à un développement équilibré du territoire qui regroupe :

- **Les polarités logistiques régionales** : elles accueillent les entrepôts nationaux et régionaux, qui ne sont pas spécifiquement dédiés à la desserte du territoire. L'aire de rayonnement des entrepôts est majoritairement d'envergure régionale voire nationale et internationale, bénéficiant de la proximité des grands axes et facilitant les liaisons longues distances. Quatre sites sont fléchés sur le territoire : Courtine, le port du Pontet, le MIN d'Avignon et Avignon Nord ;
- **Les polarités logistiques locales** : elles accueillent des plateformes urbaines de distribution, des agences locales et des espaces urbains de distribution tournés vers le bassin de consommation local et se situent donc généralement à relative proximité des tissus urbains denses, à l'image du centre-ville d'Avignon. Elles comprennent notamment les centres commerciaux du territoire afin d'être au plus près des sites de conditionnement et d'acheminement des produits ;

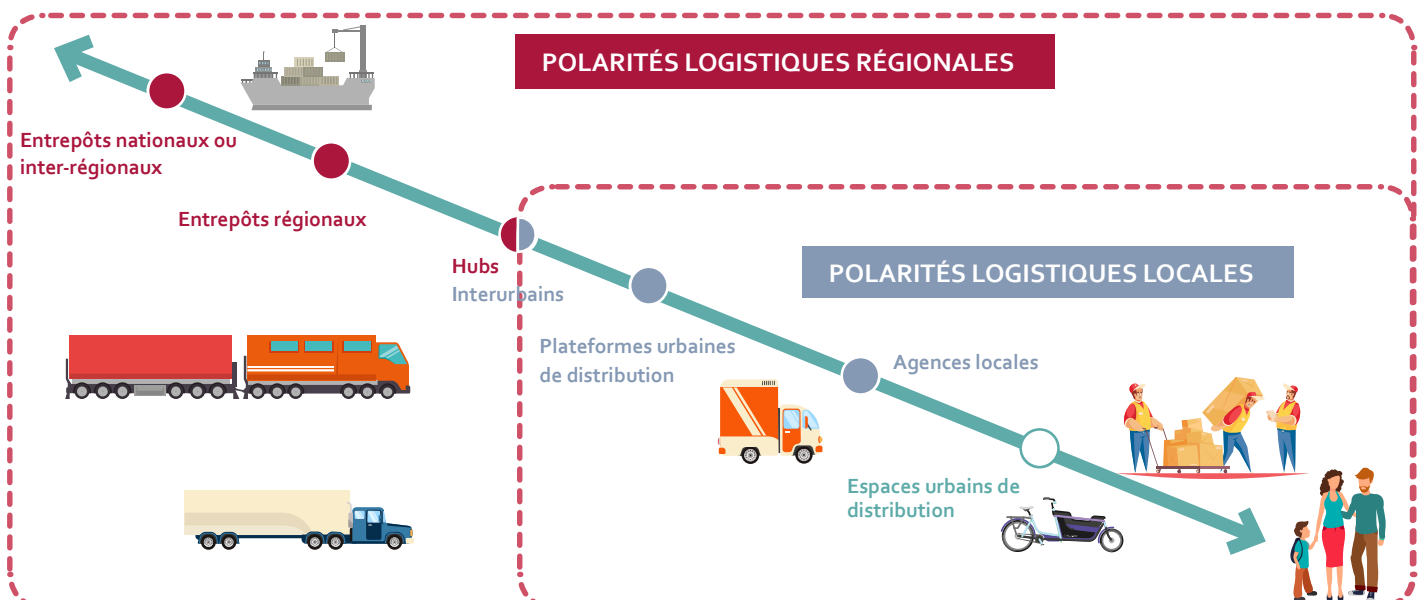
- **Les secteurs non identifiés comme polarité logistique** mais pouvant accueillir des activités logistiques. Il s'agit des zones d'activités économiques du territoire qui participent au maintien ou au renouvellement de l'offre logistique ;
- **Les centralités urbaines** pour le développement de la logistique de proximité. Il s'agit alors de faciliter l'accueil d'activités pour la logistique du dernier kilomètre au sein des centres villes et de villages à travers des emplacements, des points relais et des zones de stockage dédiées à cette activité.

Ce réseau de sites logistiques doit notamment permettre d'organiser l'approvisionnement des polarités commerciales ou des centralités urbaines et villageoises ainsi que la distribution des marchandises, notamment issues du e-commerce.

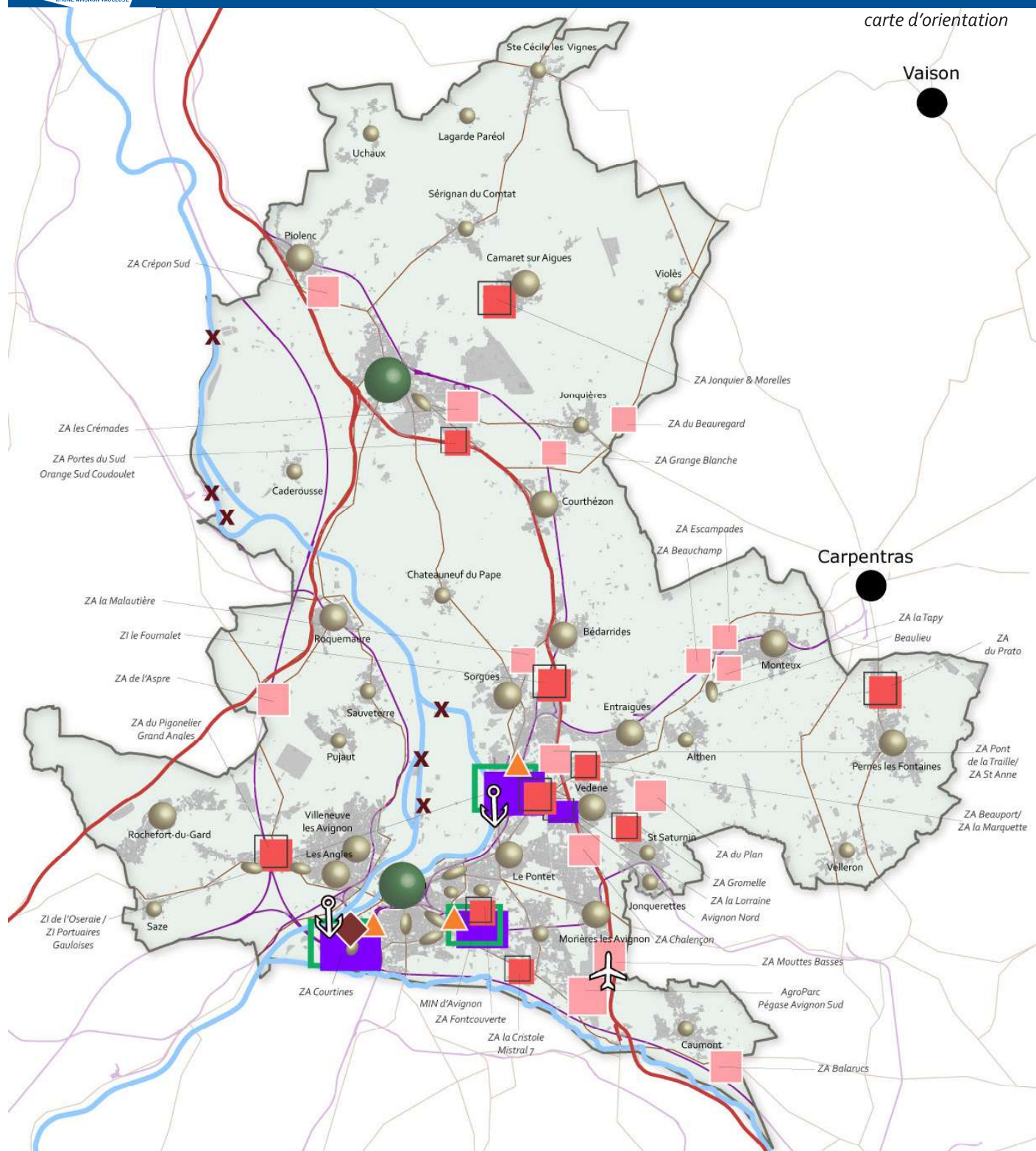
Cette armature favorise ainsi un maillage de l'offre et une meilleure visibilité pour les implantations futures notamment en veillant à :

- Préserver les sites d'accueil de la logistique allant de l'échelle régionale à l'offre de distribution locale ;
- Permettre la transformation des équipements commerciaux pour de la logistique urbaine ;
- Garantir un maillage plus performant entre la chaîne d'approvisionnement et de distribution des produits ;
- Assurer un transport efficient de la distribution en favorisant une proximité avec les sites de grandes dessertes du territoire multimodaux (rail, accès autoroutier, fluvial) et à proximité de pistes cyclables pour la desserte du dernier kilomètre.

Synthèse illustrative d'organisation privilégiée à venir pour les équipements de logistique commerciale sur le Bassin de Vie d'Avignon



carte d'orientation



Polarités logistiques du DAACL

- Polarités logistiques régionales
- Polarités logistiques locales
- Zones d'activités hors polarités (uniquement maintien ou renouvellement logistique)

Les centralités urbaines pour accueillir la logistique de proximité

- Centres villes d'Avignon et d'Orange
- Centre-villes
- Centralités de village
- Centralité de quartier : linéaires commerciaux

Infrastructures

- Zone multimodale
- Chantier transport combiné
- Voie ferrée
- ITE utilisés
- Quais fluviaux
- Axes autoroutiers
- Axes routiers
- Port industriel
- Aéroport

2/ LES SECTEURS D'IMPLANTATION PRIVILEGES DES EQUIPEMENTS DE LOGISTIQUE COMMERCIALE

Le DAACL localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises. Les orientations du DAACL différencient les types d'équipements de logistique commerciale en fonction de leur taille et des flux générés.

On distingue deux grandes catégories d'équipements de logistique commerciale :

- Les entrepôts/plateformes de logistique commerciale: des locaux qui ne génèrent pas de flux de particuliers (entrepôts de logisticien, grossiste...);
- Les points/lieux de retraits de marchandises : des locaux qui génèrent des flux de particuliers (ex : drive, click and collect, casier...).

Définition et localisation privilégiée des équipements de logistique commerciale en fonction de la surface de plancher.

Catégorie de logistique	sous-catégorie	Secteur d'implantation privilégié pour certains type de logistique commerciale au regard de la Surface de Plancher (SDP)	Type de logistique commerciale
Entrepôt / Plateforme de distribution	Entrepôt / plateforme majeur	Plus de 10 000 m ² Polarités logistiques régionales	Logistique d'envergure régionale et nationale
	Entrepôt / plateforme structurant	Entre 1 000 à 10 000 m ² Polarités logistiques locales	Logistique d'envergure local
	Entrepôt / plateforme au service d'une entreprise déjà sur site	Moins de 1000 m ² ou extension dans la limite de 10% du bâti existant Zones d'activités hors polarités logistiques	Logistique d'envergure locale
	Entrepôt / plateforme de proximité	Moins de 1000 m ² Sur toutes les centralités urbaines	Logistique de proximité desserte du dernier Kilomètre
Point / Lieu de retrait	Drive automobile, click and collect	Plus de 1000 m ² Sur l'ensemble des zones commerciales définies dans l'armature commerciale p.12 du DAACL	Logistique de proximité desserte du dernier Kilomètre
	Casier, click and collect	Moins de 1000 m ² Sur toutes les centralités urbaines Sur l'ensemble des zones commerciales définies dans l'armature commerciale p.12 du DAACL	Logistique de proximité desserte du dernier Kilomètre

3-1 Les conditions d'implantation générales pour l'ensemble des secteurs d'implantation périphérique (SIP) et des zones d'activités économique ZAE

Le SCoT favoriser la densification du tissu logistique dans les zones d'activités économiques et commerciales. Ainsi il tend à minimiser l'emprise foncière des nouvelles implantations logistiques à travers notamment l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes, des friches et à l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement.

Le SCoT vise à optimiser la densité du bâti, notamment en travaillant par davantage de verticalité tout en veillant à ne pas porter atteinte aux lieux avoisinants, au patrimoine et aux paysages. Dans une logique de lutte contre l'artificialisation des sols, le SCoT veille à limiter l'artificialisation et l'emprise au sol du bâti mais également des aménagements autour des bâtiments comme notamment les plateforme en dur, aire de stationnement, voie de circulation...

Les conditions générales d'implantation s'appliquent à tous les types d'équipements de logistique commerciale dans les zones d'activités périphérique dans la limite des contraintes techniques et foncières liées au contexte urbain et réglementaire.

Assurer la sobriété foncière par les équipements logistique commerciale, notamment à travers les modalités suivantes :

- Privilégier toute création ou extension d'un équipement de logistique commerciale sur des espaces déjà artificialisés dans le tissu urbain existant en privilégiant la réutilisation de locaux vacants ou sous-occupés et des friches existantes en les requalifiant ;
- Favoriser la réversibilité et modularité des bâtiments. Ainsi, il est attendu d'intégrer, dès la conception architecturale d'un bâtiment, des possibilités de réversibilité fonctionnelle du bâtiment vers une autre destination, soit un changement d'usage, soit un changement de vocation ;
- Rechercher une densité et une compacité des constructions en réduisant au maximum leur emprise au sol ;
- Optimiser les surfaces dédiées au stationnement en mutualisant le stationnement avec d'autres entrepôts de logistique et foisonnant au mieux d'autres usages économiques.

Améliorer les conditions d'accessibilité aux équipements de logistique commerciale :

- Organiser les flux liés à la logistique commerciale afin de limiter les nuisances et leur impact sur les zones d'habitation avoisinantes en évitant que ces flux ne transitent dans les zones d'habitation ;
- Favoriser l'utilisation du fluvial et du fret sur les polarités logistiques régionales identifiées en zone multimodale ;
- Valoriser l'utilisation des interfaces de Transport Embranché (ITE) pour acheminer les marchandises au sites déjà équipés notamment sur le MIN d'Avignon, le Port de Courtine et le Port du Pontet ;
- Favoriser le déploiement de la logistique du dernier km au regard des pistes cyclables pour inciter à l'utilisation de vélo-cargo.

Assurer la qualité architecturale et d'insertion paysagère, notamment à travers les modalités suivantes :

- Proposer des traitements architecturaux et paysagers qualitatifs des bâtiments et des parkings. Ces traitements doivent permettre une amélioration de l'ambiance architecturale et paysagère dans le choix des couleurs et des matériaux, notamment lorsqu'il y a covisibilité depuis les axes de circulation, en particulier le long des entrées de ville ;
- Favoriser la végétalisation des bâtiments et du foncier qui les environne, notamment dédié au stationnement, en privilégiant la pleine terre,
- Traiter les arrières des bâtis, notamment lorsqu'ils sont visibles depuis les axes de circulation ;
- Favoriser les alignements de bâtiment.

Assurer plus de performance environnementale, énergétique, de gestion des eaux et des déchets, notamment à travers les modalités suivantes :

- Privilégier la production d'énergies renouvelables, en plus des dispositions légales le cas échéant applicables: le foncier dédié notamment au stationnement et les équipements de logistique commerciale étant considérés comme un fort potentiel pour le photovoltaïque. Les nouveaux bâtiments de plus de 500 m² de surface au sol devront intégrer sur tout ou partie de leur toiture des procédés d'énergie renouvelable, le reste devant recevoir un système de végétalisation garantissant l'efficacité thermique et l'isolation ;
- Favoriser des bâtiments performants en matière énergétiques (isolation, consommation...). Lorsqu'il s'agit de projet d'extension, favoriser la réhabilitation énergétique du bâtiment ;
- Proposer des solutions visant à améliorer la gestion des eaux et la réduction de l'imperméabilisation, tout en garantissant la préservation de la qualité des eaux qui s'infiltre ;
- Privilégier les dispositifs permettant la réduction des déchets à la source, leur valorisation et leur réutilisation.

3-2 Les conditions d'implantation spécifiques

En plus des conditions d'implantation générales définies au 3-1, sont exposées ci-après les conditions d'implantation spécifiques et complémentaires d'implantation des équipements de logistique commerciale au regard de l'armature logistique et de la taille de Surface De Plancher (SDP) des projets.

Pour les polarités logistiques régionales :

Le SCoT vise à orienter les créations des plus grands entrepôts vers les zones d'activités dimensionnées pour ce type d'implantations et à proximité des axes de communication structurants.

Les polarités logistiques régionales accueillent préférentiellement les projets de création ou d'extension de SDP d'entrepôt compris entre 10 000 m² et 50 000 m².

Dans le cas de projets d'entrepôt supérieur à 50 000 m², ces derniers doivent alors limiter l'artificialisation des sols et répondre aux conditions cumulatives d'implantations suivante :

- S'inscrire dans l'enveloppe foncière définie par sites sur les zones d'attractivité territoriale en privilégiant les espaces déjà artificialisés ;
- Rechercher une compacité des formes bâties (construction sur plusieurs niveaux) pour limiter l'emprise au sol des constructions ;
- Favoriser le recours au fret et/ou fluvial ;
- S'appuyer sur des accès et des aménagements existants ;
- Ne pas perturber la fluidité de la circulation.

Le SCoT facilite la desserte du territoire en favorisant la massification des flux amont / aval et en réduisant le recours au mode routier.

Dans les zones identifiées comme « multimodales », les projets de création de surfaces d'entrepôt incluant le recours aux modes fluvial et ferroviaire pour les flux amont ou/et aval devront primer sur les projets reposant uniquement sur le mode routier.

Pour les polarités logistiques locales :

Le SCoT vise à orienter les créations des entrepôts de logistique commerciale de taille intermédiaire entre 1 000 à 10 000 m² vers les zones existantes (zones d'activités économiques et zones commerciales) dimensionnées pour ce type d'implantations et à proximité des bassins de consommation à desservir.

Les polarités logistiques locales accueillent préférentiellement les projets de création ou extension de SDP d'entrepôt inférieurs ou égaux à 10 000 m² en tenant compte des règles suivantes :

- S'implanter sur des espaces déjà artificialisés ;
- Rechercher une compacité des formes bâties (construction sur plusieurs niveaux) pour limiter l'emprise au sol des constructions ;
- S'appuyer sur des accès et des aménagements existants ;
- Ne pas perturber la fluidité de la circulation. L'implantation sur des terrains en friche ou la reconversion de bâtiments existants sont privilégiées.

Les points de retrait (drives automobiles et click and collect) peuvent s'implanter sur l'ensemble des secteurs d'implantation périphériques à condition qu'ils n'engendrent aucune consommation foncière et qu'ils s'implantent sur des espaces déjà artificialisés. Leur implantation doit s'appuyer sur des accès et des aménagements existants et ne doit pas perturber la fluidité de la circulation.

Pour les zones d'activités hors polarités logistiques identifiées :

Le SCoT vise à préserver les capacités logistiques existantes au service du territoire tout en veillant à limiter le mitage de la logistique à travers une organisation cohérente.

Ainsi les secteurs non identifiés comme polarité logistique (régionale ou locale) ne peuvent en règle générale accueillir des projets de création ou d'extension de SDP d'entrepôt supérieurs à 1 000 m².

Par exception à la règle générale, les secteurs non identifiés comme polarité logistique peuvent accueillir les projets de rénovations, de démolition/reconstruction ou d'extension d'entrepôts préexistants, à la condition que la création nette de surface n'excède pas 10 % de la surface initiale du bâtiment.

Pour les centralités urbaines :

L'implantation d'espaces logistiques de proximité dans le tissu urbain est souhaitée sur l'ensemble des centralités urbaines. L'objectif est de tendre vers une logistique durable en réalisant les livraisons du dernier km avec des modes de livraisons moins polluants (véhicule électrique, vélo cargo...). Les documents d'urbanisme locaux favorisent l'implantation de ces équipements logistiques commerciaux dans les centralités urbaines en tenant compte des équipements de mobilités disponibles pour limiter les flux.

Ainsi les drives piétons, distributeurs automatiques et casiers sont autorisés sur l'ensemble des centralités urbaines :

- o **Les centres des pôles urbains majeurs** d'Avignon et d'Orange ;
- o **Les centres villes** de Rochefort-du-Gard, des Angles, de Villeneuve-lès-Avignon, de Roquemaure, de Piolenc, de Courthézon, de Sorgues, d'Entraigues-sur-la-Sorgue, de Vedène, de le Pontet, de Morières-lès-Avignon, de Pernes-les-Fontaines, de Monteux ;
- o **Les centralités de villages** de Saze, de Pujaut, de Sauveterre, de Châteauneuf-du-Pape, de Caderousse, d'Uchaux, de Sérignan-du-Comtat, de Lagarde-Paréol, de Sainte-Cécile-les-Vignes, de Travaillan, de Violès, de Camaret-sur-Aigues, de Jonquières, de Bédarrides, d'Althen-des-Paluds, de Velleron, de Saint-Saturnin, de Jonquerettes, de Caumont-sur-Durance ;
- o **Les centralités de quartier** : Avignon-Confluence, Rocade, avenue Pierre Séward, Saint-Ruf, Pont-des-Deux-Eaux, Route de Lyon, quartiers Nord-Est et centre de Montfavet à Avignon, les faubourgs d'Avignon, avenue Maréchal Foch à Orange, Beaulieu à Monteux, avenue de la 2ème DB aux Angles.

Les documents d'urbanisme locaux précisent les sites pour leur implantation.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent définir des linéaires commerciaux à préserver.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent favoriser, dans le cadre des Orientations d'aménagement et de Programmation (OAP), l'implantation de sites de distribution du dernier kilomètre pour permettre la livraison en mode décarboné type cyclologique des établissements et habitants du territoire.

A photograph of a modern commercial plaza. In the foreground, a paved walkway with a pattern of small, colorful circular tiles leads towards a modern building. To the left, there are concrete planters with various green plants. In the background, a large, colorful string of balloons hangs across the sky. The building on the right has a glass facade and a sign that reads 'MAÎTRE TORREFA' and 'depuis 1956'.

CHAPITRE 4 :

Localisation des polarités commerciales et logistiques commerciales

Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique localise les secteurs d'implantation périphérique.

Pour les équipements logistiques commerciaux, il localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises.

L'atlas cartographique suivant identifie :

- pour le commerce, les secteurs d'implantation périphériques ;
- pour la logistique commerciale, les secteurs d'implantation privilégiés.

L'atlas cartographique suivant n'identifie pas les centralités urbaines. Ces dernières seront définies dans le cadre des documents d'urbanisme locaux. Le développement du commerce et de la logistique commerciale dans les centralités urbaines est un objectif porté par le SCoT qui contribue à renforcer l'animation de la vie urbaine, rurale et dont l'accessibilité est facilitée par les transports collectifs et les modes de déplacement les plus économes en émission de dioxyde de carbone.

Aussi l'implantation sur les centralités urbaines de commerces ou d'équipements de logistique commerciale de proximité conforte la préservation ou à la revitalisation du tissu commercial du centre-ville, en lien avec les politiques publiques.

Ces pourquoi l'atlas cartographique du DAACL localise les secteurs susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire.

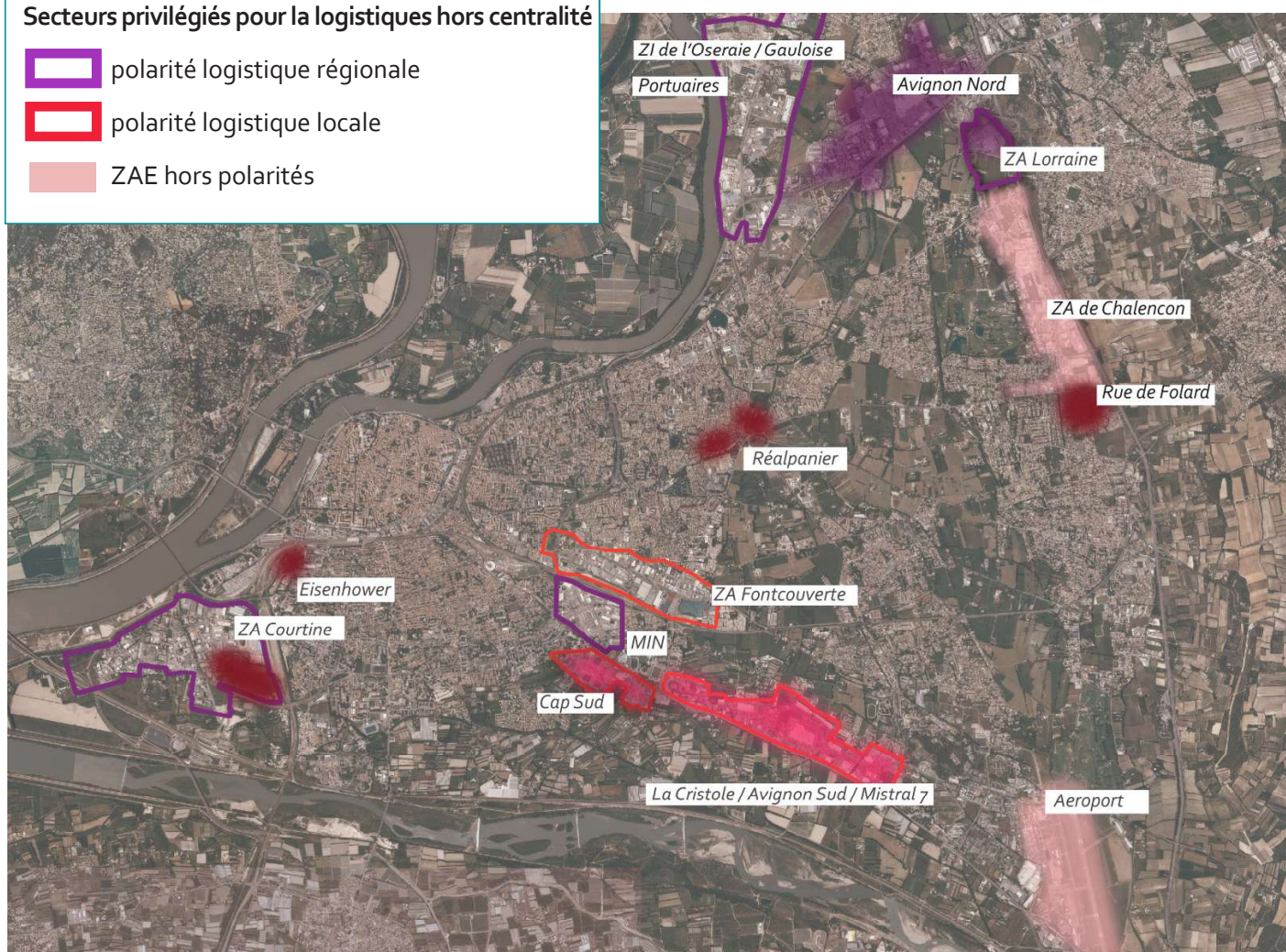
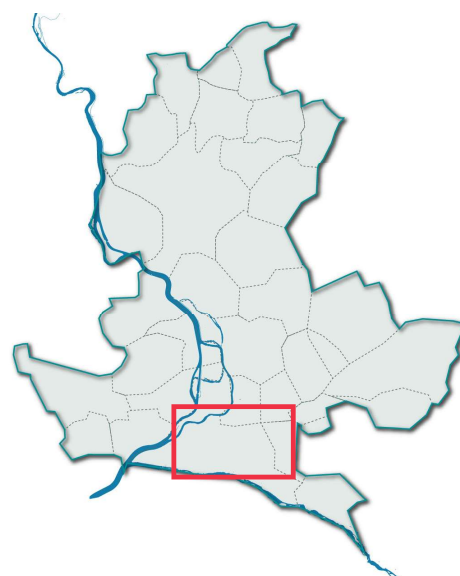
AVIGNON / LE PONTET

Secteurs d'Implantations Périphériques (SIP)

-  zone commerciale majeure
-  zone commerciale locale

Secteurs privilégiés pour la logistique hors centralité

-  polarité logistique régionale
-  polarité logistique locale
-  ZAE hors polarités



Source : Orthophoto 2021, IGN

ZONE COMMERCIALE AVIGNON NORD / VEDÈNE / SORGUES / ENTRAIGUES-SUR-LA-SORGUE

Secteurs d'Implantations Périphériques (SIP)

 zone commerciale métropolitaine

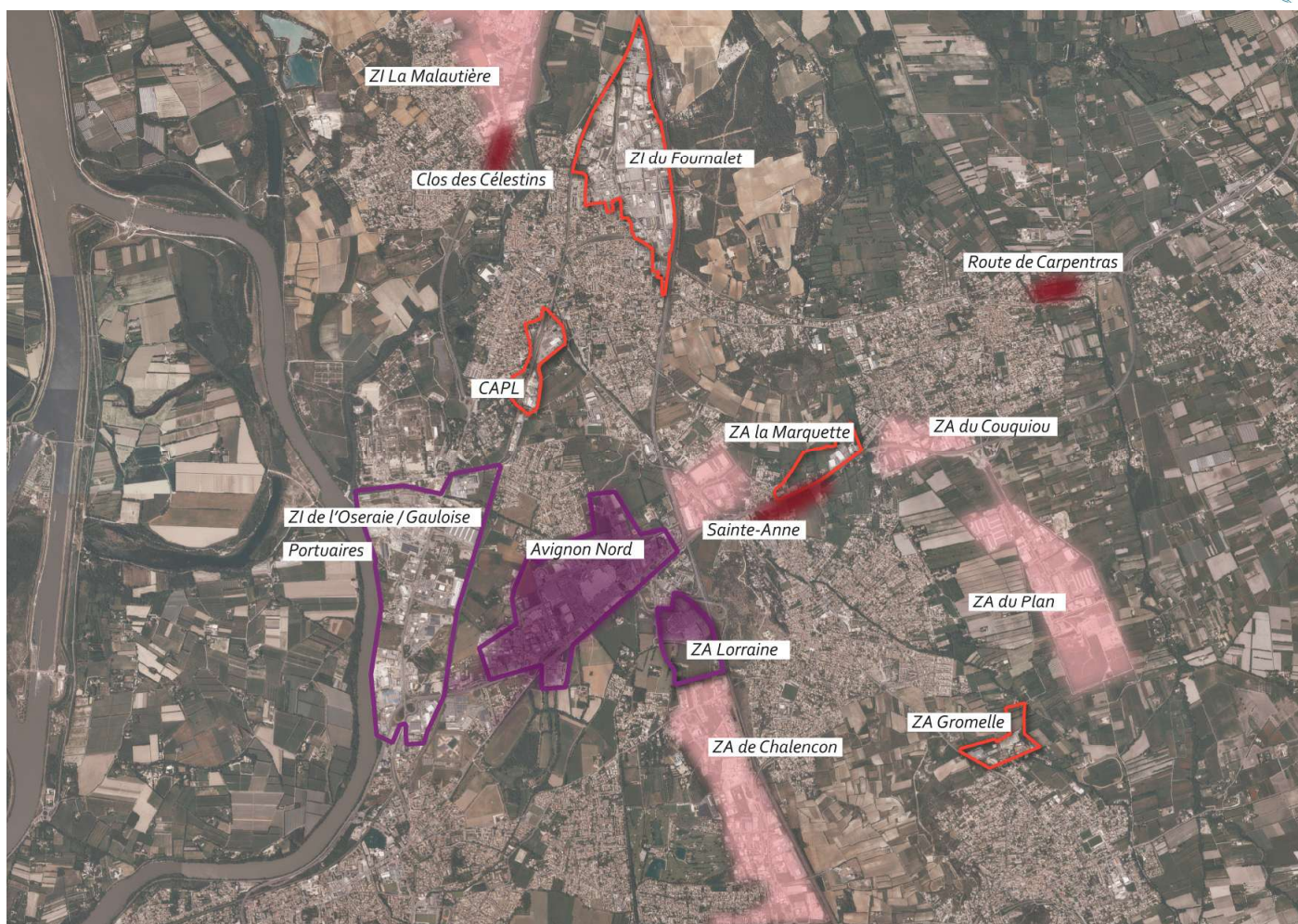
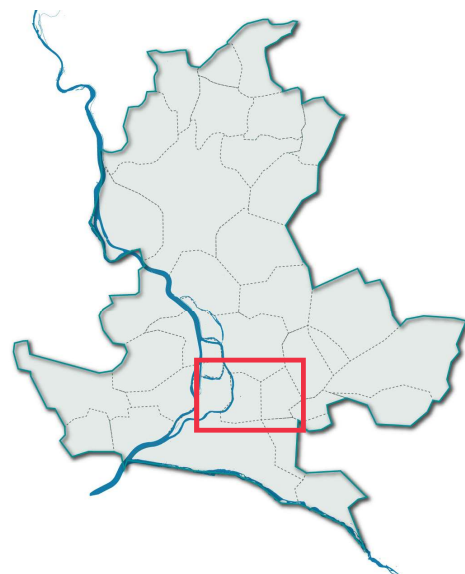
 zone commerciale locale

Secteurs privilégiés pour la logistiques hors centralité

 polarité logistique régionale

 polarité logistique locale

 ZAE hors polarités



Source : Orthophoto 2021, IGN

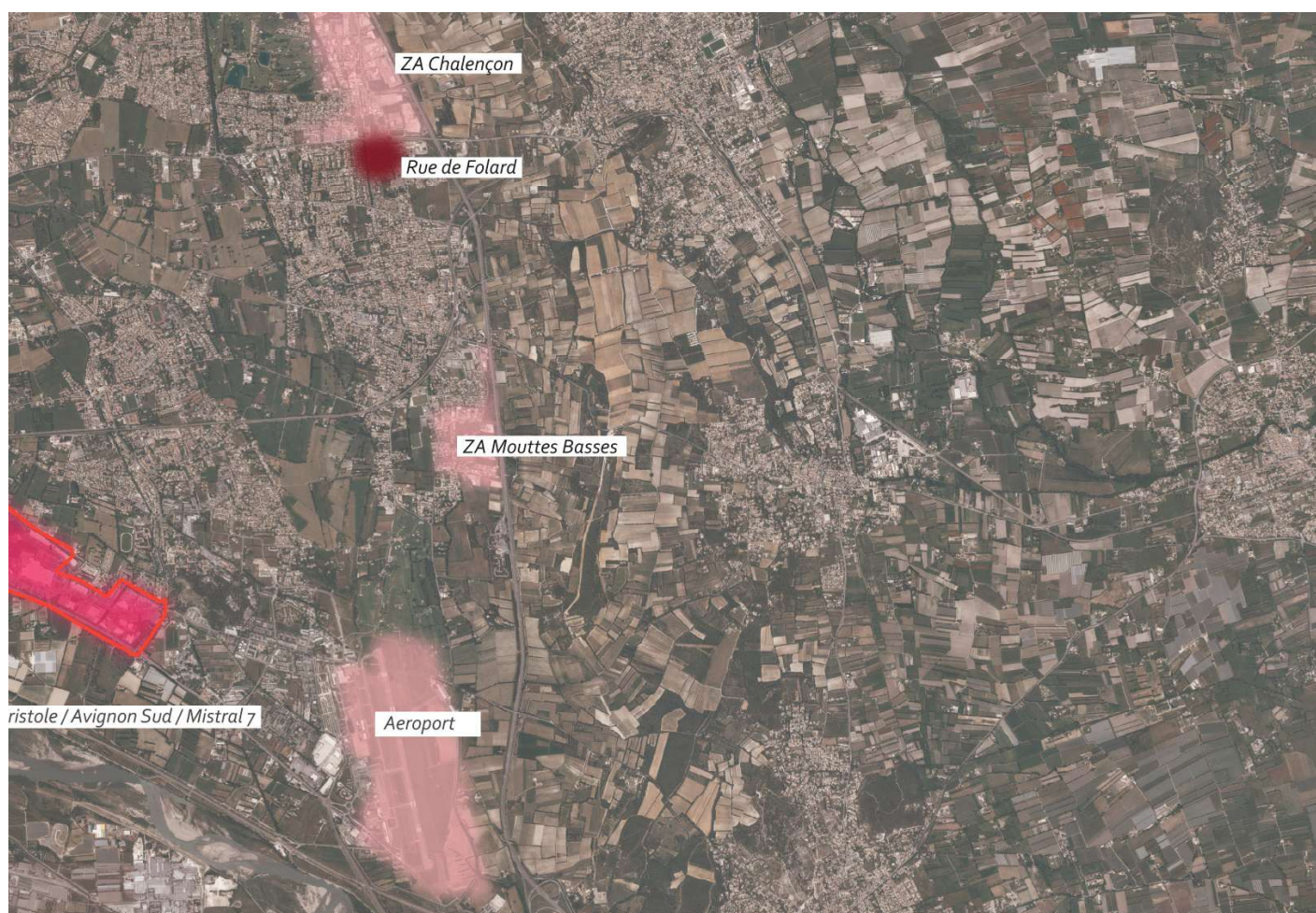
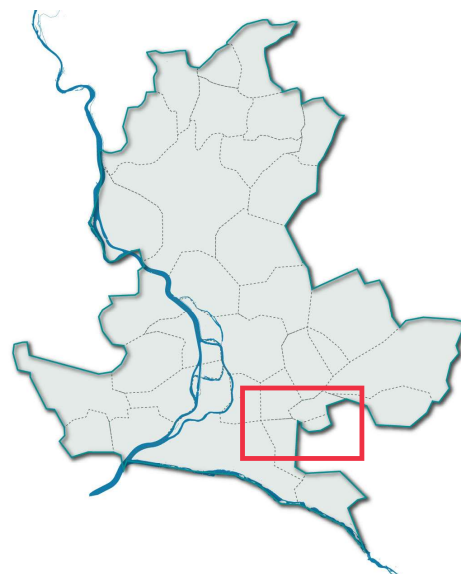
MORIÈRES-LES-AVIGNON

Secteurs d'Implantations Périphériques (SIP)

 zone commerciale locale

Secteurs privilégiés pour la logistique hors centralité

 ZAE hors polarités



Source : Orthophoto 2021, IGN

MONTEUX / PERNES-LES-FONTAINES

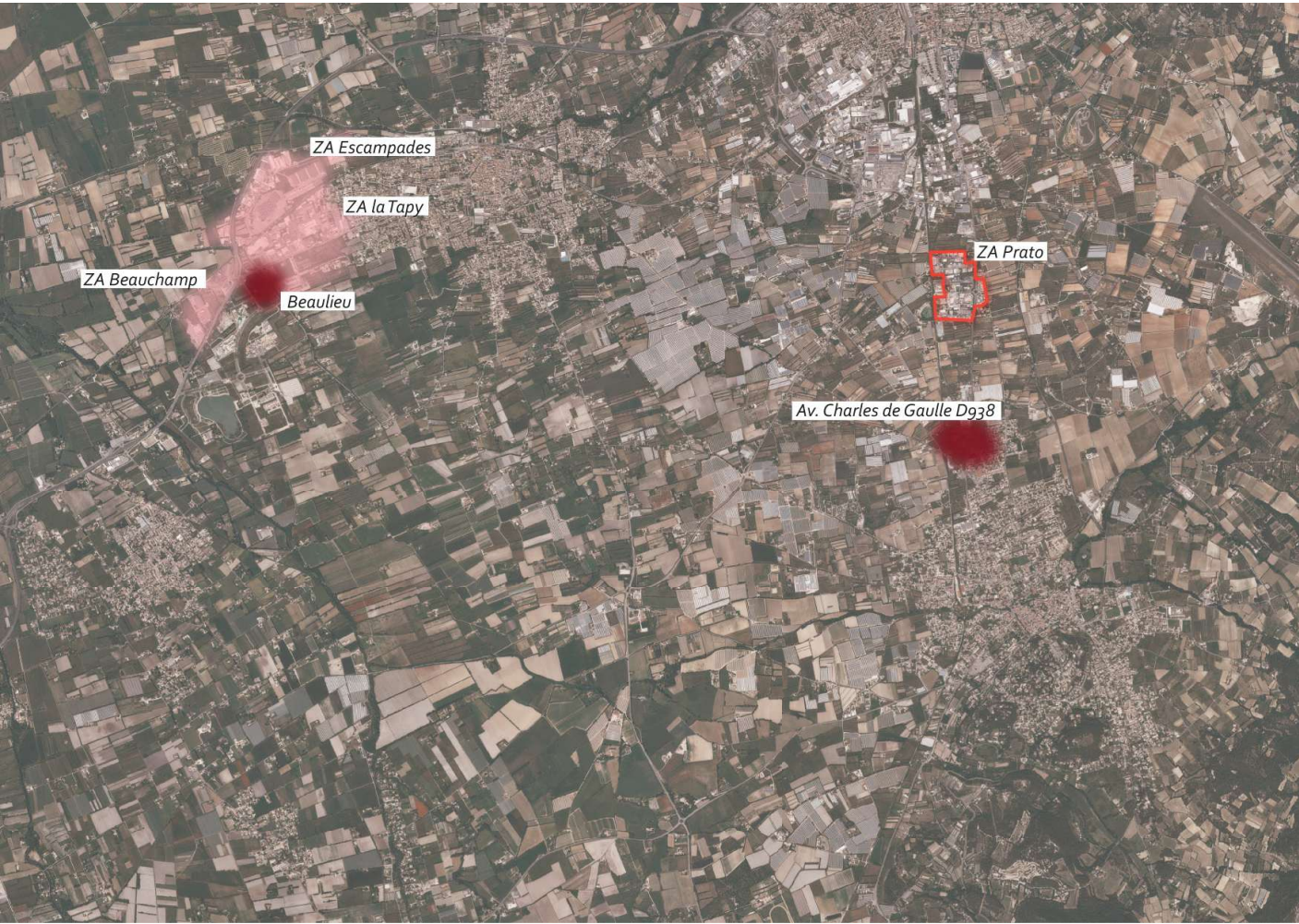
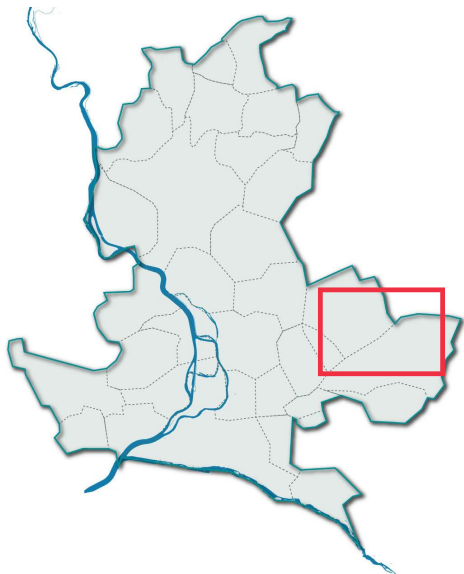
Secteurs d'Implantations Périphériques (SIP)

 zone commerciale locale

Secteurs privilégiés pour la logistique hors centralité

 polarité logistique locale

 ZAE hors polarités



Source : Orthophoto 2021, IGN

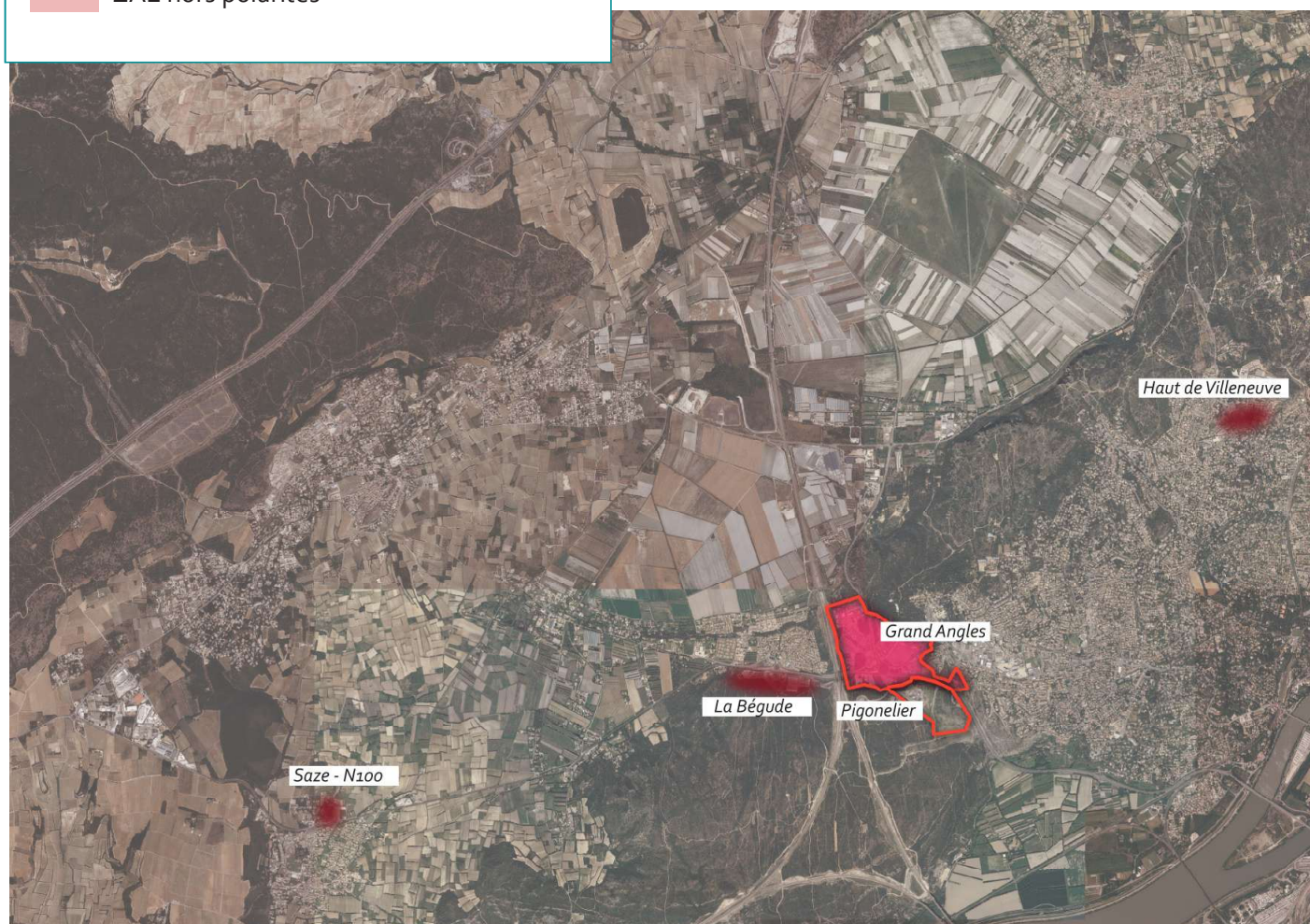
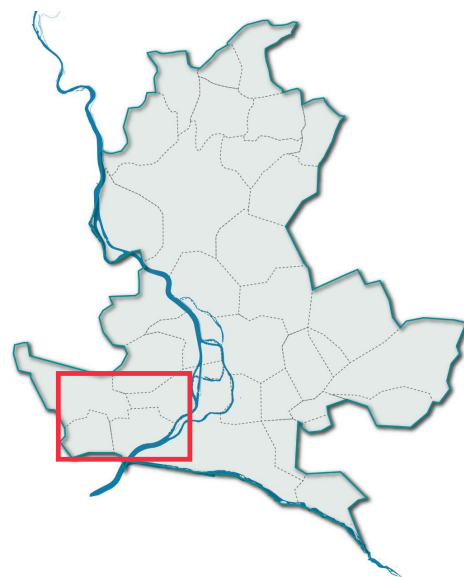
LES ANGLES / VILLENEUVE / SAZE

Secteurs d'Implantations Périphériques (SIP)

-  zone commerciale majeure
-  zone commerciale locale

Secteurs privilégiés pour la logistique hors centralité

-  polarité logistique locale
-  ZAE hors polarités



Source : Orthophoto 2021, IGN

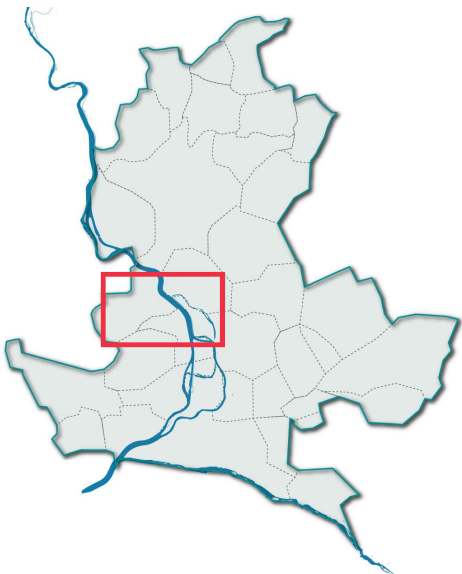
ROQUEMAURE

Secteurs d'Implantations Périphériques (SIP)

zone commerciale locale

Secteurs privilégiés pour la logistiques hors centralité

ZAE hors polarités



Source : Orthophoto 2021, IGN

ORANGE/COURTHÉZON / JONQUIÈRES

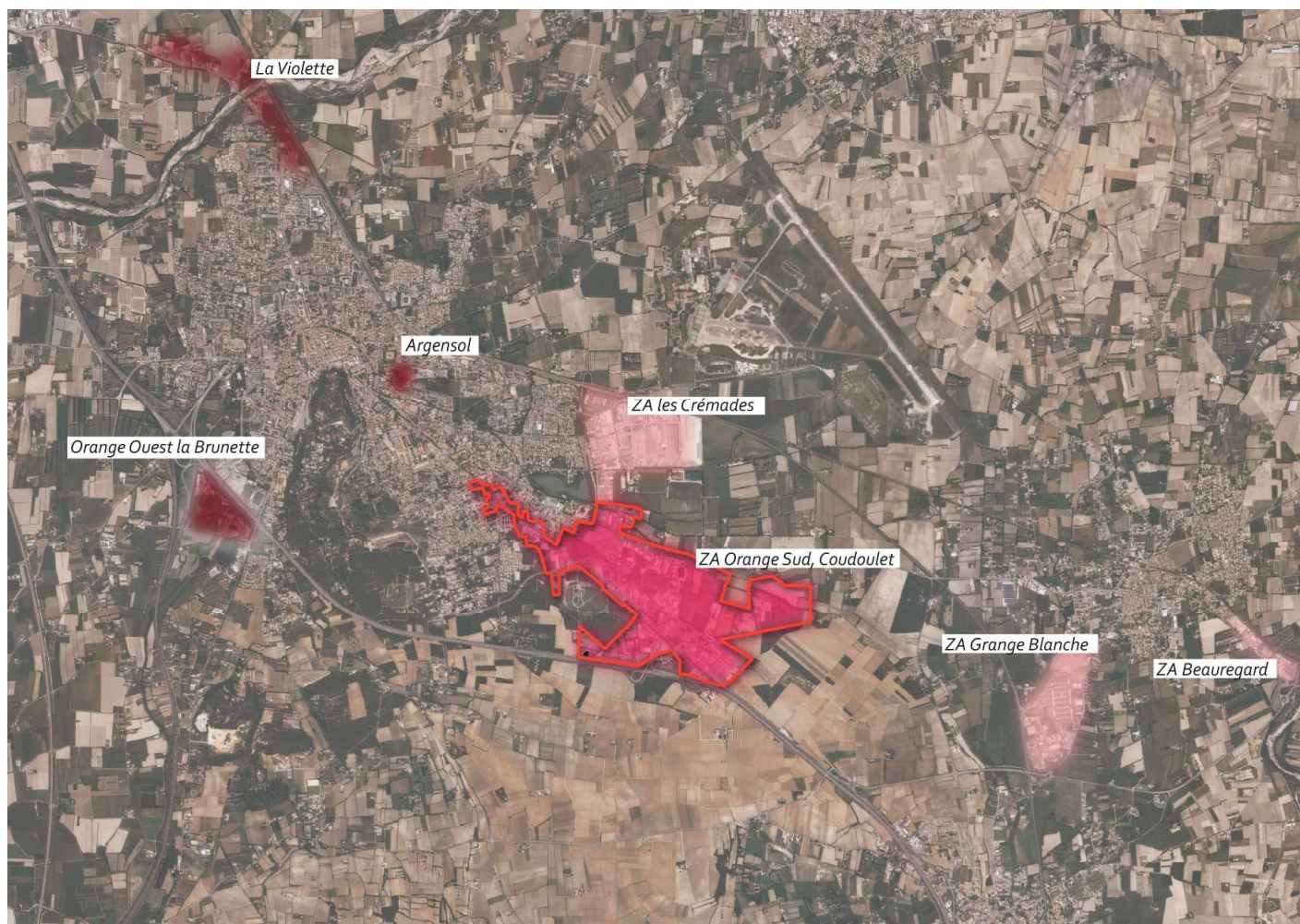
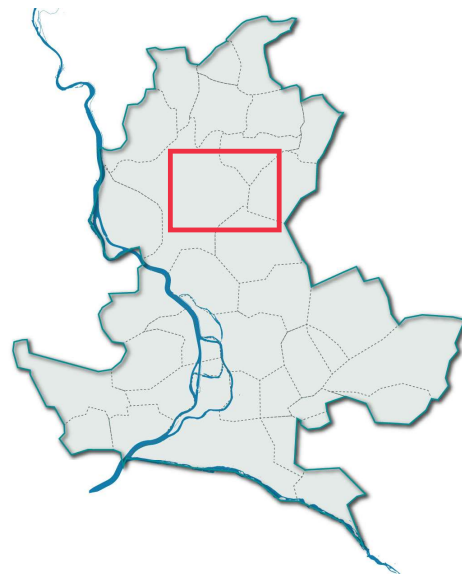
Secteurs d'Implantations Périphériques (SIP)

 zone commerciale majeure

Secteurs privilégiés pour la logistiques hors centralité

 polarité logistique locale

 ZAE hors polarités



Source : Orthophoto 2021, IGN

PIOLENC/CAMARET SUR AIGUES

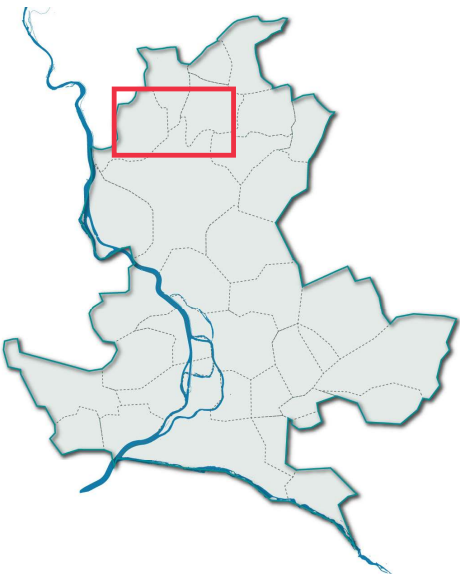
Secteurs d'Implantations Périphériques (SIP)

zone commerciale locale

Secteurs privilégiés pour la logistiques hors centralité

polarité logistique locale

ZAE hors polarités



Source : Orthophoto 2021, IGN

CAUMONT SUR DURANCE

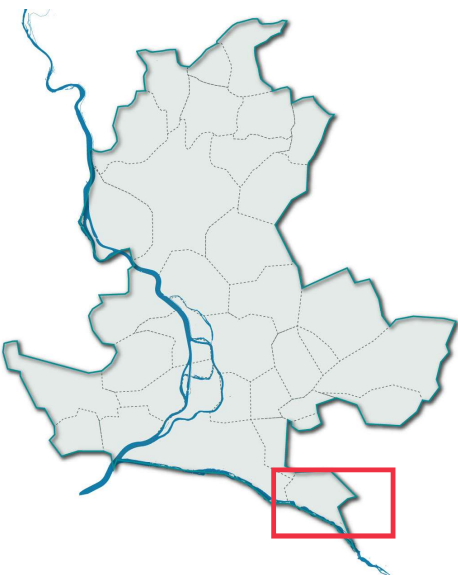
Secteurs d'Implantations Périphériques (SIP)

 zone commerciale locale

Secteurs privilégiés pour la logistiques hors centralité

 polarité logistique locale

 ZAE hors polarités



Source : Orthophoto 2021, IGN