

Un quai sur la Durance — un espace public grandeur nature

DYNAMIQUES ET ORIENTATIONS

Synthèse

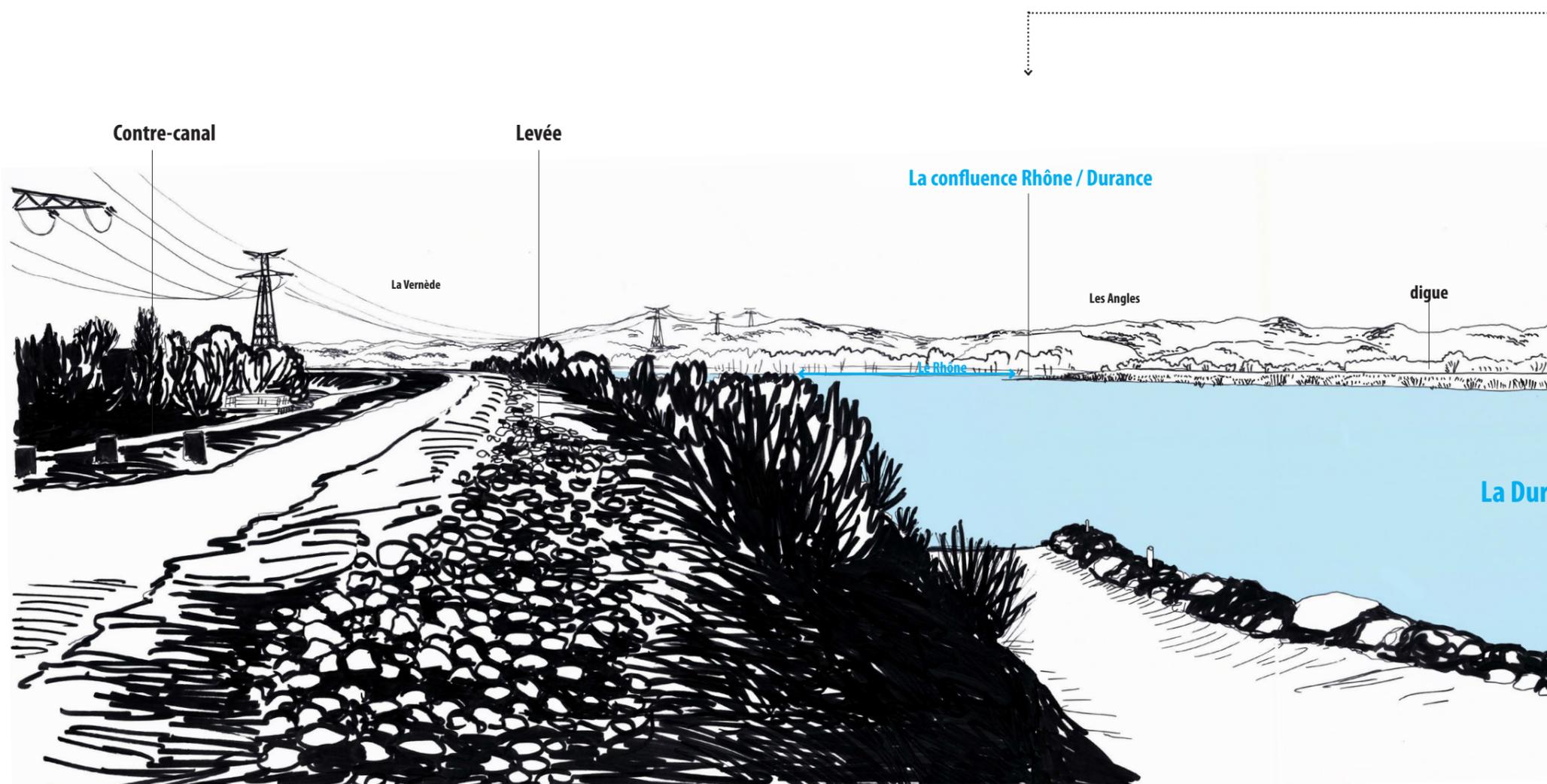
Assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur pour la définition de stratégie d'aménagement et de développement durable sur le thème

« la requalification par le paysage des territoires périurbains des quartiers sud d'Avignon »

15 JUIN 2017

MAÎTRISE D'OUVRAGE : DREAL PACA // DDT VAUCLUSE

MANDATAIRE : DEVILLERS ET ASSOCIÉS // CONFLUENCES // REPUBBLICA

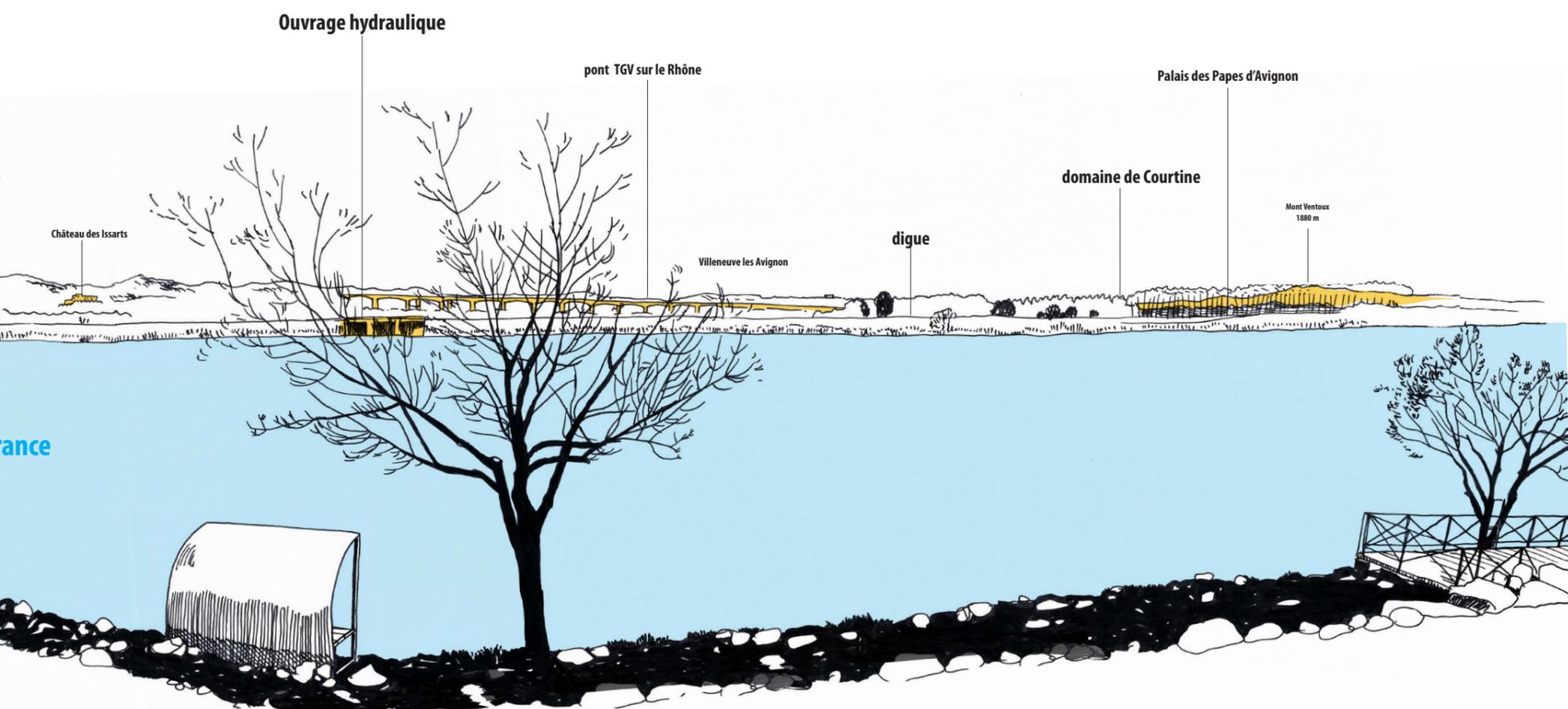


Vue sur Courtine et la confluence depuis les berges de la Durance (rive gauche)

Table des matières

- 4 Introduction
- 8 L'héritage collectif - Les orientations fondatrices
- 18 Le territoire praticable, les usages, l'accessibilité
- 32 Un territoire soumis aux risques d'inondations
- 36 Les secteurs de projet
- 38 Concevoir une infrastructure linéaire entre ville et nature
- 42 Les idées fondatrices des projets issues des concertations

AVIGNON



Le sud d'Avignon – Une dynamique de projets à articuler entre eux

L'Atelier s'est concentré sur un territoire circonscrit (une seule commune), le sud d'Avignon, entre les remparts et la Durance, entre le Rhône et la route de Marseille. Un territoire concerné par de nombreux projets, que l'agence d'urbanisme (AURAV) a cartographié : ce travail a fondé un premier constat partagé, en permettant de prendre conscience d'une réelle dynamique mais aussi des freins et des blocages, en particulier la difficulté à développer un espace exposé aux risques d'inondation.

Ces projets concernent deux thématiques majeures :

- la rénovation urbaine des quartiers sud, où se concentrent 80% des logements sociaux du Grand Avignon et auxquels s'ajoute la création de trois nouveaux quartiers.

- La mobilité, aujourd'hui à l'origine de dysfonctionnements majeurs mais levier de requalification très attendu par les habitants. Le plan de déplacements urbains vise à rétablir l'équité des usages, en investissant sur des transports en commun performants, sur les nouvelles pratiques de partage des véhicules et sur la réhabilitation des espaces publics, afin de favoriser la vie de proximité, la marche et l'usage du vélo. Le plan soulage les quartiers sud en déviant une part du trafic par la réalisation prochaine d'une voie de contournement. La maîtrise de la Liaison est ouest (LEO), future route nationale prévue pour mailler les autoroutes A9 et A7, est assurée par la DREAL PACA, alors que plusieurs équipes travaillent sur les multiples secteurs actuellement à l'étude.

Que pouvions-nous apporter alors que l'ensemble des diagnostics étaient connus et que des actions concrètes étaient à l'œuvre ? Comment le paysage pouvait-il devenir un levier ? Plutôt que de préparer des contre-projets, l'Atelier a eu pour mission d'intégrer ces projets dans une vision élargie à la globalité du secteur sud, d'agir sur ce que l'on a appelé « les pièces manquantes », celles qui articulent l'ensemble.

Enjeux: sur un espace méconnu et maltraité, révéler un territoire commun

Une double ligne directrice nous a été clairement signifiée par Cécile Helle, maire d'Avignon : faire en sorte que chacun ai le sentiment de partager un territoire commun, de donner envie à toutes les familles de vivre à Avignon ; trouver des axes de développement alors que les capacités d'investissements publics sont faibles.

La première préoccupation de la collectivité porte en effet sur la rupture du tissu social. De nombreuses familles se sont établies en dehors du centre urbain, alors qu'elles travaillent dans le Grand Avignon et profitent de ses nombreux équipements. Les habitants pratiquent peu l'épaisseur de leur territoire et méconnaissent la proximité d'espaces de qualité, comme la ceinture verte ou les rives des cours d'eau qui ne sont pourtant jamais à plus de 20 minutes à pied.

Cette méconnaissance s'explique en grande partie par les ruptures physiques qu'ont engendrées les ouvrages linéaires en remblais – lignes ferroviaires sillonnant la ville, digues du Rhône et de la Durance, réalisation de la première section de la LEO, qui devrait traverser la plaine agricole sud, traverser la Durance à deux reprises avant de couper en deux la ceinture verte. Cette voie, très attendue depuis 20 ans pour soulager les quartiers sud, répond à des impératifs techniques par des ouvrages incompatibles avec l'idée de faire la ville et nombre de débats se cristallisent sur leur réalisation dès qu'il s'agit de penser l'avenir du secteur sud d'Avignon.

Ces ruptures soulignent la spécialisation des secteurs économiques et commerciaux, amplifiant les discontinuités urbaines et les congestions.

Le risque inondations a aggravé la pression. À la confluence de trois départements dont le Rhône et la Durance marquent les frontières, Avignon a bénéficié de grands aménagements des deux cours d'eau, pilotés aujourd'hui par la Compagnie Nationale du Rhône. Implanter la nouvelle gare TGV sur la commune devait préfigurer le développement urbain sud mais a consommé la rupture de la ville avec la Durance. À peine la gare inaugurée, en 2001, les grandes crues de 2003 ont suspendu la dynamique urbaine et les dernières cartographies des Territoires à risques d'inondation (TRI) confirment les risques.

Il fallait caractériser ce territoire commun, en révéler et agréger toutes les ressources avant de bâtir des orientations. Le choix d'inscrire l'Atelier sur Avignon sud s'explique en partie par la présence de nombreux acteurs, parmi lesquels l'État joue un rôle

structurant dans l'aménagement du territoire – les élus se sont saisis de l'occasion pour défendre auprès des services de l'État leur volonté d'un développement. Au-delà des nombreuses contraintes et des contradictions nées du partage des rôles et des savoir-faire très sectorisés, le territoire a des atouts remarquables à exploiter : faute d'être reconnu et pratiqué, il est menacé de désagrégation mais ici, contrairement à d'autres régions, il n'est pas trop tard, la ceinture verte et la Durance restent préservées.

Une philosophie: inverser le regard sur le territoire en tirant parti de toutes les ressources

Notre premier acte a été de rappeler les fondations du paysage pour souligner combien la ville d'Avignon et son paysage sont intimement liés à la géographie et comment la ville peut se renouveler en considérant son savoir-faire et ses enjeux environnementaux.

La géographie, vecteur pertinent pour caractériser le socle commun et la demande politique, nous guide dans la conception du rôle central de l'espace public. Avignon n'a jamais cessé d'aménager son territoire pour lutter contre un environnement difficile. La ville a bâti des digues et des levées de terre pour mettre les voies ferrées hors d'eau et moderniser son tissu économique et touristique. Des rudesses du climat, les hommes ont fait une ressource en construisant un paysage emblématique fait de haies de cyprès pour lutter contre le mistral. Ils ont dévié les eaux de la Durance dans un réseau de canaux pour irriguer les terres très fertiles, puisé l'eau potable dans la nappe, elle-même renouvelée par l'irrigation gravitaire. Les faubourgs se sont inscrits dans cette trame, inventant un tissu calé sur les parcelles agricoles, maillé par des venelles et des maisons adossées au vent et ouvertes aux rayons du soleil.

En parallèle, le Rhône et la Durance ont été aménagés, protégeant des inondations mais sans pour autant lever les risques liés aux ruptures potentielles des digues. Des machines hydrauliques très sophistiquées régulent les eaux, celles des cours d'eau, celles des nappes, celles du ruissellement, l'eau potable et l'irrigation. Mais les logiques sectorielles ont fait oublier la symbiose entre la ville et son environnement, entamant la cohésion territoriale.

Notre première hypothèse part de l'idée d'inverser le regard en tirant parti de toutes les ressources, y compris celles qu'ont créé les grands ouvrages. La conception de la gare TGV, à la confluence des deux fleuves, nous inspire pour renouveler l'idée qu'une infrastructure est aussi faite pour préparer et transformer la ville. Les deux parvis dominants Avignon et la Durance, de part et d'autre du hall, inscrivent dans sa composition l'union entre la ville et sa rivière.

Forts de cette démarche, nous avons formulé cinq propositions, complémentaires, qui embrassent les lisières sud d'Avignon. Elles articulent les dynamiques en cours et retournent les contraintes en opportunités.

1- Jouir des berges, ce capital ingnoré

Nous avons pris appui sur des opportunités, par exemple l'unique section enterrée de la ligne TGV, entre la Durance et l'hôpital, qui rappelle ainsi comment la ville peut conserver le contact avec son cours d'eau. L'idée du quai sur la Durance est ainsi née, au cours d'une réunion de travail, en écho au Palais des Papes qui domine le Rhône. Avignon compte 45 km de rives fluviales, beaucoup plus que Lyon (25km), Paris (30km) ou Bordeaux (20km). Mais la seule section aménagée et fréquentée ne dépasse pas le kilomètre, le long du palais des Papes. Il y a tout de même aussi l'île de la Barthelasse... Mais, alors que les métropoles opéraient un retournement vers leurs fleuves, le Grand Avignon poursuivait le développement de ses grandes infrastructures.

L'Atelier a choisi de mettre l'accent sur cette singularité fluviale et, grâce au concept de quai, réhabiliter les berges dans l'imaginaire des Avignonnais. Ce principe aide à voir l'ensemble du territoire sud autrement, central et non plus en lisière des projets existants. À partir de ce retournement, les opérations urbaines peuvent pénétrer le tissu, depuis la Durance jusqu'aux remparts, tirant profit des nombreuses opportunités de mutations foncières, reliant l'espace public au canal Puy et au canal de Rohegude, restaurant l'idée d'une avenue en lieu et place de la Rocade... Le Pôle santé, accueillant 5 000 employés, peut à cette occasion trouver place dans un tissu urbain plus complet, s'enrichissant d'une offre commerciale et de restauration de proximité actuellement en déficit. Tous les espaces publics restaurent les continuités d'usages de part et d'autres du réseau ferré, désenclavant Courtine et le futur quartier de la gare, aujourd'hui très isolés.

2- Un réseau d'espaces publics encourage à pratiquer le territoire

Nous nous sommes saisis de la volonté du maire d'agir sur l'espace public, pour que les habitants apprennent à pratiquer l'épaisseur du territoire. Nous développons l'idée d'un espace public étendu, connectant les quartiers sud à la Durance et au Rhône, tirant parti des infrastructures existantes.

L'Atelier a mis en valeur les lieux de vie, répertoriés, cartographiés et confirmés par les habitants, inscrits dans un réseau maillant les équipements, les services et les lieux de travail. À partir de cette échelle domestique, le réseau s'étend aux réseaux de canaux et aux chemins de la ceinture verte, jusqu'à rejoindre le projet de vélo route européen. Comme le précise l'agence de tourisme du Vau-

cluse, «le tourisme est un facteur précurseur de nombreux aménagements favorables aux habitants ». Les digues portent une grande part de cette infrastructure touristique aux retombées économiques importantes. Le chemin des digues offre un panorama sur le territoire et sur les emblèmes du Vaucluse, le Palais des Papes, le Mont Ventoux...

La ceinture verte et la Durance, affirmés comme atouts majeurs, participent au désir de découverte et méritent une attention soutenue. Les chemins des canaux, préfigurés par une première section aménagée, ont de belles perspectives de développement, pour pénétrer la campagne et rejoindre la ville, en particulier grâce à la présence systématique d'un chemin public le long des canaux.

Au-delà de son intérêt historique, il s'agit de conserver cette structure hydraulique essentielle à l'équilibre des ressources en eau potable, au maillage des écosystèmes et au confort bioclimatique. Les habitants ont souligné combien il était agréable d'échapper à la chaleur urbaine et de gagner au moins trois degrés à l'ombre des arbres des canaux. Il est essentiel de préserver cet équilibre créé par les méthodes d'irrigations du 19e siècle, en particulier en évitant que les voitures soient les seules à fréquenter ces chemins.

Afin de contrecarrer cet usage automobile dominant et de révéler la proximité de lieux attractifs comme la Durance, les pôles de commerces ou la gare, l'Atelier propose de marquer les esprits par des actes symboliques plus que par des aménagements lourds. L'idée est de réserver de façon récurrente la ceinture verte aux modes actifs (par exemple tous les dimanches) ou de réserver l'un des ponts franchissant la Durance pour réunir une fois l'an le Vaucluse aux Bouches-du-Rhône.

3- L'agriculture outil de réhabilitation de la ville

La carte inversée du grand Avignon révèle la grande imbrication de la ville dans son tissu agricole et naturel. L'association de la ceinture verte, née à l'annonce de l'arrivée du TGV et mobilisée pour défendre l'outil de travail des agriculteurs, a permis de maintenir une activité de qualité. La vocation agricole de la ceinture verte, confirmée par la municipalité, conforte le réseau des plaines préservées de l'île de la Barthelasse, les foins de Montfavet et les collines viticoles d'Avignon.

L'Atelier a abordé deux thèmes : le développement d'une activité économique viable, diversifiée et source d'emplois ; les enjeux environnementaux et sociaux, afin de répondre au désir des citoyens de vivre au contact de la campagne et de la nature. Un groupe de travail mis en place par l'Atelier a cherché à orienter les projets des dix prochaines années, anticipant la retraite de plus de 60% des exploitants propriétaires. Avec l'appui de Confluences, de nombreux acteurs ont été mobilisés : agriculteurs, élus, DDT, Chambre d'agriculture, chercheurs, fondations, associations, écoles... Sept

actions prioritaires ont été déclinées (sur les questions foncières, économiques et environnementales...). Ainsi qu'esquissées les premières orientations d'aménagements : il est en effet essentiel d'organiser une bonne cohabitation entre l'activité agricole et l'accès des citoyens aux chemins, aux activités pédagogiques et de loisirs.

4- Entre la ville et la plaine agricole, des lisières de qualité

De quelle capacité à produire de la ville les lisières entre le tissu urbain et la plaine agricole disposent-elles ? Comment améliorer leur qualité ? Le développement d'Avignon s'est en partie étendu le long des avenues historiques des routes de Marseille et de Tarascon. Ce tissu a été essentiellement occupé par des programmes économiques et commerciaux – ou santé autour de l'hôpital – mais il a été progressivement infiltré par des programmes de logements, jusqu'à composer aujourd'hui un environnement urbain complexe. L'anticipation de l'arrivée de la LEO, vecteur de développement économique et de commerces de destination, a exercé sur les terres agricoles de fortes pressions, amorçant des mutations peu qualifiantes. La mutation du sud-est d'Avignon vers une ville de proximité se heurte aux ouvrages routiers en projet et à la primauté de la voiture sur l'espace public.

Ce constat conduit à s'interroger sur la restructuration du tissu urbain et sur la place de l'espace public comme vecteur de cohésion. Parce que les mots préfigurent la façon dont on va réaliser, notre première proposition a été de renommer la « rocade », la « route » ou la « liaison » en « place », « avenue » ou « boulevard » et de parler d'usages de proximité – par exemple traverser à intervalles réguliers l'avenue de Marseille pour ouvrir l'accès à la ceinture verte. Cette prise de conscience a été particulièrement difficile à accepter par les acteurs et a donné lieu à de vifs échanges. Ainsi, notre idée d'élargir la réflexion sur la « Liaison est ouest » et d'évoquer plutôt le « boulevard de la Durance » afin d'accompagner le mouvement naturel de la ville, n'a pas obtenu de consensus.

Nous avons rappelé tout au long de l'Atelier que la ville est déjà là, que la ceinture verte agricole y participe et qu'il faut saisir chaque projet avec ce matériau urbain. La stratégie à développer s'appuie sur quelques ambitions claires :

- Identifier des périmètres d'étude là où les mutations ont tendance à se faire sans organisation, desservant l'image de la ville et sa qualité de vie, consommant de plus en plus de terre agricole.
- Recomposer ces routes comme des axes de développement urbain ouvert à tous les usages, en insistant sur la valeur de l'espace public.
- Connecter les nombreux projets entre eux.

- Confirmer les limites de la plaine agricole.

Il s'agit bien ainsi de concevoir les lisières de la ville comme des interfaces dont l'épaisseur permet d'intégrer l'agriculture, les loisirs, les échanges entre citoyens...

5- Mettre en valeur la confluence

Le projet de paysage proprement dit porte sur la mise en valeur de la confluence, aujourd'hui délaissée derrière la ligne TGV et soumise à de forts aléas d'inondation. Anciennement animé autour d'un port de plaisance qui a disparu, ce balcon sur la Durance, le Rhône n'est plus connu que par les plus curieux.

Dans un mouvement inverse de la ville vers la nature, l'Atelier a pris le parti de faire entrer la nature sur les 200 ha du Domaine de Courtine. Sur le sol aujourd'hui cultivé, soustrait aux lits majeurs mais toujours soumis à l'influence des nappes des cours d'eau, l'Atelier propose d'étendre les ripisylves et d'installer en contrepoint des lieux de ressourcement et de découverte. Favorable aux oiseaux migrateurs qui remontent la vallée du Rhône et à l'ensemble des écosystèmes, la trame verte et bleue étend ainsi son périmètre. Ce programme, auquel nous ajoutons la restauration du « plan d'eau », offre un très bel équipement dont le rayonnement dépassera largement le périmètre d'Avignon. La proximité de la gare TGV, des trains régionaux et du réseau de bus, en font un site accessible à tous.

Projet de paysage et projet urbain, indissociables

La géographie et le climat ont influencé l'organisation du territoire et l'Atelier a conduit les acteurs à s'en approprier les clefs de lecture. Étape essentielle pour décroiser les pensées sectorielles et, surtout, pour s'autoriser à voir la lisière sud comme habitable. Cette lisière épaisse, entre le pied des remparts et la Durance, élargit le périmètre des projets urbains jusqu'aux plaines agricoles et aux espaces naturels. Le projet déploie un espace public ample, à l'échelle du grand paysage, dédié à la campagne et aux rives fluviales. Le quai sur la Durance, le projet de la ceinture verte et de la confluence restaurent la lisière naturelle d'Avignon. L'Atelier a ainsi intégré l'acte du projet urbain au projet de paysage. Sur un territoire aussi complexe, il était impossible d'agir sur l'un sans faire appel à l'autre.

Un territoire profondément urbain, dans lequel s'imbrique des pièces agricoles et naturelles

Les études urbaines et paysagères à Avignon sont à étudier en tirant parti de tous les ingrédients de la ville y compris celles des plaines agricoles et celles des espaces naturels. La ville constituée est imbriquée dans ces grandes pièces, à la fois dans sa dimension territoriale et sociale.

Ces pièces sont fractionnées par la progression de la surface construite de la ville. Ce constat est une des origines de la fragilisation de l'activité agricole. Inversement, cette campagne agricole n'est pas suffisamment reconnue comme une ressource par les citoyens. La ville se pratique en dehors de ces territoires. Si l'on ajoute les nombreuses fractures physiques issues des grands travaux d'aménagement (lignes ferroviaires infrastructures routières,...), nous constatons que certains habitants ont abandonnés mentalement une partie de leur territoire.

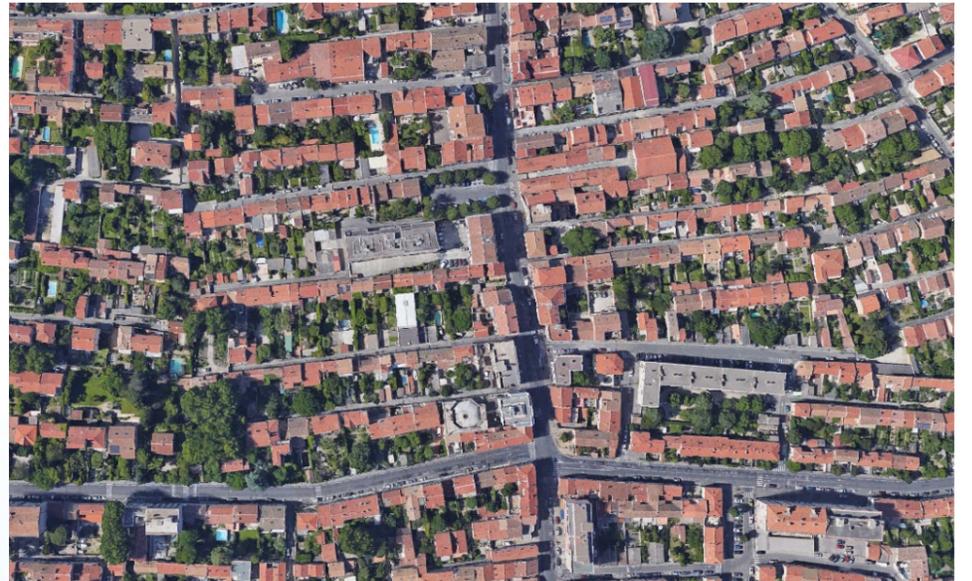
Les habitants sont attachés au cœur historique, s'approprient progressivement l'île de la Barthelasse et trouvent dans la campagne éloignée des lieux de ressourcement et pour certains un lieu pour habiter.

L'atelier propose d'opérer un retournement de valeur, pour que Avignon retrouve le contact vers sa campagne agricole et sa lisière naturelle du Rhône et de la Durance. Il a comme objectif d'encourager les gens à mieux vivre en ville et de tirer partie des valeurs environnementales pour enrichir et construire autrement les projets urbains

Deux philosophies d'extensions de la ville

1- le principe adopté dans le faubourgs: une adaptation du tissu urbain dans un parcellaire agricole

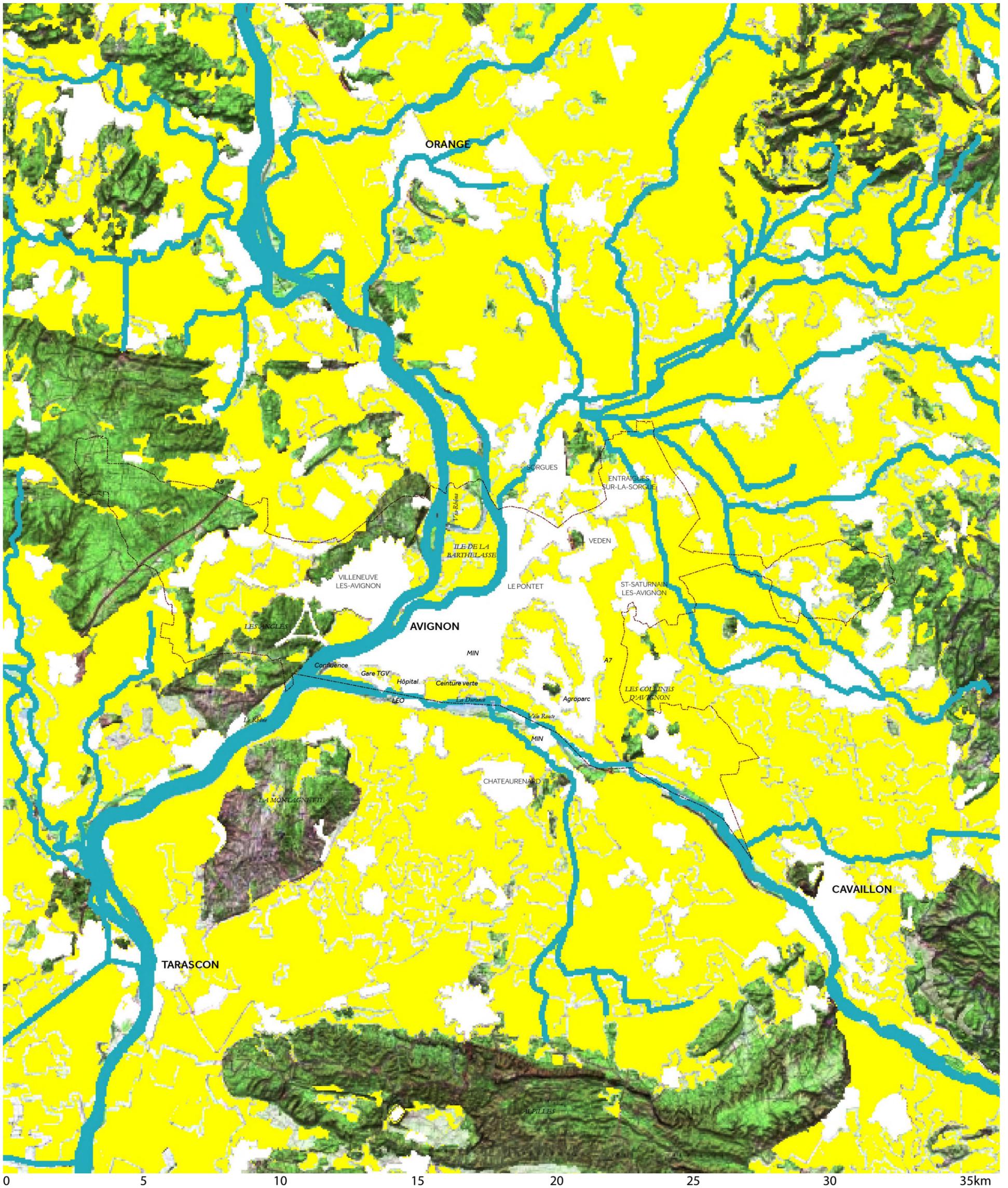
2- une mutation des franges urbaines où la rencontre de la ville et de la campagne peut être de qualité s'il elle elle anticipée



Des parcelles agricoles aux faubourgs: la ville en contrepoint dans un paysage sculpté par le soleil; l'eau et le vent

La vallée du Rhône, où l'agriculture tient une place prédominante.
La tache urbaine du Grand Avignon, forme un continuum, incluant progressivement plusieurs plaines agricoles.

- Les surfaces agricoles, dans les plaines et sur les collines
- Les collines non cultivées
- Les taches urbaines



Enjeux et méthode

Inverser le regard

Investir les infrastructures

Faire de des infrastructures telles que les digues et s'appuyer sur les secteurs singuliers des digues pour investir les rives fluviales et donner à la ville une belle adresse



Retrouver le contact avec la Durance

Un territoire à redécouvrir et porteur de nombreuses aménités: paysage, écologie, mobilité, détente et loisirs



Enjeux et méthode

Conforter les usages et la nature des pièces naturelles et agricoles
Retablir des continuités en travaillant sur les pièces urbaines intermédiaires

Les orientations visent à

1- Déterminer les projets des pièces agricoles et naturelles

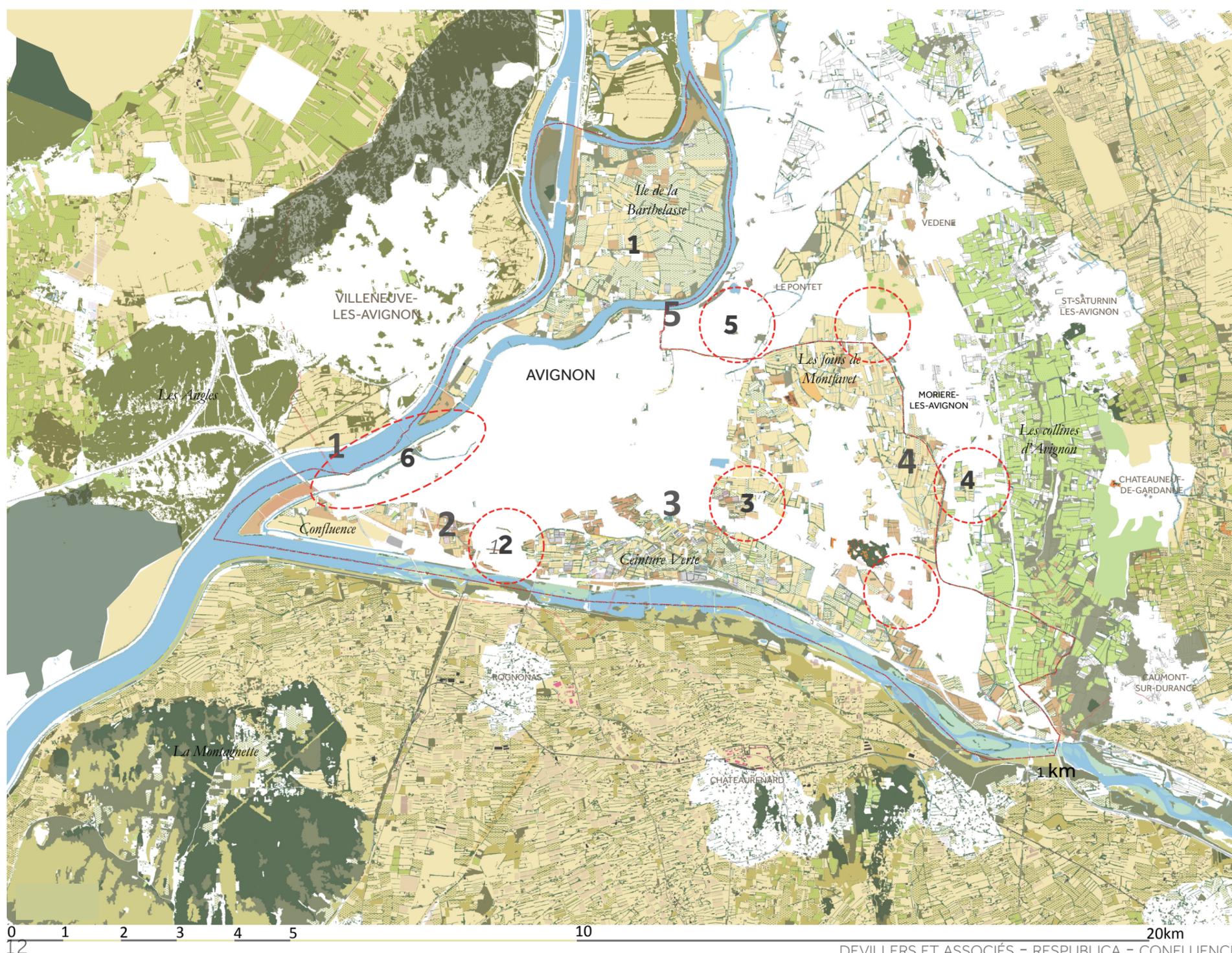
- Conforter et déterminer d'ici les dix prochaines années un projet agricole spécifique;
- Explorer les zones d'influences des zones naturelles;
- Développer le loisir

2- Articuler le tissu urbain avec les pièces agricoles et naturelles, c'est à dire envisager des projets urbains spécifiquement sur ces sites d'interfaces

- 1 Ile de la barthelasse / les quais du Rhône / quartiers Monclar / Courtine
- 2 Secteur de l'hôpital / Baigne Pied
- 3 Foins de Montfavet / Bel-Air / Route de Marseille / Cap Sud / Ceinture verte
- 4 Montfavet / les foins de Montfavet / les collines d'Avignon
- 5 Les foins de Montfavet / Le Pontet / le Rhône / ile de la Barthelasse
- 6 La Confluence / Les berges de la Durance vers les quais du Rhône

La nature et l'agriculture imbriqués dans la ville

Identification secteurs de projets sur les pièces urbaines intermédiaires





Le réseau d'espaces protégés et mises en valeur des plaines agricoles imbriquées dans la ville.

Les parcs naturels régionaux et l'ensemble des territoires protégés par plusieurs directives environnementales, forment un réseau puissant au contact et à proximité d'Avignon.

A la confluence du Rhône et de la Durance, la ville d'Avignon est bordée par deux couloirs fluviaux aux enjeux environnementaux forts. Les montagnes qui bordent la vallée sont protégées et forment des noyaux de biodiversité. Le réseau des canaux à l'est relie plusieurs spots de biodiversités avec un chevelu classé zone natura 2000 (directive habitat). Les parcs naturels régionaux du Lubé-

ron et des Alpilles offrent à proximité deux territoires de qualités.

Ces sites protégés sont aussi des lieux prisés pour le tourisme et le loisir. Les rives fluviales restent cependant très peu pratiquées et offrent pourtant deux axes structurants.

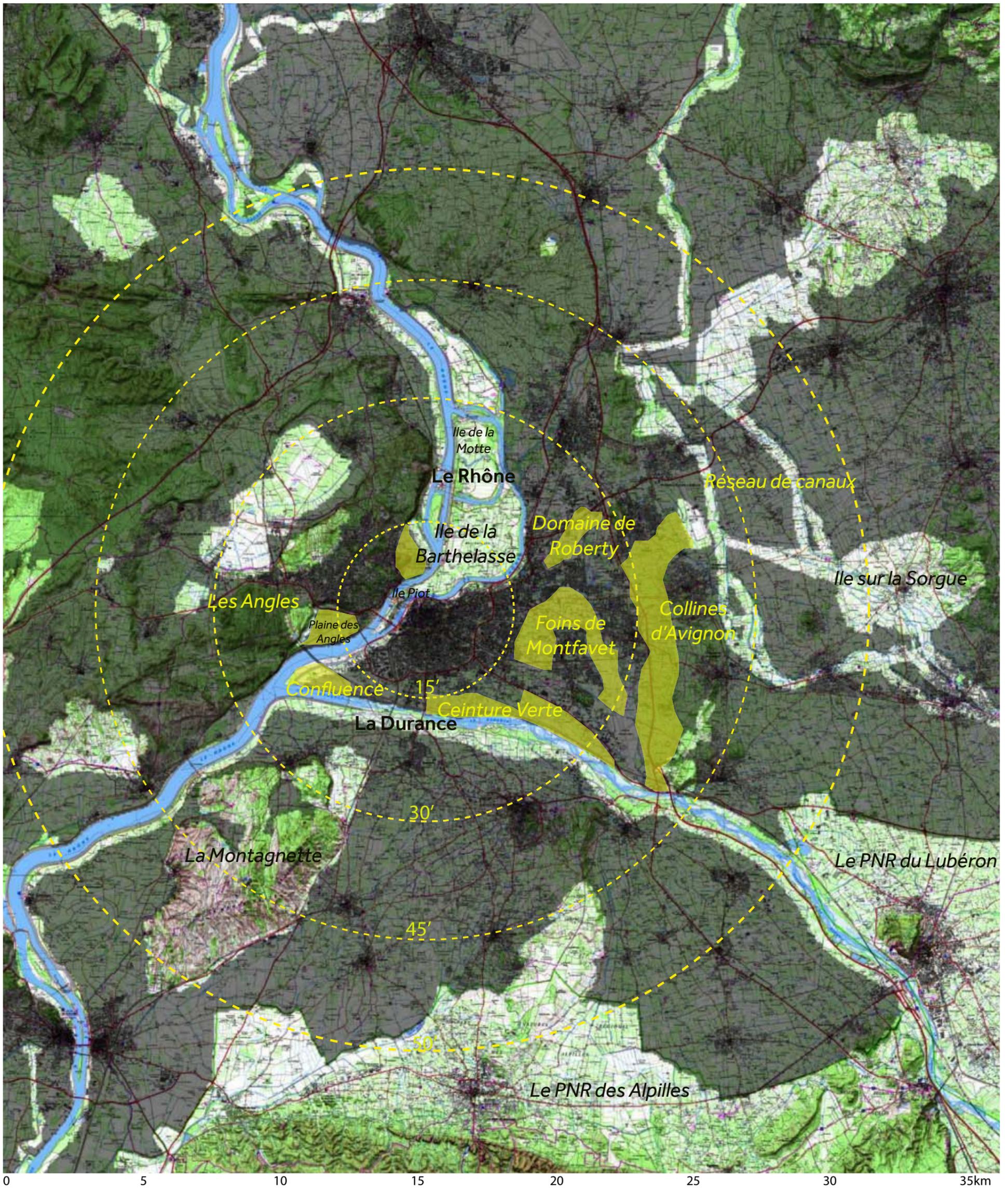
La ville d'Avignon a la volonté de valoriser ses enclaves agricoles. Cette initiative est une belle opportunité pour compléter le maillage des espaces naturels.

Les secteurs protégés s'inscrivent parfois sur des ouvrages «contre nature». La photo est prise sur la digue parlière à la confluence du Rhône et de la Durance. Ce site est classé natura 2000 et sera inclus dans le réseau des parcs d'Avignon.



Carte agrégeant l'ensemble des espaces protégés:
 Zone natura 2000 / PNR / réserves de biosphère / réserves biologiques / Zone d'Importance pour la conservation des oiseaux / Zone
 natura 2000 (directive habitat) / ZNIEFF types I et II
 Source (Geoportail

● Les espaces privilégiés dans le PADD d'Avignon pour favoriser les modes actifs.
 Géographiquement, ils s'ajoutent au réseau des espaces protégés.



ILE DE LA BARTHELASSE

esquisse des pièces naturelles et agricoles, arrimées par un réseau d'espaces publics



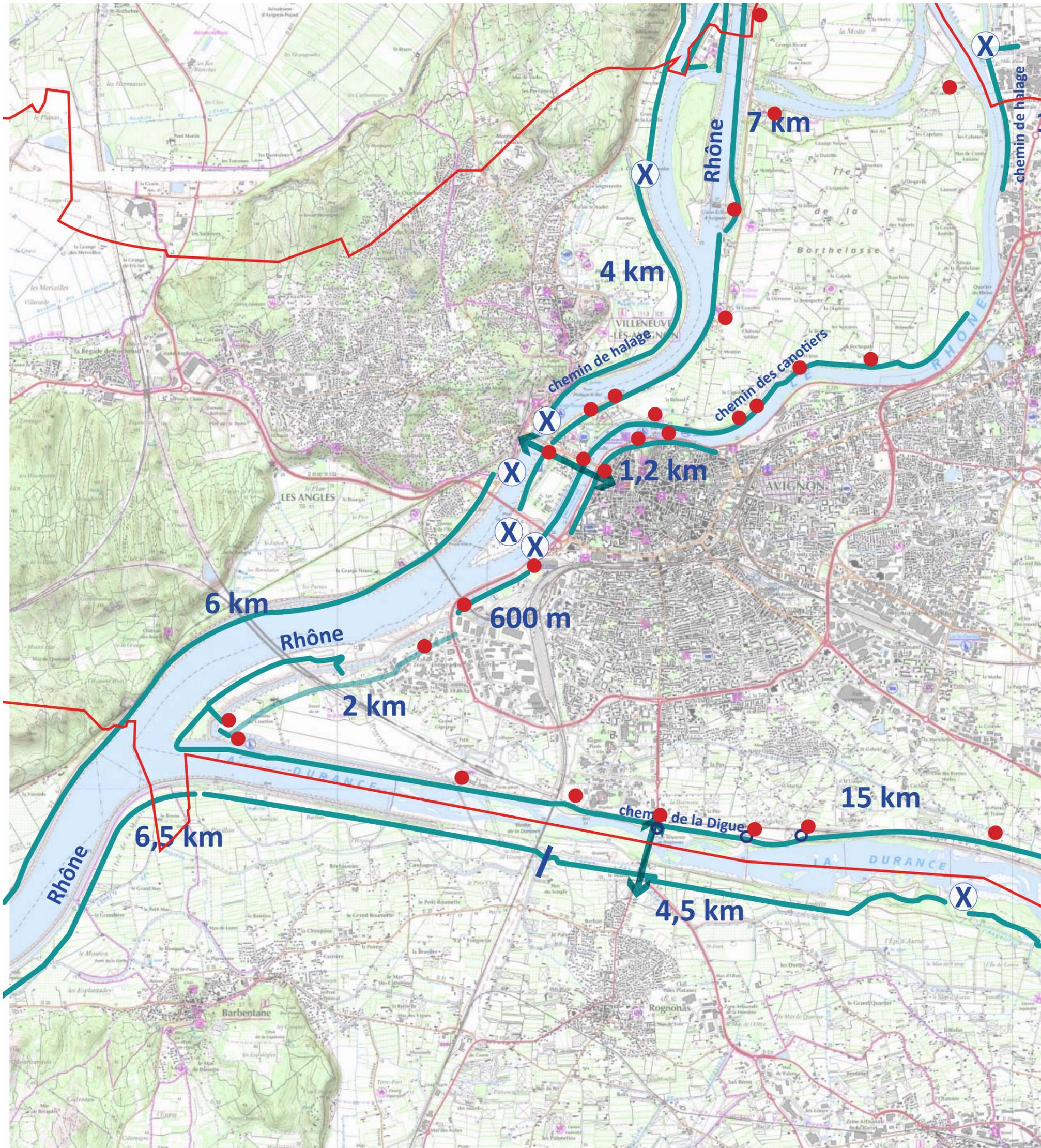
45 km de berges fluviales à explorer

Avignon compte 45km de ligne de contact fluvial. La plupart sont potentiellement accessibles, mais seules le kilomètre face au palais des papes est aménagé

En bord de Durance, la proximité immédiate avec le cours d'eau

est rare, en raison des grandes enclaves et de coupures (gare TGV / Hôpital)

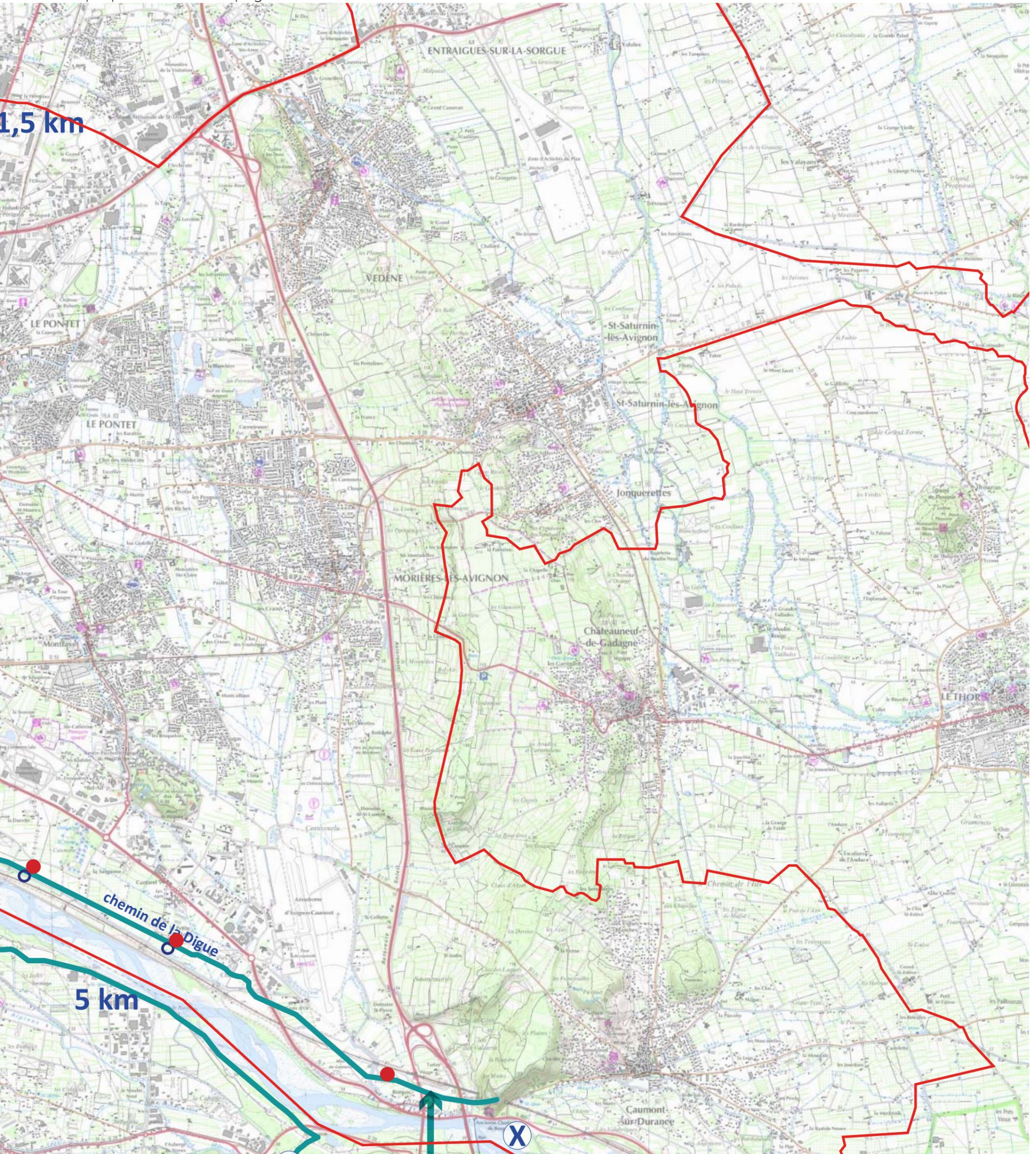
En rouge, les points d'accès aux berges, dont on remarque qu'ils sont plutôt rares en ceinture verte (moins d'un parc km en moyenne).



CARTE DE L'ACCESSIBILITE AUX BERGES

-  chemin le long des berges
-  franchissement des cours d'eau
-  accès aux berges et chemins
-  rupture d'accessibilité
-  périmètre du Grand Avignon

Sur l'île de la Barthelasse, la berge Est est bien accessible face au centre-ville, mais très privatisée plus au nord. Sur la berge Ouest, les accès sont tous dus à un aménagement technique ou routier. Les berges du Rhône sont aménagées en promenade face au centre historique. Les possibilités sont offertes sur la digue pa-lrière, propriété de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR).



Enjeux et méthode

Exploiter le linéaire des berges fluviales pour déployer un réseau de promenades et d'équipements.

Sur la promenade aménagée face à la colline de Doms, l'attractivité du fleuve est réelle. Ci-dessous, quelques photos prises en soirée, un lundi soir.



Linéaire de berges sur le territoire communal :

AVIGNON : 45 km

LYON : 25 km

PARIS : 30 km

BORDEAUX : 20 km

LES DIFFÉRENTES TYPOLOGIES DU RAPPORT VILLE/FLEUVE

Berges en contact avec... :

...la ville dense : 4 km

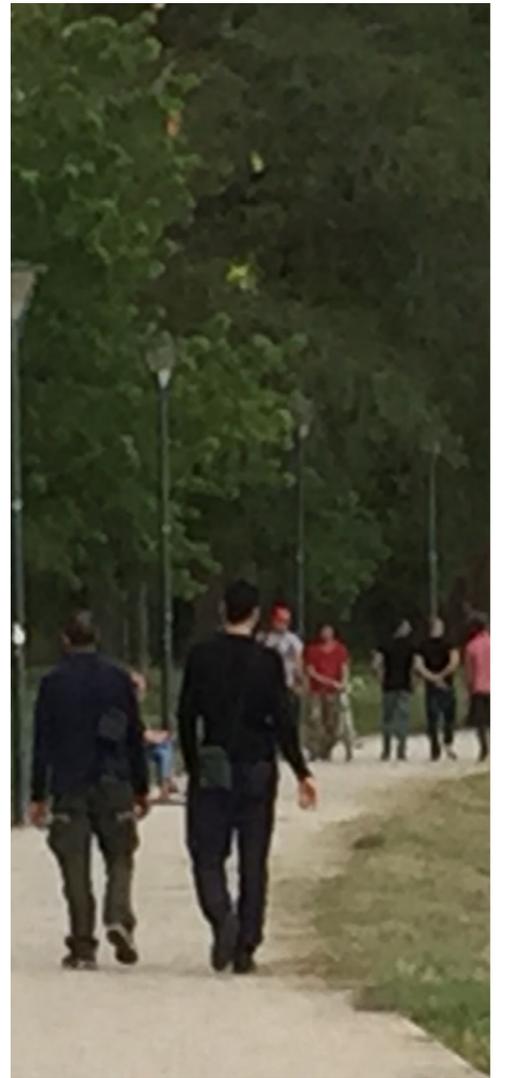
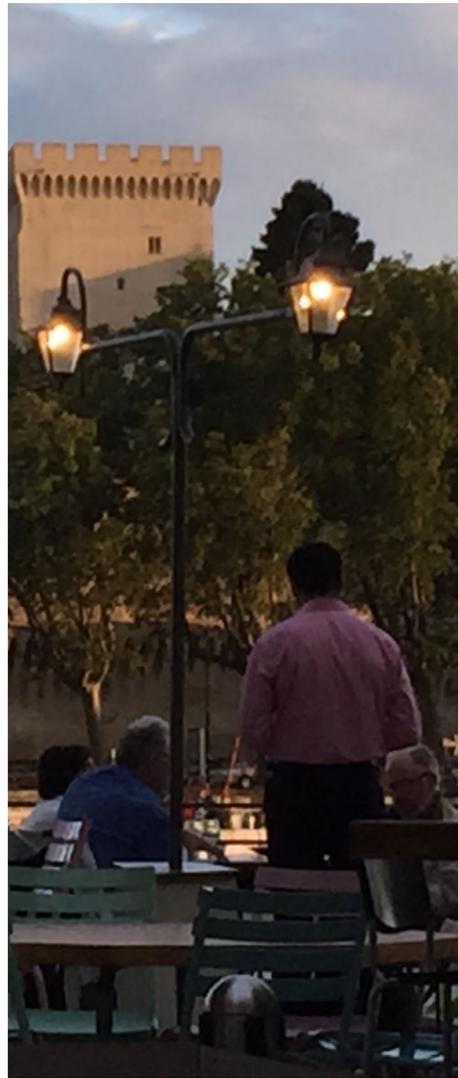
...l'hôpital : 1 km

...l'industrie : 3 km

...des espaces naturels ou agricoles : 37 km



L'aménagement de cette section n'est pas déclinable sur l'ensemble des rives, mais elle montre combien la proximité de l'eau, et l'ensemble des activités complémentaires favorisent l'appropriation des lieux.



la Durance au niveau du Seuil, très prisé des pêcheurs.

Le tourisme et les voies vertes déclencheurs de projets pour l'aménagement du territoire

« Le tourisme est un facteur précurseur de nombreux aménagements favorables aux habitants », précise l'agence de tourisme Vaucluse en Provence¹. Avignon est une destination prisée et de rayonnement international. Le patrimoine historique, la culture et les paysages de Provence forment un triptyque très attractif. Avignon est la porte d'entrée pour 60% des voyageurs qui souhaitent se rendre dans la région, dont la moitié arrivent en train.

La ville souligne l'importance de capter davantage de touristes et notamment ceux qui pratiquent le vélo de randonnée. Celle-ci se révèle très structurante, aux retombées économiques importantes. L'agence de tourisme départementale précise que le Vaucluse est l'une des premières destinations désirées par les randonneurs, mais le manque de maillage les détourne vers d'autres destinations. Consciente de cette fragilité, la ville anticipe l'arrivée prochaine de la Via Rhôna par des premiers aménagements au

pied des remparts. Le département accompagnera le projet en raccordant cette voie verte européenne avec celles du Lubéron. Elle empruntera les chemins de la Durance.

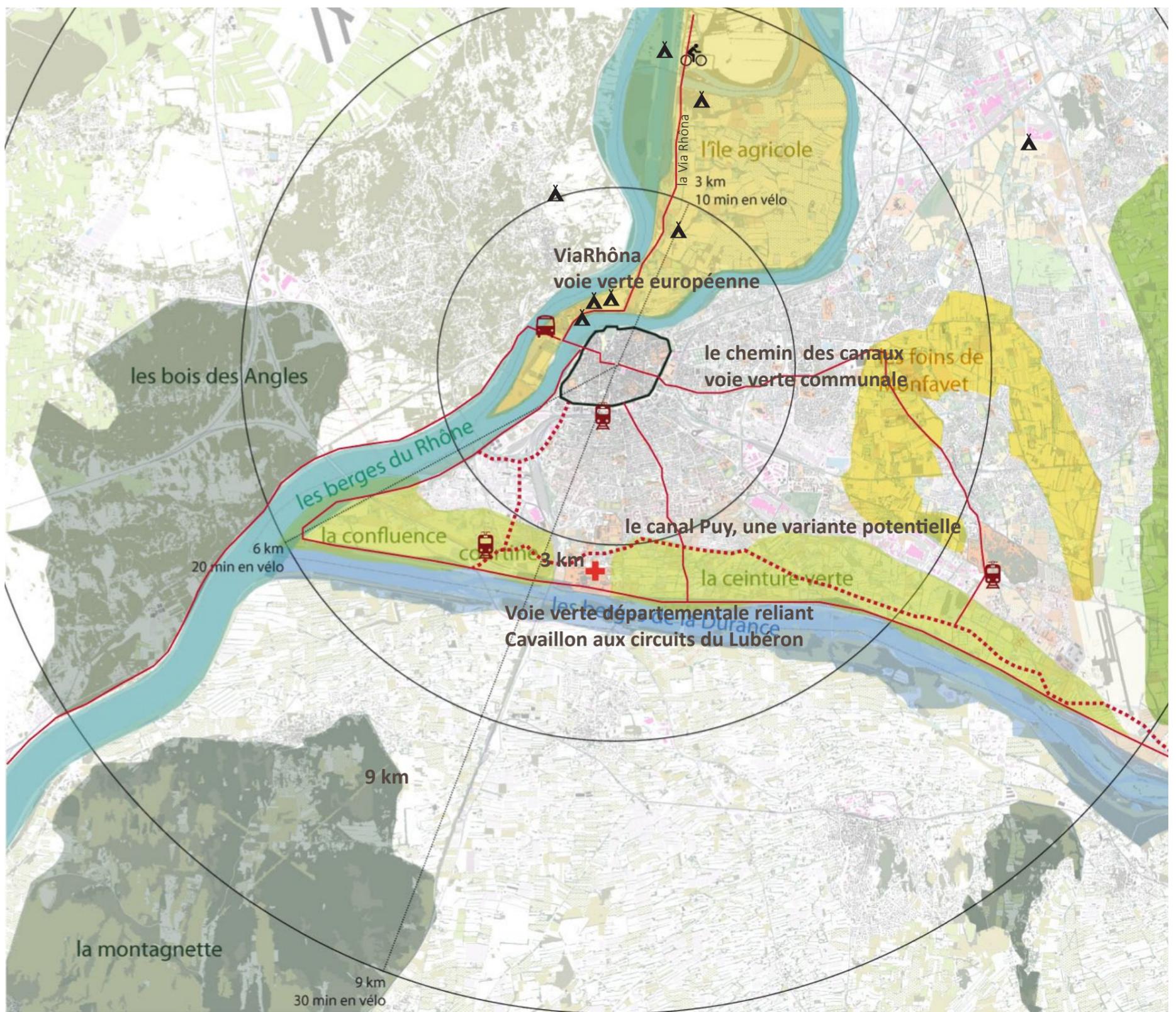
La pratique de ce sport de loisir est très instructive pour l'organisation du territoire. Le parcours doit être maillé par des étapes désirées et des lieux pour se ressourcer. La qualité du gîte et du couvert est essentielle. Les paysages doivent être variés et beaux. L'ombre et la protection contre le vent sont très appréciés. Le jalonnement intuitif et clair ainsi que la qualité du revêtement de sol sont indispensables. Les pistes réservées sécurisent les familles avec enfants jeunes pour pratiquer ce loisir en famille. Les magasins de vélo et les ateliers de réparation doivent être de qualité. Les cartes, les applications mobiles et les indications des dénivelés permettent d'ajuster son étape. Celles-ci font entre 30 et 100 km par jour. En longeant la Durance puis le Rhône, l'étape Cavaillon Avignon fait 30 km, Avignon Orange 25 km.

Avignon est une belle destination pour ces randonneurs, mais préfigure la compétition entre les villes pour capter cette clientèle!

*Avignon Actualité - mai 2016 - A vélo comme à Pied, respirez la ville !
Communication sur l'inauguration des chemins des Canaux : un premier jalon sur les grandes voies vertes européennes au bénéfice des habitants*



Outre les retombées économiques, l'infrastructure de ces voies vertes bénéficie au premier chef aux habitants. Comme le précise le PDU (octobre 2013), « l'aire de chalandise du vélo » couvre l'ensemble du grand Avignon. Si l'agglomération communique sur cette pratique, la mise en œuvre est trop récente et trop concentrée sur le cœur historique pour observer un changement des pratiques en termes de mobilités. Mais l'annonce des voies vertes constitue une opportunité formidable. Le cœur historique sera maillé avec efficacité aux pôles économiques de Courtine et d'Agroparc, amorçant peut-être une décroissance de l'utilisation de la voiture. Cinq milles personnes travaillent à Courtine, 95% viennent en voiture alors qu'un tiers d'entre eux habitent Avignon. En soirée et le week-end de nombreux habitants découvriront qu'ils ont à portée de main un beau territoire.



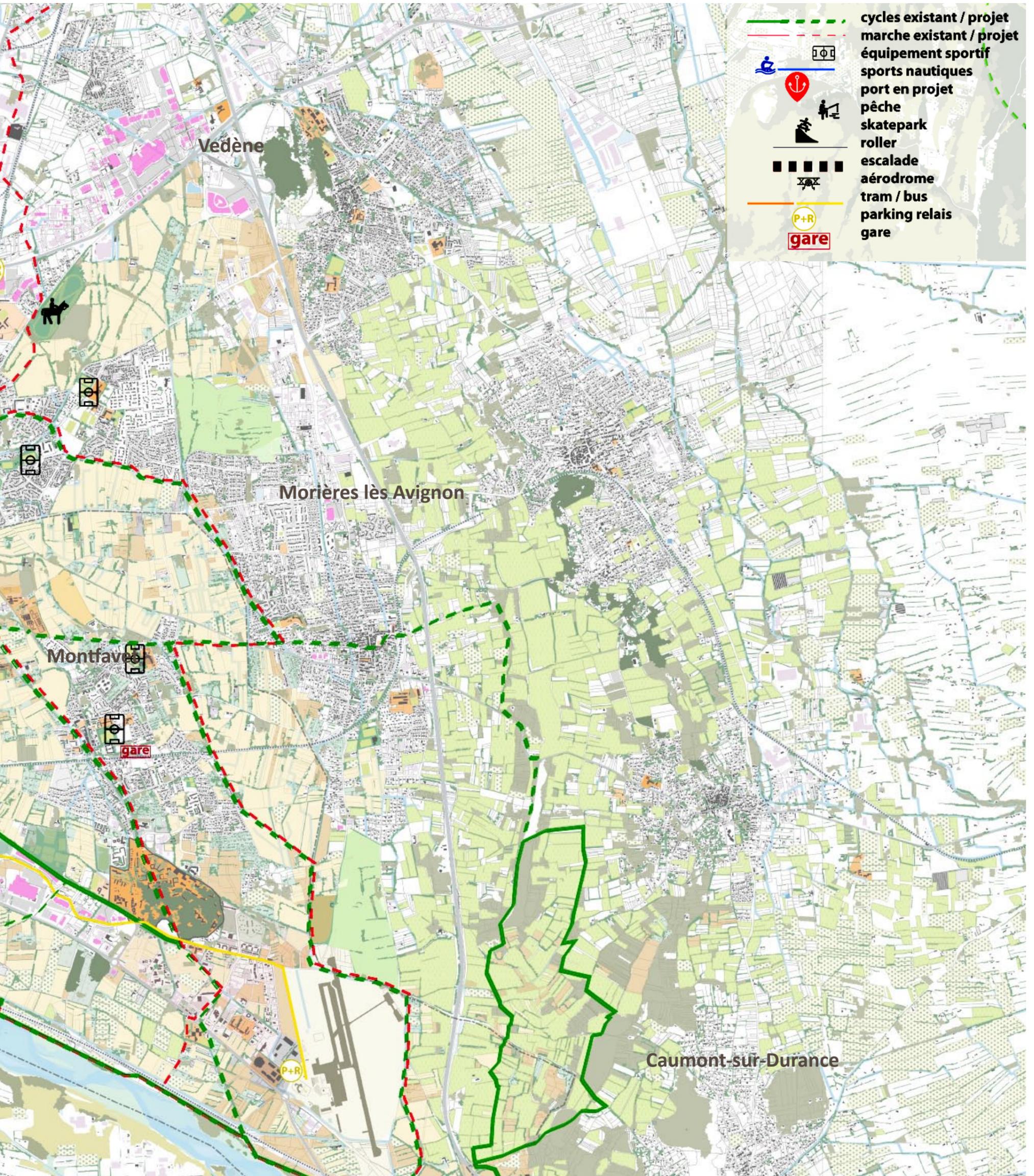
Enjeux et méthode Exploiter le linéaire des berges fluviales pour déployer un réseau de promenades et d'équipements.

L'ensemble des espaces naturels et agricoles jalonnent les parcours des voies vertes. Il est donc essentiel d'offrir tout le confort attendu. Il faut veiller à annoncer l'étape finale du cœur historique. Si le mont Ventoux et le palais des papes sont les deux monuments scrutés à l'horizon, le premier plan ne pourra souffrir d'un quelconque abandon. Le désir doit naître avant l'arrivée, et le dé-



part ne doit pas être décevant. Par ailleurs, l'arrêt avant ou après l'étape sont également très utiles pour ceux qui veulent se ressourcer. Dans cette optique, la nature des lieux, leur qualité et la variation des paysages mettent les plaines agricoles et naturelles des lisières d'Avignon au cœur de l'aménagement du territoire.

Etat des lieux du réseau piéton, cycle, et transports en communs



Usages passés et à venir...

Usages de la Durance

LES USAGES PASSES

La Durance a été utilisée depuis l'Antiquité pour le transport de marchandises, puis différents moyens de franchissement sont apparus au cours de l'histoire : bacs, ponts de bois, puis ponts de pierre.

A partir du Moyen-Âge, l'utilisation de l'eau de la Durance pour l'irrigation et la production d'énergie se développe. Du 12ème au milieu du 19ème siècle, les moulins produisent l'énergie nécessaire pour la production de farine ou le tanage des lainages. Puis, les premières usines hydro-électriques se développent. Rapidement, le cours de la rivière est maîtrisé par des barages et retenues qui permettent de produire de l'électricité et de gérer la ressource en eau, pour l'irrigation et l'eau courante. Aujourd'hui, la Durance représente 75% de la ressource en eau de la région PACA (source : <http://www.fnepaca.fr>). Elle approvisionne les réseaux d'irrigation agricole et l'eau potable des villes, directement (par canal de dérivation) ou indirectement (par forage dans la nappe alluviale comme à Avignon).

LES SOUVENIRS

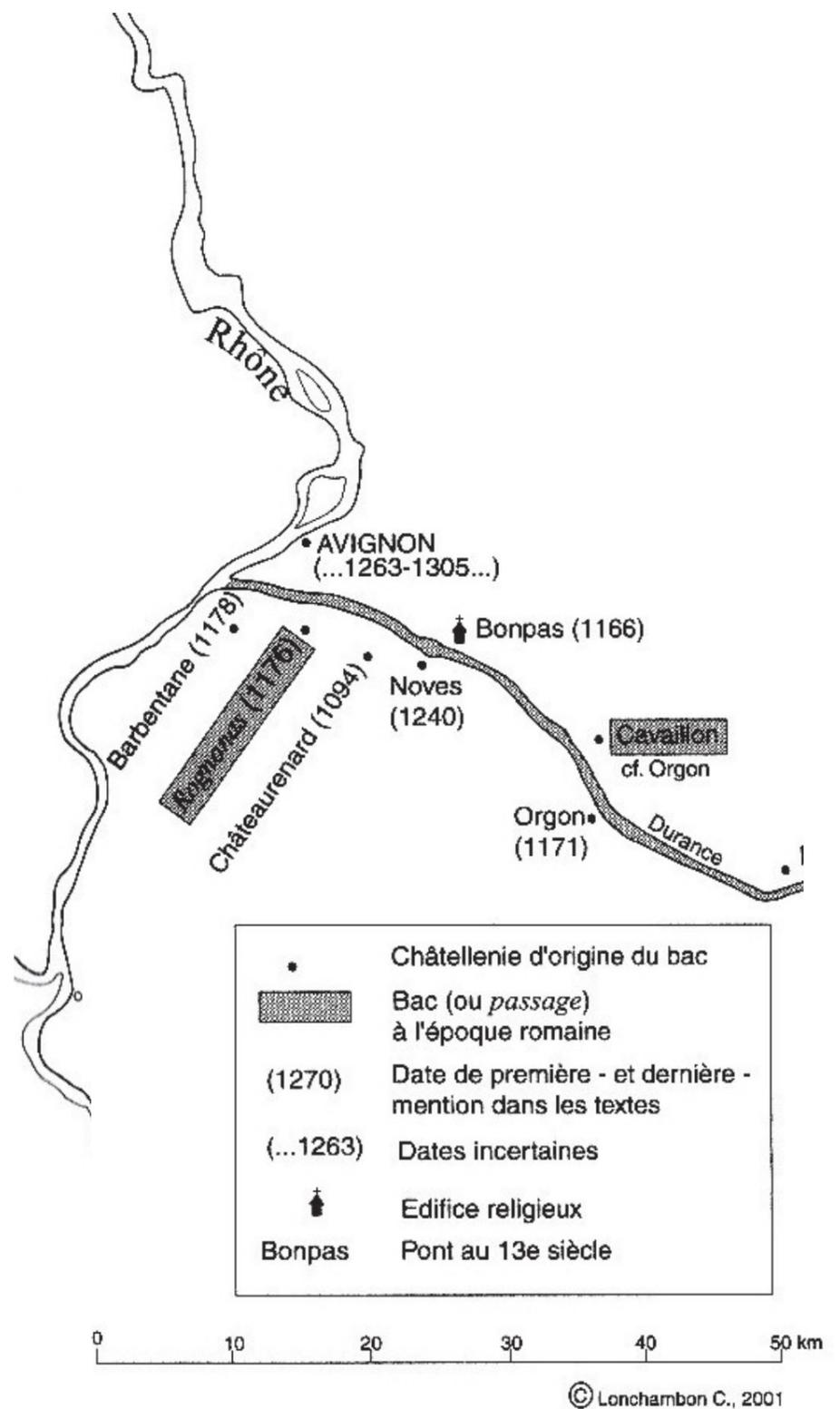
La Durance, dans les souvenirs d'enfances évoqués ici ou là, a été pratiquée au XXème siècle pour les baignades estivales, ainsi que pour certains sports nautiques proposés par la base nautique qui existait près de la confluence, sur le «Plan d'eau».

LES USAGES ACTUELS

Aujourd'hui, la baignade y est interdite en raison du danger que représentent les courants et les lâchers de barage soudain. La pêche y est peu pratiquée. Aucun loisir nautique n'est proposé sur la Durance en période estivale par l'office du tourisme d'Avignon.

LE PARTAGE DE L'EAU

De nouveaux usages poseront la question de l'arbitrage entre tourisme, loisirs, environnement (la Durance est classée en zone Natura 2000), besoins en eau pour l'irrigation et les besoins en eau potable de la ville.



© Lonchambon C., 2001



Bac sur la Durance à Mirabeau (<http://www.amicale-vauvenargues.net>)



Activité nautique sur le Plan d'eau en 1978 (Géoportail)

Usages du Rhône

LES USAGES PASSES

Le Rhône a constitué depuis la préhistoire une véritable frontière géographique, et a été très tardivement franchissable par des ponts de pierre jalonnant régulièrement son cours. Au 18ème siècle, on ne compte en aval de Lyon qu'un pont tous les 66km en moyenne.

En revanche, la navigation sur le Rhône a permis d'importants échanges de marchandises depuis l'Antiquité, et jusqu'aujourd'hui.

De plus, la navigation de plaisance et de loisirs s'est développée au XXème siècle, avec les péniches notamment, mais aussi les pratiques sportives comme le canoë.

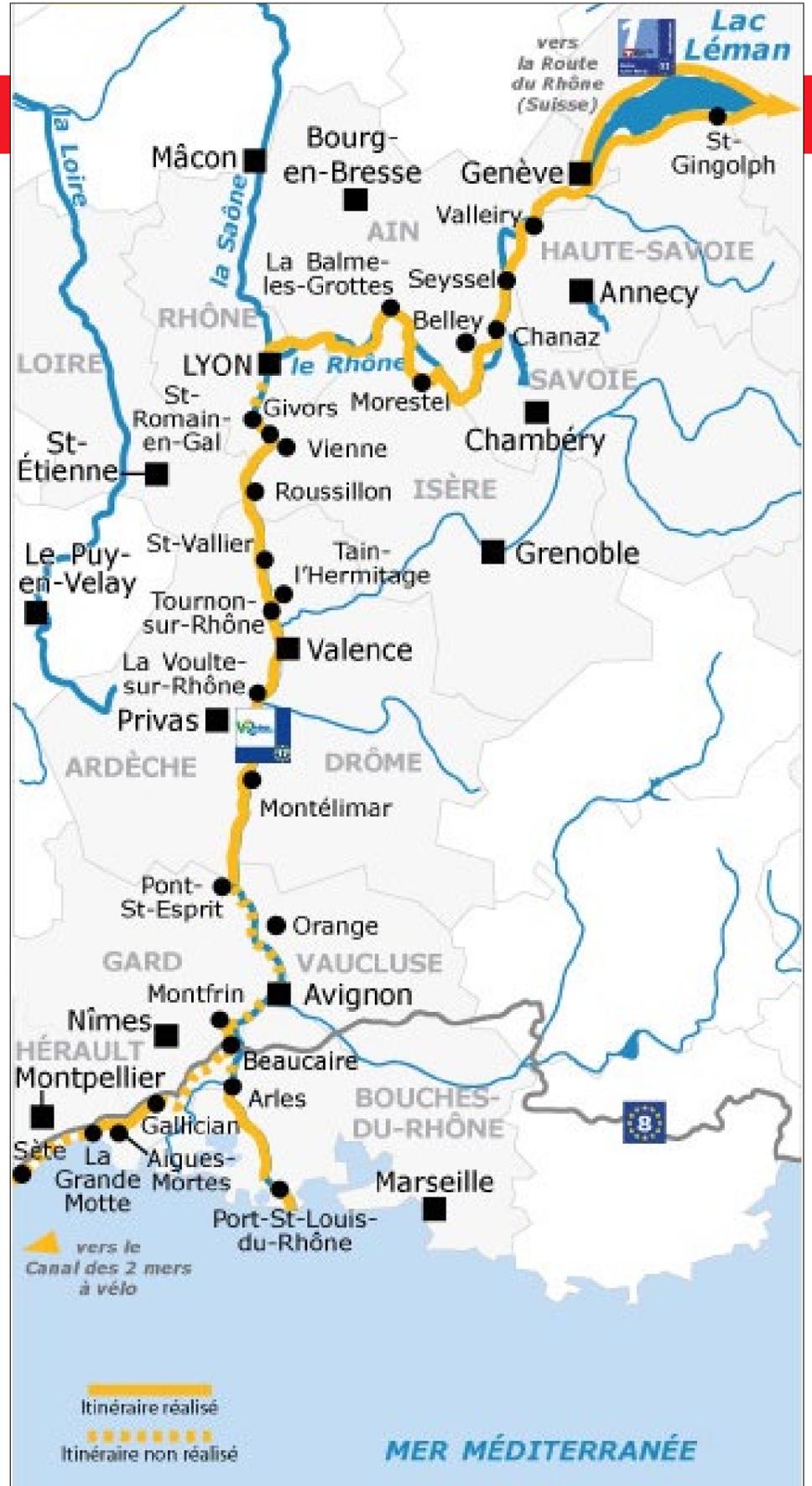
Dès le début du XXème siècle, le Rhône a été utilisé pour produire de l'électricité, grâce aux centrales hydro-électriques, suivies par l'implantation de sept centrales nucléaires au bord du Rhône. En même temps, de nombreuses industries se sont installées le long du fleuve, participant à la dégradation de la qualité de l'eau du Rhône.

LES USAGES ACTUELS

La pêche est peu pratiquée, et la consommation de poissons pêchés dans le Rhône est interdite depuis 2007 en raison des taux élevés de polluants qu'ils contiennent.

A proximité de la ville, le Rhône accueille des péniches sur la rive gauche (au bord des remparts). Celles-ci sont plutôt dévolues au tourisme et à la restauration. Sur les berges de l'île de la Barthelasse se trouvent en revanche des péniches d'habitation.

Des virées en canoë sur le Rhône sont proposées par l'office du tourisme de la ville.



La Via Rhôna, Copyright France Vélo Tourisme- Rhône Alpes



Carte postale péniche sur le Rhône, Avignon (www.delcampe.net)

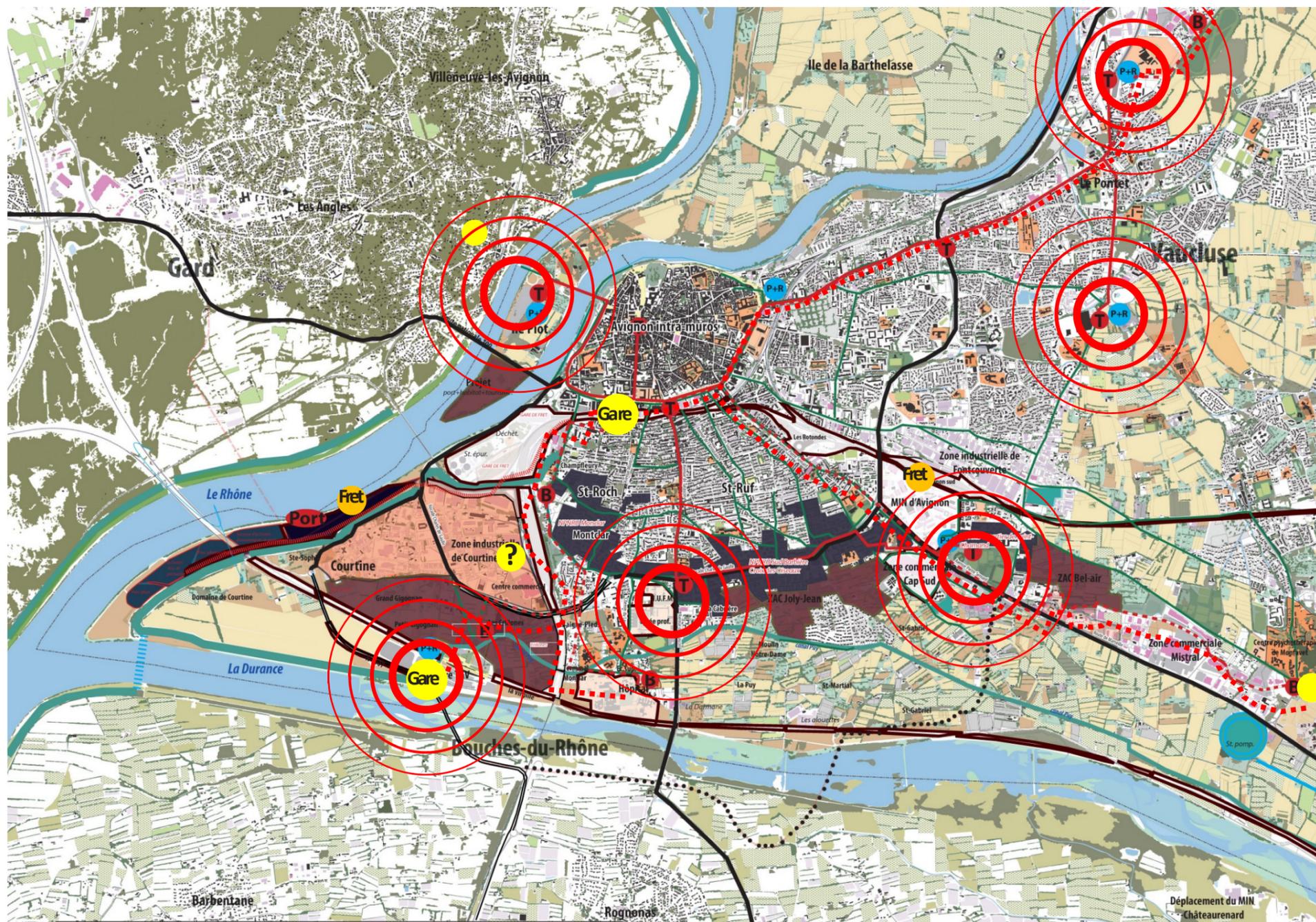


Canoë sur le Rhône proposé par l'office du tourisme d'Avignon

La nature et la campagne agricole au bout des lignes

La campagne et les rives du Rhône et de la Durance sont à moins de 1.5 km de chaque habitant du sud d'Avignon, c'est-à-dire à moins de 20' à pied et 5' en vélo. Si l'on ajoute les projets de maillage des transports en commun, qui positionnent leur terminus en lisière de ville, la nature au bout des lignes est accessible à tous.

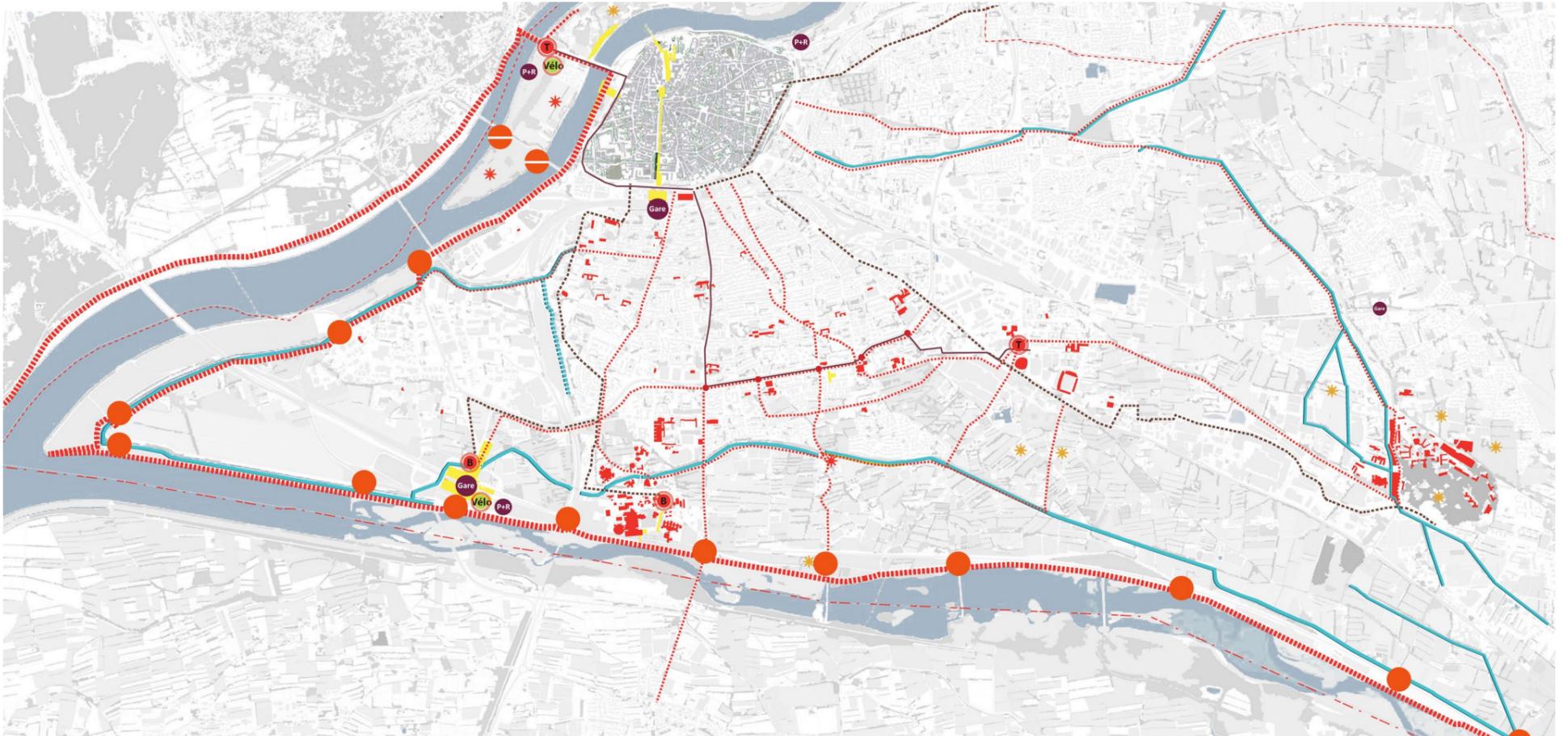
Tirer parti de ce qui est là tient compte de ces actions engagées qui concernent tous les quartiers sud. Cette dynamique est un formidable levier pour articuler la ville avec ses lisières agricoles et naturelles : Courtine et le quartier autour de la gare, les quartiers NPNRU, les ZAC des Joly Jean et Bel Air, le port trimodal et dans une moindre mesure, l'île Piot (le projet est en débat), le projet de parc de la Barthelasse, le réseau de transports en communs restructuré, le projet de requalification du boulevard de la Rocade. La ville a en outre inscrit dans son plan d'investissement pluriannuel la mise en œuvre de voies plus apaisées depuis les remparts jusqu'à la ceinture verte.



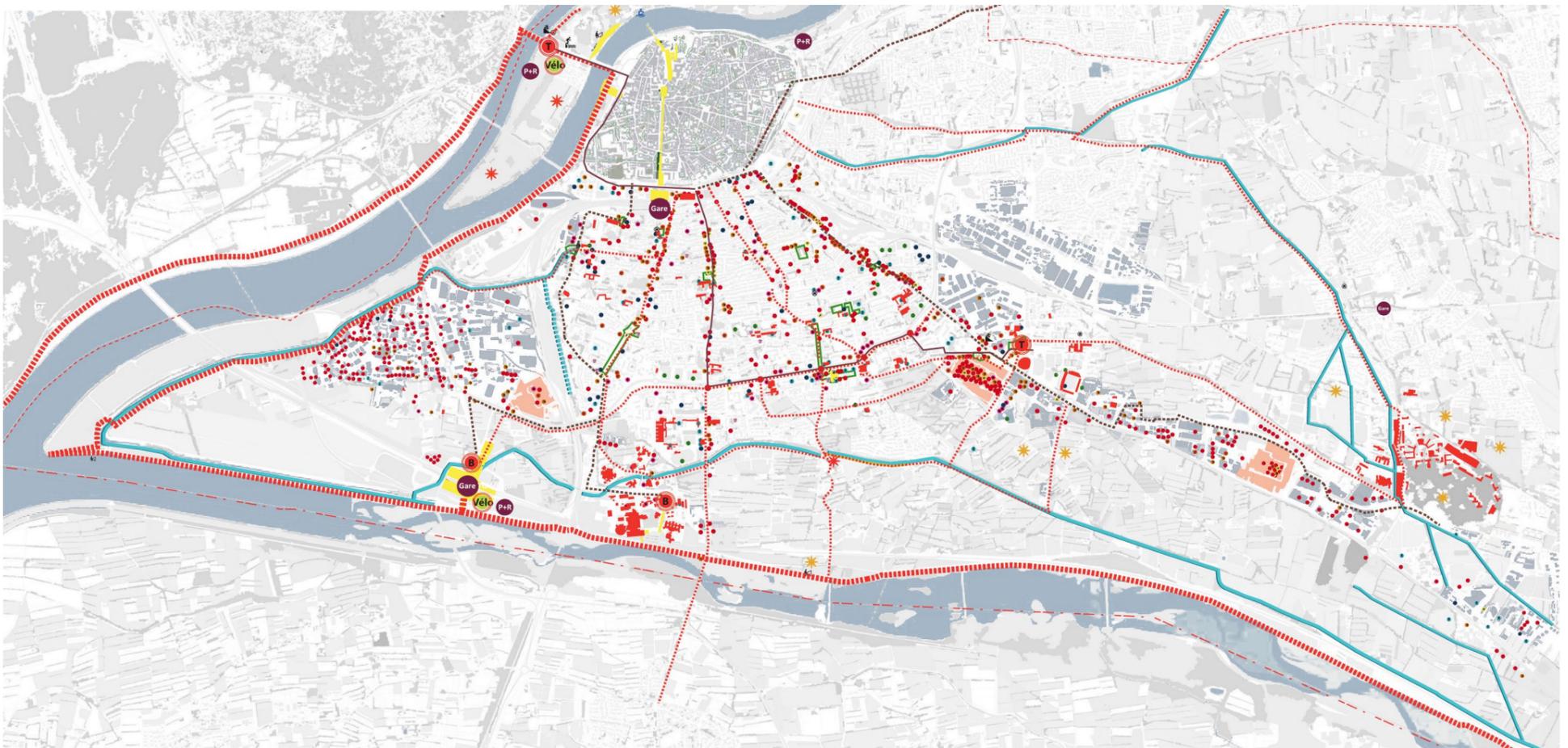
Les générateurs de déplacements

Un maillage d'espace publics adapté aux rythmes et usages des habitants, actifs et des touristes

Les portes d'entrées potentielles vers le Rhône et la Durance et le réseau en projet favorable aux modes actifs et aux transports en commun



Le réseau en projet des voies favorables aux modes actifs qui donne accès aux gares, aux secteurs d'activités, aux services et aux commerces



Les générateurs de déplacements et les obstacles physiques à franchir

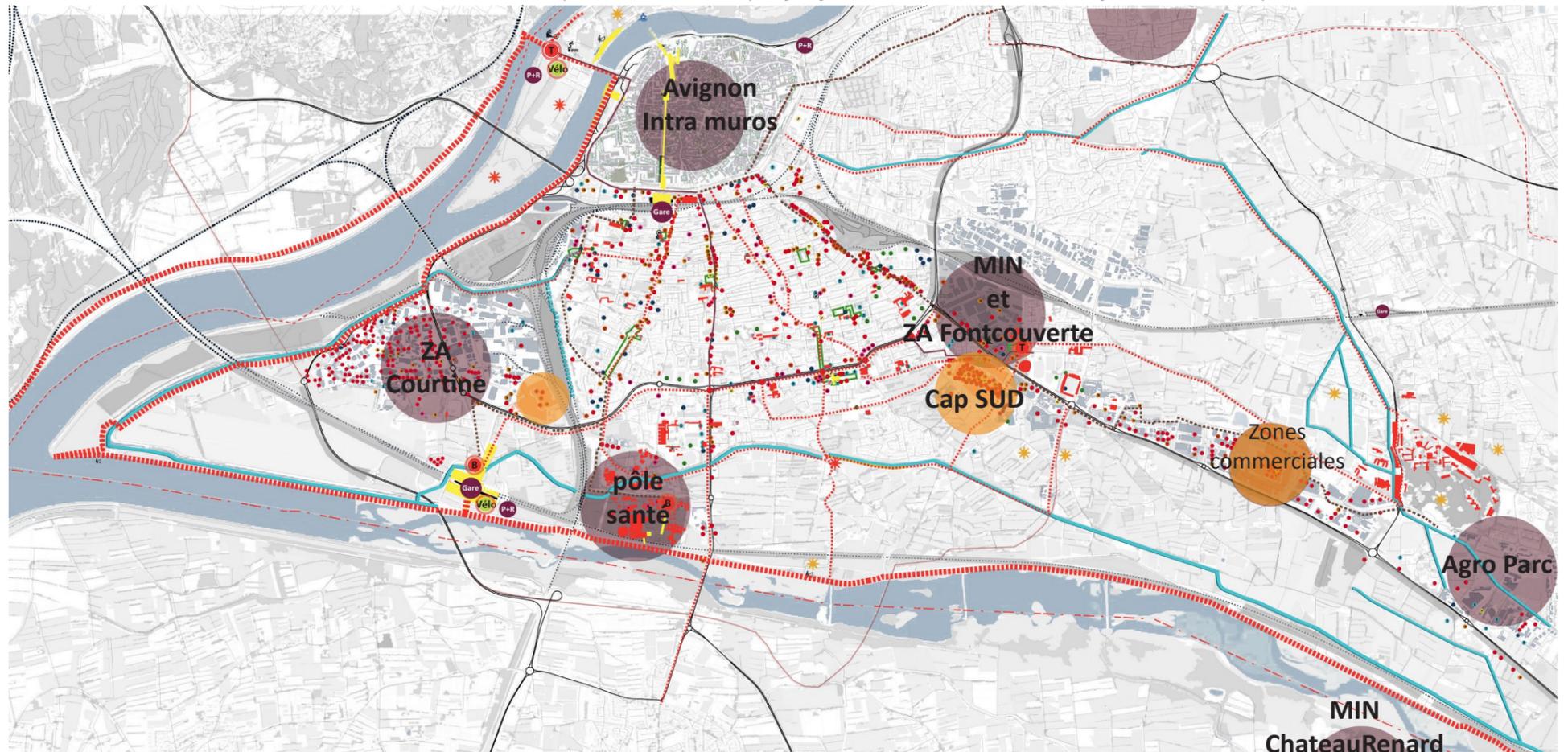
MOBILITE

- Terminus Bus ou Tram
- Bus
- Gare SNCF
- Voies vélo quotidiennes
- Voies vertes structurantes
- P+R
- Tramway en projet

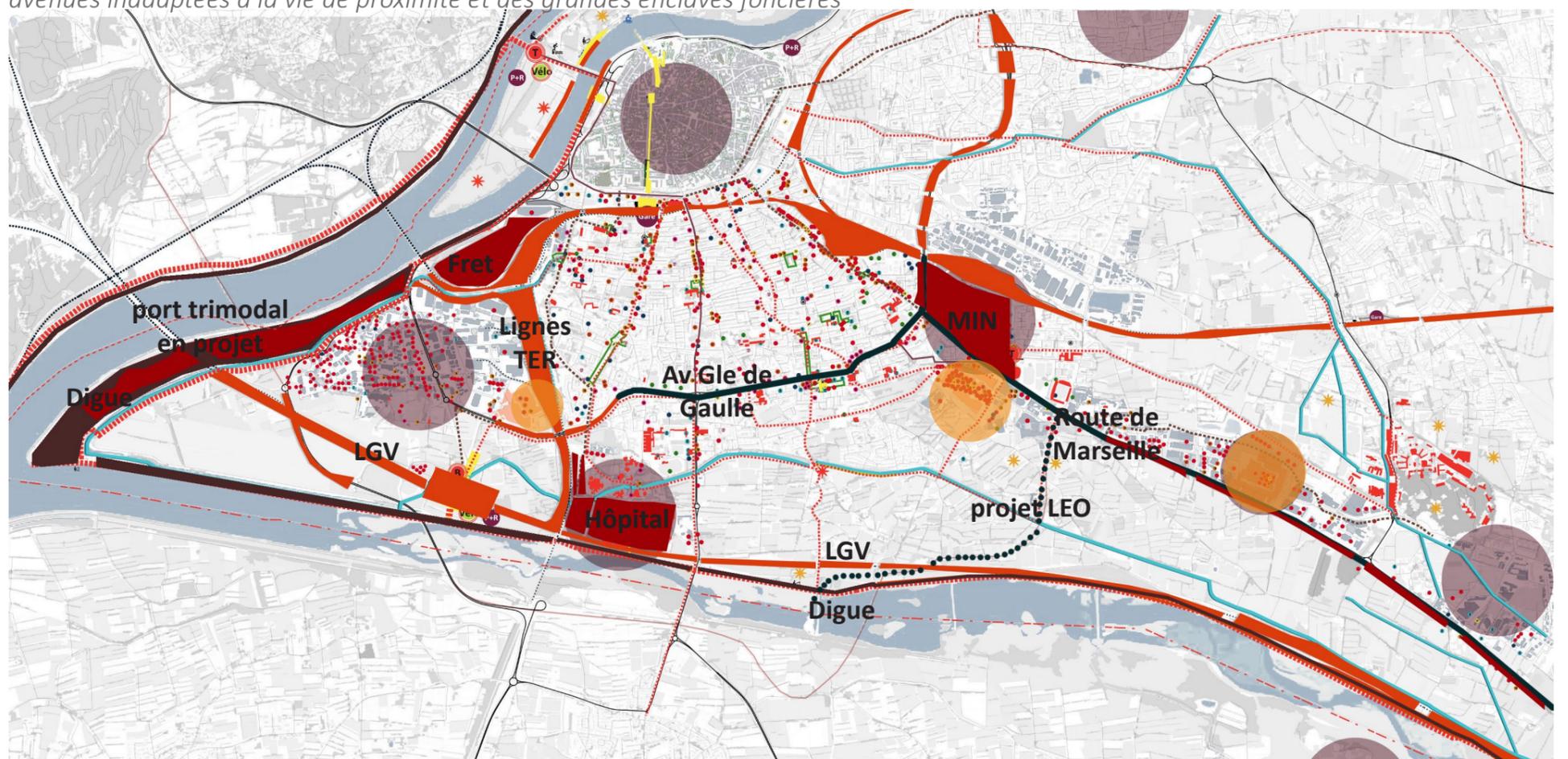
PROJETS

- Nouveaux quartier à l'étude
- Quartiers en renouvellement
- Pôle d'activités > à 5000 emplois
- Commerce de destination
- Secteur réservé à la LEO
- Foncier public
- les ruptures: enclaves, remblais et digues

Les activités, les commerces, les services, maillés par le réseau en projet favorable aux modes actifs et aux transports en commun



Carte des lignes de fractures issues des grandes infrastructures linéaires, des avenues inadaptées à la vie de proximité et des grandes enclaves foncières

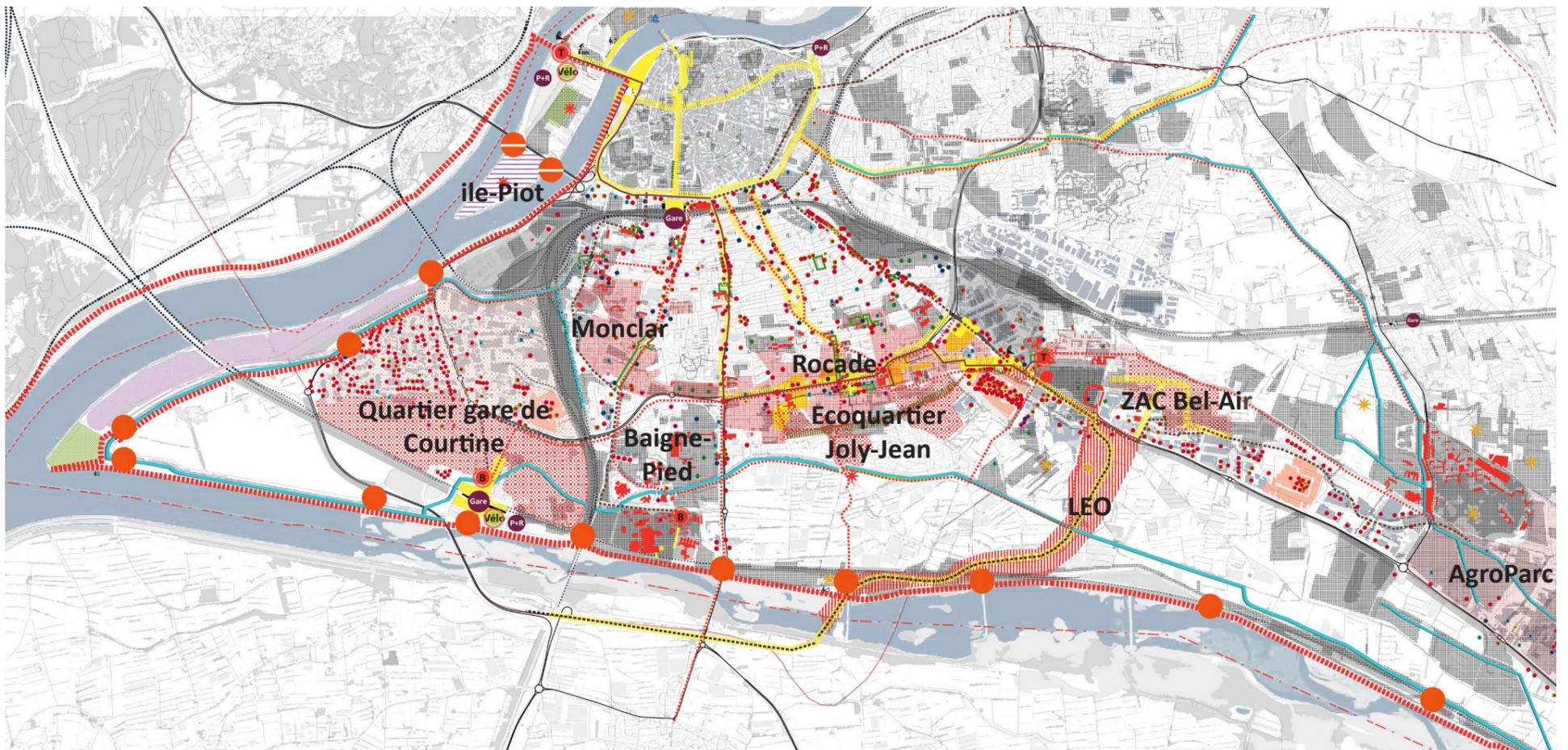


Les dynamiques urbaines et les territoires de projets à explorer

De très nombreux quartiers font l'objet d'études
L'atelier se concentre sur les intestices et les interfaces des projets afin de les relier aux espaces naturels et agricoles

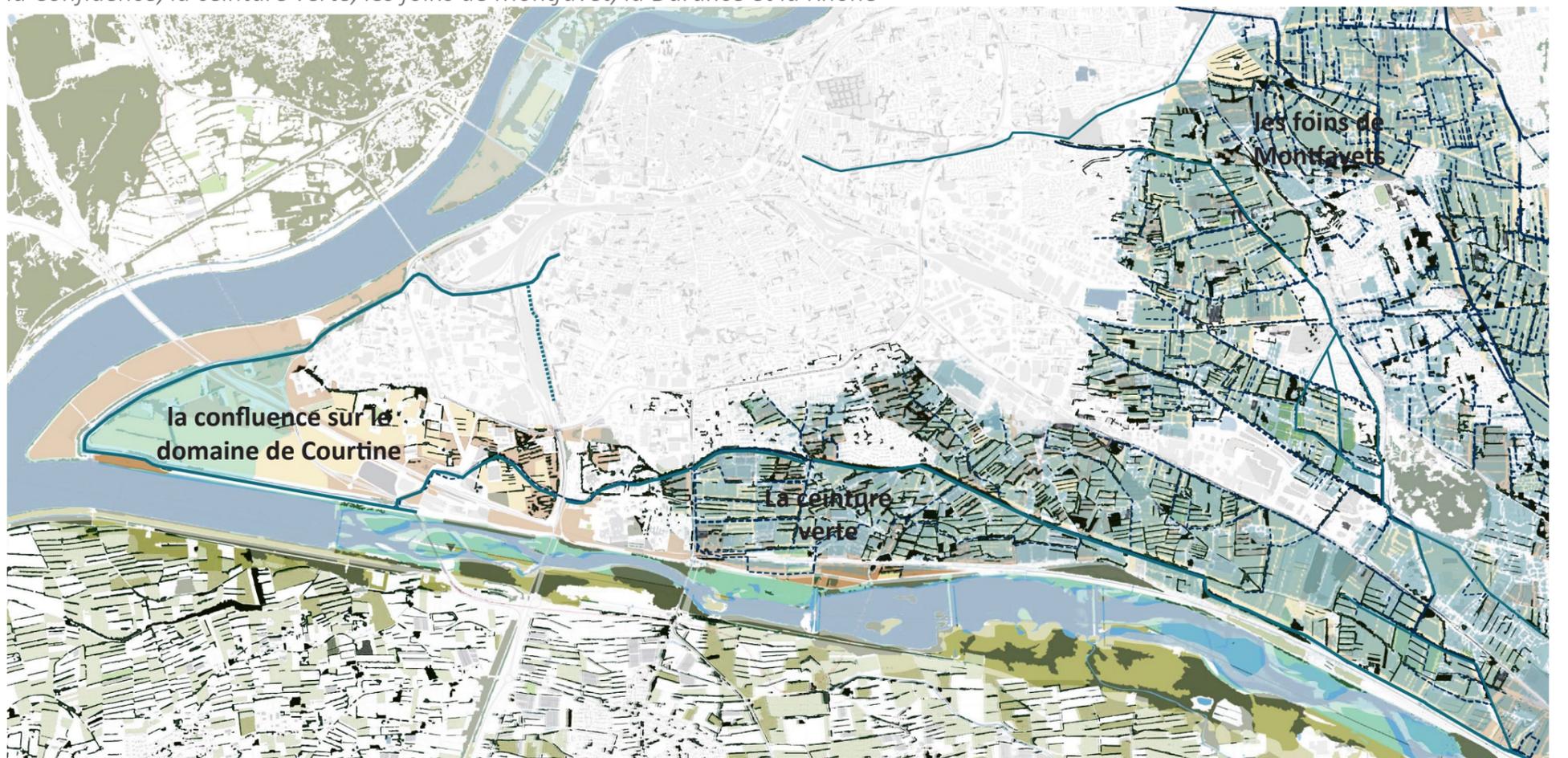
Synthèse des opportunités d'actions

Fonciers publics + Quartiers en projets + réseau de TC en projet + Maillage favorable aux modes actifs + Accès à la Durance et au Rhône



Les territoires à explorer

la Confluence, la ceinture verte, les foins de Montfavet, la Durance et la Rhône



Une urbanisation soumise aux risques d'inondations liés aux risques de ruptures et submersion des digues.

Le territoire s'est équipée de digues pour lutter contre les inondations du Rhône et de la Durance. La ville s'est ainsi étendue dans la plaine. Cependant, les digues sont susceptibles de rompre ou d'être submergées, imposant des aléas et une vulnérabilité plus ou moins forte. Des travaux de sécurisation permettent de réduire ce risque, mais ne l'annule pas.

Le Porté A Connaissance (PAC) de juillet 2015, émis par le préfet du Vaucluse, formule les recommandations préventives qui doivent être prises en compte dans les décisions d'urbanisme. L'objectif central vise à contribuer à la sécurité des personnes en cas de crue.

Ce PAC révèle les aléas issus du Rhône et de la Durance (cartes à droite). La carte de la Durance prend l'hypothèse que l'ensemble des ouvrages de protection ont fait l'objet de confortement. Les travaux sur la section Bonpas n'étant pas à ce jour réalisés, cette carte pourra évoluer et durcir les règles qui s'imposeront aux projets urbains.

Face a cet aléas, plusieurs stratégies sont possibles:

- soit on restitue un territoire urbanisé - «on le quitte»¹
- soit on ne permet pas d'urbaniser et l'on sanctuarise les plaines agricoles et naturelles
- soit on met en place des quartiers capables de s'adapter à l'aléa, sans mettre en danger la population et sans altérer la vie économique et sociale.

La stratégie urbaine d'Avignon, entre sanctuarisation, projet urbain résilient et risque de blocage

Des projets urbains en secteur où l'aléa est faible

Plusieurs études sont en cours pour la création de nouveaux quartiers ou pour du renouvellement urbain. Les ZAC (Joly Jean / Bel Air) se situent sur des secteurs urbanisables tout

en étant touché par des aléas faibles. Ils font l'objet d'un plan de gestion.

Sacralisation des terres agricoles et extension des zones d'influences de la nature

Les projets de quartiers et le renouvellement urbain suffisent actuellement pour répondre à certains enjeux de développement. La ville confirme sa volonté de ne pas consommer d'avantage de terres agricoles. Les terres agricoles de la ceinture verte sont inondables avec des aléas faibles ou forts. La présente étude cherche à donner les outils pour répondre à cette ambition.

Par ailleurs, le domaine de Courtine à la Confluence pourrait à l'avenir être aménagée par accueillir un parc naturel urbain.

Des secteurs urbanisables (2AU) où l'aléa est plus fort

D'autres secteurs inscrits comme urbanisables (2 AU) sont soit à l'étude (secteur Crillone à l'est de la gare TGV), soit ne font pas l'objet de projet (comme les terrains à l'est de l'hôpital et en rive de la route de Tarrascon.)

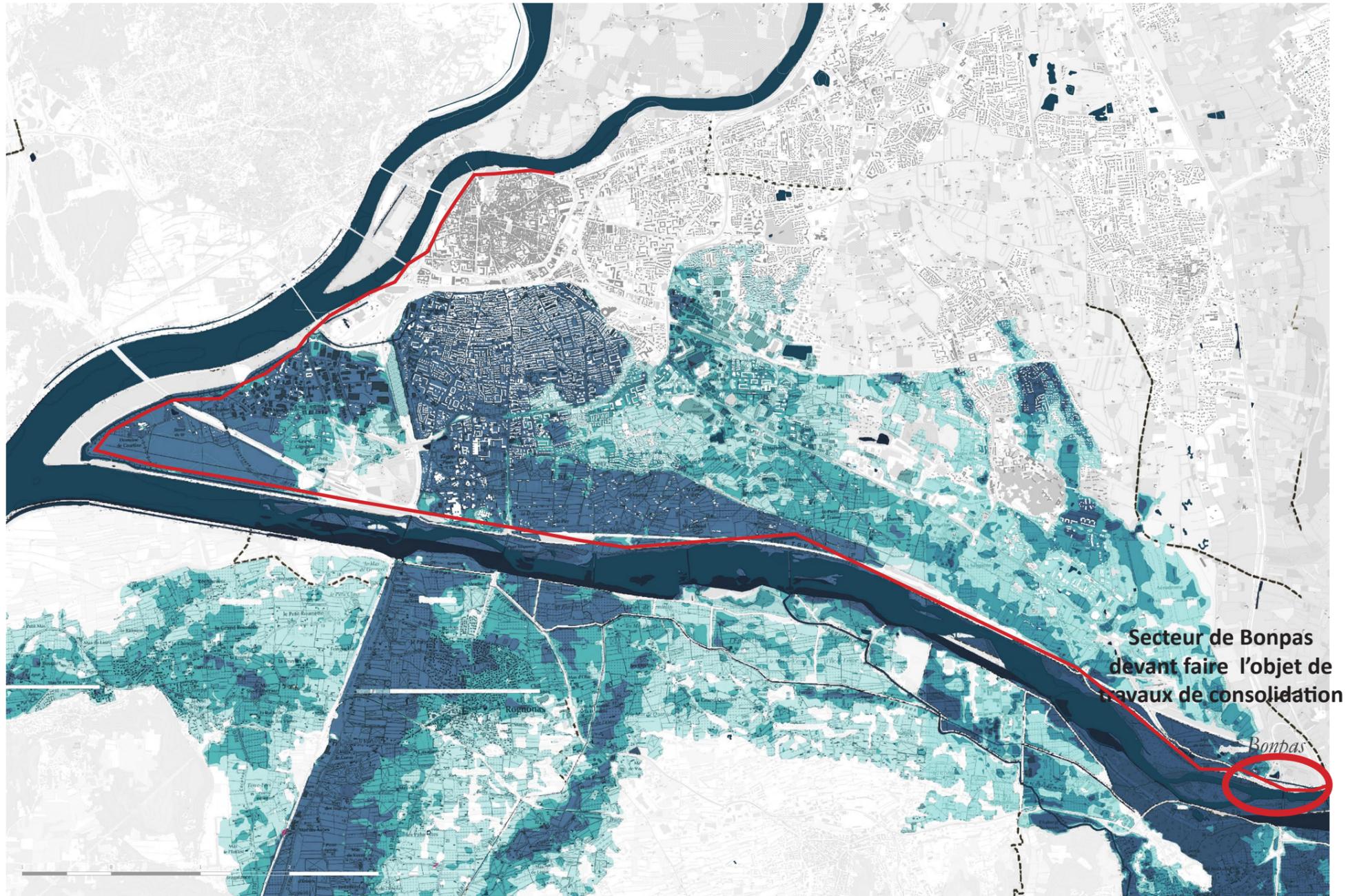
En outre, de grands tenements fonciers pourront faire l'objet de modernisation comme le pôle santé et particulièrement vulnérable.

L'aléa inondation impact fortement le sud d'Avignon. Hors, le dynamisme de ce territoire ne doit pas être entravé. Des projets adaptés aux aléas doivent être explorés.

L'atelier national «Territoires en mutation exposés aux risques», portée par le ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie et le ministère du Logement, de l'Egalité des territoires et de la Ruralité, a permis d'engager plusieurs territoires dans une démarche de projet malgré les risques. Une démarche équivalente pourrait s'engager, invitant les services de l'état, et les collectivités à travailler ensemble.

¹ Frédéric Bonnet - *Atout risques, Des territoires exposés se réinventent- ed Parenthèses - Avril 2016 - p.19*

TRI Avignon - Durance - janvier 2012 - en cours de révision

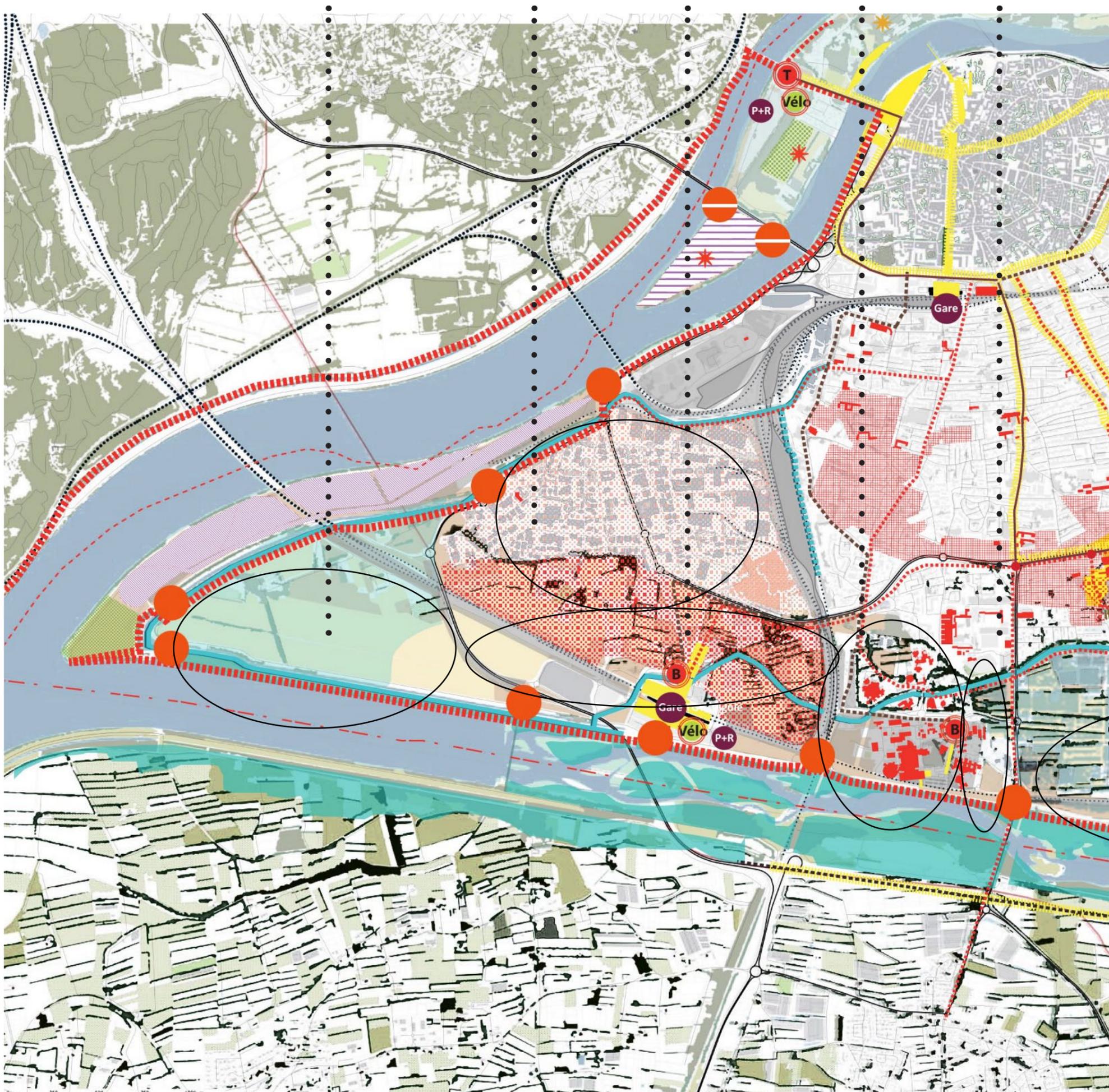


TRI Avignon - Rhône- janvier 2012 - en cours de révision



Du projet urbain à la sacralisation des terres agricoles, une palette d'ambitions malgré les aléas

Aleas	Aleas forts	Aleas forts	Aleas faibles et moyens	Aleas forts	Aleas moyens
Objectifs urbains	Un projet de parc urbain naturel inondable et un projet immobilier toutistique autour du chateau	Projet de renouvellement urbain	Un nouveau quartier en projet	Un secteur urbanisé et vulnérable: une étude à engager	Secteur 2 AU



**Aleas
forts**

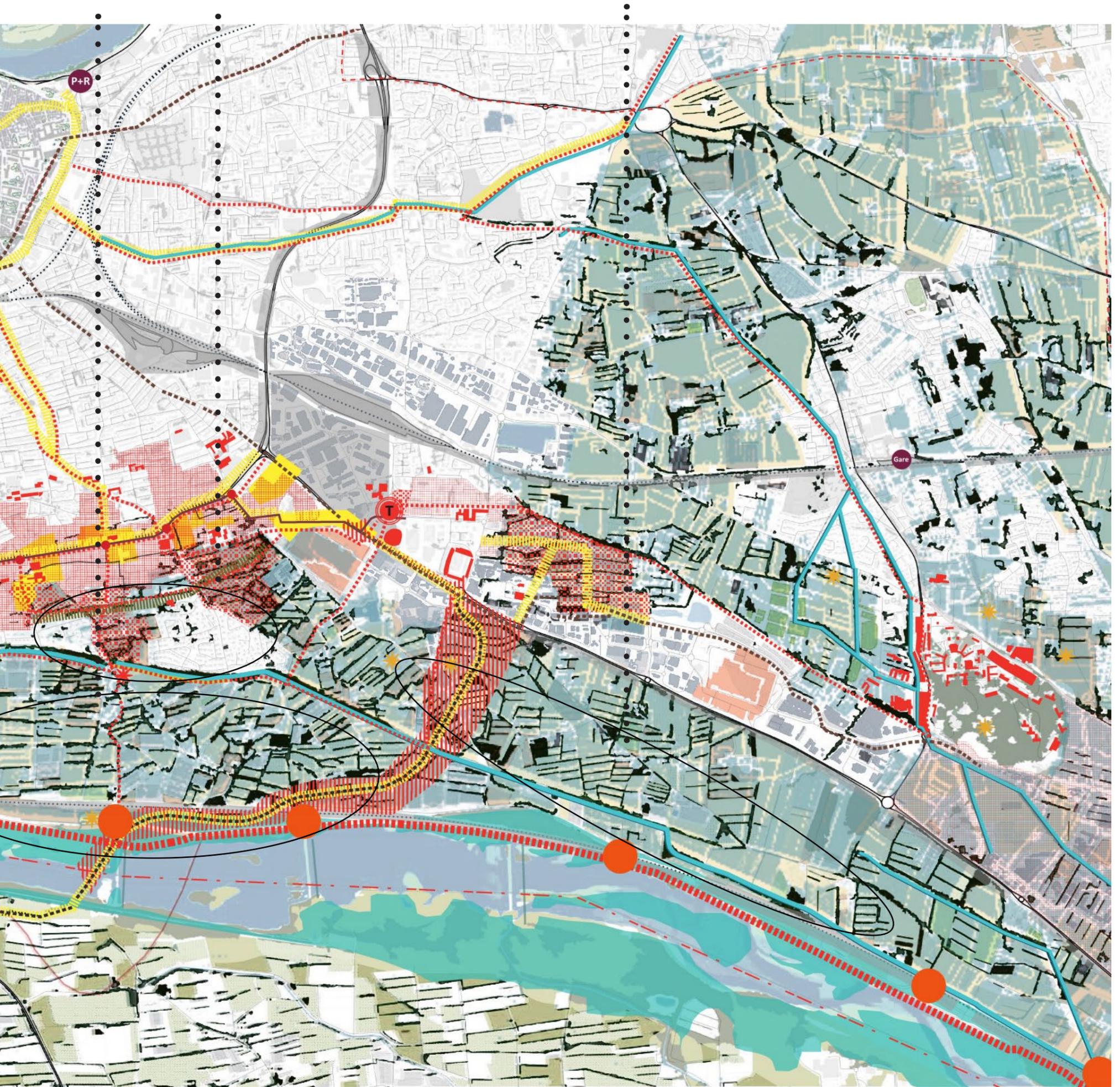
Sacralisation
des terres
agricoles

**Aleas
faibles**

Projet d'un
nouveau
quartier

**Aleas
faibles**

Sacralisation
des terres
agricoles



Projet de la Confluence

Projet urbain

Un espace public le long des canaux

Ile Piot

Enchaînement des espaces publics des remparts à la Durance

Les projets engagés à étudier

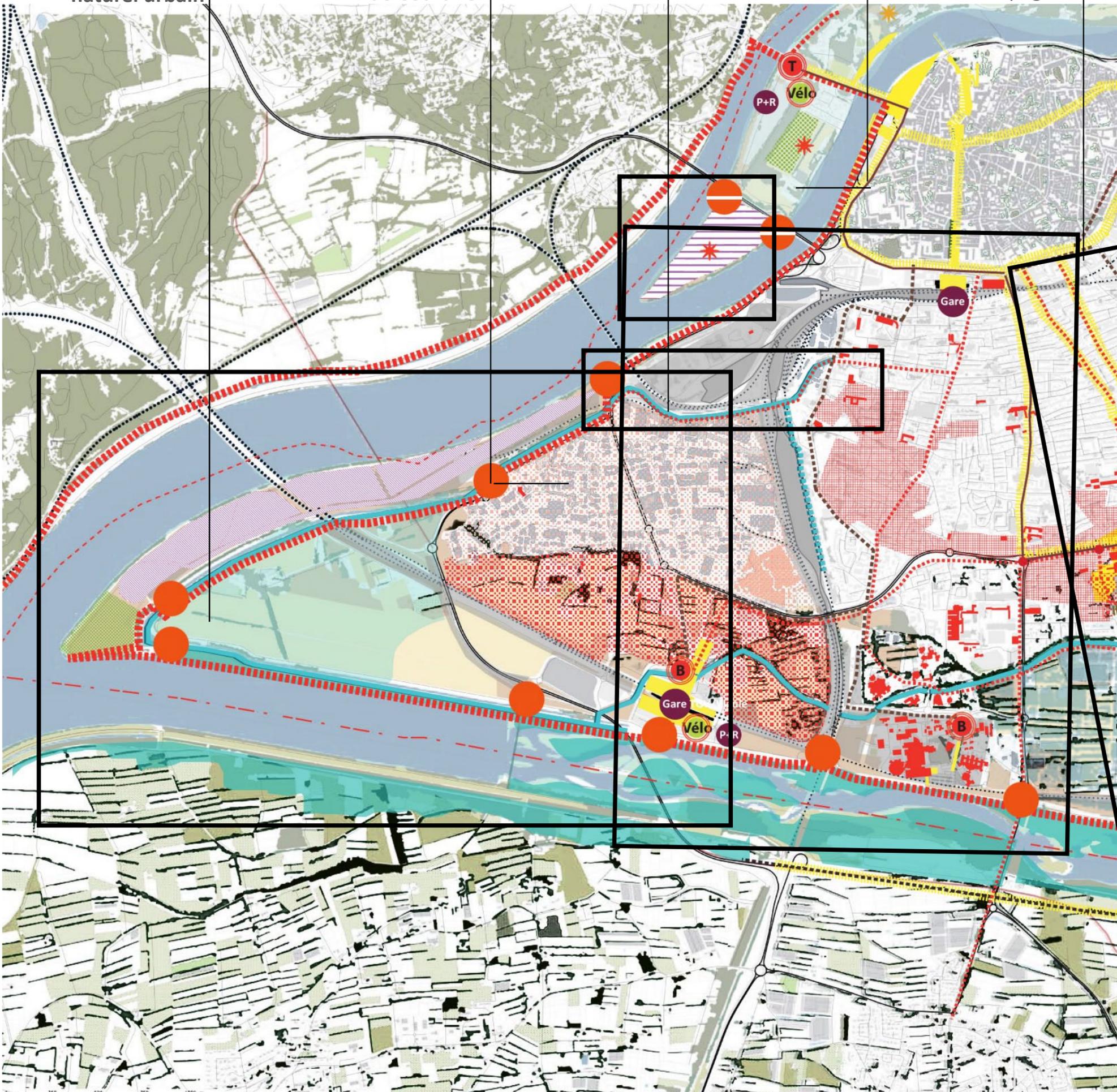
Un parc naturel urbain

Renouvellement de la ZA de Courtine

L'espace public perdure le long des canaux: une richesse à exploiter

Programme touristique ou projet de mise en valeur de la nature liée à la présence du Rhône?

Partager toutes les aménités offertes à portée de pied, de la ville à la campagne



Projet urbain

Concevoir un quartier en contrepoint sur des terres agricoles: l'éco quartier Joly Jean

Projet agricole

Confirmer la valeur et les limites de la terre à cultiver

Les infrastructures linéaires

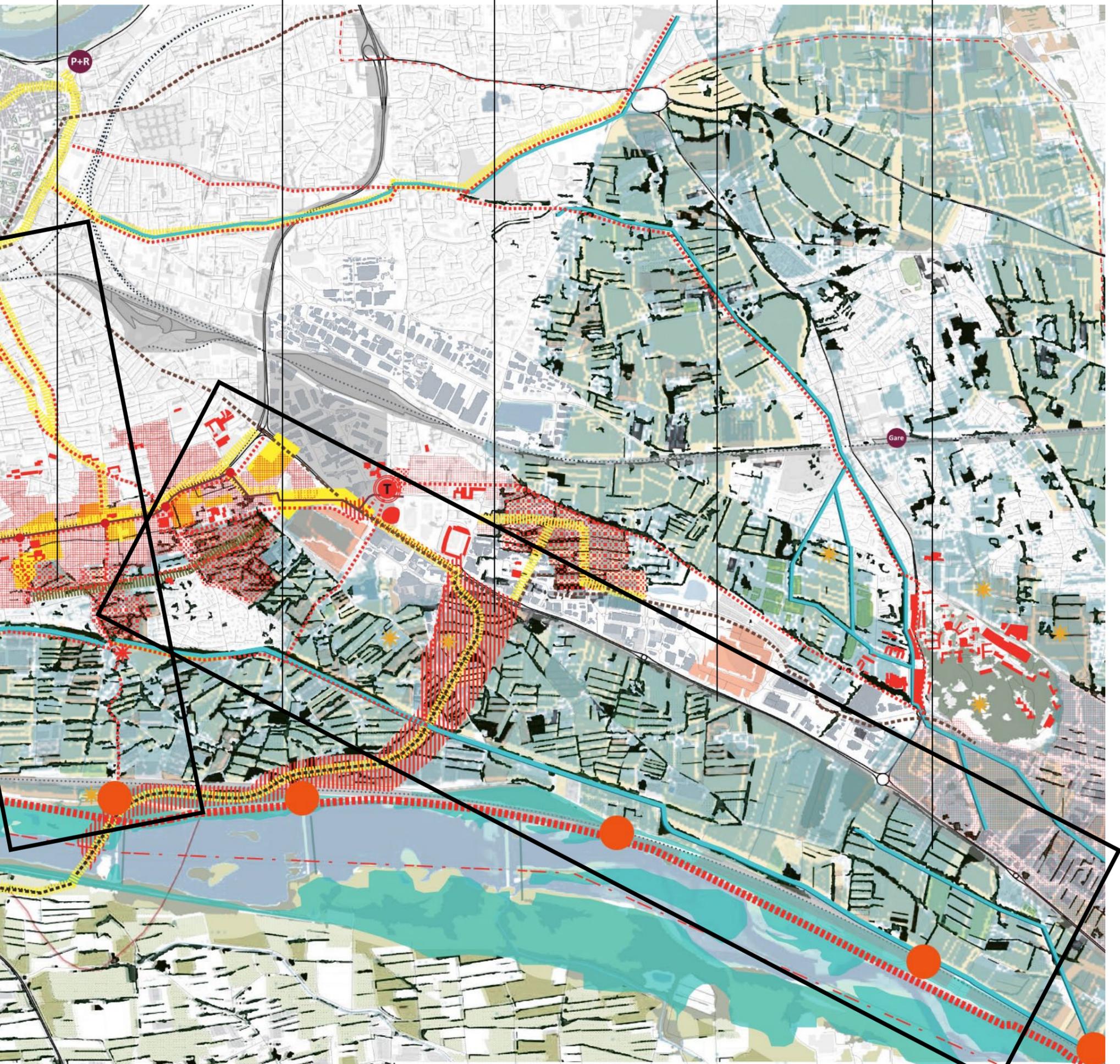
La LEO et anticiper le développement urbain et faciliter la pérennité des terres cultivées
La route de Marseille une avenue urbaine

Le canal Puy

Confirmer son statut structurant des limites de la ville et de trait d'union au sein du territoire

Les types d'agriculture

Un projet spécifique pour la ceinture verte



Guider la conception des infrastructures linéaires dans un contexte à la fois urbain et périurbain

Le grand Avignon, à la croisée des chemins dans la vallée du Rhône, bénéficie d'une belle attractivité, mais souffre d'une pression forte exercée par les véhicules. Le phénomène de périurbanisation a accéléré le nombre de déplacements pendulaires concentrés sur les deux ponts du Rhône et de la Durance, sur les avenues et les boulevards. La Liaison Est Ouest (LEO), programmée depuis de longues années, doit dévier une partie des déplacements et apaiser la vie des quartiers sud. Cette infrastructure, techniquement efficace pour les déplacements routiers, traverse deux fois la Durance et scinde en deux la ceinture verte. Est-il possible de répondre aux besoins de diffuser les flux tout en concevant une infrastructure linéaire comme un maillon support de dynamique urbaine en lisière sud ?

La réalisation des infrastructures est en partie responsable du fractionnement du territoire. Les voies sur digue, pour échapper aux inondations ou faciliter les déplacements motorisés génèrent des voies inadaptées aux enjeux de la cohésion urbaine (rocade au niveau de Courtine et Monclar, route de Marseille, quais du Rhône). Les traversées sont difficiles, voire impossibles pour les piétons et les vélos. De nombreux délaissés, parfois très vastes comme à Bonpas, dépassent largement le strict périmètre de l'ouvrage. Le maillage avec les quartiers est faible, induisant des mobilités difficiles et concentrés au cœur même de la ville.

L'enjeu pour Avignon est de détourner les déplacements pour donner aux quartiers sud plus de place à la vie de proximité. C'est la régulation des véhicules qui est visée sur la rocade Charles de Gaulle, malgré les nombreux générateurs de flux : Courtine (5000 emplois), la gare TGV, l'Hôpital (3000 emplois), Cap sud, le MIN. Cette régulation passe par la requalification de l'espace public et une gestion des carrefours favorisant les reports modaux vers les déplacements actifs et les transports en communs. Ces projets sont en cours d'étude sur la section rocade. Elle s'étendra prochainement au quartier Courtine.

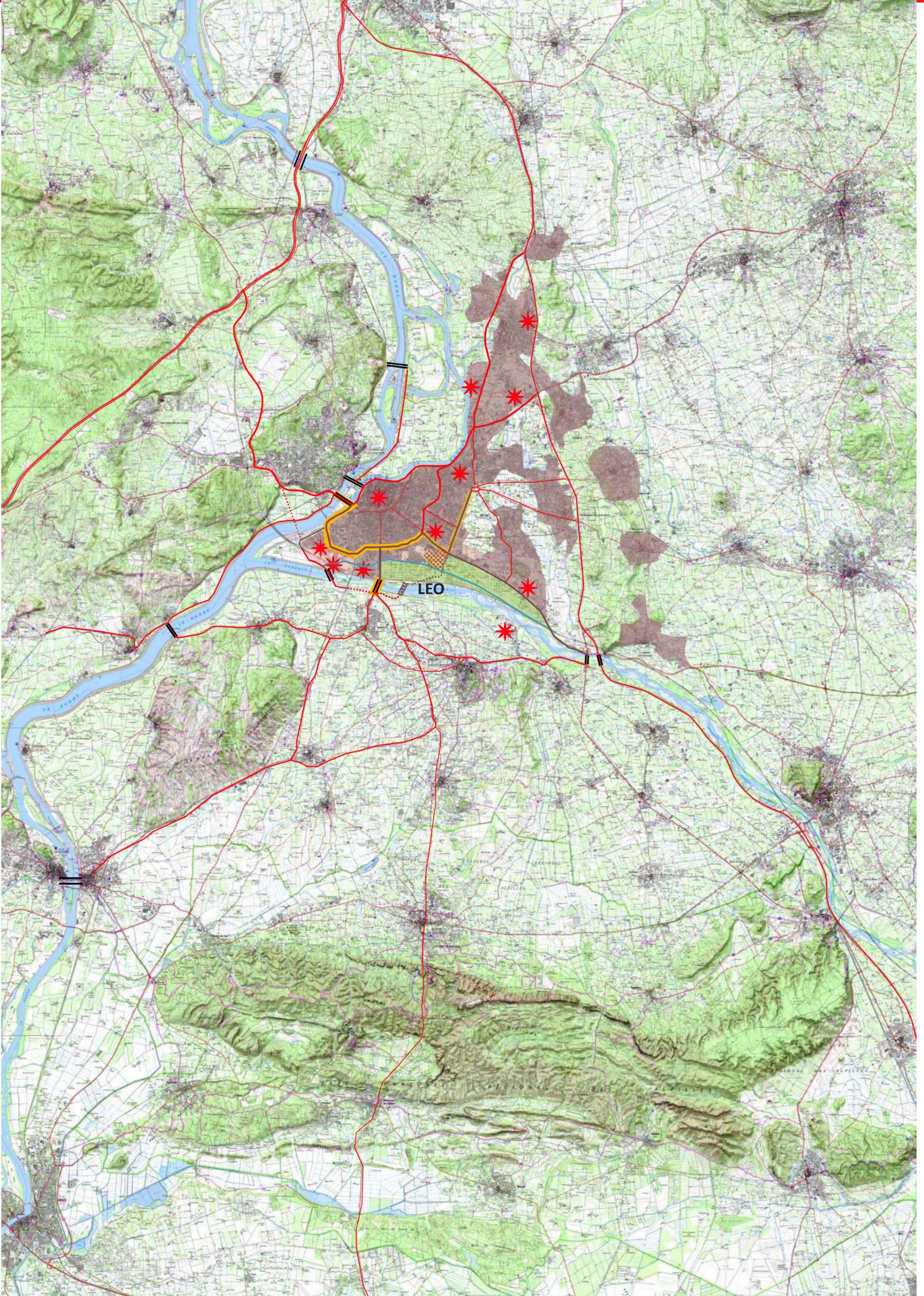
La question se pose sur l'insertion de la LEO afin de ne pas fragiliser la ceinture verte et anticiper la mutation urbaine. Exclusivement dédiée aux voitures, sa conception est routière. Cela se traduit par la réalisation d'échangeurs inadaptés au contexte urbain et par la possibilité de parcourir à 90 km la section, générant du bruit et par conséquent la réalisation de murs et d'ouvrages de franchissements pour les vélos et les piétons.

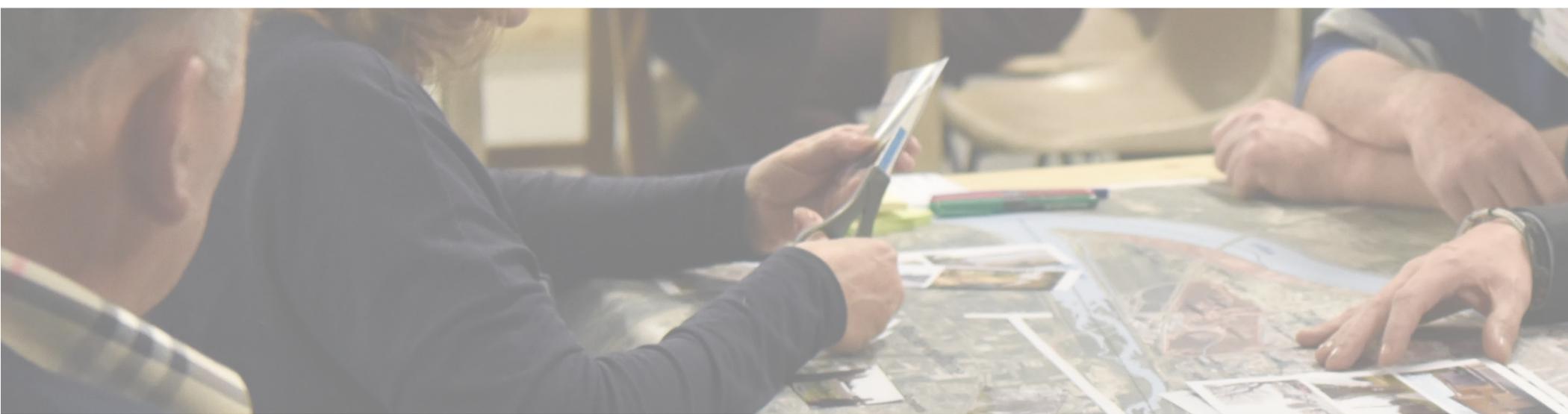
La route de Marseille est support de développement urbain et c'est dans ce contexte que la LEO doit s'intégrer. Sa conception devrait actuellement réinterroger ces principes de conception : accueil de plusieurs modes, limitation de la vitesse, étude fine portant sur la topographie, étude de carrefours adaptés à l'ensemble des modes.



QUESTION:

Statut du secteur: ville ou ceinture verte?





Confluence

oubliée
inconnue
révéler

Port

Base Nautique

Parc urbain
Aménagement de loisirs
Festival
Parc naturel urbain

augmenter la fréquence

Base de loisirs

Promenade nature
Concours de peinture
Gu...

Marquer le lieu

Pique-nique

act...

LE PLAN D'EAU désertique

DEVILLERS ET ASSOCIÉS - REPUBBLICA - CONFLUENCES

Base loisirs

LA D...



ATELIER 1

15 ET 16 MARS 2016



Les premières réunions de concertations ont permis d'établir les premiers programmes et les projets à développer. Deux axes ont été explorés. Le premier portait sur la découverte du territoire, se traduisant par des ressentis positifs ou non. Le deuxième portait sur la formulation d'avis ou d'intentions. Le résultat fut assez convainquant et conforta les premières intuitions de l'atelier.

SES OBJECTIFS

Ce premier atelier a pour objectif de formuler et partager un diagnostic et d'identifier les attentes, projets, propositions pour ce territoire. Il est organisé de façon très ouverte afin de recueillir le maximum de « points de vue » sur le territoire et permettre leur croisement. Il tient compte des « coups partis », c'est-à-dire des projets déjà engagés. Ainsi les cartes présentées exposent la situation d'aujourd'hui et les situations projetées à l'aune des projets engagés (tram, projets d'aménagements).

SES PARTICIPANTS

Il s'adresse à deux catégories de participants : les acteurs et les habitants. La méthode de débat permet d'organiser une discussion utile et efficace entre un nombre important de participants.

LES ACTEURS

L'identification des acteurs listés ci-dessous s'est faite selon un double principe : les acteurs déjà impliqués sur le territoire, les acteurs susceptibles de l'être au vu des enjeux et pistes de projet, et ce grâce aux échanges avec les services de l'Etat, les élus de la Ville d'Avignon et l'AURAV.

15 MARS 2016

9h : Lancement de l'Atelier des Territoires par Mme Helle, Maire d'Avignon

Présentation de la démarche Atelier par la DREAL PACA

Présentation des enjeux du site et de la méthode par l'équipe projet

10h-13h : Visite de site en car

14h30-18h : Atelier de concertation «Acteurs» (élus)

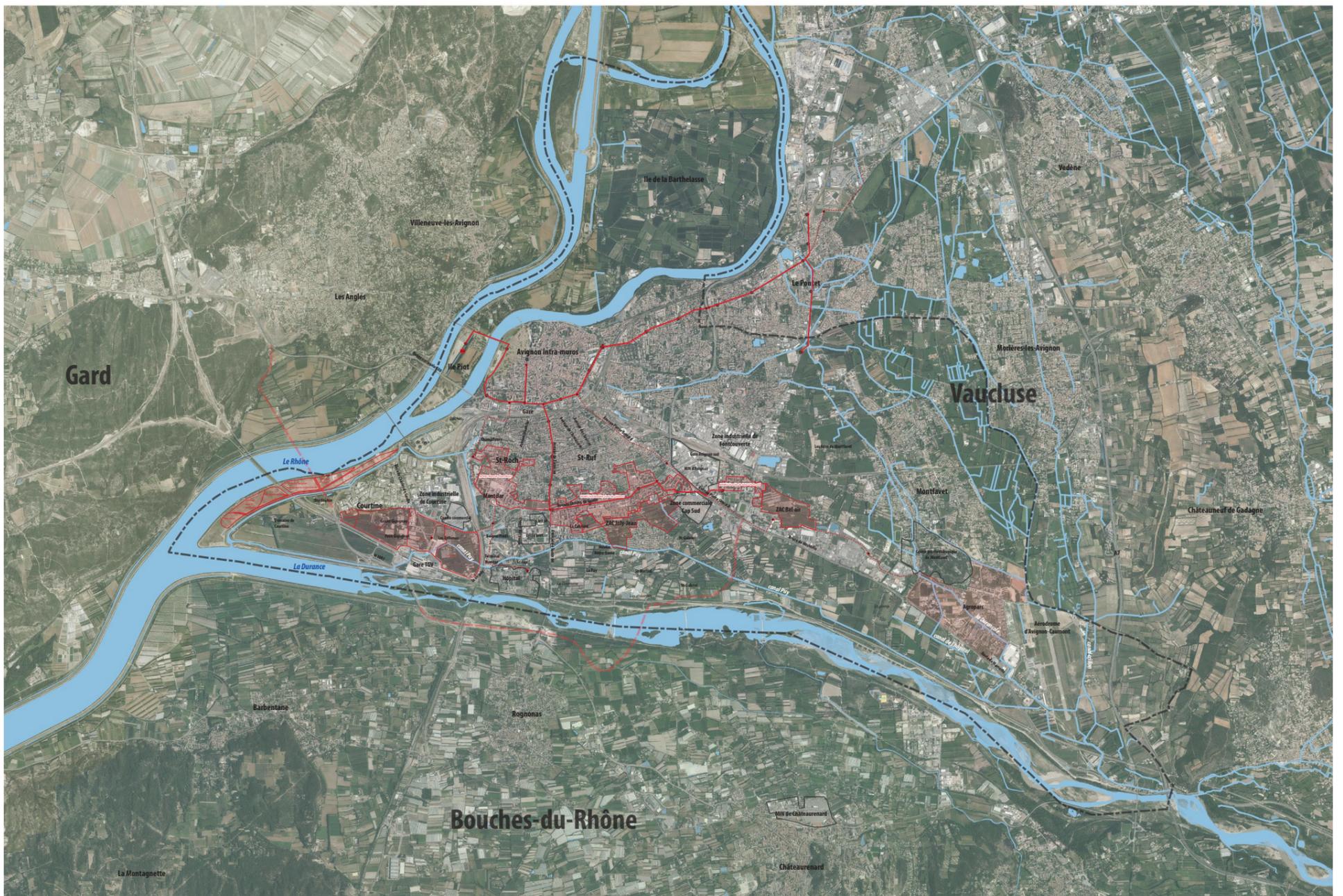
19h30-21h : Atelier de concertation «Habitants investis» (associations, centres sociaux, conseillers de quartier)

16 MARS 2016

9h-13h : Réunion de travail et débriefing de l'équipe-projet

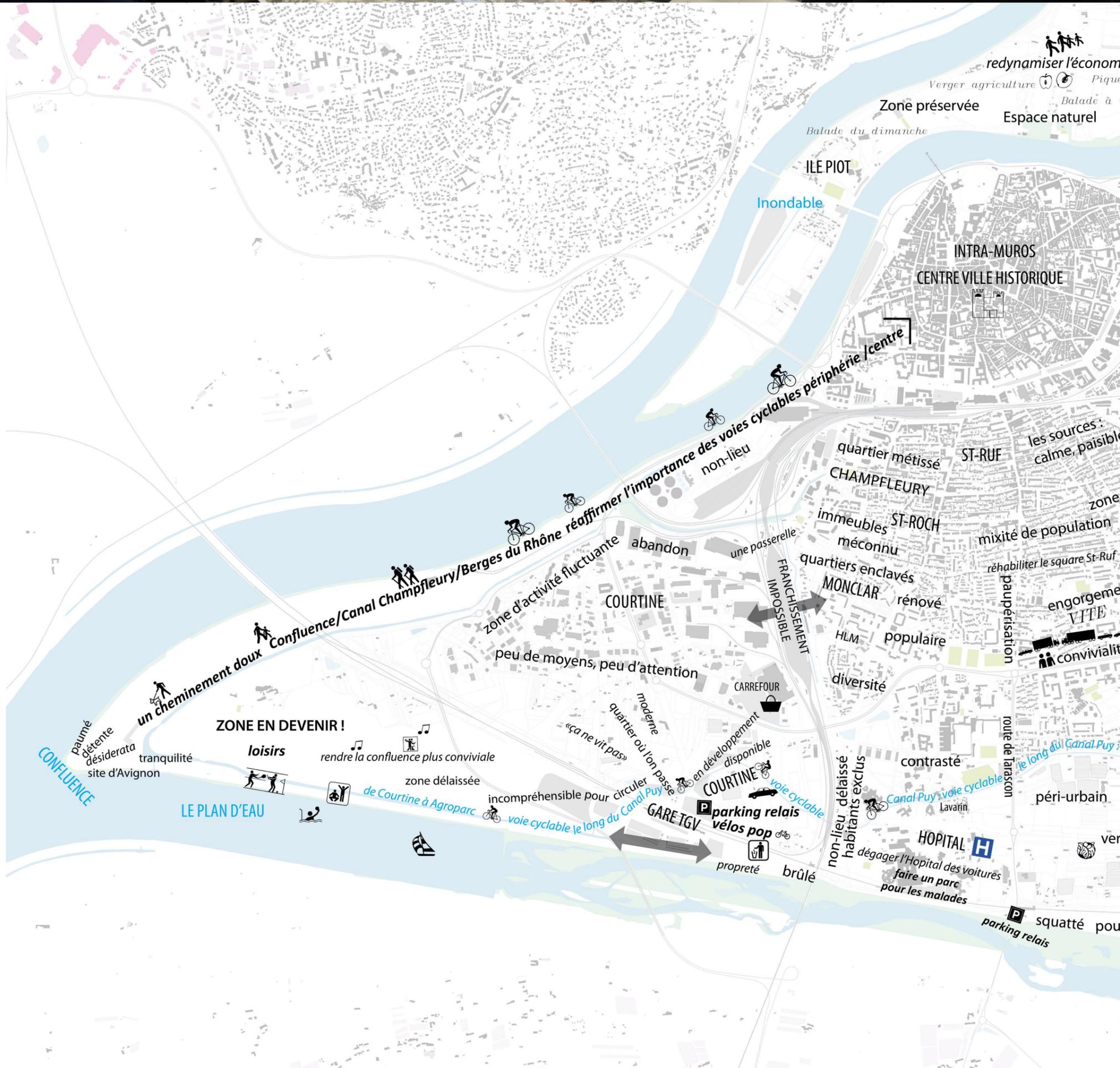
14h-17h : Atelier de synthèse : équipe projet, élus, DREAL, DDT

Cartographies utilisées comme supports pour les ateliers de concertation



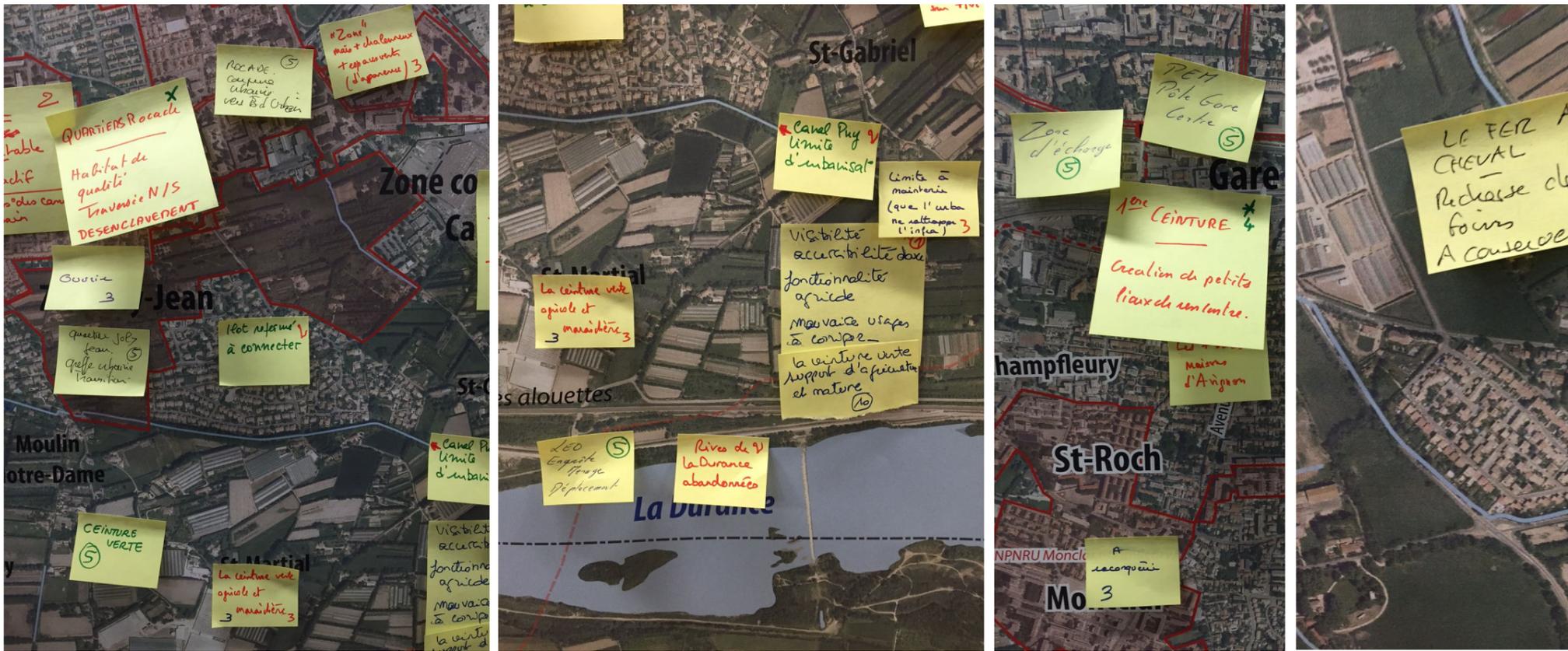
Les idées fondatrices issues des concertations

Atelier de concertation HABITANTS - Carte des mots



Les idées fondatrices issues des concertations

Atelier de concertation HABITANTS



Constats, qualificatifs, diagnostics :

Ressenti très contrasté entre ceux qui habitent un quartier et ceux qui ne font que le traverser (le plus souvent en voiture)

Objectifs évoqués:

Construire un habitat qualitatif (BEPOS, verdure, circulation, parkings relais, voies douces)

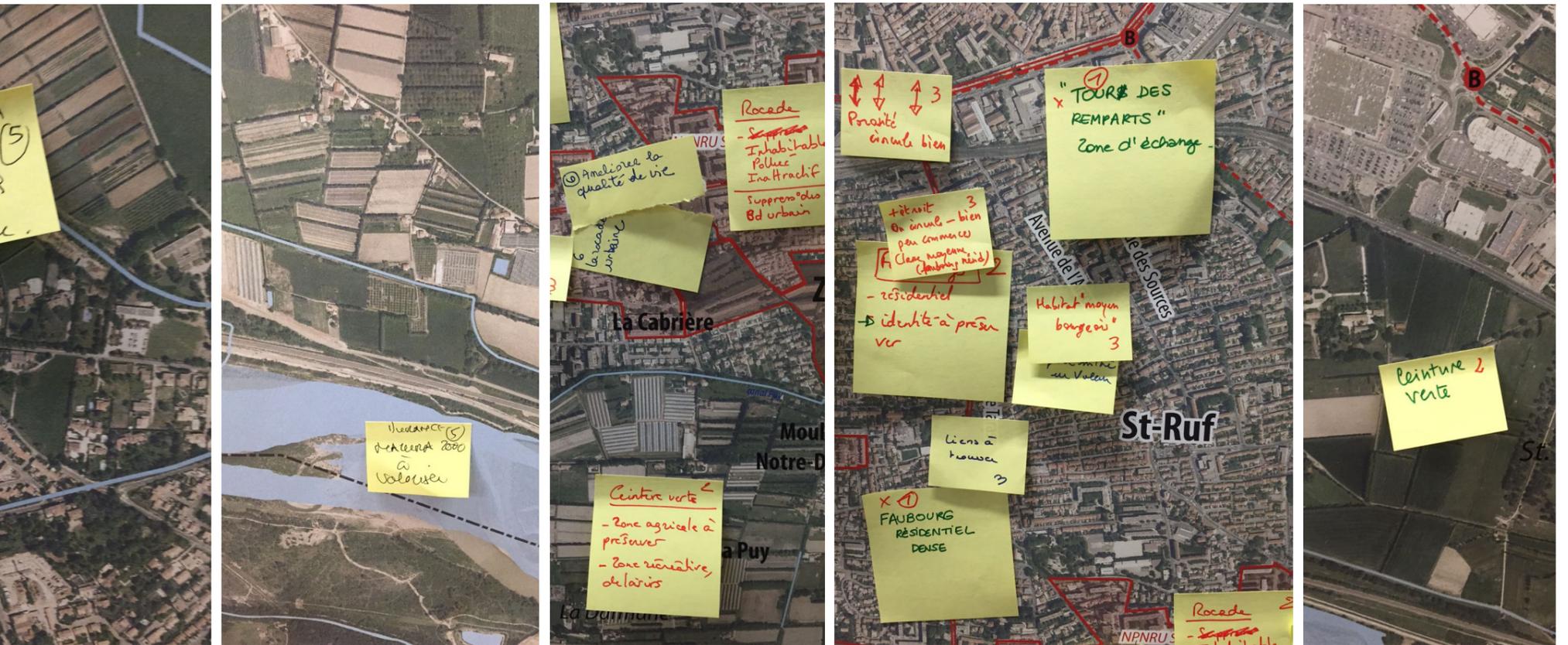
Projets et usages suggérés:

Donner accès à la Durance pour les habitants

- Développer un itinéraire de randonnée au plus près du lit de la Durance de manière à relier la confluence et le pont de Bom-pas. Développer les activités de loisirs et de détente le long de cet itinéraire (observation de la Faune, pêche, randonnée, VTT,...).
- Changer la fréquentation de cet espace par un développement de l'accès pour les familles.
- Lier les différents quartiers par les pistes cyclables
- Retrouver un lien entre confluence et ceinture verte
- Changer l'appellation de certains quartiers
- Voie cyclable de Courtine à Agroparc par le canal Puy
- Parking route de Tarascon
- Parc pour les malades de l'hôpital
- Franchissement de Courtine à Monclar
- Délocaliser la mairie centrale, à savoir les bureaux des élus

- Réaliser le projet « classe verte permanente » sur le lac Saint-Chamand (Ecosystème naturel en bonne santé).
- Plus de navettes fluviales, en plusieurs lieux, toute l'année
- Irriguer tout le territoire urbain, par des circuits cyclables tels que celui qui existe déjà le long des canaux.
- Annuler la « rocade bis » (LEO) qui passe par la ceinture verte
- Introduire la culture dans la rocade (Art Street dans l'aménagement des voies et des espaces)
- Vie au bord du Rhône à développer : utilisation des berges Durance Rhône pour cheminements doux
- Transport tricycle pour l'indépendance des personnes âgées
- Développer les lieux de cultures extra-muros
- Parcours de santé ouverts dans les espaces publics, végétalisés, liés entre eux
- Protection du patrimoine naturel (haies de cyprès, écurieils,...)
- Accéder à la confluence en vélo : voie verte
- Se promener plus facilement
- Réduire la circulation auto
- Urbanisation douce, aérée sur la zone verte
- Créer un marché de producteurs (en circuit court) pour la ceinture verte

Atelier de concertation ACTEURS



Constats, qualificatifs, diagnostics :

- Durance : fléau, ressource d'irrigation, richesse de l'agriculture vaclusienne, frontière politique
- Confluence : Élément structurant du territoire mais oublié
- Courtine : aménagé et confus ; ZA de Courtine : vieillissante ; Plan d'eau : ancienne base nautique : toujours en projet ?
- Gare TGV Courtine : « pas au milieu des champs, mais presque » ; indéterminé, en devenir, « il y a de la place », « un succès », « belle », la virgule : « pratique, stressante »
- Ceinture verte : riche, meilleures terres ; deux quartiers ont disparu au sens agricole : Courtine et Bompas ; Ligne de contact ville-ceinture verte : zone de conflit ou zone de commerce (d'échanges) ?
- Les foins de Montfavet : sanctuarisé
- Canaux : précieux
- Rocade : « la zone » de grande coupure, « coupure urbaine aujourd'hui, boulevard urbain demain »
- Amandiers, St-Chamand : passage difficile, sac de noeuds
- St-Ruf : habitat individuel, « dentelle urbanistique »
- Gare TER : à aménager
- Projet Joly-Jean : dangereux, délicat; Bel Air : zone de transit vers Agroparc
- Agroparc : pôle technologique de référence
- Terminus Monclar : Bidonville
- Ile Piot : lien fluvial, vecteur de développement, richesse, zone inondable
-

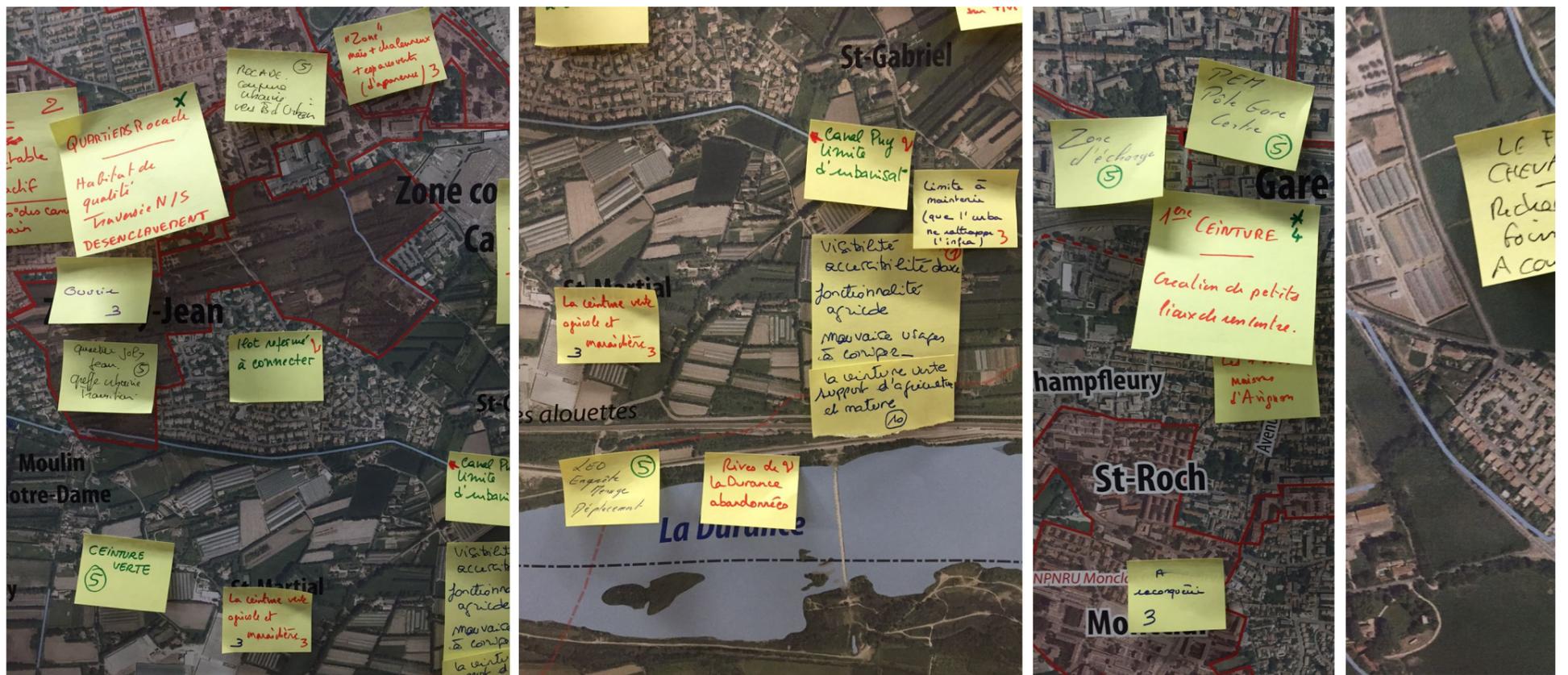
Objectifs évoqués:

- Développer les modes doux et verts, réappropriation des berges
- Amélioration des espaces publics, créer des lieux de rencontre
- Désenclaver, relier, franchir les obstacles à la circulation : perméabilité
- Qualité de l'habitat, renouvellement urbain plus souple
- Maintien et développement de l'agriculture, diversité agricole
- Développer le tourisme fluvial
- Développer l'industrie

Projets suggérés:

Projets évoqués autour de Courtine et de la confluence :

- Réaliser un bâtiment moteur pour Confluence (équipement, entreprise,...) : maison de la nature, centre nautique, restaurant,...
- Quelle gestion pour les terrains à la Confluence?
- Domaine Courtine = domaine de loisirs (« la campagne à la ville »)
- Requalification de la confluence en liaison avec le quartier Courtine, une identité à retrouver avec le quartier.
- Quartier Courtine : une vitrine, construire au plus près de la gare, rapprocher la ville de la gare.
- Confluence : « y penser et se donner le droit d'y aller »



», révéler, enclencher le mouvement par l'évènementiel, activité quotidienne/récurrente à créer. Risques : zone de nuit

- ZA Courtine : à requalifier
- La Virgule : « fiabiliser la virgule »

Autour de Cap sud, Amandiers :

- Station tramway Cap Sud : faciliter le lien avec voies vélo et piétons
- Rendre poreux le parc des sports, actuellement mur grillagé sur près d'un km face à Cap Sup.
- Plus de visibilité pour le parc aux canards (Cap Sud)
- Route de Marseille : versant sud à revaloriser visuellement

En ceinture verte :

- Jalons, haltes le long de la Durance, pratique du vélo, événements, équipements mobiles, promenades nature, points festifs, observatoire de la nature, maison de la nature et du paysage...
- Agriculture : événements, vente à la ferme, valoriser l'activité agricole, la vente directe

- Valoriser les délaissés (jardins partagés)
- Faire une piste cyclable sur la digue
- Maintien de la vocation agricole productive, mise en valeur, accessibilité modes doux
- Canaux : patrimoine historique à pérenniser

Dans le tissu urbain entre les Remparts et la Rocade :

- Aménager des traversées Nord-Sud de la Rocade : pouvoir traverser la rocade
- Améliorer les ponts sous les rails (« passages indignes ») : interventions artistiques. Requalifier, sécuriser les passages sous les rails, seuils.
- Partage de l'espace public : réduire à 30km/h la circulation dans les quartiers St-Roch St-Ruf, rendre la voiture moins prioritaire.
- Reconnecter les différentes entités, en particulier les faubourgs et la rocade.
- Reconnecter Courtine aux faubourgs urbains par le franchissement des voies ferrées ;
- Faubourgs résidentiels à préserver
- Abbaye Saint-Ruf à mettre en valeur

Convergence des points de vue

Les pratiques du Rhône et de la Durance traduisent deux perceptions différentes. Le contact est physique avec la Durance alors que le Rhône est longé. Le contact avec l'eau s'exprime dans les pratiques nautiques du plan d'eau et l'accès aux berges plus naturelles de la Durance pour pêcher et observer la nature. Le Rhône en revanche est longé pour s'y promener ou faire du

vélo.

La diversité d'usages suggérés, alliant le sport, la fête et la découverte de la nature soulignent l'intérêt porté pour la Confluence, alors qu'elle semble mal connue.

La ceinture verte reste un lieu de promenade, donnant accès à la Durance et aux points de vente des produits maraîchers.

Des programmes pour le parc de la Confluence

Acteurs



Habitants

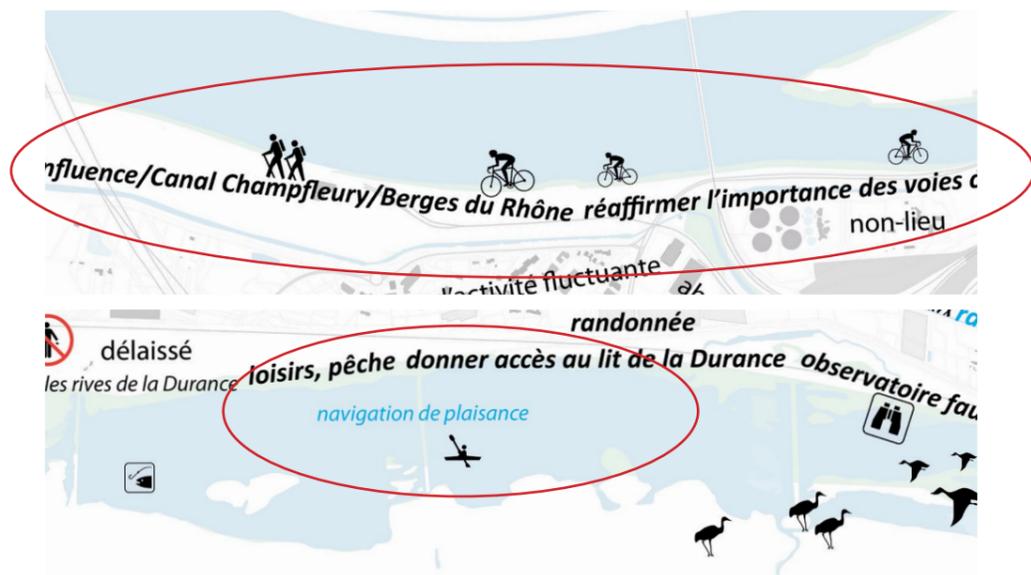


Du sport: sports nautique - vélo - marche : les berges des cours d'eau plébiscitées

Acteurs

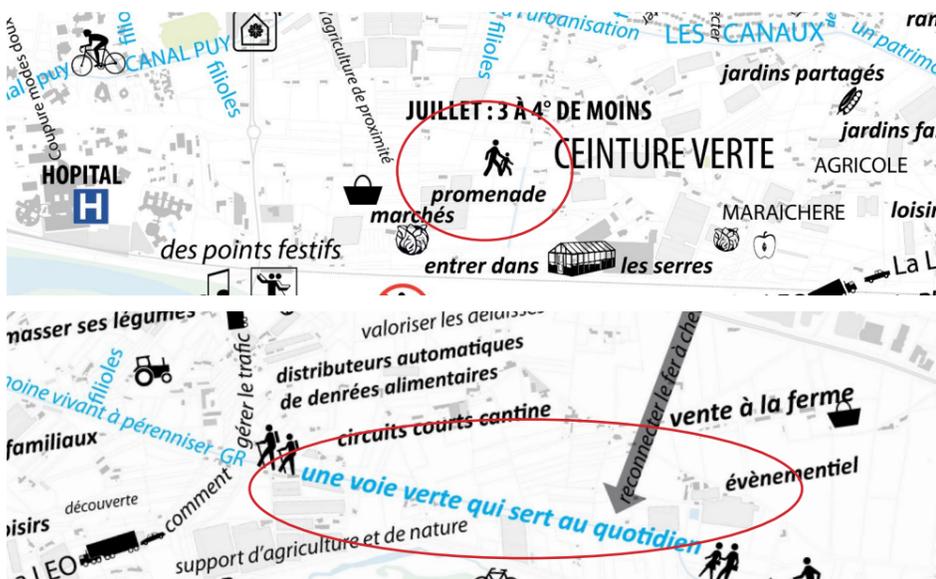


Habitants



Du sport : sports nautique - vélo - marche : dans la ceinture agricole

Acteurs



Habitants





**DEVILLERS
ET ASSOCIÉS**

architecture
urbanisme
infrastructure
paysage

RESPUBLICA^{VP}



CONFLUENCES

Ingénieurs Conseil