



Mémoire en réponse aux observations du public formulées lors de l'enquête publique organisée dans le cadre de la révision du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon

Préambule

La synthèse des observations du public dans le cadre de l'enquête publique n° E25000053/84 organisée du 1^{er} octobre au 4 novembre 2025 a été remis en main propre le 12 novembre 2025 par la Commission d'Enquête au SMBVA.

Les réponses du SMBVA sont apportées directement dans le texte de la synthèse transmise :

- Les questions posées dans le PV par la commission d'enquête sont **en noir** et les réponses du SMBVA sont **en rouge**
- Des compléments et références à certaines observations apportés **en bleu** dans le document

Observations amenant des réponses argumentées

➤ Demande de prolongation d'enquête publique et d'une réunion publique d'information :

- Présenter la liste des réunions de préparation au projet avec la participation des associations.

Réponse

Durant l'élaboration de la révision du SCOT, 4 réunions PPA officielles se sont tenues, ainsi qu'un séminaire de travail :

- Réunion de lancement de la révision – 5 mai 2023
- Séminaire de travail sur le PAS – 17 octobre 2023
- Réunion de présentation du PAS – 20 juin 2024
- Réunion de présentation du DOO – 28 novembre 2025
- Réunion pré-Arrêt – 4 février 2025

Les listes d'émargement sont jointes en annexe du présent document.

Par ailleurs, des réunions publiques ont eu lieu (cf bilan de la concertation), ou des associations telles que Volubilis ou Zone à protéger d'Agroparc ont pu être présentes. Toutefois, comme il s'agissait de réunions publiques, aucune liste d'émargement n'a été réalisée.

➤ Demandes de compléments :

- Identifier précisément les différents documents opposables en visant simplement les mises en cohérence nécessaires.

Réponse

La hiérarchie des normes et les différentes notions de compatibilité et de prise en compte avec les plans ou programmes sont exposées de manière précise dans l'Évaluation Environnementale dans la 3e partie. Un rappel schématique de la hiérarchie des normes et du SCOT intégrateur y est présenté p 44.

Ainsi, le document présente de manière claire et organisée les différents documents opposables au SCOT et les documents pour lesquels le SCOT est opposable.

- Corriger la pièce graphique qui représente un secteur de densification autour du tramway. Ce secteur recouvre partie du secteur sauvegardé et partie de la zone inondable, mais aucun projet de tramway n'est identifié.

Réponse

Dans le plan DOO, concernant la zone inscrite en légende comme étant « intensifier le renouvellement urbain autour du corridor du tramway de 500m de part et d'autre » il y a effectivement une erreur puisqu'il ne s'agit pas du Tramway mais des TCSP (Transports en Commune en Site Propre). Une mise en cohérence sera réalisée entre la légende du plan DOO et la légende en référence dans le DOO p62

- Réduire le bruit et ses impacts sur la population : mettre en place une trame blanche et un outil de transition écologique en milieu urbain.

- Promouvoir la trame noire en favorisant les projets de diminution des lumières et ainsi moins de consommation d'énergie.

Réponse

Des réflexions pourront être menées sur l'approfondissement de ces sujets dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT et en cohérence avec les documents déjà en cours d'application ou de réalisation sur le territoire (notamment les PCAET intercommunaux).

- Le domaine du handicap et des PMR n'a pas été abordé.

Réponse

Le SCOT traite de la question du handicap à travers notamment la thématique de l'habitat. P.82, le DOO donne des prescriptions spécifiques liées à la prise en compte des besoins de la population en situation de handicap, pour proposer une adaptation du parc de logements et des programmes neufs pour y répondre.

Des éléments de compléments seront apportés sur la mobilité inclusive dans le PAS et le DOO dans la partie « 4-1-5 : valoriser les proximités et le quotidien des courtes distances ».

- Le processus de concertation et la communication ont été insuffisants, en particulier sur la commune d'Uchaux.

Réponse

Comme précisé dans le Bilan de la Concertation, et conformément à la délibération de prescription, le SMBVA a mis en œuvre les modalités de concertation qu'il avait défini, avec l'appui constant des communes et des EPCI pour les transmissions d'information. Ainsi, les territoires ont relayé, principalement via support numérique, les différentes dates d'enquêtes publiques et informations sur l'avancée du projet.

➤ Référentiel :

- De manière générale, le projet devrait distinguer clairement les objectifs globaux et les prescriptions opposables.

Réponse

Le SCoT répond aux dispositions du code de l'urbanisme, notamment du L141-1. Les termes employés dans le Document d'Orientation et d'Objectif (DOO) ne sont pas équivoques mais au contraire suffisamment précis pour exposer de manière claire les orientations qui relèvent de la prescription ou de la recommandation.

- Modifier la définition du territoire pour s'appuyer sur le tracé de l'ancien diocèse gallo-romain puis l'archidiocèse du XIV^{ème} siècle.

Réponse

Grâce à une gouvernance volontaire, le périmètre du SCoT du Bassin de Vie d'Avignon entériné par le Préfet en 2017 est porté sur un périmètre plus étendu et se veut plus cohérent par rapport à l'échelle du Bassin de Vie d'Avignon, que le précédent périmètre. Il ne peut aujourd'hui aller au-delà, au regard de l'organisation des territoires voisins, également couverts par d'autres périmètres de SCoT tout aussi cohérents et relevant eux aussi d'une gouvernance volontaire.

➤ Loi ZAN :

- Il est demandé :
 - une évaluation économique, climatique et sanitaire indépendante sur Pégase et l'aéroport, incluant alternatives (reconversion, mixité économique non aéronautique, campus décarbonation, etc.) ;

Réponse

Le technopôle Pégase est destiné à accueillir des entreprises du secteur aéronautique à la recherche d'un accès piste ou souhaitant évoluer au sein d'un écosystème favorable à leur développement. Cet écosystème est renforcé par la présence d'une pépinière spécialisée dans le domaine aéronautique.

Ce projet est porté par la Région PACA, compétente en matière aéronautique, dans le cadre du SRADDET PACA. Dans ce cadre, la Région sélectionne et incite les entreprises à travailler sur la décarbonation du secteur aérien et à s'inscrire dans une ambition de transition écologique.

Ce type d'étude opérationnelle ne relève pas de la compétence du SCOT

Le site de l'aéroport / technopôle Pégase ne prévoit pas d'extension. Le SCoT porte un projet en faveur du ZAN et du renouvellement sur site. Le développement du technopôle se fera sur son propre foncier sans nouvelle extension sur les espaces naturels, agricoles ou forestiers. Le tableau p 72 du DOO précise qu'il s'agit d'un renouvellement sur site.

- la requalification explicite d'Agroparc en opération de renouvellement urbain soumise aux règles ZAN, sans exemption historique ;

Réponse

Le SCOT porte une trajectoire de sobriété foncière compatible avec les deux SRADDET PACA et Occitanie. Il définit les grands équilibres du territoire pour son développement à venir en respectant son rôle de SCOT central du Vaucluse et de l'espace Rhodanien.

Agroparc est identifié comme grand secteur stratégique de réinvestissement urbain dont les modalités d'aménagement sont définies p62-63 du DOO (et identifié au plan DOO).

Compte tenu de l'importance de ce projet pour le territoire et considérant que le dossier de ZAC a été approuvé en 1988, le SCOT a fait le choix de comptabiliser cette ZAC (sur la base de la circulaire du 31 janvier 2024, relative à la mise en œuvre du ZAN) dont les travaux ont commencé avant 2021 comme précisé p 44 de l'annexe 3.3.

- l'introduction d'un moratoire sur toute artificialisation nouvelle en zone aéroportuaire tant que l'étude n'est pas faite ;

Réponse

Cf réponses ci-dessus

- la cohérence stricte du PLU d'Avignon avec les objectifs de réinvestissement urbain et de minimisation des nuisances.

Réponse

Les documents d'urbanismes locaux ont un rapport de compatibilité avec le SCOT et non de conformité. Par ailleurs, les communes devront mettre en compatibilité leurs documents d'urbanisme avec le SCOT, lorsqu'il sera approuvé. En cohérence avec le SCOT, les PLU devront décliner de manière plus précise les objectifs du SCOT au regard des caractéristiques des communes.

➤ Urbanisme :

- Représentation graphique du DOO Villeneuve lès Avignon :
 - mentionner les fronts urbains nécessaires pour éviter de poursuivre les empiètements sur la garrigue et la Plaine,
 - supprimer le secteur d'intensification urbaine autour d'un tramway qui n'existe même pas sous forme de projet, représenter la gare ferroviaire devant être réouverte et la station de covoiturage évoquée,
 - situer la ZAC indiquée en pièce écrite pour l'extension de carrière en garrigue,
 - faire figurer une liaison cyclable allant de Pujaut à Avignon, liaison devant permettre de relier le plateau de Villeneuve à son centre historique.

Réponse

Le DOO donne des prescriptions et recommandations sur l'ensemble du territoire afin de répondre aux grands objectifs identifiés dans le PAS, sur l'ensemble des communes composant le SCOT. Par ailleurs, toutes les prescriptions et recommandations ne sont pas localisés sur la carte du DOO.

La cartographie prescriptive du plan DOO est élaborée au 1/50 000e afin de retranscrire de manière lisible les informations nécessitant des prescriptions.

Le DOO ne localise pas les éléments qui ont une portée plus locale, à l'échelle d'un PLU, comme par exemple les liaisons cyclables.

Enfin, sur l'ensemble du territoire, les limites à l'extension urbaine sont garanties par les objectifs de sobriété foncière synthétisés p 105 du DOO, par la définition de la Trame Verte et Bleue dont les prescriptions ont été détaillées dans le DOO p28 et suivantes et par la préservation des terres agricoles.

Concernant le tramway, cf réponse ci-dessus.

- Demande de classement comme « secteur stratégique de réinvestissement urbain » d'une assiette foncière (Avignon section DZ N° 57, 90, 93, 96).

Réponse

Le secteur identifié constitue un espace non artificialisé (en dehors du bâtiment existant) en extension urbaine et ne peut donc être considéré comme un secteur de renouvellement urbain.

➤ Impact PLU :

- Décliner les objectifs par communes, notamment pour ce qui est de l'artificialisation des sols et la production de logements plutôt qu'au niveau des intercommunalités, et préciser comment inciter les investissements nécessaires, notamment en matière de logements et d'activités commerciales et artisanales.

Réponse

Le SCOT donne des objectifs chiffrés au niveau de l'armature territoriale et des EPCI, afin de garantir un équilibre territorial. Les EPCI, via leurs compétences, permettent l'application de la majorité de ces objectifs notamment au travers de leurs PLH concernant une traduction précise et opérationnelle de la politique de logements sur le territoire. La clé d'entrée par l'armature territoriale permet de garantir cet équilibre en fonction du rôle de

chaque commune dans la dynamique du territoire. Le rôle du SCOT est bien de donner un cadre et une trajectoire aux territoires qui devront ensuite décliner ces orientations en compatibilité en fonction de leurs propres projets de territoires, enjeux, besoins et contraintes.

- Privilégier la réhabilitation et la rénovation du bâti existant.

Réponse

Le SCOT priorise le développement au sein de l'enveloppe urbaine via un « mode prioritaire » qui consiste notamment à mobiliser les logements vacants, faire du recyclage foncier, requalifier les friches mais également rénover/réhabilitier le bâti existant. Cette prescription est la ligne directrice des orientations définies dans l'ensemble du DOO. Du plus, p53 du DOO, il est demandé de poursuivre et d'accélérer la réhabilitation et la rénovation du bâti existant comme étant un des leviers pour garantir la transition énergétique.

- Favoriser les constructions neuves économes en énergie dans un tissu urbain existant.

Réponse

Le DOO, p53, donne des prescriptions en matière de résidentiel pour la performance énergétique des bâtiments et la production de bâtiments économes en énergie en précisant notamment la définition de critères de performance énergétique (BBC, passif etc.), l'intégration de caractéristiques bioclimatiques etc. Par ailleurs, les nouvelles constructions doivent aujourd'hui répondre à la RE2020

- Redonner de la surface aux plantes, aux arbres, aux animaux, aux organismes du sous-sol partout où c'est possible et dans tous les projets.
- Ce projet facilitera-t-il l'urbanisation en zones agricoles

Réponse

Le projet de SCOT en révision porte une trajectoire de sobriété foncière afin d'atteindre le ZAN d'ici 2050. L'objectif est donc de limiter la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers et de préserver les couverts végétaux. Dans ce cadre, il donne la priorité au réinvestissement urbain. Les PLU devront être compatibles avec le SCOT et également s'inscrire dans cette trajectoire de priorisation des projets en réinvestissement urbain et de limitation de l'ouverture à l'urbanisation sur des zones naturelles, agricoles ou forestières.

- La nouvelle version du SCOT rendra-t-elle plus facile des modifications du PLU conduisant à une urbanisation de zones ou terrains jusqu'alors classées zones agricoles inconstructibles

Réponse

Le projet de SCOT en révision porte une trajectoire de sobriété foncière afin d'atteindre le ZAN d'ici 2050. L'objectif est donc de limiter la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers. Dans ce cadre, il donne la priorité au réinvestissement urbain. Les PLU devront être compatibles avec le SCOT et s'inscrire dans cette trajectoire.

➤ Surfaces commerciales :

- Supprimer les logiques de seuils dans le cadre du développement des surfaces commerciales au sein des secteurs d'implantation périphériques (SIP) existants d'Avignon Nord et Avignon Sud (Mistral 7) afin de permettre leur adaptation.

Réponse

Le DAACL précise bien p16 que les surfaces de vente maximale par type de commerce « concernent les créations et extensions. Elles ne concernent pas les relocalisations à surface de vente constante à l'intérieur de la zone ou la remobilisation des locaux vacants ». Ainsi, la restructuration de bâtiments commerciaux existants, le réemploi de m² commerciaux vacants sans créer de m² supplémentaires, ne sont pas concernés par les surfaces de vente maximales autorisées.

La réponse est la même pour les commerces de 300m² de surface de vente. Il s'agit bien de la création d'une nouvelle surface de vente, hors surface de vente existante.

- Préciser le périmètre et la destination de la polarité logistique d'Avignon Nord.

Réponse

La zone Avignon Nord est classée en partie dans la « polarité logistique régionale » compte tenu de son rôle stratégique majeur et de sa desserte actuelle par l'A7. Le périmètre de secteur privilégié pour de l'implantation logistique sera élargi comme proposé dans l'observation, et classé « en polarité logistique d'intérêt local » au regard de sa position plus éloignée de l'axe autoroutier. Le site est à l'interface entre deux zones majeures. Sa localisation en intérêt plus local permettra de constituer un maillage cohérent de la grande logistique depuis l'autoroute et le port du Pontet vers une desserte pour le bassin de vie.

- Préciser les possibilités de diversification souhaitées sur ces secteurs d'implantation périphériques.

Réponse

Le SCOT privilégie, au travers de son DOO, une mixité fonctionnelle au sein des centralités urbaines. La densification et la mutation des zones commerciales s'apprécie au cas par cas, en fonction des zones, des contraintes et des besoins locaux. Les « fonctions urbaines attendues » seront donc variables et ne peuvent être précisées pour l'ensemble des zones commerciales.

➤ Zones logistiques :

- Définir la zone d'Avignon Nord comme « polarité logistique régionale » comme cela semble le cas sur le plan « Zone commerciale Avignon Nord / Vedène / sorgues / Entraigues-sur-la-Sorgue » en page 30 du DAACL. De plus pour favoriser ces synergies il semblerait opportun d'intégrer les réserves foncières dites du « Panisset » au sein du périmètre de la zone logistique (comme cela a été fait pour la « ZA Lorraine à Vedène ») afin de permettre le développement d'activités économiques et logistiques sur cet espace stratégique pour le territoire, donc élargir le périmètre de la zone logistique.

Réponse

Cf réponse ci-dessus

➤ Centres historiques :

- Imposer des prescriptions contraignantes spécifiques et non de simples orientations générales pour éviter la perpétuation des dysfonctionnements (Voir annexe Synthèse A08).

Réponse

Le SCOT fixe dans son défi 1 les conditions pour assurer une organisation urbaine sur les 34 communes qui le composent et donne des prescriptions relatives à la mobilité au sein de cette organisation.

Le SCOT porte dans son défi 3 des orientations pour valoriser le patrimoine bâti patrimonial, garantir des opérations urbaines de qualité, mettre en valeur ou requalifier les linéaires routiers sur lesquels il est prioritaire de traiter notamment la qualité architecturale, la sécurité et les nuisances. Les 3 amendements proposés ne relèvent pas du champ de compétence du SCOT mais davantage d'études spécifiques opérationnelles relatives aux zones de rencontres ou aux audits d'opérations réalisées. Ces éléments seront à apprécier au cas par cas sur les communes au regard de leurs spécificités.

- Promouvoir les outils de réhabilitation des centres historiques

Réponse

Le SCOT donne des orientations concernant le réinvestissement des centres urbains ou encore la récupération des logements vacants dans des parties dédiées p 62-63 du DOO.

Les outils plus opérationnels à mobiliser sont définis par les PLH et par les politiques communales mise en œuvre et pouvant notamment être issues de programmes spécifiques (action cœur de ville, petites villes de demain)

➤ Agriculture :

- Interdire la construction d'infrastructures dangereuses pour la sécurité et la santé de la population impactant la ressource en eau.

Réponse

Le SCOT à travers son DOO, garantit la préservation de la ressource en eau, notamment souterraine, en donnant des prescriptions spécifiques p 42, afin d'éviter l'implantation de nouvelles activités économiques présentant des risques de pollution, spécifiquement dans les ZSE et ZSNEA des ressources en eau stratégiques souterraines.

- Prioriser les espèces indigènes adaptées à notre territoire.

Réponse

Dans le DOO, p.49 le SCOT indique dans sa boîte à outil l'implantation d'espèces adaptées au climat. Cette boîte à outil pourra être complétée pour préciser la nécessité de prioriser l'implantation d'espèces locales adaptées au territoire

- Soutenir la mise en place de filières agricoles à bas niveau d'impact sur l'eau.
- Privilégier les cultures moins gourmandes en eaux.
- Favoriser une agriculture régénératrice qui a pour but de revitaliser les sols, d'augmenter la biodiversité, et de renforcer la résilience des exploitations agricoles faces aux changements climatiques.
- Sécuriser le bail rural entre le propriétaire et l'agriculteur.
- Réduire le risque de développement de projets consommateurs de surface agricole.
- Éviter la concurrence déloyale entre production énergétique et production agricole.

Réponse

Ces demandes sont trop précises et opérationnelles et ne relèvent pas des compétences du SCOT

➤ Carrières en exploitation :

- Incohérences entre le DOO, le SRC PACA et la réalité du terrain :
 - absence de prise en compte de la carrière de Lampourdier à Orange ;

Réponse

Un pictogramme sera ajouté sur la cartographie du DOO afin d'identifier clairement la carrière du Lampourdier.

- reprendre la cartographie des gisements d'intérêt régional dans les documents et veiller à maintenir la possibilité d'accès à ces gisements ; [La commune de Rochefort du Gard est également concernée par un Gisement d'Intérêt National au titre des carbonates.](#)

Réponse

La cartographie des Gisements d'Intérêts Régionaux et des Gisements d'Intérêts Nationaux est intégrée dans l'EIE p141 et reprend les cartographies des SRC PACA et Occitanie. Une mise à jour sera faite pour les carbonates.

L'Évaluation Environnementale explique, p134, les raisons pour lesquelles le SCOT permet de préserver l'accès aux GIR et GIN, en axant notamment un développement de l'urbanisation tourné en priorité vers le renouvellement urbain, dans des secteurs déjà urbanisés ou artificialisés (mode prioritaire). Il encadre le développement à venir en extension à travers le mode complémentaire. Ce mode de développement doit s'inscrire en adéquation avec les ressources et besoins du territoire et dans le strict respect notamment des objectifs de préservation de la Trame Verte et Bleue et de limitation de la consommation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers et de l'artificialisation.

Ainsi, le SCOT veille au développement équilibré du territoire.

- prendre en compte les possibilités d'extension de la carrière de Cavaillon sur la commune de Caumont-sur-Durance ;
- ne pas établir de nouvelles contraintes qui empêcheraient le développement des carrières existantes [il s'agit notamment des corridors écologiques susvisés et des routes paysagères à protéger identifiés autour du site de Lampourdier](#)

Réponse

Le SCOT n'expose pas de nouvelles contraintes et n'est pas contraire à ses orientations, ni à celles du SRC et des SRADDET.

Concernant les corridors écologiques

Le SMBVA a mené une étude pour définir sa Trame Verte et Bleue, dans le cadre de la révision du SCOT. Cette étude s'appuie sur les éléments définis dans le SRCE, réalisée à l'échelle régionale, et affine les enjeux à l'échelle du SCOT pour être au plus proche des spécificités locales du territoire. L'étude a été réalisée par un bureau spécialisé en environnement et un écologue, ayant permis de mettre en évidence les différents réservoirs de biodiversités ainsi que les corridors existants à préserver.

La définition d'une Trame Verte et Bleue à l'échelle locale du SCOT est donc compatible avec le SRADDET PACA, notamment sa règle LD2-0BJ50 A « Identifier et préciser à une échelle appropriée les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors), en s'appuyant sur la Trame verte et bleue régionale, et en assurant la cohérence avec les territoires voisins et transfrontaliers » qui précise entre autre « Définition de la Trame verte et bleue lors de l'élaboration des documents de planification urbaine (SCoT, PLUi, PLU...) à partir de supports cartographiques d'échelle appropriée, (1/25 000 ou 1/50 000). »

La cartographie des Gisements d'Intérêts Régionaux est intégrée dans l'EIE p141 et reprend les cartographies des SRC PACA et Occitanie, qui indiquent par ailleurs la localisation de l'extension du périmètre de la carrière de Cavaillon. Cette extension est également intégrée dans l'évaluation environnementale, notamment dans l'analyse des incidences Natura 2000, puisqu'elle se situe à proximité d'un secteur Natura 2000.

Enfin, la présence d'un corridor écologique à restaurer, à proximité du projet d'extension de la carrière de Cavaillon, n'empêchera pas son développement.

Le DOO précise p31 la nécessité de limiter la constructibilité au sein des corridors. Pour les corridors écologiques à restaurer, le DOO précise la nécessité de « restaurer les interactions écologiques et de conforter leur rôle de liaison entre espaces naturels afin de garantir leur fonctionnalité écologique ». Les documents d'urbanisme locaux devront préciser dans leur trame verte et bleue locale, la localisation de ce corridor et y adjoindre une réglementation adéquate.

Dans tous les cas, le SRC PACA, à travers ses mesures n°30 et 40, demande la réalisation d'une analyse plus fine à mener dans l'étude d'impact du projet sur les fonctionnalités écologiques locales.

Concernant la préservation paysagère

Les routes paysagères sont identifiées dans le plan du DOO et correspondent à des secteurs identifiés comme ayant des points de vue majeurs et qualitatifs sur le grand paysage. L'objectif porté par le SCOT est donc de préserver ces points de vue sur ces axes, en proscrivant toute nouvelle extension urbaine et en intégrant la nécessité d'un traitement qualitatif pour assurer la bonne intégration paysagère des constructions ou autres aménagements qui se feraient le long de ces routes.

Ainsi, elles ne remettent pas en cause l'activité d'exploitation de carrières et les éventuelles extensions qui seraient prévues.

Par ailleurs, le SRC PACA mentionne bien, dans sa mesure n°36, que « les maîtres d'ouvrage sont incités à définir [...] les mesures générales qui permettent de [notamment] préserver les paysages et le patrimoine » et qui rejoint les objectifs 17 et 48 du SRADDET.

Dans tous les cas, comme précisé dans la mesure n°44 du SRC PACA « Afin de prendre en compte les enjeux paysagers (paysages remarquables, paysages vécus, covisibilité, ambiance des sites) et patrimoniaux (monuments historiques, vestiges archéologiques, patrimoine géologique remarquable) dans les projets de carrières (extension, création), une étude paysagère spécifique, proportionnée au projet et aux enjeux, doit systématiquement être réalisée pour tout projet de carrière. Si la sensibilité et l'ampleur du projet le nécessitent, il est recommandé que cette étude soit réalisée avec l'appui d'un paysagiste concepteur. »

Ainsi, les éléments de préservation paysagère, environnementales et des continuités écologiques seront à prendre en compte dans les projets d'extension futurs, mais n'empêcheront pas les éventuelles demandes d'autorisation de travaux.

- représenter sur la cartographie l'ensemble des carrières actuelles en précisant que leurs potentiels d'extension ;
- supprimer la mention d'une restitution prioritaire à la zone agricole.

Réponse

Le SCOT donne la priorité à une restitution en espace agricole, quand la carrière se situe au préalable dans un espace agricole, mais ne l'impose pas.

Ainsi, si cela n'est pas possible, le réaménagement pourra se faire d'une autre manière comme décrit p 40 du DOO.

- Adaptation du SCoT au SRC et à la réalité du terrain :
 - demande que la liste des carrières ne soit pas exhaustive et que le SCoT BVA permette d'autres éventuelles créations de carrières qui répondrait à un besoin du territoire ; (les termes « sont notamment prévus sans exclure d'autres projets d'extension et de création » remplacent « sont prévus » dans le DOO) ;

Réponse

Ces éléments seront reprecisés dans le DOO afin de pouvoir prévoir les projets à venir sur les 20 prochaines années.

- les alluvions silico-calcaires de Vallée du Rhône étant considérés comme des gisements d'intérêt régional, ces gisements devraient, a minima, être identifiés ou cartographiés ;

Réponse

Dans l'EIE p.141, le SCOT identifie cartographiquement l'ensemble des GIR et GIN présents sur le territoire. Cette cartographie s'appuie strictement sur les cartographies des SRC PACA et Occitanie et intègre donc pour le SRC PACA les « alluvions pour couche de roulement » qui sont bien l'équivalent de ce qui est appelé dans la remarque « alluvions silico-calcaires » comme précisé p.24 du tome 1 du SRC PACA.

- l'orientation des déchets inertes du BTP doit impérativement se faire vers des installations dûment autorisées et capables d'apporter le meilleur usage à ces déchets inertes : valorisation en vue du réaménagement du site préalablement concerté, recyclage en traitant ces déchets inertes et en les intégrant aux granulats naturels en vue d'une seconde vie (économie circulaire des matériaux de construction).

Réponse

Cette remarque relève de compétences plus locales. Pour autant, le SCOT analyse la question des déchets du BTP p179 de l'Etat Initial de l'Environnement et précise qu'il existe au moins 7 sites sur le bassin de vie liés aux déchets du BTP.

Le DOO p51 précise les modalités pour implanter les nouveaux équipements à venir en favorisant le traitement et la valorisation des déchets du BTP à travers des plateformes de recyclage.

- retirer la mention « sur les carrières sauf si enjeu de biodiversité » du paragraphe listant les activités artificialisantes.

Réponse

Cette remarque sera prise en compte, la modification sera apportée

- évoquer la troisième catégorie des gisements d'intérêt définie par le SRC Occitanie, les gisements de granulats d'intérêt particulier (GGIP)

Réponse

Les éléments cartographiques des GGIP sont pour l'instant inexistant. Le SCOT n'a pas d'éléments suffisants pour pouvoir les intégrer dans son document.

- L'accès à la ressource alluvionnaire est fortement contraint sur le territoire gardois du fait de la superposition de paramètres divers

Réponse

Ces éléments seront reprécisés dans l'EIE partie 6.

➤ Energies renouvelables :

- Interdire les installations d'énergie renouvelable en zones naturelles et rappeler aux communes le respect des lois (exemple La Jasse de Malmont à Rochefort du Gard).

Réponse

Le SCOT définit à travers le DOO, des orientations afin de prioriser l'implantation des ENR. Ainsi, il encadre de manière prioritaire l'implantation des ENR sur les espaces déjà artificialisés, notamment pour les parcs photovoltaïques au sol (p57) et définit plusieurs espaces à préserver n'ayant pas la vocation à accueillir du photovoltaïque au sol.

Par ailleurs, le SCOT a déterminé une enveloppe globale de 30ha destinée aux ENR qui seraient susceptibles de consommer des espaces naturels, agricoles et forestier ou artificialiser des sols. Cette enveloppe est notamment destinée à des projets ne pouvant s'implanter sur des espaces artificialisés, comme des unités de méthanisation par exemple.

- Les projets d'agrivoltaïsme doivent prendre en compte l'impact sur l'environnement et la biodiversité (nature du sol, pollinisateurs, lessivage des sols, humidité, circulation de l'air ...), et ne doivent pas fragmenter les milieux naturels.

Réponse

Le SCOT définit dans le DOO p.58 des prescriptions concernant le développement de l'agrivoltaïsme qui s'appuient notamment sur le respect des conditions définies dans le code de l'énergie.

- La méthanisation doit rester un procédé de valorisation des déchets agricoles au service des agriculteurs.

Réponse

Le SCOT encadre via le DOO (p56), le développement de la méthanisation en définissant notamment des critères pour les localisations préférentielles pour les méthaniseurs. Le DOO évoque également la méthanisation liée à l'activité agricole.

➤ Développement routier :

- Mettre en évidence le besoin de développer des axes routiers alternatifs (LEO, ...).
- Le tracé prévu de la déviation d'Orange est présenté mais pas celui concernant Avignon (LEO), pourquoi cette différence ? Intégrer la LEO dans le SCoT puisque le foncier est prévu. L'absence de présentation nuit à la perception du projet.

Réponse

Le projet de LEO est bien inscrit dans le projet de SCOT, notamment dans le DOO. P24, il mentionne les projets routiers structurants dont « La liaison routière entre le Gard et l'échangeur Avignon Sud, enjeu majeur pour la stratégie de mobilité du bassin de vie améliorant le trafic de transit tout en réduisant les impacts dans le cœur urbain. Le SCOT porte donc le principe d'une liaison reliant le Gard et le Vaucluse, en cohérence avec le SRADDET PACA et l'inscription de cette liaison dans la liste des Projet d'Envergure Nationaux et Européen (PENE).

Le principe de cette liaison est également représenté sur le plan graphique du DOO. La carte du DOO n'a pas vocation à représenter le tracé détaillé des contournements routiers, mais inscrit le principe de ces contournements et leur localisation générale en cohérence notamment avec les SRADDET.

- Présenter les données relatives aux transports par voies routières, fluviales et aériennes, ainsi que les trafics dans les principaux pôles (gares, ports et aéroports), et dégager les enseignements de la situation en présentant une vision à moyen terme.

Réponse

Le diagnostic a bien appréhendé les mobilités, à travers les données disponibles de l'INSEE qui renseignent les déplacements domicile-travail, les déplacements scolaires depuis le SCoT et vers le SCoT, mais également les autres modes de déplacement pour d'autres motifs.

Ainsi le travail présenté dans le chapitre 8 du diagnostic, a permis d'appréhender les parts modales sur les différents motifs de déplacement et de constater que 82% des modes de transports utilisés concernent la voiture individuelle (p179 du Diagnostic).

Le SCoT analyse les pratiques du quotidien concernant les moyens pour se déplacer : voiture, stationnement, transports en communs ou encore modes actifs. Le SCoT identifie p 188 et suivantes du Diagnostic, l'offre et la fréquentation des gares du bassin de vie à travers des chiffres et des cartes précises.

Le Diagnostic expose également les différents projets stratégiques portés à long terme sur le territoire, à d'autres échelles, et qui sont repris dans le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) p15 et suivantes (étoile ferroviaire, logistique, réseau express vélo etc.) ainsi que dans le DOO. Le SCoT donne un cadre pour accompagner les politiques publiques dans leurs orientations.

Il définit des orientations en faveur de la diminution de l'utilisation de la voiture et d'une mobilité plus vertueuse sur le territoire, à horizon 20 ans suivant les objectifs et orientations ci-dessous, notamment :

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

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

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

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

2/ Articuler l'offre ferroviaire avec les cars interurbains

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

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

4-1-3 Développer un véritable maillage cyclable interEPCI

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

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

- Aborder la question de la sécurité routière

Réponse

Le document traite des questions de sécurité des populations notamment face aux risques et aux pollutions, et concernant la santé, avec des prescriptions spécifiques dans le DOO. La sécurité est également abordée dans le cadre du diagnostic concernant certaines thématiques spécifique, comme notamment l'économie liée à la sécurité/défense, l'alimentation ou encore les modes de transports alternatifs à la voiture (développement du REV).

La sécurité routière n'est pas une thématique qui relève du SCOT. La question de l'usage excessif de la voiture est abordée par le développement de la mobilité alternative à la voiture et de toutes les prescriptions qui sont inscrites à ce sujet dans le DOO.

➤ Mobilité douce et durable :

- Améliorer la coordination entre les réseaux de bus Orizo, Sorg'en bus, Mont'en bus. Il est constaté l'absence de connexion directe entre Sorg'en bus et Orizo dans la zone commerciale Fontvert-Auchan Nord et les arrêts sont dispersés et trop distants entre les deux réseaux.

Réponse

Le SCOT est garant de l'équilibre territorial et vise à créer les conditions d'une mobilité durable. Pour cela, il incite notamment à la bonne articulation des transports collectifs entre EPCI décrit dans le défi 1 du PAS et du DOO. Pour autant, le SCOT n'est pas compétent en matière de gestion des réseaux de bus, qui repose sur les compétences des EPCI et des AOM.

- Améliorer les prescriptions du DOO par rapport aux cyclistes (Voir annexe Synthèse A23).

Réponse

- Les indicateurs de suivi pourront être complétés avec certains éléments proposés, notamment la part modale du vélo, le linéaire cyclable, la périodicité de suivi etc.
- La définition d'un objectif chiffré dans le SCOT relatif à la part modale du vélo à 5% ne sera pas retenue. Les PDM pourront définir un objectif propre à leur territoire, le territoire du SCoT étant disparate au regard de son organisation fonctionnelle (espace urbain dense / espace plus ruraux). Pour autant, le SCOT apporte des orientations pour développer les mobilités durables notamment à travers les modes actifs (marche et vélo). Le SCoT demande notamment « d'assurer le développement des modes actifs avec un maillage à l'échelle du territoire couvert par le SCoT, en continuité de ceux existants à travers des schémas cyclables et en s'appuyant sur le Réseau Express Vélo. Ainsi le SCoT demande :

- *D'identifier des maillages cyclables en lien avec les grands itinéraires du territoire ;*
- *De mobiliser les emprises foncières nécessaires à la réalisation de pistes cyclables connectées avec les centralités, les équipements, les pôles d'emplois et les grands itinéraires, tout en évitant les ruptures de linéaire ;*
- *De maintenir les chemins ruraux et autres chemins de traverses qui participent de manière indirecte au maillage cyclable du territoire ».*
- Les éléments proposés dans l'observation n°3 de la synthèse A23 seront intégrés dans le DOO et le PAS. Les éléments proposés dans l'observation n°4 relatifs à préciser un objectif de 10% de stationnement pour les vélos ne sera pas retenue. Les PDM pourront définir un objectif propre à leur territoire, le territoire du SCoT étant disparate au regard de son organisation fonctionnelle (espace urbain dense / espace plus ruraux).
- Le référentiel du Cerema sera mentionné dans la boîte à outils.
- Inciter plus explicitement les communes à faire le maximum pour encourager la pratique du vélo sur l'ensemble des axes à l'intérieur des villes, y compris en dehors de ces grands axes.

Réponse

Le SCOT n'a pas vocation à donner des orientations concernant la pratique du vélo, mais bien à définir des objectifs en termes d'aménagement du territoire pour favoriser les mobilités adaptées aux nouveaux modes de vie notamment par le renforcement des transports collectifs et le développement des modes actifs.

Il précise p16 du PAS :

« - Articuler les différentes échelles (grands itinéraires, maillage de proximité, itinéraires interurbains.) avec les grands itinéraires cyclo à vocation touristique

- (...)

- Repenser la mobilité à l'échelle des quartiers pour un territoire de proximité.

Des éléments relatifs à la desserte des quartiers et centres villes seront complétés dans le DOO en faveur du développement des cycles. »

- Rétablir l'équilibre du partage de l'espace urbain (et de la voirie) en faveur des enfants et des jeunes pour une ville plus inclusive, et promouvoir les modes actifs auprès de ces publics.

Réponse

Le DOO sera complété en ce sens p20 par la phrase soulignée : « assurer le développement des modes actifs avec un maillage à l'échelle du territoire couvert par le SCoT, en continuité de ceux existants à travers des schémas cyclables et en s'appuyant sur le Réseau Express Vélo et en lien avec les équipements publics, les établissements scolaires et les zones d'activités. »

- Rappeler aux communes la nécessité d'agir dans les centralités en priorité par "l'intégration dans les projets d'aménagement ou d'infrastructure".

Réponse

Ces éléments pourront être précisés dans le DOO p 49.

- Relier SCoT et mobilité de l'aire d'attractivité d'Avignon :
 - prendre en compte l'histoire et l'environnement de ce territoire au cœur de deux zones géographiques et logistiques stratégiques en Europe, l'Arc méditerranéen et l'axe Rhône-Saône ;
 - constater le morcellement administratif et politique de ce vaste territoire réunissant les aires d'influence d'Avignon Nîmes et Arles, source de l'absence d'infrastructures déterminantes à leurs échelles mais aussi à celles de la France et de l'Europe.
- Privilégier et soutenir tout à la fois :
 - les initiatives qui concourent au renforcement du triangle de tête du Delta rhodanien dans ses infrastructures et ses filières stratégiques de développement ;
 - l'amélioration du quotidien de chacun dans ses activités personnelles et professionnelles, par exemple par un data center décentralisé (Voir annexe Synthèse A35).

Réponse

Le SCOT s'inscrit pleinement au cœur de l'axe Rhodanien, comme précisé dans le titre du Défi 1 du PAS et du DOO. Dans le défi n°1 du PAS, p8 et 9 le SCOT affirme son positionnement inter-régional dans un système de polarités plus vaste (entre Nîmes, Arles, Tarascon, Beaucaire) et porte un projet de territoire en cohérence avec ce positionnement. Le projet de territoire a été réalisé au regard des dynamiques de l'espace Rhodanien notamment sur la question des déplacements, de l'économie, des infrastructures majeures ou encore de la logistique. Le SCOT est également moteur dans un système de coopération inter-territorial via un Inter-scot, permettant de coordonner les politiques publiques au sein de ce même espace, qui dépassent le périmètre du SCOT du Bassin de Vie d'Avignon

- Transport aérien :
 - Un environnement aéroportuaire performant a-t-il du sens à Avignon, qui plus est en période de transition écologique en opposition avec le transport aérien ?

Réponse

Cf réponse ci-dessus (partie ZAN)

- Résilience face au changement climatique :
 - Incohérence et défaut d'intégration des enjeux :
 - faire mention des risques de pollution des sols et des eaux (autres que celles issues des nappes phréatiques) ;
 - intégrer les enjeux de pollutions et d'inondations associés à la gestion des eaux usées et pluviales en situation urbaine.

Réponse

Le DOO p46-47-48 a une partie dédiée spécifiquement au risque de ruissellement qui intègre des prescriptions spécifiques sur la prise en compte du risque, à travers la limitation de l'imperméabilisation sur les reliefs, la gestion des eaux pluviales ou encore l'incitation à la réalisation d'études hydrauliques plus spécifiques à l'échelle des communes. Des schémas sont également réalisés pour mieux tenir compte de ce risque. Par ailleurs, le SCOT préconise également la réalisation de zonages pluviaux et conditionne le développement futur à la capacité des réseaux d'assainissement. Le traitement de ces sujets de manière combinée permet de prendre en compte les pollutions liées à la gestion des eaux en situation urbaine.

- Gestion des risques :
 - Insuffisance de la prise en compte des risques et de la protection de l'environnement (Voir annexe Synthèse A28) :
 - L'aléa inondation par remontée de nappe phréatique ou nappe affleurante n'est pas envisagé alors qu'il concerne de nombreuses communes du BVA (Jonquières, Courthézon,...). Le risque de ruissellement urbain est abordé mais le SCOT se limite à rappeler les préconisations de l'art 35 de la loi sur l'eau. Il n'y a pas de prise en compte à l'échelle du bassin versant impacté et de son fonctionnement hydraulique spécifique.
 - Le schéma relatif au risque incendie dans le document du SCOT ne mentionne pas de zonage pour la commune d'Orange, or l'annexe 2 de l'arrêté préfectoral relatif à la détermination des massifs forestiers particulièrement exposés au risque incendie daté du 17/05/2022 identifie les zones boisées de la colline St Eutrope, du Bel enfant, des Aglanets, du Coudoulet, de Boisfeuillet, de Clavin et de Mougins comme sensibles à ce type d'aléa.
 - Soustraire la zone AUT du PLU d'Orange du potentiel constructible du SCOT du Bassin de vie d'Avignon
 - La conservation de la biodiversité riche et remarquable en matière de flore de faune, de flore et d'habitat sur le site de l'ancienne carrière Saint Eutrope doit être prise en compte et protégée par des mesures spécifiques inscrites dans le SCOT BVA.

Réponse

Le SCOT définit des mesures pour garantir la sécurité des populations concernées notamment par des risques d'inondation, liés au débordement de cours d'eau ou au ruissellement et encadrés par des PPRI (cf réponse ci-dessus).

Par ailleurs, le SCOT intègre dans ses prescriptions le risque inondations au-delà des PPRI, en tenant compte également du PGRI Bassin Rhône Méditerranée, du PAC Durance et des Atlas des Zones Inondables sur les communes non couvertes par un PPRI. La prise en compte des risques plus localement revient aux communes et intercommunalités dans le cadre de leurs compétences respectives, notamment via le PLU, comme cela est cité dans la contribution. En effet, les propositions évoquées dans la contribution relèvent de cette échelle plus locale et plus précise.

En revanche il est proposé d'ajouter la mention suivante p 46 du DOO : « le risque inondation concerne les risques liés au débordement de cours d'eau, aux ruptures de digues, à la remontée de nappes phréatiques ou encore au risque de ruissellement ».

Concernant le risque incendie, le document cité dans la synthèse n'a pas fait partie de la transmission reçue par voie électronique durant l'enquête et l'arrêté cité n'apparaît pas dans le recueil des actes administratifs de la Préfecture du Vaucluse.

Le SCOT définit une trajectoire de sobriété foncière afin d'atteindre le ZAN d'ici 2050. Ainsi, il donne des objectifs chiffrés en matière de consommation d'espace et d'artificialisation à l'échelle de l'armature territoriale et des EPCI pour les 20 prochaines années. La clé d'entrée par l'armature territoriale permet de garantir cet équilibre en fonction du rôle de chaque commune dans la dynamique du territoire. Le rôle du SCOT est bien de donner un cadre et une trajectoire aux territoires qui devront ensuite décliner ces orientations en compatibilité en fonction de leurs propres projets de territoires, enjeux, besoins et contraintes. Ainsi, l'urbanisation qui se fera à partir de

l'approbation du document sera décomptée de ces enveloppes. La définition précise des zones constructibles revient aux PLU/PLUi et ces zones doivent être compatibles avec les orientations définies dans le SCOT. Ainsi les secteurs résidentiels ou touristiques pour les 20 prochaines années ne sont pas localisés par le SCOT.

Le SCOT identifie sa Trame Verte et Bleue à son échelle d'intervention. Concernant les corridors écologiques, il est précisé p31 du DOO, qu'en plus des corridors identifiés par le SCOT les documents d'urbanisme devront identifier et délimiter des corridors d'intérêt plus local qui jouent un rôle à l'échelle de la commune.

Concernant les réservoirs bleus p 30 du DOO, en plus de ceux identifiés au plan DOO, le SCOT demande aux documents d'urbanisme locaux d'identifier et de délimiter les zones humides d'intérêt plus locales de type mare, prairies humides ou encore étangs. Par ailleurs, le plan DOO identifie les filioles et canaux du territoire qui participent à la TVB.

Concernant la préservation de la biodiversité du territoire p 28 du DOO, en plus de ceux identifiés au plan DOO, le SCOT demande aux documents d'urbanisme locaux d'affiner les délimitations des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques, et d'identifier des secteurs d'intérêt plus local. Le site de l'ancienne carrière cité dans l'observation rentre ainsi dans ce cadre. L'objectif est bien de garantir une application plus fine et opérationnelle face aux enjeux soulevés.

De manière générale, les demandes précises formulées concernant le traitement spécifique du site de la carrière Saint Eutrope au niveau communal et la suppression de l'urbanisation sur la zone AUT, relève du PLU, ainsi que des politiques publiques menées par la commune et par le département en termes d'Espaces Naturels Sensibles.

- Servitudes liées aux pipelines, article concernant les occupations admises, rajouter :
 - les installations nécessaires à l'exploitation et à la sécurité des oléoducs de défense commune ;
 - prendre en compte les distances de sécurité à proximité de ces installations pour les constructions privées ou publiques ;
 - prendre en compte la présence des installations annexes ;
 - inclure l'obligation de déclaration préalable conformément à l'article R151-51 du Code de l'urbanisme.

Réponse

Les demandes d'intégration réglementaires demandées relèvent du règlement du PLU/PLUi et non du DOO du SCOT. Par ailleurs le R. 151-51 du Code de l'Urbanisme mentionné concerne les PLU et non les SCOT.

Néanmoins, les risques liés aux canalisations et transports de matières dangereuses ont été développés dans l'Etat Initial de l'Environnement p173 et 174. Une cartographie recensant l'ensemble de ces risques a été réalisée, ou apparaît entre autres le tracé de l'oléoduc TRAPIL.

Le DOO intègre également une prescription p49 afin « d'encadrer l'urbanisation le long des axes soumis aux transports de matières dangereuses en fonction du niveau de risque afin là aussi de prévenir les risques sur la sécurité des biens et des personnes ».

Gestion et traitement des déchets :

- Quelles sont les orientations qui permettront :
 - d'atteindre en 2030 les objectifs nationaux de réduction de 15% des déchets ménagers et de 5% des déchets d'activités économiques à l'échelle du bassin de vie d'Avignon ;
 - de limiter le bilan environnemental et les dépenses exponentielles liés à la gestion et aux traitements de nos déchets ?

Réponse

Le SCOT est un document d'aménagement de l'espace et non de gestion. Ainsi il n'intervient pas au niveau de la prévention de production de déchet et de la réduction à la source, mais il a pour rôle d'encadrer les nouveaux équipements et aménagements à venir pour respecter les objectifs nationaux en matière de déchets, en cohérence avec les orientations des deux SRADDET.

Ces éléments sont développés p51 du DOO. La boîte à outils y précise notamment les outils de sensibilisation à mettre en place pour la réduction à la source des déchets.

Un état des lieux sur la thématique des déchets est développé p175 et suivantes de l'EIE.

Afin de faciliter la lecture, il est proposé de remplacer le titre p29 du PAS et P51 du DOO par le titre suivant : « Réduire les déchets et anticiper les besoins des filières de tri et valorisation »

- Déchetterie d'Agroparc : demande de reconnaissance effective du secteur du Clos du Mourre et des parcelles BO 470, BO 471, BO 304 comme représentant un intérêt écologique majeur du fait du corridor écologique qui les traverse, corridor maintenu fonctionnel par les habitats prairiaux, dont les prairies humides irriguées gravitairement, par les canaux et les filioles afférentes et leurs ripisylves, ainsi que par les haies et les bosquets.

Réponse

Le SCOT identifie sa Trame Verte et Bleue à son échelle d'intervention. Concernant les corridors écologiques, il est précisé p31 du DOO, qu'en plus des corridors identifiés par le SCOT les documents d'urbanisme devront identifier et délimiter des corridors d'intérêt plus local qui jouent un rôle à l'échelle de la commune.

Concernant les réservoirs bleus p 30, en plus de ceux identifiés au plan DOO, le SCOT demande aux documents d'urbanisme locaux d'identifier et de délimiter les zones humides d'intérêt plus locales de type mare, prairies humides ou encore étang.

Par ailleurs, le plan DOO identifie les filioles et canaux du territoire.

Comme le soulève la remarque, ces espaces d'intérêt écologique ont d'ores et déjà été intégré plus finement dans le PLU d'Avignon, garantissant une application plus fine et opérationnelle face aux enjeux soulevés.

- La rénovation de la station d'épuration de Jonquerettes doit être considérée comme prioritaire.

Réponse

Le SCOT veille aux capacités de traitement des eaux usées, en adéquation avec les besoins, pour l'ensemble des communes et intercommunalités du territoire, y compris Jonquerette.

Les annexes suivantes sont jointes à cette synthèse des observations :

- Synthèse A08
- Synthèse A23
- Synthèse A28
- Synthèse A35

4 - Avis externes.

Suite à l'étude des avis émis par les Personnes publiques associées (PPA) ayant répondu à votre sollicitation, il vous est demandé de joindre le tableau de réponses que vous avez établi et communiqué à la commission d'enquête avant l'ouverture de celle-ci.

Concernant l'avis de l'Autorité environnementale, il vous est demandé de joindre le mémoire en réponse que vous avez établi à son intention.

Enfin, bien que communiquées en retard et sous réserve d'acceptation de votre part, il vous est demandé de répondre aux observations formulées par le Conseil départemental de Vaucluse :

- Voierie départementale :
 - Concernant le point 3 « Préserver les coupures d'urbanisation » de la page 37 du DOO, la RN 100 est citée. Cette voie n'est plus une Route Nationale (RN) depuis 2006. Il convient d'écrire RD 901.
 - Conformément à l'arrêté préfectoral du 5 mai 2023, il est à noter que depuis le 1er janvier 2024, les RN en Vaucluse sur le Bassin de Vie d'Avignon ont été transférées au Département de Vaucluse, à l'exception de la RN 1007 ; ainsi l'ex-RN7 est devenue RD 907 et l'ex-N129 permettant l'accès à l'échangeur autoroutier Avignon-Sud est devenue une bretelle de la RD 907.
- Cohérence PAS – DOO, la page 24 du DOO peut être actualisée pour :
 - Ajouter le projet « Améliorer la desserte autoroutière par le réaménagement de Bonpas ».
 - Remplacer le projet « Amélioration de la liaison Nord - Sud existante entre Vedène et Saint-Saturnin-les-Avignon » par « Délester certaines traversées de villes notamment celle de Vedène, Saint Saturnin et le quartier des Valayans. ».
- Etat initial de l'environnement :
 - Le tableau situé page 66 est incomplet car il manque la référence de l'ENS dit « Les Platrières » dont une partie se situe sur la commune de Pernes-les-Fontaines.
- Préservation des espaces agricoles : sur le territoire de la commune de Monteux il est demandé de prolonger la zone jusqu'au secteur de développement de l'urbanisation, car cette bande, sans réel statut, pourrait être urbanisée à moyen terme, alors qu'elle a bénéficié de fonds publics, notamment du Conseil départemental pour financer le réseau d'irrigation.

Réponse

Les réponses ont été intégrées dans le tableau de réponses aux observations des PPA transmises en pièce jointe à ce document.