

**ENQUETE PUBLIQUE**

**Du 14 juin au 15 juillet 2021**

**ayant pour objet**

**LA DECLARATION DE PROJET EMPORTANT  
MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME D'AVIGNON  
POUR PERMETTRE LE PROJET DE REAMENAGEMENT  
DU POLE D'ECHANGE MULTIMODAL D'AVIGNON CENTRE**

**RAPPORT,  
CONCLUSIONS ET AVIS  
DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Arrêté du maire d'Avignon  
N° 21-027 du 21 mai 2021

Georges CHARIGLIONE, commissaire enquêteur

Destinataires :

- Madame le maire d'Avignon

Copie à :

- Monsieur le préfet de Vaucluse
- Monsieur le président du tribunal administratif de Nîmes

# TABLE DES MATIERES

Première partie .....	4
<b>RAPPORT.....</b>	<b>4</b>
<b>A- Objet et procédure de l'enquête publique .....</b>	<b>4</b>
<b>1- Présentation de l'enquête .....</b>	<b>4</b>
11 – Autorités responsables.....	4
12 - Objet de l'enquête publique .....	5
13 - Cadre juridique de l'enquête publique .....	5
<b>2- Le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal .....</b>	<b>6</b>
21- Situation actuelle du pôle d'échange multimodal (PEM) d'Avignon centre.....	6
22- Nature et caractéristiques du projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal ...	7
23- Incidences environnementales et humaines du projet .....	12
24- Intérêt général du projet .....	15
25- Compatibilité du projet avec les documents de planification et d'urbanisme.....	16
<b>3- La mise en compatibilité du PLU de la commune d'Avignon .....</b>	<b>16</b>
31- Le zonage applicable sur le site du projet.....	16
32- Les modifications projetées du règlement d'urbanisme de la ville d'Avignon.....	17
33- Les modifications projetées du rapport de présentation du PLU.....	20
34- Les modifications projetées des documents graphiques du PLU .....	20
<b>4- Sens des avis émis.....</b>	<b>21</b>
41- Réunion d'examen conjoint.....	21
42- Décision de la mission régionale d'autorité environnementale .....	21
<b>5- Organisation et déroulement de l'enquête publique .....</b>	<b>22</b>
51- La préparation de l'enquête publique .....	22
52- La publicité de l'enquête.....	23
53- L'information du public.....	23
54- Le déroulement de l'enquête .....	25
55- La participation du public et le climat de l'enquête .....	26
<b>B- Analyse des observations .....</b>	<b>27</b>
<b>1- Analyse des observations du public .....</b>	<b>27</b>
<b>2- Observations complémentaires du commissaire enquêteur .....</b>	<b>28</b>
<b>DEUXIEME PARTIE.....</b>	<b>35</b>
<b>CONCLUSIONS MOTIVEES.....</b>	<b>35</b>
<b>ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....</b>	<b>35</b>
<b>1- L'organisation et le déroulement de l'enquête publique .....</b>	<b>35</b>
11- L'organisation de l'enquête et les dispositions préparatoires.....	35
12- Le déroulement de l'enquête .....	35
13- Les dispositions prises après la clôture de l'enquête .....	36

<b>2-</b>	<b>L'information, la participation et l'expression du public.....</b>	<b>36</b>
	21- L'information du public.....	36
	22- La participation et l'expression du public.....	37
<b>3-</b>	<b>Rappel sur le projet et la mise en compatibilité du PLU .....</b>	<b>37</b>
	31- Objectifs et enjeux .....	37
	32- Les fonctionnalités du projet .....	38
	33- La mise en compatibilité du PLU.....	39
<b>4-</b>	<b>Conclusions motivées sur l'intérêt général du projet et la mise en compatibilité du PLU .....</b>	<b>39</b>
	41- La fonction de pôle d'échange multimodal .....	40
	42- L'insertion urbaine .....	42
	43- La préservation de l'environnement.....	43
	44- Les autres intérêts en relation avec le projet .....	45
	45- La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme .....	46
	46- L'intérêt général du projet.....	48
<b>5-</b>	<b>Avis du commissaire enquêteur.....</b>	<b>48</b>

#### Liste des annexes

- Arrêté du maire d'Avignon n° 21-027 du 21 mai 2021.
- Publicité légale : avis signé, avis publié, certificats d'affichage sur le site du projet.
- Procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales.
- Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.
- Mise en œuvre d'un tutorat au profit des nouveaux commissaires enquêteurs.

#### Abréviations utilisées

ABF	Architecte des bâtiments de France
C. Env.	Code de l'environnement
C. Urb.	Code de l'urbanisme
DDT	Direction départementale des territoires
DOO	Document d'orientations et d'objectifs
EBC	Espace boisé classé
MRAe PACA	Mission régionale de l'autorité environnementale de la région PACA
PADD	Projet d'aménagement et de développement durables
PEM	Pôle d'échange multimodal
PGRI	Plan de gestion du risque inondation
PLU	Plan local d'urbanisme
PMR	Personnes à mobilité réduite
PPRni	Plan de prévention des risques naturels inondation
RD	Route départementale
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TRI	Territoire à risque d'inondation important
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

# PREMIERE PARTIE

## RAPPORT

### A- OBJET ET PROCEDURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

#### 1- PRESENTATION DE L'ENQUETE

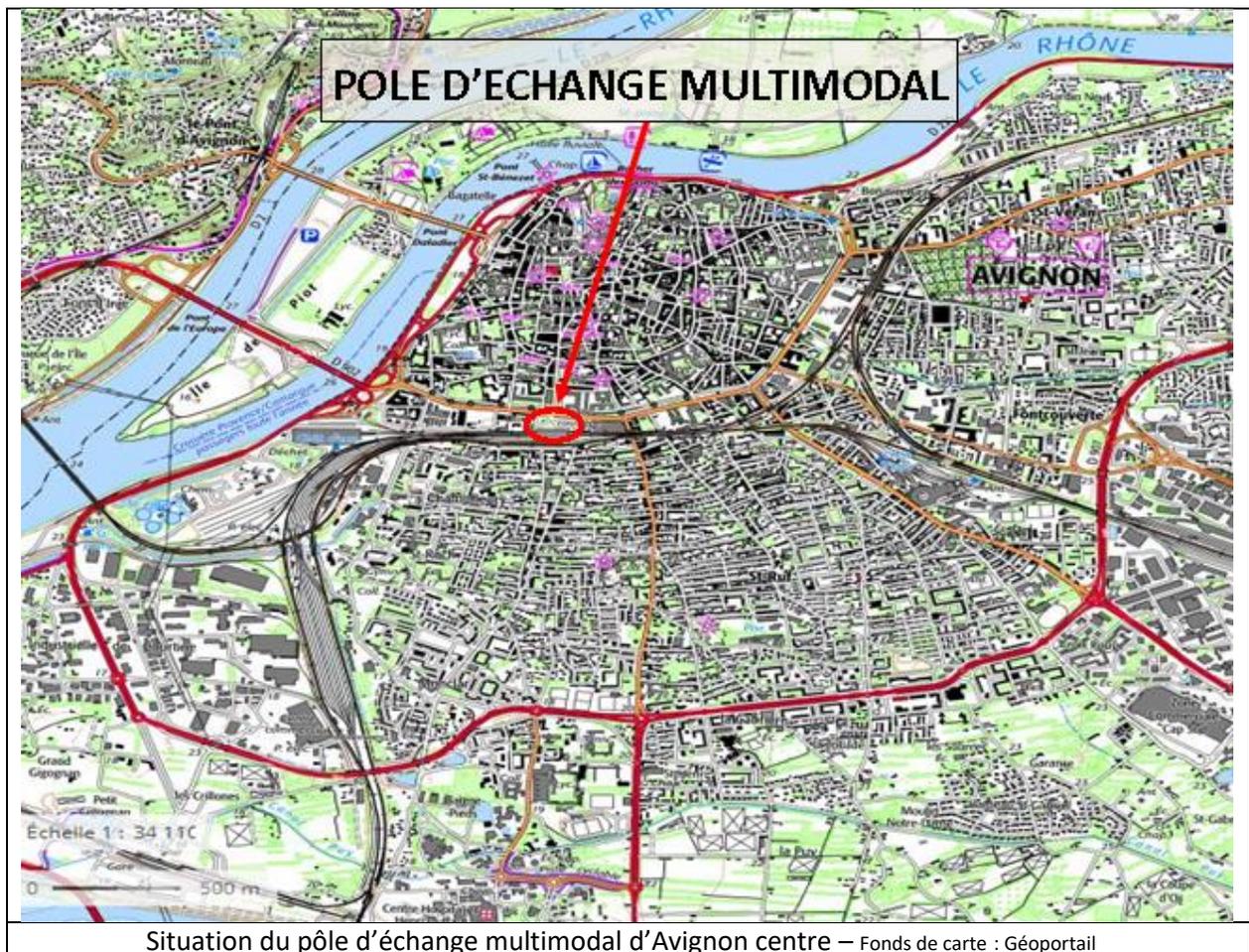
##### 11 – AUTORITES RESPONSABLES

- **Autorité responsable de la déclaration de projet et de la mise en compatibilité**

Mme Cécile HELLE, maire d'Avignon

Hôtel de Ville - 84045 Avignon CEDEX 9

Représentée par Mme Lucie GIARD, directrice planification et développement urbain au Service urbanisme à la mairie d'Avignon.



## ▪ **Maîtrise d'ouvrage**

Le projet d'aménagement est placé sous la responsabilité de trois maîtres d'ouvrage<sup>1</sup> : au principal SNCF Gares & Connexions et la ville d'Avignon, liées par une convention de maîtrise d'ouvrage unique exercée par SNCF Gares & Connexions<sup>2</sup> et, pour l'aménagement de l'entrée de la gare routière, la communauté d'agglomération du Grand Avignon.

## **12 - OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Avignon est prise par la commune sur le fondement du code de l'urbanisme<sup>3</sup>. L'opération projetée n'étant pas compatible avec certaines dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) d'Avignon, celle-ci ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'intérêt général de l'aménagement et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence<sup>4</sup>.

Dans ce cadre, l'enquête publique est conduite dans les conditions d'une enquête publique environnementale<sup>5</sup>. Elle a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers<sup>6</sup> sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Avignon pour le réaménagement du pôle multimodal d'Avignon centre.

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur rend un rapport et formule ses conclusions motivées au titre de chacun de ces deux aspects. La proposition de mise en compatibilité du plan, éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur, est approuvée par le conseil municipal.

## **13 - CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### ▪ **Décision du président du tribunal administratif de Nîmes**

Décision N° E21000037/84 en date du 3 mai 2021 désignant M. Georges CHARIGLIONE en qualité de commissaire enquêteur pour procéder à l'enquête publique ayant pour objet « la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville d'Avignon pour permettre le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal d'Avignon centre ».

### ▪ **Arrêté du maire d'Avignon**

Arrêté du maire d'Avignon n° 21-027 du 21 mai 2021 relatif à « la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville d'Avignon pour le réaménagement du pôle d'échange multimodal d'Avignon centre » (annexe 1).

### ▪ **Textes réglementaires**

- Code de l'environnement : titre II (Information et participation des citoyens) du livre Ier (dispositions communes).

---

<sup>1</sup> Convention de financement des études de projet et des travaux de réalisation signée en 2019, complétée par un avenant en 2020.

<sup>2</sup> Convention de maîtrise d'ouvrage unique conclue entre la ville d'Avignon et SNCF Gares & Connexions - septembre 2019.

<sup>3</sup> L.300-6 du code de l'urbanisme.

<sup>4</sup> Code de l'urbanisme article L.153-54.

<sup>5</sup> Enquête publique prévue au chapitre III, Titre II du Livre Ier du code de l'environnement.

<sup>6</sup> Code de l'environnement article L. 123-1.

- Code de l'urbanisme : titre préliminaire (principes généraux) et titre V (plan local d'urbanisme) du livre 1er (réglementation de l'urbanisme), livre III (aménagement foncier).

## 2- LE PROJET DE REAMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

### 21- SITUATION ACTUELLE DU POLE D'ECHANGE MULTIMODAL (PEM) D'AVIGNON CENTRE



L'accessibilité en automobile s'effectue par le boulevard St Roch et l'avenue Monclar (située entre la gare routière et l'hôtel Ibis). Deux parcs publics de stationnement des véhicules occupent, l'un le parvis de la gare (pour un total de 170 places environ), l'autre un ouvrage au-dessus de la gare routière (742 places), dit parking des gares. Le parvis de la gare constitue aujourd'hui un espace de 11000 m<sup>2</sup> environ, artificialisé à 95%, essentiellement dédié au stationnement des véhicules et à son accessibilité routière.

L'accès piéton depuis le boulevard St Roch nécessite la traversée de plusieurs voies sur le parvis. Il est rendu plus difficile encore pour les personnes à mobilité réduite du fait du dénivelé de 3 m entre le niveau de la gare et celui du boulevard.

## **22- NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET DE REAMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE MULTIMODAL**

### **22.1- Objectifs et enjeux**

Le réaménagement<sup>1</sup> du PEM d'Avignon vise à améliorer l'accès aux transports en commun et aux modes actifs pour tous (y compris pour les personnes à mobilité réduite) et à renforcer l'intermodalité. Les enjeux retenus du projet de requalification du parvis de la gare centre consistent à :

- « remodeler le site afin de fluidifier les trajets piétons et de réaliser les objectifs d'ouverture et de lisibilité nécessaires au bon fonctionnement de cet espace public ;
- composer une porte d'entrée conviviale et fonctionnelle au centre-ville d'Avignon ;
- dessiner un projet adapté aux temps du quotidien des Avignonnais et aux temps du festival des touristes ;
- libérer le parvis de la circulation afin de réaliser un projet apaisé en termes de flux piétons ;
- aménager une façade paysagère en accompagnement du tracé des remparts et du tramway ;
- retrouver la vocation de parc paysager et arboré historique au lieu ;
- implanter des milieux archétypaux du Grand Avignon et qualifier des ambiances paysagères ;
- mettre en scène la gestion alternative de l'eau ;
- fabriquer un écrin paysager à la gare et aux remparts en révélant et/ou en masquant des vues. »

---

<sup>1</sup> Si l'objet de l'enquête porte sur le projet de réaménagement du PEM, la quasi-totalité des documents du dossier d'enquête font référence au projet de requalification du PEM.

## 2.2- Composition et caractéristiques du projet



Les principaux aménagements du projet de requalification portent sur :

- **le parvis de la gare**

Le parvis de la gare est aménagé en espace paysager ouvert sur la ville, dédié aux piétons et aux vélos, accessible aux personnes à mobilité réduite. Seule la cour de service est utilisable par les véhicules.

Le parvis-jardin se décompose en plusieurs espaces :

- un parvis haut

Situé au niveau de la gare, il assure la liaison piétonne à plat entre la gare ferroviaire et, en direction de l'hôtel Ibis, le parking des gares et la gare routière (par escalier et ascenseur). Il surplombe le jardin paysager et les remparts. Une dalle de raccordement entre le parvis haut et le pont routier existant au-dessus de l'avenue Monclar permet l'intervention des véhicules d'incendie et de secours vers l'hôtel Ibis.



- Un escalier monumental central, bordé de rampes, relie le bâtiment voyageurs et les remparts via une placette basse située en bordure du boulevard St Roch et fait face à la porte de la République.



- Deux kiosques sont construits et implantés pour l'un à l'est et destiné à la réalisation d'un abri vélo sécurisé de 500 m<sup>1</sup>, pour l'autre à l'ouest et offrant sur deux niveaux un espace de restauration ainsi qu'un guichet de vente et d'information dédié aux transports urbains du Grand Avignon.
- Des jardins ouverts sur 4000 m<sup>2</sup> environ, conservant la majeure partie des arbres existants, déclinent une variété d'espèces végétales adaptées à la région.



- Une cour de service,



<sup>1</sup> La superficie de 500 m<sup>2</sup> indiquée dans le dossier s'est révélée en réalité réduite à 300 m<sup>2</sup> (Cf. partie B -analyse des observations).

- **la rénovation du bâtiment de la gare**

La rénovation du bâtiment voyageurs comprend une redistribution des espaces intérieurs du bâtiment, la mise en valeur architecturale de la façade et la construction d'un local donnant sur le parvis destiné à la Maison du vélo, à l'extrémité est du bâtiment voyageurs.

- **L'accès vers la gare routière et le parking des gares**

	<p>Sur l'avenue Monclar, l'aménagement de l'entrée de la gare routière comprend la requalification de l'entrée avec la dépose de la façade métallique existante, le remplacement de l'escalier et l'élargissement de l'accès piéton sur la passerelle en encorbellement. L'accès en entrée et sortie du parking des gares est également réaménagé.</p>
<p>Visuel de l'entrée de la gare routière – Source : dossier d'enquête – Présentation du projet et justification de l'intérêt général – p.29.</p>	

- **Des travaux d'accompagnement du projet <sup>1</sup>**

La ville d'Avignon a entrepris des travaux d'adaptation du parking des gares, préalable indispensable à la suppression du stationnement sur le parvis et de requalification de la partie nord de l'avenue Monclar.

Dans le parking des gares, ces travaux intègrent sur deux niveaux une dépose minute, des fonctions d'auto-partage, de recharge électrique, un stationnement de durée limitée et des aménagements pour les personnes à mobilité réduite.

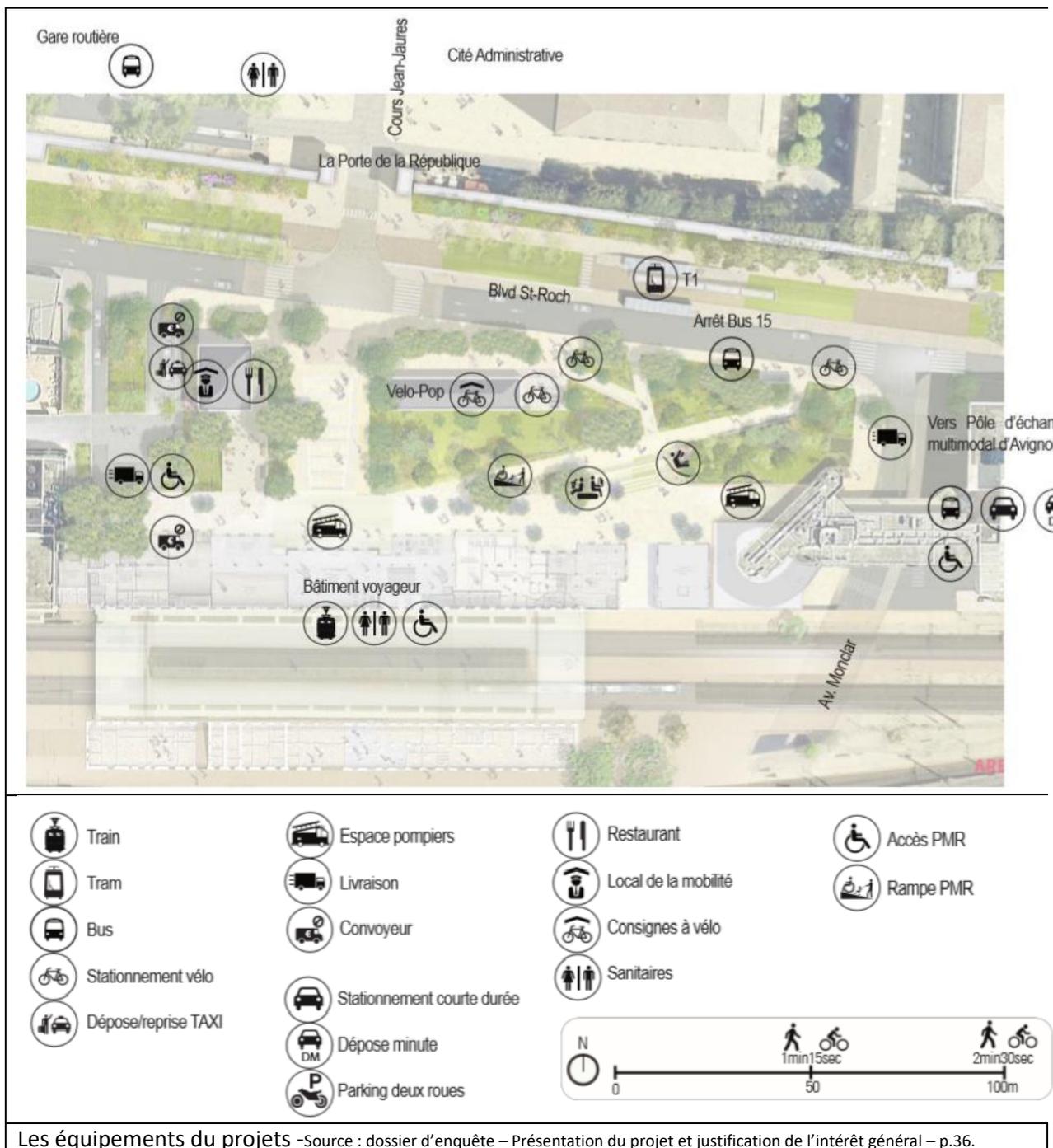
A l'extérieur, ils prévoient les aménagements sur l'avenue Monclar (accès du parking avec mise en sens unique de l'avenue depuis le sud jusqu'à l'entrée du parking, intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle à l'ouest, élargissement des cheminements piétons) ainsi que, entre le parking des gares et la voie ferrée, la piétonisation du passage St Ruf qui relie les avenue St Ruf et Monclar et débouche sur le parvis haut. La livraison des travaux est prévue avant la fin de l'année 2021.

---

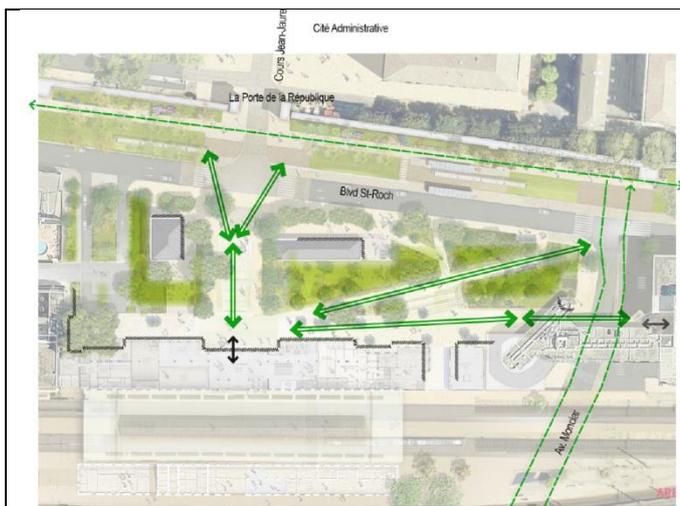
<sup>1</sup> Source : Site de la mairie d'Avignon : Onglets Avignon se réinvente/Grands projets- Grands projets 2021.

## 22.3- Les fonctionnalités du projet

### ▪ Les équipements du projet



▪ **L'organisation des flux**



Principes d'organisation des flux - Source : dossier d'enquête – Présentation du projet et justification de l'intérêt général – p.38.

Sur le parvis dédié aux piétons et aux vélos, 3 cheminements principaux sont organisés :

- nord-sud (62 m de long) , liaison centrale reliant la gare et l'intra-muros;
- est-ouest (142 m de long), sur un même niveau, entre la gare, la gare routière et le parking des gares ;
- une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) entre le boulevards St Roch, à proximité des arrêts du tramway et des bus, et la gare ferroviaire.

Sur la partie ouest du parvis, la cour de service accessible aux véhicules depuis le boulevard St Roch répond aux besoins d'exploitation de la gare, permet le stationnement des taxis et offre une place PMR.

**23- INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES ET HUMAINES DU PROJET**

Les incidences du projet sur l'environnement naturel et humain sont estimées globalement positives, particulièrement sur la biodiversité et le développement de l'intermodalité et des modes doux.

**23.1- Biodiversité**

Le pré-diagnostic réalisé montre que les enjeux écologiques du parvis sont très limités. Situé en pleine zone urbaine, le projet n'est pas concerné par un périmètre d'inventaires, contractuels et à portée réglementaire existants à proximité.

▪ **Flore**

Aucun habitat à enjeu, ni aucune espèce floristique protégée ni patrimoniale n'ont été observés ou jugés potentiels sur le site d'étude. 51 arbres sont identifiés dont 28 ailantes, espèce invasive, et 14 platanes.



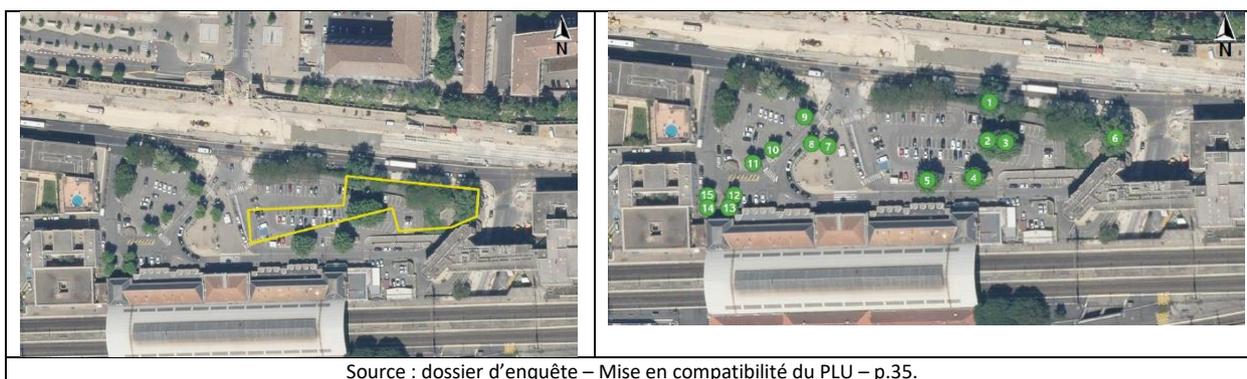
Source : dossier d'enquête – Présentation du projet et justification de l'intérêt général – p.25.

Sur cet espace imperméabilisé à 95%, ces arbres ponctuent le parvis avec des ilots de friche méditerranéenne banale et le soulignent de quelques alignements.

Le PLU a délimité un espace boisé classé (EBC) de 900 m<sup>2</sup> sur la partie nord-est du parvis. Le patrimoine arboré (17 arbres) est peu diversifié, d'une même classe d'âge, et majoritairement composé d'espèces colonisatrices envahissantes (11 arbres sur 17). Cet espace est en outre occupé par une voie de desserte bitumée et un grand escalier bétonné. Il présente un intérêt écologique défini comme limité à deux arbres potentiellement propices à l'accueil de chiroptères.

Le projet pose le principe de la valorisation de la biodiversité qu'il traduit par :

- la conservation des 15 arbres remarquables (14 platanes, 1 peuplier blanc) et du maximum des autres arbres existants (6 arbres abattus, 5 pour des raisons sanitaires ou de sécurité et 1 pour la création de la rampe pour les personnes à mobilité réduite),
- une conception paysagère introduisant la diversité des espèces adaptées à la région, l'augmentation de la surface végétalisée et l'exploitation de l'ombrage des arbres bénéfique pour se prémunir des phénomènes d'îlots de chaleur urbain,
- des mesures de protection inscrites dans le PLU allant au-delà de celles en vigueur pour l'espace boisé classé : délimitation d'un périmètre d'intérêt paysager protégé (délimité en jaune sur la photo aérienne de gauche) d'une surface supérieure à celle de l'EBC et protection individuelle des 15 arbres remarquables (photo de droite).



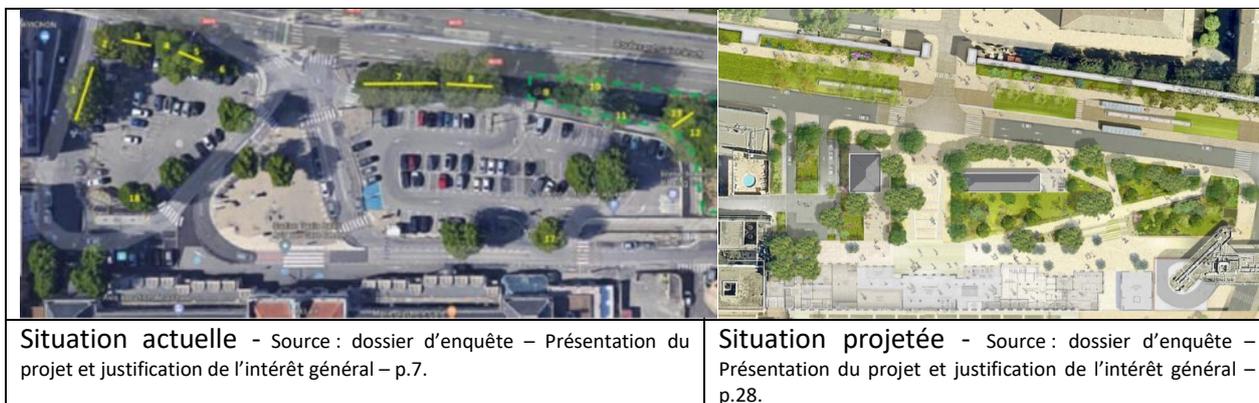
#### ▪ Faune

La faune présente des enjeux considérés faibles. Elle se compose majoritairement d'espèces communes, bien adaptées à la présence humaine et à l'urbanisation : avifaune commune (moineau, chardonneret, mésange charbonnière) et reptiles communs (lézards des murailles, tarantule de Maurétanie). L'attention portée aux chiroptères met en évidence des potentialités de gîtes sur 14 arbres à cavités (13 platanes et un peuplier) qui sont conservés par le projet.

Les préconisations portent sur la préservation des arbres à gîte potentiel, la limitation des impacts des travaux sur les espèces (calendrier de travaux écologique) et des aménagements en faveur de la petite faune (nichoirs...).

### 23.2- Patrimoine et paysage

Le dossier rappelle que la conception paysagère du projet a été réalisée en liaison avec l'architecte des bâtiments de France. Cette conception a été conduite avec le double souci de prendre en compte la mise en valeur du patrimoine bâti environnant (porte de la République, remparts) et de conserver le maximum d'arbres existants.



Sur le premier point, la gare et son parvis sont concernés par le périmètre de protection des 500 mètres tracé autour des remparts d'Avignon et de plusieurs édifices de l'intra-muros et se situent dans la perspective tracée par l'axe de la rue de République et du cours Jean Jaurès.

Le dossier indique que la mise en valeur architecturale, le positionnement des deux kiosques et la définition des matériaux à favoriser pour leurs façades en tiennent compte<sup>1</sup>. La composition de l'escalier central monumental bordé de deux rampes et d'un double alignement d'arbres orienté dans la continuité de la porte de la République a pour objectif de « mettre en scène la porte d'entrée de la ville intra-muros ».

Sur le second point, la conception paysagère du site se rattache au parc arboré historique de la gare et vise à « aménager une façade paysagère en accompagnement du tracé ancien des remparts » et « fabriquer un écrin paysager à la gare et aux remparts ». La conception paysagère introduit une diversité de milieux naturels et ornementaux en plusieurs strates végétales correspondant aux espèces de la région. Elle accompagne les itinéraires piétons et les espaces de repos et de loisirs.

### 23.4- Autres impacts identifiés dans le dossier

- **Qualité de l'air et bruit**

Un impact positif est attendu sur la qualité de l'air et sur le bruit en raison de la diminution des déplacements motorisés, du maintien des arbres existants et de l'augmentation conséquente des surfaces végétalisées.

- **Gestion des eaux pluviales**

Le projet améliore l'infiltration des eaux pluviales sur le site liée à l'augmentation de la surface en espaces verts (de 5% en état initial à 30% au final) et à la création de noues paysagères.

- **Activités humaines**

Un impact positif est attendu sur la mobilité des personnes. Le projet renforce l'intermodalité : amélioration des accès et de la circulation des personnes et de celles à mobilité réduite ; développement des modes doux ; offre de services aux usagers et aux riverains.

<sup>1</sup> Notamment pp.34 et 37 de la pièce « présentation du projet et justification de l'intérêt général ».

## ▪ Travaux

Les travaux de réalisation du projet engendrent des impacts négatifs : bruits et envols de poussières, perturbation de la circulation, excavation et évacuation des terres, production de déchets. La réduction de ces impacts est attendue par la mise en application des principes d'une notice de respect de l'environnement.

### 23.5- Coût financier du projet

Le coût financier du projet est évalué à 15 410 329 € hors taxes. Une convention de financement des études et travaux<sup>1</sup> répartit ce coût selon la nature des aménagements :

Entrée gare routière	179 609
Parvis et liaisons urbaines ville	4 476 802
Aménagement du parking gare centre	1 245 000
Aménagement consignes à vélos	500 000
Parvis et liaisons urbaines gare	2 745 259
Bâtiment voyageurs	5 616 359
Indemnisation SNCF pour perte recettes stationnement	647 300
<b>TOTAL en € HT</b>	<b>15 410 329</b>

Elle fixe la contribution de chacune des parties prenantes au projet :

Région PACA	4 826 946	31,32 %
Grand Avignon	4 351 225	28,24 %
Ville d'Avignon	4 319 878	28,03 %
SNCF Mobilités – Gares & Connexions	1 164 490	7,56 %
FEDER	525 546	3,41 %
Surtaxe Locale Temporaire <sup>2</sup>	222 244	1,44 %
<b>TOTAL en € HT</b>	<b>15 410 329</b>	<b>100</b>

## 24- INTERET GENERAL DU PROJET

Le dossier justifie l'intérêt général du projet par l'atteinte de plusieurs objectifs :

- l'amélioration et la facilitation de l'accès au transport ferroviaire, pour tous, et pour les personnes en situation de handicap en particulier,
- le développement des échanges multimodaux par le regroupement des différents modes de déplacement en un lieu et avec l'amélioration de leur accès et leurs interconnexions,
- l'incitation à la pratique des modes actifs avec la création d'un abri vélo sécurisé et la piétonisation du parvis,

<sup>1</sup>Données issues de la convention initiale de 2019 avant prise en compte d'un surcoût de 446 783 € HT lié à des modifications du programme, approuvé par avenant à la convention en décembre 2020 et portant le coût du projet à 15 857 112 € hors taxes.

<sup>2</sup> La commune d'Avignon a instauré une surtaxe locale temporaire prévue aux articles L. 2124-1 et suivants du Code des transports. Le produit de la contribution locale temporaire est affecté au financement des investissements présentant un intérêt direct et certain pour les usagers du transport ferroviaire, destinés à améliorer l'insertion urbaine de la gare, l'accès de ses usagers aux services de transport public et de mobilité ou l'information multimodale.

- la facilitation de l'usage des transports en commun avec la création d'un guichet de vente et d'informations dédié aux transports urbains,
- l'ouverture d'un parc public accessible à tous, apportant de la fraîcheur et un lieu de rencontres et de loisirs,
- l'amélioration de la biodiversité en conservant les arbres d'intérêt existant, en augmentant la surface en espaces plantés et diversifiés,
- l'amélioration de la gestion des eaux pluviales en diminuant les surfaces imperméabilisées.

## 25- COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET D'URBANISME

Le projet est déclaré compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée approuvé en 2009<sup>1</sup>, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Bassin de vie d'Avignon approuvé en 2011 et le plan de déplacements urbains du Grand Avignon approuvé en 2016.

Il est considéré comme n'ayant pas d'incidence sur le programme local de l'habitat du Grand Avignon. Les implantations de la gare d'Avignon centre et de son parvis sont déclarées non concernées par les hauteurs d'eau des crues d'occurrence centennale et millénaire des cartographies du territoire à risque d'inondation (TRI) « Avignon – Plaine du Tricastin » et par les plans de prévention du risque inondation du Rhône et de la Durance.

La réalisation du projet est en revanche incompatible avec les dispositions en vigueur du PLU d'Avignon. Le PLU doit être modifié pour permettre :

- la construction des kiosques sur le parvis,
- la suppression de l'espace boisé classé,
- la création d'une protection de la couverture arborée du parvis.

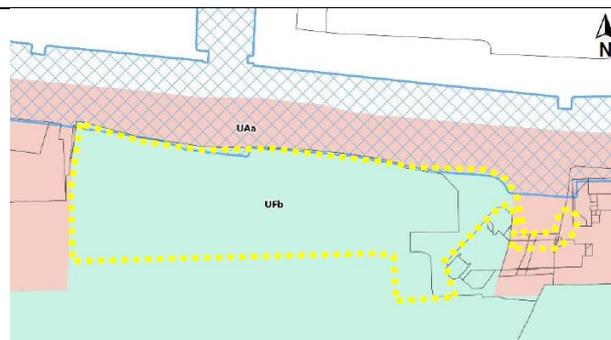
La mise en compatibilité du document d'urbanisme est une condition de sa réalisation.

## 3- LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE D'AVIGNON

### 31- LE ZONAGE APPLICABLE SUR LE SITE DU PROJET

Le projet se situe sur deux zones du PLU :

- la zone UA, secteur UAa (en rose), concernée par la liaison piétonne sur la passerelle en encorbellement entre la gare ferroviaire et la gare routière ainsi que par la dépose de la façade métallique existante de la gare routière et le remplacement de l'escalier d'accès ;
- la zone UF, secteur UFb (en vert clair), concernée par la gare ferroviaire et le parvis.



Le règlement de la zone UA permet la réalisation des aménagements projetés.  
Le règlement de la zone UF n'autorise pas la construction des kiosques en secteur UFb.

<sup>1</sup> Le SDAGE actuellement en vigueur couvre la période 2015-2021 et a été approuvé le 3 décembre 2015.



Le projet se situe en partie sur un espace boisé classé.

L'implantation d'une rampe d'accès au parvis et à la gare pour les personnes à mobilité réduite nécessite une atteinte à l'EBC.

### 32- LES MODIFICATIONS PROJETÉES DU RÈGLEMENT D'URBANISME DE LA VILLE D'AVIGNON

Les modifications à apporter au PLU se rattachent aux possibilités :

- de construction, sur le parvis de la gare en zone UF, secteur UFb, de deux kiosques destinés à l'abri vélo sécurisé d'une part, au restaurant et au guichet d'information et de vente de billets des transports urbains du Grand Avignon ;
- d'instauration, sur le secteur UFb, de dispositions de protection de la couverture arborée du parvis en compensation de la suppression de l'espace boisé classé.

#### 32-1-La modification du règlement de la zone UF en lien avec les possibilités de construction sur le parvis de la gare

##### ▪ Motifs de la modification

La zone UF est réservée à l'accueil d'équipements publics et d'intérêt généraux. Elle est composée de plusieurs secteurs dont le secteur UFb destiné aux emprises des installations de la SNCF. Les constructions à destination de commerce et d'artisanat y sont interdites.

L'ajout de cette possibilité permet la réalisation des kiosques projetés. Cette autorisation est strictement limitée au projet de requalification du pôle d'échange multimodal. Elle ne peut s'appliquer aux autres emprises du secteur.

##### ▪ La modification proposée du règlement

Règlement actuel	Règlement projeté (les modifications proposées apparaissent en rouge)
<p>ARTICLE UF 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES</p> <p>Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions à destination d'habitat,</li> <li>- Les constructions à destination de commerce et d'artisanat,</li> <li>- Les constructions à destination d'entrepôts sauf dans les conditions définies à l'article UF2,</li> <li>- ...</li> </ul>	<p>ARTICLE UF 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES</p> <p>Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions à destination d'habitat,</li> <li>- Les constructions à destination de commerce et d'artisanat <b>sauf dans les conditions définies à l'article UF2,</b></li> <li>- Les constructions à destination d'entrepôts sauf dans les conditions définies à l'article UF2,</li> <li>- ...</li> </ul>

<p>ARTICLE UF 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>Dans tous les secteurs, les occupations et utilisations du sol suivantes sont admises sous conditions : ...</p> <p>Dans le secteur UFa, sont admises : ...</p> <p>Dans le secteur UFb, sont admises : ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'entretien du service public ferroviaire, les installations à caractère technique et les constructions liées à l'exploitation ferroviaire.</li> <li>- Les constructions, installations et dépôts réalisés pour l'exercice d'activités liées au service public ferroviaire concernant l'accueil et l'hébergement des voyageurs, l'entreposage, le stockage et le conditionnement des marchandises.</li> </ul> <p>Dans le secteur UFc, sont admises : ...</p>	<p>ARTICLE UF 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>Dans tous les secteurs, les occupations et utilisations du sol suivantes sont admises sous conditions : ...</p> <p>Dans le secteur UFa, sont admises : ...</p> <p>Dans le secteur UFb, sont admises : ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'entretien du service public ferroviaire, les installations à caractère technique et les constructions liées à l'exploitation ferroviaire.</li> <li>- Les constructions, installations et dépôts réalisés pour l'exercice d'activités liées au service public ferroviaire concernant l'accueil et l'hébergement des voyageurs, l'entreposage, le stockage et le conditionnement des marchandises.</li> <li>- Les constructions à destination de commerce et d'artisanat en lien avec le projet de requalification du pôle d'échange multimodal d'Avignon-Centre.</li> </ul> <p>Dans le secteur UFc, sont admises : ...</p>
<p>ARTICLE UF 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES</p> <p>Dans les secteurs UFb et UFe et U Ft :</p> <p>À l'exception des bâtiments et constructions indispensables au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques, tout bâtiment doit être implanté selon les dispositions de l'article 6 de la zone urbaine ou naturelle la plus proche.</p> <p>Dans le secteur UFa, UFc, UFd et U Ff : ...</p>	<p>ARTICLE UF 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES</p> <p>Dans les secteurs <del>UFb et</del> UFe et U Ft :</p> <p>À l'exception des bâtiments et constructions indispensables au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques, tout bâtiment doit être implanté selon les dispositions de l'article 6 de la zone urbaine ou naturelle la plus proche.</p> <p>Dans le secteur UFb :</p> <p>Tout bâtiment doit être implanté selon les dispositions de l'article 6 de la zone urbaine ou naturelle la plus proche à l'exception :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Des bâtiments et constructions indispensables au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques ;</li> <li>- Des constructions en lien avec le projet de requalification du pôle d'échanges Multimodal d'Avignon-Centre.</li> </ul> <p>Dans le secteur UFa, UFc, UFd et U Ff : ...</p>

## 32-2-La modification du règlement de la zone UF en lien avec l'instauration de dispositions de protection de la couverture arborée du parvis de la gare

### ▪ Motifs de la modification

L'espace boisé classé, défini comme d'intérêt écologique limité dans le pré-diagnostic écologique, occupe un espace d'une surface de 900 m<sup>2</sup>. Il est partiellement occupé par une voie de desserte bitumée et un escalier bétonné. Cet espace est la seule opportunité d'implantation de la rampe pour les personnes à mobilité réduite.

Le projet ajoute des dispositions nouvelles de protection de la couverture arborée en compensation de la suppression de l'espace boisé classé :

- au titre de l'article L 151-19 du code de l'urbanisme en délimitant sur le parvis un périmètre d'intérêt paysager sur une surface de 2098 m<sup>2</sup>,
- au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme en identifiant 15 arbres du parvis à protéger ayant un potentiel écologique en tant que gîte pour les chiroptères.

### ▪ La modification proposée du règlement

Règlement actuel

#### **ARTICLE UF 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Non réglementé.

Règlement projeté

#### **ARTICLE UF 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

##### **Dans le secteur UFb :**

Périmètre d'intérêt paysager au titre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme : La couverture arborée identifiée au document graphique au titre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme, par une trame paysagère, est composée d'espaces boisés ou de haies existants qui doivent être préservés, développés et mis en valeur. Toute construction y est interdite. Tout projet (abattage et coupe d'arbres) susceptible de porter atteinte à la qualité de cette couverture arborée devra faire l'objet d'une déclaration préalable. Toute coupe ou abattage d'arbres est soumis à replantation en quantité et qualité équivalente. Dans ces espaces (haies et boisements), sont admis :

- les travaux ne compromettant par leur caractère,
- les travaux nécessaires à l'accueil du public, l'entretien, la réorganisation et la mise en valeur des espaces concernés,
- l'aménagement de traversées de ces espaces par des voies et cheminements piétons cycles.

Toute coupe ou abattage d'arbres est soumis à replantation par compensation en quantité et qualité équivalente, en particulier les arbres de haute tige.

Élément d'intérêt écologique protégé au titre de l'article L 151-23 du Code de l'urbanisme :

Les arbres protégés, repérés sur le document graphique et listés dans un tableau annexe, au titre de l'article L 151-23 du Code de l'urbanisme doivent être conservés, à l'exception des cas suivants :

- L'abattage d'un arbre repéré est autorisé si son état phytosanitaire représente un risque pour la sécurité des biens et des personnes, à condition qu'il soit remplacé par un plant de même essence.
- L'abattage d'un arbre repéré est autorisé pour des motifs d'intérêt général, à condition qu'il soit remplacé par compensation en qualité équivalente, et notamment de même fonctionnalité ou potentiel écologique, à proximité immédiate de son emprise initiale.

Tout aménagement, modification du sol ou construction à moins de 5 mètres de ces arbres doit faire l'objet a minima d'une déclaration préalable. Ils pourront être refusés s'ils sont de nature à mettre en péril la pérennité de l'arbre, sauf, les travaux d'aménagement de l'espace public et de desserte par les réseaux strictement nécessaires, dans la mesure où ils ne nuisent pas à la survie de l'arbre et n'altèrent pas ses qualités sanitaires et écologiques.

Les opérations courantes d'entretien ne sont pas concernées.

**Dans les autres secteurs UF : Non réglementé**

### **33- LES MODIFICATIONS PROJETEES DU RAPPORT DE PRESENTATION DU PLU**

Le rapport de présentation est concerné par les modifications.

Il intègre et présente les dispositions nouvelles proposées dans le règlement et correspondant aux possibilités de construction en secteur UFb et à l'instauration de dispositions de protection de la couverture arborée en compensation de la suppression de l'EBC.

#### **33.1-Modification en lien avec la possibilité de construction ouverte en secteur UFb**

Au sein du paragraphe IV.3.2.5, destiné à la présentation détaillée des évolutions du zonage et du règlement et consacré aux zones urbaines, le point « 6/ Zone UF » est complété par l'ajout selon lequel sont autorisées en secteur UFb les constructions à destination de commerce et d'artisanat sous conditions prévues par le règlement.

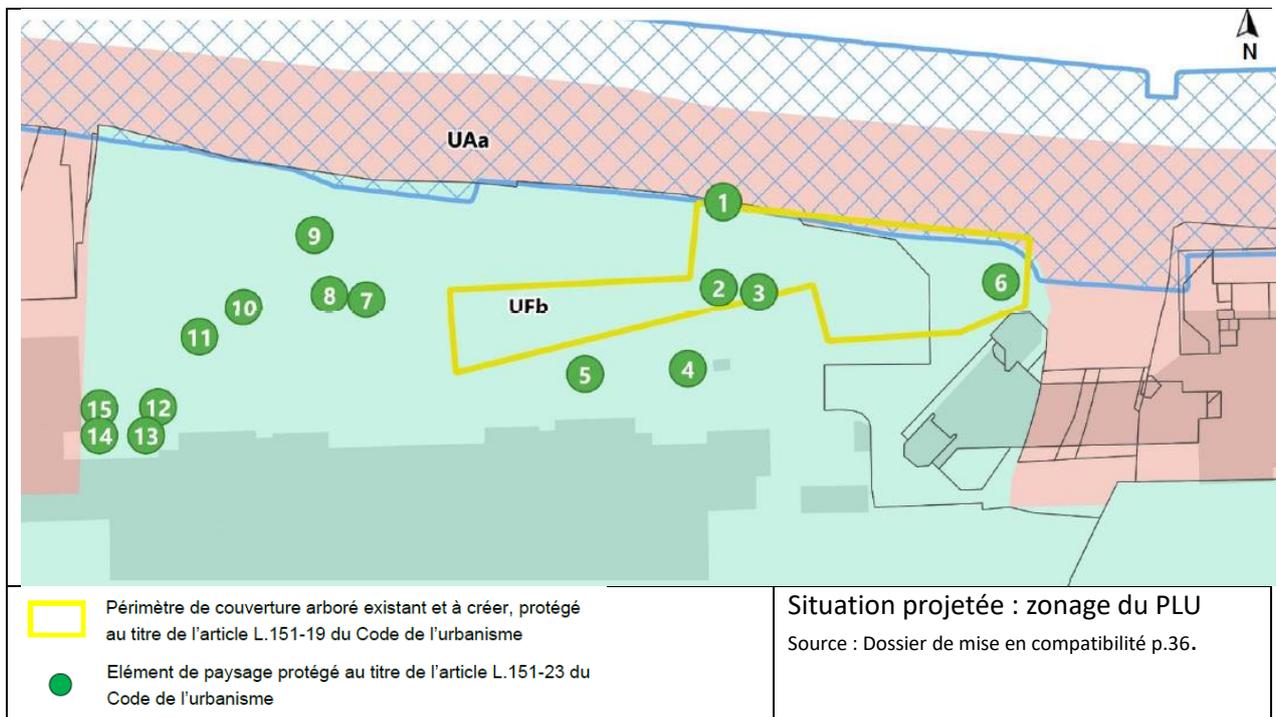
#### **33.2- Modification en lien avec l'instauration de dispositions de protection de la couverture végétale**

Au paragraphe IV.3.2.1, destiné à la présentation détaillée des évolutions du zonage et du règlement et consacré aux « Autres dispositions », deux paragraphes sont ajoutés après les présentations « a- emplacements réservés », « b- espaces boisés classés », « c- éléments recensés au titre de l'article L.123-1 7° du code de l'urbanisme ». Ils sont destinés à présenter successivement :

- d- les éléments recensés au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme : identification d'un périmètre d'intérêt paysager, des règles de protection applicables et renvoi de sa localisation et de sa délimitation dans les documents graphiques du PLU ;
- e- les éléments recensés au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme : identification des 15 arbres à préserver (par leur dénomination, leurs caractéristiques et le motif écologique justifiant ce classement), des règles de protection applicables et renvoi de leur localisation aux documents graphiques du PLU ;

### **34- LES MODIFICATIONS PROJETEES DES DOCUMENTS GRAPHIQUES DU PLU**

Les modifications des documents graphiques qui en découlent portent sur la suppression de l'espace boisé classé et l'ajout de la création du périmètre de protection au titre l'article L.151-19 au titre du code de l'urbanisme et des protections ponctuelles pour les arbres du parvis au titre l'article L.151-23 du code de l'urbanisme.



## 4- SENS DES AVIS EMIS

### 41- REUNION D'EXAMEN CONJOINT

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Avignon a été examinée lors d'une réunion d'examen conjoint tenue le 19 avril 2021. Le procès-verbal rend compte des avis émis par les personnes publiques associées présentes, tous favorables.

Il détaille les observations de la représentante de la direction départementale des territoires (DDT) de Vaucluse sur le projet de règlement (spécification que la modification ne concerne que la zone UFb), du plan de zonage (maintien de l'emplacement réservé du tramway) et du dossier de mise en compatibilité (modification de la rédaction du paragraphe relatif au risque inondation<sup>1</sup>). Ces observations sont prises en compte dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Les participants s'accordent sur l'intérêt général du projet de requalification soulignant, selon les personnes publiques, l'amélioration attendue en faveur de la mobilité durable et douce<sup>2</sup>, de la mobilité des personnes à mobilité réduite<sup>3</sup>, les avantages de la végétalisation en centre urbain<sup>4</sup>, la création d'un lieu d'attractivité, d'échanges, de vie et de services<sup>5</sup>, la qualité et l'intégration du projet<sup>6</sup>.

### 42- DECISION DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Saisie d'une demande d'examen au cas par cas par la commune d'Avignon, la mission régionale de l'autorité environnementale a décidé que le projet de mise en compatibilité du PLU liée à la déclaration de projet n'était pas soumis à évaluation environnementale (décision CU -2021-2775 du 16 mars 2021).

<sup>1</sup> La modification demandée consiste à supprimer le terme de « compatibilité » et à la place d'indiquer la cohérence entre le projet de réaménagement du parvis et la connaissance actuelle du risque.

<sup>2</sup> DDT, syndicat mixte du SCoT du Bassin de vie d'Avignon, CA du Grand Avignon.

<sup>3</sup> Conseil départemental de Vaucluse.

<sup>4</sup> Conseil départemental de Vaucluse, syndicat mixte du SCoT du Bassin de vie d'Avignon, CA du Grand Avignon.

<sup>5</sup> Chambre de commerce et d'industrie de Vaucluse.

<sup>6</sup> Conseil départemental, Architecte des bâtiments de France.

Elle considère en effet que la mise en compatibilité n'apparaît pas susceptible d'avoir des incidences sur la santé humaine et l'environnement. Elle estime qu'elle contribue au renouvellement urbain d'un site anthropisé et imperméabilisé, sans nouvelle ouverture à l'urbanisation, qu'elle compense la suppression d'un EBC aux enjeux écologiques limités par la protection d'une couverture arborée et d'arbres « d'intérêt » et qu'elle contribue à l'amélioration de l'accessibilité, au développement des modes doux et au renforcement du pôle multimodal autour de la gare.

## **5- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **51- LA PREPARATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

#### **51.1- L'organisation de l'enquête publique**

- **L'arrêté portant organisation de l'enquête publique (articles L.123-10 et R 123-9 C. Env.)**

Les modalités d'organisation de l'enquête publique ont été préparées en concertation avec Mmes Lucie GIARD, directrice planification et développement urbain et Hélène BAILLY-MAITRE, directrice de projets à la direction de la programmation et de l'aménagement urbain. Elles ont été arrêtées au cours d'une réunion tenue le 19 mai 2021. Les dates de l'enquête et des permanences ont été fixées d'un commun accord.

L'arrêté, en date du 21 mai 2021, précise notamment l'objet de l'enquête, la décision pouvant être adoptée, les nom et qualité du commissaire enquêteur, la date et la durée de l'enquête. Il fixe les modalités de consultation du dossier d'enquête sur support papier et par voie électronique, les modalités de transmission, consultation et accessibilité des observations et propositions du public (sur le registre d'enquête, au cours d'une permanence, par voies postale et électronique), les conditions de communicabilité du dossier d'enquête et des observations du public. Il indique les modalités de consultation du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête, l'existence d'informations environnementales, les conditions de publication de l'avis au public (annexe 1).

- **Le dossier d'enquête (article R.153-8 du C. Urb.)**

Le commissaire enquêteur a reçu le dossier d'enquête en version numérique de travail le 12 mai 2021 et le dossier papier complet lui a été remis le 26 mai 2021.

A la requête du commissaire enquêteur, le dossier d'enquête publique a été complété afin que sa composition corresponde aux dispositions de l'article R123-8 du code l'environnement. Ont été ajoutés : le coût financier du projet ; les indications relatives aux décisions pouvant être adoptées et à l'autorité compétente pour les prendre.

#### **51.2-Opérations préparatoires avant l'ouverture de l'enquête**

Le commissaire enquêteur s'est rendu à l'hôtel de ville d'Avignon le 9 juin 2021 pour : vérifier l'affichage de l'avis d'enquête ; vérifier, coter et parapher le dossier d'enquête ; ouvrir et parapher le registre d'enquête.

#### **51.3- L'information du commissaire enquêteur**

Le dossier a été présenté au commissaire enquêteur le 19 mai 2021 par Mmes GIARD et BAILLY-MAITRE, présentation suivie par une visite commentée par Mme BAILLY-MAITRE sur le site du projet.

## 52- LA PUBLICITE DE L'ENQUETE

L'avis au public (annexe 2) a repris les indications contenues dans l'arrêté municipal.

### 52.1 – Publication dans deux journaux régionaux ou locaux (R.123-11-I C.Env.)

L'avis au public a été :

- publié 15 jours avant l'ouverture de l'enquête dans les quotidiens Vaucluse Matin et La Provence (éditions du 28 mai 2021) ;
- rappelé dans les 8 jours de l'ouverture de l'enquête dans les mêmes quotidiens (éditions du 15 juin 2021).

La publication dans la presse régionale n'a pas repris l'intégralité de l'avis au public signé par l'adjoint au maire d'Avignon. La copie de cette publication est jointe en annexe 2.

### 52.2 – Affichage par voie d'affiches et publication sur internet (R.123-11-II C.Env.)

#### ▪ Affichage

A partir du 28 mai 2021, l'avis au public, de couleur jaune et au format A2, a été affiché en plusieurs lieux:

- dans des bâtiments municipaux : à l'Hôtel de ville (dans le péristyle), en mairie annexe du quartier Ouest compétente sur la gare, à la Maison du patrimoine (département habitat et urbanisme) ;
- sur le site du projet de réaménagement du pôle multimodal au moyen de 6 affiches (entrée principale de la gare, abris des arrêts du bus et des arrêts du tramway (2 affiches), entrée de l'hôtel Ibis, abri de la caisse du parking du parvis.

Ces affichages ont été maintenus pendant toute la durée de l'enquête conformément aux dispositions de l'article 7 de l'arrêté. Un constat de l'affichage sur le site du projet a été établi le 31 mai 2021 et renouvelé le 28 juin 2021 (annexe 2). A l'occasion de ses permanences, le commissaire enquêteur a pu constater la réalité, la bonne tenue et la visibilité de l'affichage.

#### ▪ Publication sur internet

L'avis a été publié sur le site internet de la mairie de la mairie d'Avignon, rubrique urbanisme le 28 mai 2021. Il a été maintenu pendant la durée de l'enquête.

## 53- L'INFORMATION DU PUBLIC

### 53.1- La composition du dossier d'enquête mis à la disposition du public (R.123-8 C.Env. et R153-8 C.Urb.)

Le dossier d'enquête papier de 173 pages comprend les pièces suivantes :

Déclaration de projet (présentation du projet)	48 pages numérotées de 1 à 48
Mise en compatibilité du PLU	36 pages numérotées de 1 à 36
Avis de la mission régionale de l'autorité environnementale	4 pages numérotées de 1 à 4
Procès-verbal de l'examen conjoint des	5 pages numérotées de 1 à 5

personnes publiques associées	
Courrier de la CCI	2 pages numérotées 1 et 2
Arrêté d'enquête publique	5 pages numérotées de 1 à 5
Annexes :	
- Diagnostic phytosanitaire	5 pages numérotées de 1 à 5
- Pré-diagnostic écologique	38 pages numérotées de 0.1 à 0.7 et de 1 à 31
- Stratégie végétale du projet d'Avignon centre	26 pages numérotées de 70 à 95
- Aménagement en faveur de la biodiversité du projet d'Avignon centre	4 pages numérotées de 96 à 99

La composition et la concordance du dossier dans les deux formats présentés (papier et numérique) ont été vérifiées avant l'ouverture de l'enquête.

Par ailleurs, et en parallèle de l'enquête publique, une exposition composée de 8 panneaux a été installée sur le parvis de la gare à compter du 2 juillet 2021. Elle reprend les principales illustrations du dossier d'enquête accompagnées d'explications sur le projet de réaménagement.



### 53.2- L'accessibilité du dossier d'enquête

Conformément aux dispositions de l'article 3 de l'arrêté, rappelées dans l'avis, le dossier d'enquête publique pouvait être consulté pendant la durée de l'enquête :

- en version papier, à l'Hôtel de ville, durant les heures habituelles d'ouverture de la mairie au public ;
- en version numérique, sur le site internet de la mairie, rubrique urbanisme, dès le 31 mai 2021;
- en version numérique, à partir d'un poste informatique en accès gratuit, disposé à la mairie annexe du quartier Ouest, pendant les heures d'ouverture au public.

Le registre d'enquête et les avis au public publiés dans les éditions de la Provence et du Dauphiné Libéré ont été joints au dossier papier.

Le dossier a été rendu communicable dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

## 54- LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### ▪ Ouverture et clôture de l'enquête

En application de l'article 1er de l'arrêté, l'enquête a été ouverte le 14 juin 2021 à 9 heures.

Le jour de l'ouverture, un mouvement social des employés de la mairie d'Avignon (rassemblement devant l'hôtel de ville et occupation du péristyle) a provoqué la fermeture des bureaux de l'hôtel de ville au public.

L'enquête s'est déroulée durant 32 jours consécutifs jusqu'au 15 juillet 2021 à 12h. A la clôture de l'enquête, le registre a été mis à la disposition du commissaire enquêteur et clos par lui.

### ▪ Permanences

Un mouvement social a empêché la tenue de la première permanence prévue le 14 juin 2021 de 9h à 12h.

Conformément à l'article 6 de l'arrêté, le commissaire enquêteur a tenu ses autres permanences à l'hôtel de ville aux lieux, jours et heures prévus, soit :

- le mercredi 23 juin 2021 de 14h à 17h,
- le vendredi 2 juillet 2021 de 14h à 17h,
- le jeudi 15 juillet de 9h à 12h.

En accord avec Mme GIARD, une permanence supplémentaire a été organisée le mercredi 7 juillet 2021 de 9h à 12h. Le public a été informé de l'ajout de cette permanence par une mention sur le site internet de la ville à la rubrique de l'enquête.

### ▪ Recueil des observations et propositions du public et conditions de consultation

Pendant la durée de l'enquête, le public a pu présenter ses observations et propositions et consulter celles-ci conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté rappelées dans l'avis.

Elles pouvaient être présentées :

- directement auprès du commissaire enquêteur pendant les permanences de celui-ci ;
- de manière écrite, consignées sur le registre d'enquête ou adressées par voie postale ;
- par courriel, en utilisant l'adresse électronique de la mairie du quartier Ouest.

Les observations ont été consultables pendant la durée de l'enquête :

- sur le registre papier pour les observations inscrites ou déposées sur celui-ci ;
- sur le site de la mairie, rubrique urbanisme, pour les observations transmises par voie électronique.

### ▪ Procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales et réponse du responsable du projet

Conformément aux prescriptions de l'article R123-18 du code de l'environnement et de l'article 8 de l'arrêté, le commissaire enquêteur a rencontré Mme GIARD dans les huit jours de la clôture de l'enquête. Il lui a présenté les observations écrites et orales du public, consignées dans un procès-verbal de synthèse qu'il lui a remis (annexe 3) en même temps que le registre d'enquête et le dossier de l'enquête. Cette rencontre a été organisée d'un commun accord le 19 juillet 2021 à 15h30 à la Maison du patrimoine.

Le mémoire en réponse du maire d'Avignon (annexe 4) a été adressé le 27 juillet 2021 en version numérique. Les observations du public et le mémoire en réponse sont analysés en partie B du rapport.

- **Remise du rapport et des conclusions motivées**

Le commissaire enquêteur a adressé au maire d'Avignon son rapport ainsi que ses conclusions motivées, dans le délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, sous formes papier et numérique.

- **Tutorat**

Un commissaire enquêteur nouvellement inscrit sur la liste d'aptitude départementale des commissaires enquêteurs de Vaucluse a suivi, avec l'accord écrit du maire d'Avignon, le déroulement de l'enquête publique, dans le cadre d'une charte du tutorat établie en accord avec le tribunal administratif de Nîmes (annexe 5).

### **35- LA PARTICIPATION DU PUBLIC ET LE CLIMAT DE L'ENQUETE**

La participation du public à l'enquête s'est limitée à la venue d'une personne lors d'une permanence et au dépôt par elle de deux observations.

Aucune autre observation n'a été transmise par voie électronique ou par courrier.

Selon les dires de la personne chargée du dossier d'enquête, aucune personne n'est venue consulter le dossier.

L'enquête publique s'est déroulée dans un climat calme. Hormis l'empêchement du public à accéder au dossier d'enquête et à se rendre à la première permanence du commissaire enquêteur le premier jour de l'enquête, aucun incident n'a été constaté ou porté à la connaissance du commissaire enquêteur et de nature à gêner la participation et l'information du public.

## B- ANALYSE DES OBSERVATIONS

A l'expiration du délai de l'enquête publique, le constat est fait que le public ne s'est pas déplacé pour consulter le dossier d'enquête ou rencontrer le commissaire enquêteur sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la ville d'Avignon pour permettre le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal d'Avignon centre.

Seule une personne a formulé deux observations écrites au cours d'une permanence. Ces observations n'émettent pas d'avis global sur l'intérêt général du projet ni sur la mise en compatibilité. Elles indiquent néanmoins une préoccupation en lien avec l'intérêt général de la sécurité des personnes. Elles expriment une attente de précisions sur les dispositions qui permettront d'assurer la sécurité du public sur le nouvel espace créé et sur les conditions de partage des voies pour la circulation des piétons et des cyclistes.

Le procès-verbal distingue les deux observations émises par le public (§1) et celles complémentaires du commissaire enquêteur (§2). Les réponses de la commune sont indiquées au regard de chaque observation. Quatre documents ont été joints à cette réponse : deux notices de respect de l'environnement (l'une pour le parvis, l'autre pour la partie bâtiment), une étude de sûreté et de sécurité publique et un plan. Compte tenu de leur volume, trois d'entre eux ne sont pas joints dans le rapport en version papier mais joints à la version numérique. Ils apportent des éléments d'information complémentaires, utiles pour la détermination de l'intérêt général du projet.

### 1- ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Observation	Position de la commune
1- Quelles sont les dispositions prises pour assurer la sécurité des personnes dans ce nouvel espace public?	Voir Etude de Sûreté sur la Sécurité Publique <sup>1</sup> , Le projet prévoit par ailleurs une extension de la couverture vidéo actuelle sur le parvis.
2- Comment les flux de circulation des piétons et des vélos vont-ils être régulés sur les allées du projet?	Le parvis est un espace partagé entre piétons et vélos (et autres modes doux/actifs).

#### Avis du commissaire enquêteur :

A l'examen du document joint au mémoire en réponse l'étude de sûreté et de sécurité publique conduite en 2020 a procédé au diagnostic territorial du bâtiment gare, du parvis et de de leurs abords immédiats, à l'analyse du projet au regard des risques et indiqué les mesures retenues :

- en périphérie (trame viaire, mobilier urbain, éclairage, aménagements paysagers, stationnement sauvage, vidéo protection),
- sur la périmétrie (protection du parvis, stationnement vélo, accès, fonctionnement du site et contrôle des flux, issues de secours notamment),
- sur la volumétrie (sécurisation des commerces, contre les intrusions, mise en lumière du bâtiment, gestion des alarmes)

<sup>1</sup> Document joint à la version numérique du rapport.

- ainsi que sur deux sujets particuliers relatifs à la protection de la phase chantier et aux mesures liées au plan Vigipirate.

L'application des mesures préconisées permet d'intégrer la contrainte sûreté et sécurité publique dans les aménagements cet espace ouvert au public.

Par ailleurs, la largeur et la configuration des voies et accès du parvis, semblent suffisantes pour limiter les conflits d'usage entre piétons et cyclistes et les risques.

## 2- OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

<p><b>Capacité de stationnement vélo</b></p> <p>Le dossier prévoit une consigne à vélos sécurisée de 500 m<sup>2</sup> sans indication de la capacité de stationnement (pièce 1, §3.4, p.35), une superficie qui semble avoir été revue à la baisse, pour des raisons d'économie (cf. notamment l'avenant n°1 à la convention initiale de financement signé par la région PACA qui explique que la capacité de la consigne serait réduite et en partie compensée par la recherche de nouvelles places de stationnement en bordure du projet).</p> <p>→Quelle est la surface du kiosque finalement retenue ?</p> <p>→Quelle sera la capacité du kiosque dédié au stationnement vélos sécurisé ?</p> <p>→Quelles sont les capacités complémentaires éventuellement prévues et selon quelle localisation ?</p> <p>→Une station de vélo en libre-service (Vélopop) est-elle prévue ?</p>	<p>La surface retenue est de 300 m<sup>2</sup>.</p> <p>Sa capacité sera de 384 places + casiers sécurisés pour casques + prises de recharges pour VAE + station de gonflage.</p> <p>Le projet prévoit également la mise en place d'arceaux libres : nombre et implantation en cours de définition (entre 20 et 30).</p> <p>Oui, juste à côté de la consigne à vélo sécurisée (sous auvent)</p>
--	--

### Avis du commissaire enquêteur :

La réduction significative de la superficie de l'abri vélo sécurisé (de 500 à 300 m<sup>2</sup>) n'a pas d'incidence immédiate : elle permet l'accueil des usagers à vélo actuels du pôle et répond aux obligations réglementaires. Pour autant, elle marque un affaiblissement de l'ambition affichée en faveur du vélo en ne réalisant pas l'intégralité de la centaine de places de stationnement vélo en périphérie prévue en compensation de la réduction de la surface de l'abri sécurisé (Cf. avenant n°1 à la convention de financement cité dans l'observation).

<p><b>Sécurité des piétons sur la liaison entre le parking des gares et la gare</b></p> <p>L'un des intérêts mis en avant par le projet consiste à « créer une véritable liaison piétonne entre le parking et la gare » (pièce 1, §3.1, p.31) grâce à une dalle de raccordement où « les voitures, entrant et sortant du parking, circuleront sous la dalle, permettant aux flux de piétons de ne pas croiser les flux de voitures »</p>	
--	--

<p>(pièce 1, §3.5.1, p.36). L'examen des lieux semble montrer pourtant que les usagers du parking (notamment les personnes à mobilité réduite, la dépose minute ou l'auto partage) devront traverser les voies d'accès entrante et sortante du parking. Il en sera de même pour les piétons qui emprunteront le passage St Ruf qui longe le parking. De surcroît, la traversée piétonne s'effectue sur la voie entrante avant l'arrêt obligatoire des véhicules à la barrière de parking, ce qui peut présenter un risque supplémentaire pour la sécurité des piétons.</p> <p>→ La réalité de cette traversée piétonne est-elle confirmée ?</p> <p>→ Dans l'affirmative, sera-t-elle équipée pour les personnes à mobilité réduite ?</p> <p>→ Une évolution technique est-elle envisageable pour réduire le risque pour les piétons (à titre d'exemple, en amont du passage piétonnier, dispositif de ralentissement ou déplacement de la barrière d'entrée du parking qui permettrait aux piétons de bénéficier de l'arrêt obligatoire des véhicules) ?</p>	<p>Oui</p> <p>Oui</p> <p>Oui, le passage piéton sera surélevé. Voir plan annexe<sup>1</sup> issu de la notice accessibilité du PC aux travaux du parking des gares. En sortie de passage piéton, au sud, c'est le projet PEM qui prend le relais du guidage des Personnes en Situation de Handicap jusqu'à l'ascenseur de la gare routière et bien sûr à la gare SNCF</p>
--	---

Avis du commissaire enquêteur :

Le dispositif retenu apparaît adapté au lieu et à la sécurité des piétons.

<p><b>Droit à la mobilité et accessibilité des personnes en situation de handicap</b></p> <p>Le droit à la mobilité reconnu aux personnes en situation de handicap et celles à mobilité réduite dans le code des transports prévoit que des mesures particulières sont prises en leur faveur pour favoriser l'accessibilité des personnes principalement par l'adaptation des moyens de communication et des infrastructures de transport ainsi que par la formation du personnel.</p> <p>→ Au-delà des dispositions retenues par les opérateurs de transport sur leur réseau, et s'agissant du parvis, des dispositions particulières relatives à l'adaptation des moyens de communication sont-elles prévues par le projet pour faciliter l'accessibilité des personnes en situation de handicap ? (l'accessibilité des personnes à mobilité réduite étant par ailleurs</p>	<p>Le parvis sera équipé de bandes de guidage, de chasse roues et de manchons braille sur les rampes.</p>
---	---

<sup>1</sup> Joint dans la version numérique du rapport.

bien décrite dans le dossier).	
--------------------------------	--

Avis du commissaire enquêteur :

Dont acte.

<p><b>Services associés au pôle d'échange</b>  Le pôle d'échange offre des services aux habitants qui participent à l'intérêt général que le dossier a répertorié dans le parking des gares (bornes de recharge, auto partage), sur le parvis (parc paysager avec des espaces de détente et ludiques, guichet de vente et d'information des transports urbains, abri vélo sécurisé, offre de restauration, station de taxis) et dans le cadre du réaménagement du bâtiment voyageurs de la gare (kiosque à journaux, boulangerie, création d'une Maison du vélo).</p> <p>→ D'autres services non mentionnés seront-ils proposés au public, sur le parvis ou dans le cadre du réaménagement du bâtiment voyageurs ? Par exemple : location de véhicules, information touristique, services minute ou à la journée, marché.</p>	<p>La proximité du centre-ville et de ses du commerce et services n'a pas fait apparaitre de besoin complémentaire à l'offre de service prévue dans le projet. En complément toutefois 2 points d'alimentation électriques type marché sont prévus sur le parvis pour d'éventuels stands, food truck ou arbres de Noël.</p>
---	---

Avis du commissaire enquêteur :

Dont acte.

<p><b>Préservation de l'environnement pendant la réalisation des travaux</b>  L'application des principes d'une Notice de respect de l'environnement est présentée comme permettant que « les impacts liés aux travaux seront largement réduits » (pièce 1, p.41) sans autre précision.</p> <p>→ Quels sont les principes et attentes du maître d'ouvrage à l'égard des entreprises en matière environnementale ?</p> <p>→ Le calendrier des travaux retenu prend-il en compte l'évitement de la période de reproduction de l'avifaune commune protégée recommandée dans le pré-diagnostic écologique ?</p> <p>→ Quels sont les principes et attentes du maître d'ouvrage pour garantir la sécurité des usagers</p>	<p>Voir la NRE<sup>1</sup>.</p> <p>Voir la NRE.</p> <p>La sécurité est la priorité du maitre d'ouvrage : du vis-à-vis des usagers, du personnel des ER</p>
---	--

<sup>1</sup> Notices de respect de l'environnement jointes à la version numérique durapport.

du pôle d'échange multimodal pendant les travaux ?	dont l'activité sera maintenue et du personnel des entreprises.
--	---

Avis du commissaire enquêteur :

A l'examen des deux documents joints au mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a défini les axes prioritaires de gestion du chantier relatif au parvis et aux constructions nouvelles, liés :

- à la sécurité et au voisinage : sécurité des usagers du site et des équipements limitrophes, qualité des cheminements du public et du balisage des zones de travaux ;
- à la biodiversité : mesures de conservation des arbres, préservation de la nappe ;
- aux matière et déchets : choix de fournisseurs locaux, stockage et réemploi des terres, stockage et réemploi des revêtements de sols ;
- à l'énergie et au carbone : étude du raccordement électrique de la base vie (pas de groupe électrogène), liste du matériel utilisé en vue d'une réduction de consommation d'énergie fossile, en option proposition d'un béton bas carbone pour les revêtements avec incidence financière.

La mise en œuvre par les entreprises des mesures attendues permet d'intégrer en phase travaux la préservation de l'environnement et la sécurité des usagers du pôle.

<p><b>Sécurité des personnes et des biens sur l'espace public du parvis</b> (en complément de l'observation n°1 du public). Le dossier n'a pas abordé la question de la sécurité des personnes et des biens sur l'espace public du parvis.</p> <p>→ Quels sont les impacts attendus du projet sur la sécurité et la tranquillité publique des personnes ? Des dispositions sont-elles envisagées pour éviter une appropriation négative de l'espace public (trafics, stationnement prolongé de personnes en situation marginale,..) ?</p>	<p>Voir Etude de Sûreté sur la Sécurité Publique. Le projet prévoit par ailleurs une extension de la couverture vidéo actuelle sur le parvis.</p>
---	---

Avis du commissaire enquêteur :

Cf. avis déjà exprimé à la suite de l'observation n°1 du public.

<p><b>Compatibilité du projet avec le SDAGE</b> Le dossier fait référence au SDAGE « approuvé le 20 novembre 2009 » (pièce 2, p.8), devenu caduque après l'approbation du SDAGE 2015-2021 approuvé le 3 décembre 2015.</p> <p>→ Le projet est-il compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE en vigueur ?</p>	<p>Le SDAGE 2016-2021, approuvé par arrêté du Préfet coordonnateur de bassin du 3 décembre 2015, comprend 9 orientations fondamentales. Celles-ci reprennent les 8 orientations fondamentales du SDAGE 2010-2015 qui ont été actualisées et incluent une nouvelle orientation fondamentale, l'orientation fondamentale n°0 « s'adapter aux effets du changement climatique ».</p> <p>Ces 9 orientations fondamentales s'appuient également sur les questions importantes qui ont</p>
---	--

été soumises à la consultation du public et des assemblées entre le 1er novembre 2012 et le 30 avril 2013.

Les 9 orientations fondamentales (OF) du SDAGE 2016-2021 sont :

- Adaptation au changement climatique (OF 0) ;
- Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité (OF 1) ;
- Concrétiser la mise en oeuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques (OF 2) ;
- Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement (OF 3) ;
- Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence

Page 5 sur 5

entre aménagement du territoire et gestion de l'eau (OF 4) ;

- Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé (OF 5) ;
- Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides (OF 6) ;
- Attendre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource eau et en anticipant l'avenir (OF 7) ;
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques (OF 8).

Le programme de mesures, arrêté par le Préfet coordonnateur de bassin, recense les mesures dont la mise en oeuvre est nécessaire à l'atteinte des objectifs environnementaux du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) pendant la période 2016-2021, deuxième cycle de la directive cadre sur l'eau (DCE). Avec les orientations fondamentales du SDAGE et leurs dispositions, ces mesures représentent les moyens d'action du bassin pour atteindre les objectifs de la DCE : non dégradation, atteinte du bon état, réduction ou suppression des émissions de substances, respect des objectifs des zones protégées.

Ainsi les différentes orientations fondamentales du SDAGE sont traduites par la mise en oeuvre d'un programme de mesures territorialisées. A noter qu'aucune mesure territorialisée n'est spécifiquement associée aux orientations fondamentales 1, 2, 3 et 8, dont les principes s'appliquent néanmoins au travers de la réglementation, des dispositions du SDAGE et

	<p>d'une façon générale de la mise en oeuvre des mesures territorialisées.</p> <p>Le projet de requalification du PEM d'Avignon-Centre ne comporte aucune incompatibilité avec les orientations fondamentales du SDAGE 2016 – 2021 et son programme de mesures territorialisées.</p>
--	--

Avis du commissaire enquêteur :

Dont acte.



# DEUXIEME PARTIE

## CONCLUSIONS MOTIVEES

### ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

#### **1- L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

##### **11- L'ORGANISATION DE L'ENQUETE ET LES DISPOSITIONS PREPARATOIRES**

- **L'arrêté et l'avis d'ouverture de l'enquête**

L'arrêté et l'avis d'ouverture de l'enquête ont été élaborés par le département Habitat et Urbanisme de la mairie d'Avignon, autorité organisatrice de l'enquête (annexes 1 et 2). L'arrêté et l'avis comportent les dispositions prévues par les articles L.123-10 et R.123-9 du code de l'environnement.

- **La publicité de l'enquête**

Les dispositions réglementaires de l'article R.123-11 ont été mises en œuvre : affichage de l'avis au format A2 et de couleur jaune, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête à l'hôtel de ville, à la mairie annexe ouest, à la Maison du Patrimoine (département habitat et urbanisme) ainsi que sur le site du projet. Cet affichage a été maintenu pendant la durée de l'enquête et a fait l'objet de deux constats d'affichage (annexe 2).

L'avis a été mis en ligne sur le site de la mairie d'Avignon dans les mêmes délais.

L'avis a été publié quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux. A la différence de l'avis affiché et mis en ligne, l'avis publié dans les journaux ne comporte pas toutes les indications d'information pour le public (annexe 2).

- **La mise à disposition du dossier d'enquête et du registre**

La version papier a été mise à disposition du public à l'hôtel de ville pendant la durée de l'enquête. La version numérique pouvait être consultée directement sur le site de la mairie et un poste informatique dédié a été mis à la disposition gratuite du public à la mairie annexe ouest pendant la même durée.

Le dossier d'enquête en format papier et le registre d'enquête, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, ont été tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête aux jours et heures d'ouverture au public de l'hôtel de ville.

La complétude des dossiers papier et numérique a été vérifiée avant l'ouverture de l'enquête.

A la connaissance du commissaire enquêteur, aucune demande de communication du dossier avant l'ouverture de l'enquête n'a été formulée.

##### **12- LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

L'enquête s'est globalement déroulée dans le respect des dispositions réglementaires régissant l'enquête publique et celles de l'arrêté du maire d'Avignon.

- **La durée de l'enquête et les permanences**

En application de l'article 1 de l'arrêté municipal, l'enquête s'est déroulée durant 32 jours consécutifs du lundi 14 juin 2021 à 9h00 au jeudi 15 juillet 2021 à 12h00.

Un mouvement social des employés de la mairie d'Avignon, entraînant la fermeture de la mairie au public, a empêché la tenue de la première permanence. A cette exception près, les autres permanences ont été régulièrement tenues aux dates, heures et lieux fixés par l'avis d'enquête. Une permanence supplémentaire, annoncée sur le site internet de la ville, a été ajoutée.

- **La clôture de l'enquête**

A l'issue de l'enquête, le registre a été clos par le commissaire enquêteur conformément aux dispositions de l'article 8 de l'arrêté municipal.

### **13- LES DISPOSITIONS PRISES APRES LA CLOTURE DE L'ENQUETE**

- **Procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales et m mémoire en réponse**

Les observations du public ont été analysées individuellement et transcrites dans un procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales du public (annexe 3). Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement, rappelé à l'article 8 de l'arrêté municipal, le commissaire enquêteur a rencontré Mme Lucie GIARD, directrice planification et développement urbain, représentant le maire d'Avignon, dans les huit jours de la clôture de l'enquête, le 19 juillet 2021 pour lui présenter et lui remettre le procès-verbal de synthèse.

Le mémoire en réponse (version non signée en annexe 4) a été adressé au commissaire enquêteur le 26 juillet 2021. Trois documents qui l'accompagnent sont joints, à la version numérique uniquement.

- **Remise du rapport et des conclusions motivées**

Le rapport et les conclusions motivées, accompagnés de l'avis du commissaire enquêteur, ont été transmis à la représentante du maire d'Avignon, dans les 30 jours de la clôture de l'enquête, par voie numérique et par voie postale pour la version papier.

**L'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont respecté les dispositions réglementaires régissant l'enquête publique et celles de l'arrêté municipal fixant les conditions particulières de son déroulement si l'on excepte la publication écourtée de l'avis au public dans la presse et l'empêchement de la tenue de la première permanence.**

## **2- L'INFORMATION, LA PARTICIPATION ET L'EXPRESSION DU PUBLIC**

### **21- L'INFORMATION DU PUBLIC**

- **Le dossier d'enquête publique mis à la disposition du public**

Le dossier d'enquête comprend les pièces prévues par la réglementation en application de l'article R.123-8 du code de l'environnement. Il comprend notamment les informations environnementales sur le projet, la décision de la MRAE de ne pas soumettre le projet à évaluation environnementale, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint valant avis des personnes publiques associées, la justification de l'intérêt général du projet et les conditions de la mise en compatibilité du PLU d'Avignon qui en est la conséquence.

Le dossier pouvait être consulté dans les conditions rappelées au paragraphe 11 ci-dessus et conformément aux dispositions retenues à l'article 4 de l'arrêté municipal.

## ▪ La compréhension du projet

Le dossier d'enquête de 173 pages expose de façon claire les deux volets relatifs, l'un au projet de réaménagement du parvis, l'autre à la mise en compatibilité du PLU. Il présente les incidences environnementales du projet et les motifs qui justifient son intérêt général. De nombreuses photos et schémas illustrent le dossier qui est ainsi rendu très accessible et compréhensible.

Si le public a été globalement mis en mesure de se prononcer, il convient de noter quelques insuffisances, compensées dans le mémoire en réponse, permettant notamment d'intégrer l'analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE en vigueur, les exigences environnementales et de sécurité du maître d'ouvrage pendant les travaux et la prise en compte des préoccupations de sécurité et de tranquillité publique.

## 22- LA PARTICIPATION ET L'EXPRESSION DU PUBLIC

En dépit des conditions suffisantes d'information du public sur la tenue de l'enquête, une seule personne s'est déplacée pour consulter le dossier et déposer deux observations.

Ces observations n'expriment pas d'avis sur l'intérêt général du projet et la mise en compatibilité du PLU. Elles indiquent néanmoins une préoccupation particulière sur l'intérêt général de la sécurité des personnes dans l'espace public qui sera réaménagé.

**Le public a disposé d'un dossier d'enquête apportant une information générale, accessible et suffisante pour apprécier l'intérêt général de l'opération projetée et les conditions de mise en compatibilité du PLU et porter un avis éclairé.**

**Quand bien même il l'aurait peu exercée, le public a eu la faculté de participer sans difficulté à l'enquête publique, dans un climat serein.**

## 3- RAPPEL SUR LE PROJET ET LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

### 31- OBJECTIFS ET ENJEUX

Le réaménagement<sup>1</sup> du PEM d'Avignon vise à améliorer l'accès aux transports en commun et aux modes actifs pour tous (y compris pour les personnes à mobilité réduite) et à renforcer l'intermodalité. Les enjeux retenus du projet de requalification du parvis de la gare centre consistent à :

- « remodeler le site afin de fluidifier les trajets piétons et de réaliser les objectifs d'ouverture et de lisibilité nécessaires au bon fonctionnement de cet espace public ;
- composer une porte d'entrée conviviale et fonctionnelle au centre-ville d'Avignon ;
- dessiner un projet adapté aux temps du quotidien des Avignonnais et aux temps du festival des touristes ;
- libérer le parvis de la circulation afin de réaliser un projet apaisé en termes de flux piétons ;
- aménager une façade paysagère en accompagnement du tracé des remparts et du tramway ;
- retrouver la vocation de parc paysager et arboré historique au lieu ;
- implanter des milieux archétypaux du Grand Avignon et qualifier des ambiances paysagères ;
- mettre en scène la gestion alternative de l'eau ;

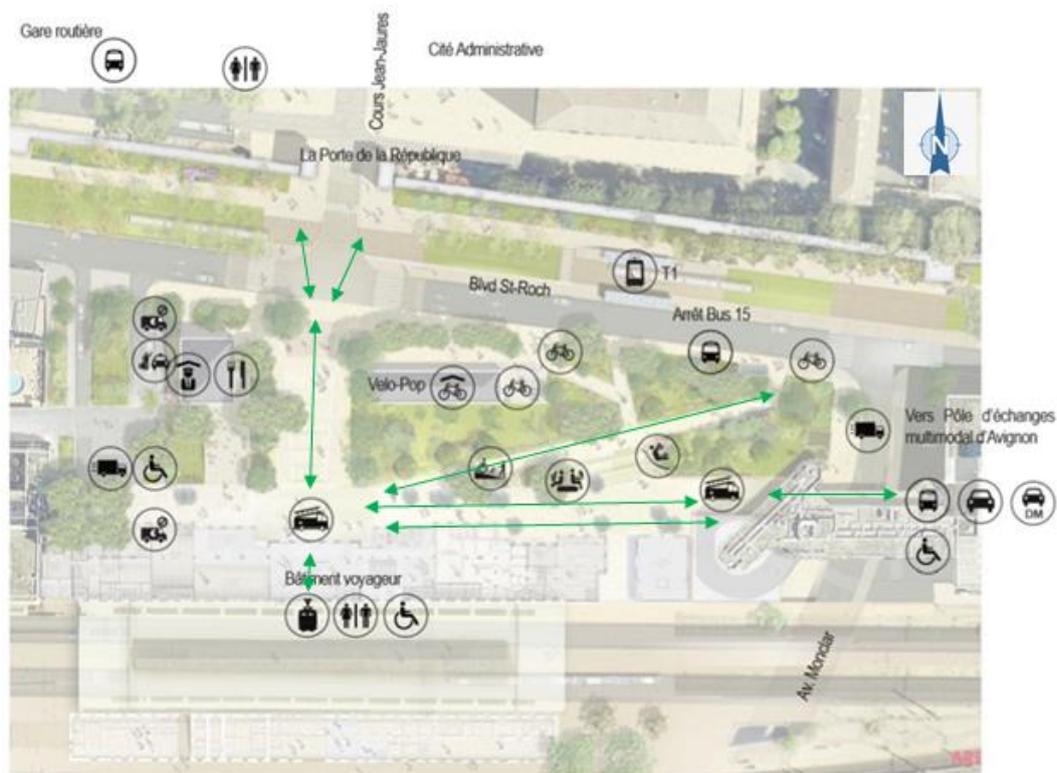
---

<sup>1</sup> Si l'objet de l'enquête porte sur le projet de « réaménagement » du PEM, la quasi-totalité des documents du dossier d'enquête font référence au projet de « requalification » du PEM, dénomination mieux adaptée.

- fabriquer un écrin paysager à la gare et aux remparts en révélant et/ou en masquant des vues. »



### 32- LES FONCTIONNALITES DU PROJET

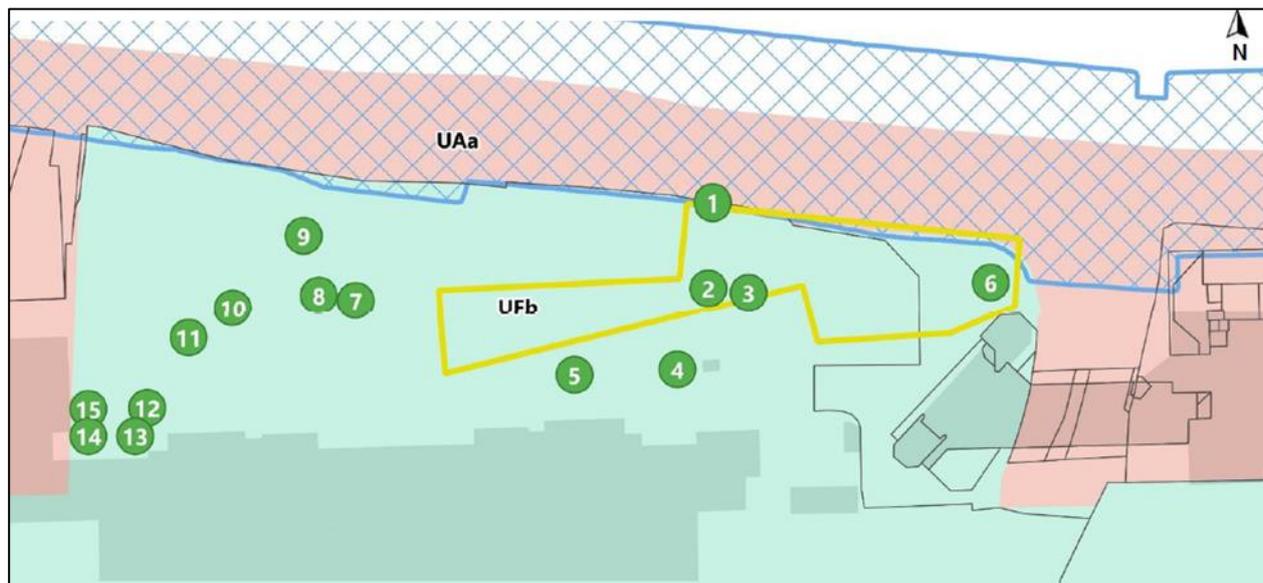




### 33- LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Les modifications à apporter au PLU se rattachent aux possibilités :

- de construction, sur le parvis de la gare en zone UF, secteur UFb, des kiosques destinés à l’abri vélo sécurisé d’une part, au restaurant et au guichet d’information et de vente de billets des transports urbains du Grand Avignon ;
- d’instauration, sur le secteur UFb, de dispositions de protection de la couverture arborée du parvis en compensation de la suppression de l’espace boisé classé.



- Périmètre de couverture arboré existant et à créer, protégé au titre de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme
- Élément de paysage protégé au titre de l'article L.151-23 du Code de l'urbanisme

### 4- CONCLUSIONS MOTIVEES SUR L'INTERET GENERAL DU PROJET ET LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

L’intérêt général constitue une condition *sine qua non* de mise en œuvre de la mise en compatibilité du PLU par une déclaration de projet. Aussi l’intérêt général de l’opération projetée sera analysé au regard des objectifs poursuivis et des atteintes qu’il est susceptible d’occasionner à d’autres intérêts et confronté au parti d’aménagement de la commune.

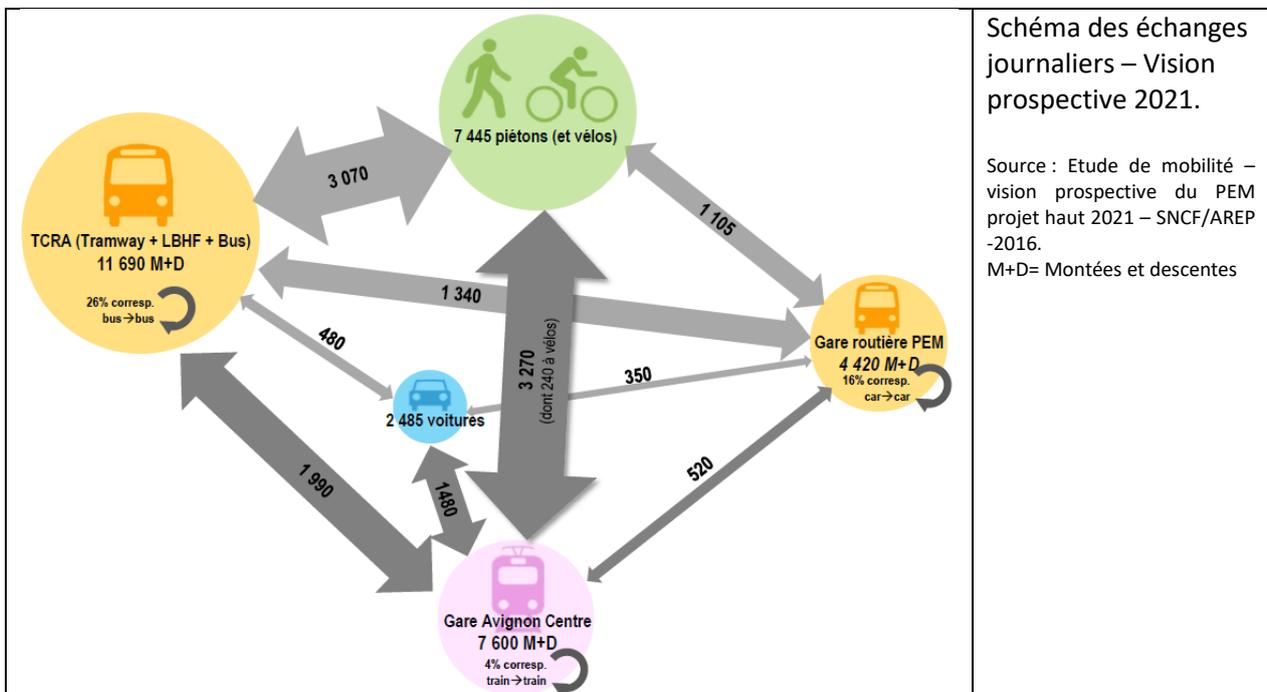
## 41- LA FONCTION DE POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

### 41.1- Un pôle déjà existant en développement

Le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal n'apporte pas de modification aux implantations actuelles des modes de transport constitutives du pôle, à savoir la gare ferroviaire, les gares routières des transports urbains et interurbains et les arrêts du tramway et des bus urbains. Seul le parking de stationnement du parvis est déporté sur un autre parking existant, le parking des gares. Selon l'étude de mobilité du pôle d'échange multimodal, réalisée en 2016, l'importance et les grandes caractéristiques du pôle sont définies ainsi :

- la gare reçoit en majorité des flux pendulaires provenant d'Avignon et des communes voisines mais l'usage de la gare est aussi lié en partie aux correspondances possibles avec d'autres destinations plus éloignées, à la gare TGV et à la dimension touristique de la ville (un tiers des voyages liés à un motif de loisirs) ;
- des pratiques de transport fortement liées à la proximité du centre-ville et des gares routières urbaines et interurbaines avec une part importante des rabattements des modes doux (piétons et vélos) vers la gare (50% des voyageurs) et vers les transports en commun urbains (27% des flux) ;
- une part minoritaire de l'usage de la voiture dans les échanges journaliers, sans être marginale, avec une offre de stationnement dédiée uniquement à la gare ferroviaire, estimée insuffisante.

Cette étude prévoit une hausse importante de la fréquentation du pôle en raison des mises en service de la ligne ferroviaire Carpentras – Avignon, du tramway et du bus à haute fréquence. Elle indique une part toujours prépondérante des modes doux et la nécessité d'aménager les liaisons piétonnes et vélo du pôle. La vision prospective 2021 de l'étude est schématisée ci-après.



## 41.2- Une restructuration nécessaire encourageant le report modal

Le parvis, lieu des échanges entre les différents modes de transport, apparaît comme un site constitué pour l'essentiel de parkings et de voies de circulation. Il donne à la voiture une place disproportionnée par rapport à son poids dans l'intermodalité du lieu. Il est peu adapté aux modes doux qui doivent s'insérer dans un environnement dédié à la voiture. Il est inadapté à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite en raison d'un dénivelé important entre la gare et le boulevard.

La restructuration projetée est de nature à favoriser l'usage des modes doux et des transports en commun et renforcer la fonction intermodale du site. En particulier, elle contribue :

- à favoriser les modes doux en composant un parvis dédié aux piétons et aux vélos et en créant les outils complémentaires à ces usages (abri sécurisé vélo, station vélo pop, atelier de réparation de l'association Roulons à vélo) ;
- à améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite en organisant une circulation de plain pied sur le parvis haut (liaison avec le parking des gares et, par ascenseur avec la gare routière) et une rampe adaptée vers le boulevard (liaisons avec les gares urbaines et interurbaines, les arrêts du tramway et des bus) ;
- à renforcer la fonction intermodale autour de la gare en aménageant une gestion plus simple et lisible des flux de circulation allégés de la composante véhicule (cheminements doux simplifiés, visibilité améliorée de la façade de la gare routière et de l'accès au parking des gares), et en offrant des services élargis adaptés à l'intermodalité (restaurant, billetterie des transports urbains, parking sécurisé vélo, parking automobile avec des facilités de dépose minute, de recharge électrique ou d'auto partage, rénovation de l'intérieur de la gare) ;
- à préserver les services actuels nécessaires aux besoins de l'exploitation de la gare (livraisons, convois de fonds, taxis) et les capacités de mise en œuvre des secours aux personnes et aux biens sur l'ensemble du parvis et de ses abords.

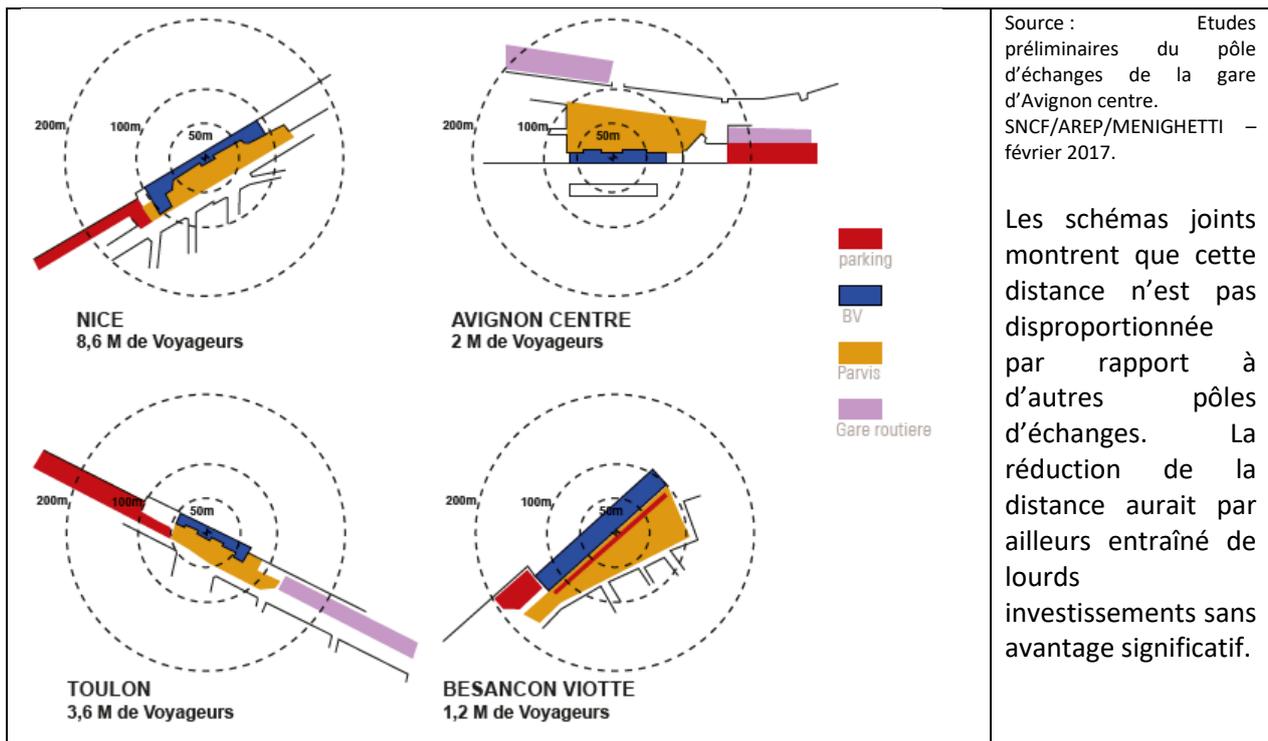
Deux inconvénients mineurs peuvent néanmoins être relevés :

- une capacité de stationnement vélo de l'ordre de 420 places sur le parvis (Cf. mémoire en réponse), aujourd'hui suffisante au regard des besoins actuels et de la réglementation, mais qui paraît en deçà des 500 places, objectif retenu<sup>1</sup> et qui marque, sans raison apparente, un moindre engagement dans la promotion de l'usage du vélo : la réalisation de l'objectif initial serait souhaitable ;
- la distance entre les modes des transport qui pourrait apparaître élevée avec une incidence pour les personnes à mobilité réduite :

---

<sup>1</sup> Extrait de la délibération n°20-810 modifiant la délibération n°19-12 du 15 mars 2019 relative à la convention de financement du programme du pôle d'échanges multimodal d'Avignon –centre au titre du contrat de plan Etat-région 2015-2020 :

« ...Pour le pôle d'échanges multimodal d'Avignon ...que de ce fait la capacité de la consigne à vélo passe de 500 unités à 400 unités ; que pour autant les partenaires envisagent le maintien de la subvention régionale sur la consigne à vélo sur la base de 500 unités étant entendu que 100 places de stationnement pourraient être disposées en bordure du projet ; ... ».



En revanche, l'éloignement du parking des gares de la gare apparaît élevé pour des personnes à mobilité réduite et l'unique place de stationnement qui leur est réservée dans la cour de service semble bien insuffisante.

Une augmentation du nombre de places PMR est souhaitable dans la cour de service.

**Le projet renforce la fonction multimodale du pôle autour de la gare par l'élargissement de l'offre des services aux usagers et par l'organisation simplifiée et plus claire des cheminements, encourage le développement des modes doux en créant des outils complémentaires à ces usages et en excluant les autres modes du parvis, améliore l'accessibilité des personnes en situation de handicap. Il préserve les intérêts liés aux interventions et secours aux personnes et aux biens et ceux nécessaires à l'exploitation de la gare.**

## 42- L'INSERTION URBAINE

### 42.1- Une conception architecturale intégrée à la proximité des remparts

Le site actuel n'offre pas une image valorisante : il est sans attrait, largement anthropisé et peu entretenu. Il s'accorde mal avec les remparts et l'axe pénétrant de la ville qui lui font face, accentuant en ce lieu l'effet de coupure entre l'intra-muros et l'extérieur.

Le projet corrige ce tableau en proposant une conception architecturale mieux intégrée à l'environnement urbain historique de la ville. Trois éléments y concourent :

- la création d'un parc paysager à proximité des remparts, en lieu et place d'un parking, mettra en valeur ces derniers ;
- la réalisation d'un escalier, sensiblement placé dans l'axe de la porte de la République, et dont la monumentalité voulue s'harmonisera à celle des remparts et à l'accès dans l'intra-muros ;

- la reprise de la façade historique de la gare et sa mise en lumière la nuit contribueront à l'amélioration de la mise en valeur du bâtiment et compléteront une perspective d'ensemble reliant le bâtiment voyageurs de la gare à l'intra-muros.

Cette conception donnera en outre, aux touristes arrivant en gare, une première impression plus qualitative de la ville.

La conception moderne des deux kiosques créés de part et d'autre de l'escalier apparaît suffisamment étudiée et contrôlée pour ne pas être de nature à dissoner.

Enfin, la reprise de la façade métallique de la gare routière renouvellera une entrée de gare aujourd'hui dénuée de caractère.

## **42.2- Un cadre de vie plus attractif pour les habitants et les usagers du pôle**

Le projet permet de satisfaire les intérêts des usagers du pôle et ceux des habitants voisins par les avantages qu'il procure.

Il développe, dans un site urbanisé, un espace vert d'envergure, avec la plantation d'une centaine d'arbres supplémentaires et d'une végétation arbustive étagée. Cet espace de nature en milieu urbain, aménagé et accessible à tous, fournira ainsi aux habitants comme aux usagers du pôle d'échange un cadre attrayant et paisible propice aux rencontres, à la détente et aux loisirs et plus agréable à traverser.

Par ailleurs, le développement d'un parc arboré en ville permet de lutter contre le phénomène des îlots de chaleur urbains que le changement climatique va rendre plus prégnant. L'augmentation conséquente des surfaces végétalisées (de 5 à 30% de la surface totale du parvis) à faible inertie thermique, le traitement des surfaces minéralisées en matériaux à fort pouvoir de réflexion solaire et l'exclusion de la voiture auront un impact positif sur la qualité et la température de l'air du site. Les usagers du lieu y trouveront le bénéfice d'un parc agréable par le bien-être qu'il sera en mesure d'apporter en périodes de fortes chaleur.

**Le projet renouvelle qualitativement la physionomie du secteur. Sa conception architecturale contribue à intégrer la gare et son parvis à l'environnement monumental des remparts et de l'intra-muros et à lui donner une image plus qualitative. Il sera source d'aménités offrant aux habitants et usagers du pôle un parc urbain arboré dans lequel il sera agréable de séjourner ou plaisant à traverser.**

## **43- LA PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT**

### **43.1- La protection et le développement de la couverture arborée**

La conjugaison de la protection et du développement de la couverture arborée constitue l'axe fort du projet en matière environnementale. En effet, il permet à la fois :

- la préservation globale des arbres existants, et plus particulièrement la conservation de tous ceux qui présentent un intérêt potentiel écologique (15 arbres), et en limitant au strict nécessaire les abattages (6 arbres sur 51 existants pour des motifs sanitaires, de sécurité ou pour créer la rampe destinée aux personnes à mobilité réduite) ;

- le développement de la couverture arborée que traduit la plantation d'une centaine d'arbres supplémentaires ;
- le renforcement accru de la protection de cette couverture arborée que concrétisent la création d'un périmètre d'intérêt paysager<sup>1</sup> d'une superficie supérieure à celle de l'espace boisé classé initial et l'inscription de 15 arbres à préserver en raison de leur intérêt paysager et de leur fonction ou potentiel écologique<sup>2</sup>.

### **43.2- L'absence d'incidences dommageables sur l'environnement**

Le secteur de projet n'est inscrit dans aucun périmètre Natura 2000 et ne concerne pas de zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF).

A l'état initial, le site lui-même est très anthropisé et imperméabilisé à 95% (parking). Son intérêt écologique est jugé limité et se résume à la couverture arborée existante et à la potentialité de gîtes pour les chiroptères.

Pour autant, dans ce contexte très urbanisé, le projet exploite les potentialités environnementales résiduelles du site :

- il met en œuvre des conditions destinées à favoriser la petite faune : maintien des arbres d'intérêt pour les chiroptères, création de nichoirs pour l'avifaune et d'aménagements pour le lézard des murailles ;
- il limite les rejets d'eaux pluviales dans le réseau pluvial : réalisation d'un système de collecte des eaux dont une partie pourra soit s'infiltrer directement sur les espaces rendus perméables soit être recueillie dans des noues paysagères.

Enfin, en période de travaux, le chantier est soumis à un ensemble de règles destinées à éviter toute incidence dommageable sur l'environnement. Une notice de respect de l'environnement sera imposée à toutes les entreprises participant au chantier pour éviter et réduire les impacts négatifs (bruit et envols de poussières, excavation et évacuation des terres, production de déchets) et préserver les arbres conservés. L'examen de cette notice transmise avec le mémoire en réponse (Cf. analyse des observations) indique que les attentes et exigences du maître d'ouvrage répondent à ces objectifs.

**Situé dans un secteur non couvert par des mesures de protection de l'environnement (Natura 2000, ZNIEFF), et sur un site dont l'intérêt écologique est limité, le projet n'est pas susceptible d'engendrer des incidences dommageables sur l'environnement. La réalisation du parc paysager produira au contraire une amélioration significative de l'environnement naturel liée à l'extension de la couverture arborée existante, à sa protection par son classement au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme et, de manière seconde, aux mesures en faveur de la petite faune et de l'infiltration sur place des eaux pluviales.**

<sup>1</sup> Eléments du paysage à préserver au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme, repérés dans les documents graphiques du PLU pour en garantir la préservation et la mise en valeur.

<sup>2</sup> Eléments végétaux à préserver au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme, repérés dans les documents graphiques du PLU avec leurs caractéristiques et les motifs d'ordre écologique expliquant l'intérêt de leur préservation, maintien ou remise en état.

## **44- LES AUTRES INTERETS EN RELATION AVEC LE PROJET**

### **44.1- Un chantier sécurisé**

La phase travaux ne peut interrompre le fonctionnement des différents modes de transport du site ni interdire les cheminements permettant de passer d'un mode à l'autre. Néanmoins, elle sera source de désagréments et de risques temporaires pour les usagers et les riverains (notamment bruit, circulation de poids lourds et d'engins, modification des cheminements au gré du déroulement du chantier). Elle ne devrait pas avoir d'incidence sur le parking des gares qui sera opérationnel avant le début des travaux.

Les risques et désagréments temporaires, pris en compte dans la notice de respect de l'environnement, ne devraient pas de ce fait occasionner d'atteintes significatives aux usagers et riverains du pôle.

### **44.2- Un projet sans incidences significatives sur la santé et la sécurité des personnes et des biens**

Le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences dommageables sur la santé des habitants et des usagers du site.

Le site n'est pas concerné par un risque naturel ou technologique susceptible de remettre en cause le projet. En particulier, et contrairement à ses abords immédiats, il n'est pas concerné par le plan de prévention du risque inondation du Rhône ou de la Durance ou considéré inondable selon les cartographies plus récentes du territoire à risque inondation « Avignon – Plaine du Tricastin ». Les travaux en cours de révision du PPRI du Rhône, en actualisant la connaissance de l'aléa, semblent cependant susceptibles de tempérer à terme cette affirmation sans présenter de caractère réhibitoire pour la réalisation du projet<sup>1</sup>.

Le site sera concerné par la problématique de la sécurité et de la tranquillité publique<sup>2</sup>. En effet, les parvis des gares sont réputés pour leur sensibilité aux appropriations négatives liées au stationnement prolongé de personnes en situation marginale, aux trafics, et à la présence de touristes.

L'application des mesures préconisées dans l'étude de sûreté et de sécurité transmise dans le mémoire en réponse (Cf. analyse des observations) permet d'intégrer la contrainte sûreté et sécurité publique dans les aménagements du parvis et du bâtiment voyageur de la gare.

### **44.3- Le coût du projet**

Le projet s'élève à 15 857 112 € hors taxes. La comparaison avec le coût d'autres pôles d'échanges multimodaux s'avère délicate, sinon impossible, faute de caractéristiques comparables en termes de fréquentation de voyageurs, de superficie aménagée ou de nature des réalisations opérées.

Pour autant, ce coût ne semble pas disproportionné eu égard aux capacités contributives respectives de la région, de la communauté d'agglomération du Grand Avignon, de la ville et de SNCF Gares & Connexions qui se partagent le financement du projet.

---

<sup>1</sup> Cf. Procès-verbal d'examen conjoint, avis de la direction départementale des territoires.

<sup>2</sup> Ce thème, non traité dans le dossier d'enquête, est présenté dans le mémoire en réponse.

**Le projet n'est pas susceptible de générer des impacts significatifs nouveaux sur d'autres intérêts. Les dispositions retenues pour la sécurisation du chantier semblent adaptées pour prévenir les atteintes potentielles des travaux sur la santé humaine et la continuité du service d'exploitation des transports. Les dispositions générales prévues pour la sécurité des personnes et des biens, y compris en phase travaux, prennent en compte la sécurité et la tranquillité publique du pôle.**

## **45- LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME**

### **45.1- Une modification strictement limitée et cohérente avec le parti d'aménagement**

La modification projetée du plan local d'urbanisme (PLU) répond strictement aux nécessités de la réalisation du projet et au besoin de construction des kiosques. Les modifications du règlement apportées à la zone UF (article UF1) et au secteur UFb (articles UF2 et UF6) spécifient clairement qu'elles concernent le « projet de requalification du pôle d'échange multimodal d'Avignon – Centre ». Elles ne peuvent donc être transposables à d'autres quartiers de la ville classés en secteur UFb.

Les autres modifications précisent les mesures de protection de la couverture arborée au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme (article UF13) et les traduisent dans les documents graphiques. Toutes ces modifications sont explicitées dans le rapport de présentation du PLU mis à jour en conséquence.

Ces modifications sont cohérentes avec le parti d'aménagement du PLU. Elles s'inscrivent dans les orientations du projet d'aménagement et de développement durable de la ville et notamment :

- s'agissant des déplacements : de l'orientation 3 « se déplacer en Avignon » qui vise à « rendre la ville centre plus attractive pour favoriser l'accessibilité multimodale, mener une politique de stationnement cohérente, mieux prendre en compte la mobilité liée au logement et à l'emploi, favoriser les modes doux » et, à cet effet, limiter la place de l'automobile et favoriser le report de la circulation en véhicule individuel vers d'autres modes de déplacement en particulier sur le pôle d'échange multimodal de la gare centre ;
- S'agissant de l'intégration urbaine : de l'orientation 1 « habiter Avignon » qui s'attache notamment à maintenir et améliorer l'accessibilité des grands équipements publics dont la gare et mieux lier le centre intra-muros et les faubourgs ;
- S'agissant de l'environnement : de l'orientation 4 « développer la qualité environnementale » qui vise notamment à renforcer la qualité paysagère de la ville, à utiliser les outils réglementaires de protection et limiter les rejets d'eaux pluviales.

Par ailleurs, le projet répond à l'engagement 1 de la charte de la ville pour l'environnement d'une meilleure qualité de vie des Avignonnais en particulier par la valorisation du cadre de vie.

### **45.2- Un projet cohérent avec les documents supérieurs**

Le projet et les modifications du PLU sont cohérentes avec les différents documents de niveau supérieur. Il est compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône – Méditerranée 2015- 2021, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Bassin de vie d'Avignon, le plan de déplacements urbains (PDU) du Grand Avignon et prend en compte le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région PACA.

En particulier, le projet :

- est compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE actuellement en vigueur (Cf. analyse des observations)
- est compatible avec le SCoT dont l'objectif 3<sup>1</sup> « organiser une mobilité durable » comporte deux orientations qui appellent, l'une à « développer les transports et alternatifs pour une mobilité quotidienne durable », l'autre à « développer une intermodalité efficace entre les différents modes de transports » en ciblant particulièrement le pôle d'échange multimodal de la gare centre ;
- est compatible avec le PDU, dont l'orientation générale poursuit le développement de l'usage des transports collectifs et des modes doux et dont une action (action 2.2) prévoit de « transformer le pôle d'échange du centre-ville pour faciliter l'intermodalité » au sein de la thématique « s'appuyer sur les transports collectifs » de l'axe 1 « développer une offre alternative à la voiture » ;
- prend en compte le SRADDET : en matière de mobilité, il vise à favoriser l'usage des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture individuelle par la recherche de fluidité dans les changements de modes et le développement de pôles d'échanges multimodaux<sup>2</sup> et identifie le pôle d'Avignon centre parmi les aménagements en PEM prioritaires ; en matière urbaine et environnementale, il incite à rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville( objectif 37, règle LD2-OBJ37) .

La révision actuellement engagée du SCoT conserve des objectifs similaires pour les pôles d'échanges, destinés à favoriser l'intermodalité et l'accès aux transports en commun et en veillant à ce qu'ils soient facilement accessibles, de grande qualité urbaine et insérés au sein d'espaces publics apaisés<sup>3</sup>.

De manière plus globale, le projet s'inscrit dans les orientations des politiques publiques nationale (notamment loi d'orientation des mobilités, politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre) déclinées régionalement (contrat de plan Etat – région, plan vélo, contrat de performance entre la région et SNCF Gares & Connexions, classement du pôle en priorité 1 de la stratégie régionale pour l'aménagement des PEM).

**Le projet rend nécessaire la mise en compatibilité du PLU qui s'applique au strict besoin de la réalisation du parvis en définissant la protection de la couverture arborée et en autorisant la construction de kiosques sur le parvis sans possibilité d'ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces situés en secteur Ufb. Les buts recherchés par le projet et les modifications apportées au PLU sont cohérents avec les objectifs poursuivis par la commune dans son document d'urbanisme. Ils s'inscrivent dans les politiques et documents de planification élaborés aux niveaux supérieurs.**

---

<sup>1</sup> Objectif 3 du défi 2 « Maintenir une attractivité productive, durable et maîtrisée du document d'orientations générales .

<sup>2</sup> Notamment orientation 1 « une intermodalité facilitée pour simplifier la vie du voyageur et le lien social » de l'axe 2« mettre en cohérence l'offre de mobilité et la stratégie urbaine régionale » et les objectifs 39 et 40.

<sup>3</sup> Défi 3, §4.4 du document d'orientation et d'objectifs arrêté en comité syndical du 9 décembre 2019.

#### **46- L'INTERET GENERAL DU PROJET**

Le bilan tiré des avantages et inconvénients du projet et des atteintes éventuelles à d'autres intérêts est en faveur de l'intérêt général. Il s'appuie :

- sur les objectifs poursuivis par le projet : l'amélioration de la fonction multimodale (accessibilité, billettique et services nouveaux), l'encouragement des modes doux et des reports modaux (parvis dédié, abri vélo sécurisé et atelier), la préservation et l'amélioration de l'environnement naturel (extension et protection de la couverture arborée, biodiversité favorisée, limitation des rejets d'eaux pluviales), l'intégration urbaine du parvis et de la gare (conception architecturale harmonisée avec les remparts) et l'amélioration du cadre de vie des usagers et des habitants (création d'un parc paysager en ville);
- sur la cohérence du projet avec les objectifs du parti d'aménagement de la commune et ceux des documents de niveau supérieur avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte ;
- sur l'absence de risques ou d'atteintes significatives nouvelles à d'autres intérêts (santé, sécurité des personnes et des biens, continuité du service des transports).

Deux inconvénients mineurs ont été relevés sans remettre en cause l'intérêt général du projet. Leurs effets peuvent être réduits. Ils motivent les deux recommandations suivantes :

- du fait du déplacement et de l'éloignement du parking voitures, une seule place pour personne à mobilité réduite a été réservée à proximité de la gare dans la cour de service. Une augmentation du nombre de places, compatible avec la capacité de cette cour, est souhaitable ;
- du fait d'un moindre engagement pour le stationnement vélo, la capacité initiale de 500 places (400 dans l'abri et 100 réparties autour du parvis) est réduite à 420 places environ sans raison apparente. Cette nouvelle capacité répond certes aux obligations réglementaires et aux besoins actuels de stationnement. Elle paraît néanmoins en deçà des objectifs retenus initialement qui méritent d'être maintenus.

#### **5- AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Vu :

- les articles du code de l'environnement relatifs à l'information et à la participation des citoyens et ceux du code de l'urbanisme relatifs aux plans d'urbanisme,
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2015-2021, le plan de gestion du risque inondation Rhône- Méditerranée (PGRI), la cartographie du territoire à risque important d'inondation (TRI) Avignon – Plaine du Tricastin, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Bassin de vie d'Avignon, le plan de déplacements urbains (PDU) du Grand Avignon et le plan local d'urbanisme de la commune d'Avignon,
- le dossier d'enquête publique, les observations du public, celles du maire d'Avignon et l'analyse effectuée par le commissaire enquêteur.

Constatant

- le déroulement régulier de l'enquête publique, conformément aux prescriptions réglementaires régissant l'enquête publique et celles de l'arrêté n° 21-027-JBM/LG du maire

d'Avignon fixant les conditions de son déroulement, notamment celles relatives à la publicité de l'enquête et à la tenue des permanences, si l'on excepte la publication écourtée de l'avis au public dans la presse et l'empêchement de la tenue de la première permanence,

- la liberté d'accès des lieux où se déroulait l'enquête publique et la disponibilité du dossier en formats papier et numérique, offrant ainsi au public la possibilité de prendre connaissance du projet et d'exprimer dans un climat serein ses éventuelles observations dans des conditions satisfaisantes, quand bien même aurait-il peu exercé cette faculté,
- la fourniture d'un dossier d'enquête, constitué de documents apportant une information générale, accessible et suffisante pour apprécier l'intérêt général de l'opération projetée et les conditions de mise en compatibilité du PLU et porter un avis éclairé.

Prenant acte des indications données et des positions prises par le responsable du projet présentées dans le mémoire en réponse en matière :

- d'engagements pour la préservation de l'environnement et la sécurité des usagers du pôle en phase travaux,
- de sûreté et de sécurité publique du parvis et du bâtiment de la gare,
- d'accessibilité du parvis aux personnes en situation de handicap.

Le commissaire enquêteur considère que le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal d'Avignon centre :

- renforce la fonction multimodale du pôle autour de la gare par l'élargissement de l'offre des services aux usagers et par l'organisation simplifiée et plus claire des cheminements, encourage le développement des modes doux en créant des outils complémentaires à ces usages et en excluant les autres modes du parvis, améliore l'accessibilité des personnes en situation de handicap. Il préserve les intérêts liés aux interventions et secours aux personnes et aux biens et ceux nécessaires à l'exploitation de la gare.
- renouvelle qualitativement la physionomie du secteur. Sa conception architecturale contribue à intégrer la gare et son parvis à l'environnement monumental des remparts et de l'intra-muros et à lui donner une image plus qualitative. Il sera source d'aménités offrant aux habitants et usagers du pôle un parc urbain arboré dans lequel il sera agréable de séjourner ou plaisant à traverser.
- n'est pas susceptible d'engendrer des incidences dommageables sur l'environnement dans un secteur non couvert par des mesures de protection de l'environnement (Natura 2000, ZNIEFF), et sur un site dont l'intérêt écologique est limité. La réalisation du parc paysager produira au contraire une amélioration significative de l'environnement naturel liée à l'extension de la couverture arborée existante, à sa protection par son classement au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme et, de manière seconde, aux mesures en faveur de la petite faune et de l'infiltration sur place des eaux pluviales.
- n'est pas susceptible de générer des impacts significatifs nouveaux sur d'autres intérêts. Les dispositions retenues pour la sécurisation du chantier semblent adaptées pour prévenir les atteintes potentielles des travaux sur la santé humaine et la continuité du service d'exploitation des transports. Les dispositions générales prévues pour la sécurité des

personnes et des biens, y compris en phase travaux, prennent en compte la sécurité et la tranquillité publique du pôle.

- rend nécessaire la mise en compatibilité du PLU qui s'applique au strict besoin de la réalisation du projet en définissant la protection de la couverture arborée et en autorisant la construction de kiosques sur le parvis sans possibilité d'ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces situés en secteur UFb. Les buts recherchés par le projet et les modifications apportées au PLU sont cohérents avec les objectifs poursuivis par la commune dans son document d'urbanisme. Ils s'inscrivent dans les politiques et documents de planification élaborés aux niveaux supérieurs.
- présente dans ces conditions le caractère d'intérêt général qui permet la mise en compatibilité du PLU.

S'appuyant sur ses positions exprimées dans les conclusions motivées, celles du responsable du projet et le bilan tiré à l'issue de l'enquête publique, tenant compte des deux recommandations énoncées au paragraphe 46 des conclusions motivées, le commissaire enquêteur donne :

**un avis favorable**

**à la déclaration de projet  
emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville d'Avignon  
pour permettre le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal d'Avignon centre.**

Fait à Pernes les Fontaines le 30 juillet 2021

Georges CHARIGLIONE,  
Commissaire enquêteur

## Liste des annexes

- Annexe 1 Arrêté du maire d'Avignon n° 21-027 du 21 mai 2021.
- Annexe 2 Publicité légale : avis signé, avis publié, certificats d'affichage sur le site du projet.
- Annexe 3 Procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales.
- Annexe 4 Mémoire en réponse au procès – verbal de synthèse.
- NB : Quatre documents étaient annexés au mémoire en réponse : deux notices de respect de l'environnement (l'une pour le parvis, l'autre pour la partie bâtiment), une étude de sûreté et de sécurité publique et un plan. Compte tenu de leur volume, les 3 premiers documents ne sont pas joints à la version papier (seules les tables des matières sont indiquées) mais ils sont joints à la version numérique.
- Annexe 5 Mise en œuvre d'un tutorat au profit de nouveaux commissaires enquêteurs.



Ville d'AVIGNON  
POLE PAYSAGES URBAINS  
Département Habitat et Urbanisme  
20, rue du Roi René  
84 000 AVIGNON  
Tel. : 04.90.80.44.11  
Fax : 04.90.80.44.12

N° 21-027 - JBM/LG

## ARRETE

portant mise à l'enquête publique de la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville d'Avignon pour le réaménagement du Pole d'Echange Multimodal d'Avignon Centre

L'adjoint au maire délégué au développement territorial et urbain et aux grands projets,

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L.153-19 et R.153-8 ;

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L123-1 à L123-19, et R123-1 à R123-27 ;

Vu la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville d'Avignon pour le réaménagement du Pole d'Echange Multimodal d'Avignon Centre ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 19 avril 2021 ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale en date du 16 mars 2021 ;

Vu la décision en date du 3 mai 2021 du Tribunal Administratif de Nîmes désignant Monsieur Georges CHARIGLIONE en qualité de commissaire-enquêteur ;

Vu les pièces du dossier soumis à l'enquête publique ;

## ARRETE

### Article 1 :

Il sera ouvert une enquête publique du lundi 14 juin 2021 à 9h00, au jeudi 15 juillet 2021 à 12h00, soit 32 jours consécutifs portant sur le projet déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°3 du plan local d'urbanisme de la Ville d'Avignon pour le réaménagement du pôle d'échange multimodal d'Avignon centre.

Le projet prévoit l'aménagement du parvis de la gare en parvis jardin dédié aux piétons et accessible aux personnes à mobilité réduite, la construction de deux kiosques, la rénovation et la mise en valeur architecturale du bâtiment voyageurs, l'amélioration de la liaison vers la gare routière et le parking des gares.

1



### Article 2 :

La personne responsable de la déclaration de projet et de la mise en compatibilité du PLU est la Ville d'Avignon représentée par l'adjoint au Maire, Monsieur Paul Roger GONTARD.

Mme Bailly-Maître, directrice de projets à la Ville d'Avignon (04 90 80 80 00) est la personne auprès de laquelle des informations peuvent être demandées.

### Article 3 :

Monsieur Georges CHARIGLIONE, officier général de gendarmerie en retraite a été désigné en qualité de commissaire enquêteur par Monsieur le Président du Tribunal administratif de Nîmes.

### Article 4 :

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique sera déposé à l'Hôtel de Ville situé Place de l'Horloge, 84 000 AVIGNON où le public pourra en prendre connaissance pendant les heures habituelles d'ouverture (8h30-12h00 ; 13h30-17h00).

Il sera également disponible à l'adresse suivante : <http://www.avignon.fr/ma-ville/urbanisme/> et consultable sur un poste informatique à la mairie annexe du quartier Ouest située 30 avenue Mondlar les lundi et mardi de 9h00 à 11h30 et de 13h30 à 16h30, le mercredi de 9h00 à 11h30 et le jeudi de 9h00 à 11h30 et de 13h30 à 16h30.

Dès la publication du présent arrêté, toute personne pourra, sur sa demande adressée à l'adjoint au maire et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique.

### Article 5 :

Le public pourra consigner ses observations et propositions :

- sur le registre papier ouvert à cet effet, à feuillets non mobiles cotés et paraphés par le commissaire enquêteur qui sera tenu à la disposition du public à l'hôtel de Ville pendant la durée de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie
- par courrier postal parvenu avant le 15 juillet à 12h00 à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur au siège de l'enquête (Hôtel de Ville, place de l'Horloge, 84 000 AVIGNON)
- auprès du commissaire enquêteur au cours d'une permanence
- par courriel à l'adresse suivante : [mairie.annexe.ouest@mairie-avignon.com](mailto:mairie.annexe.ouest@mairie-avignon.com) parvenu avant le 15 juillet 2021 à 12h00

Pendant la durée de l'enquête, les observations et propositions du public seront tenues à la disposition du public dans les meilleurs délais et consultables :

- sur le registre d'enquête, pour celles consignées sur celui-ci, transmises par voie postale ou reçues par le commissaire enquêteur
- sur le site <http://www.avignon.fr/ma-ville/urbanisme/> pour celles transmises par voie électronique.

2



Ces observations sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande.

**Article 6 :**

Le commissaire enquêteur recevra le public à l'Hôtel de Ville :

- le lundi 14 juin 2021 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 23 juin de 14h00 à 17h00
- le vendredi 2 juillet de 14h00 à 17h00
- le jeudi 15 juillet de 9h00 à 12h00

**Article 7 :**

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend :

- le dossier de déclaration de projet, comprenant les informations environnementales se rapportant au projet
- le dossier de mise en compatibilité du PLU
- la décision de l'Autorité Environnementale ne soumettant pas le projet à autorisation environnementale
- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint valant avis des personnes publiques associées
- la mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation

**Article 8 :**

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête sera clos par le commissaire enquêteur.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontrera, sous huitaine, l'adjoint au maire et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. L'adjoint au maire disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur établira un rapport relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations recueillies.

Il consignera, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet de PLU.

Il transmettra à l'adjoint au maire l'exemplaire du dossier de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées, dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'enquête.

3



**Article 9 :**

Le commissaire enquêteur transmettra une copie de son rapport et de ses conclusions motivées au président du Tribunal Administratif de Nîmes.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public en mairie et à la préfecture pendant un an à compter de la clôture de l'enquête conformément à l'article R.123-21 du code de l'environnement. Ils seront également consultables en ligne à l'adresse suivante : <http://www.avignon.fr/ma-ville/urbanisme/>

A cet effet, l'adjoint au maire adresse une copie du dossier au préfet pour assurer cette mise à disposition du public.

**Article 10 :**

A l'issue de l'enquête publique, le conseil municipal approuvera la déclaration de projet, emportant ainsi la mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifiée pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

**Article 11 :**

Cet arrêté fera l'objet des mesures de publication réglementaires.

Un avis au public faisant connaître l'ouverture et les modalités d'organisation de l'enquête sera publié sur le site internet de la Ville d'Avignon à l'adresse <http://www.avignon.fr/> et affiché à l'Hôtel de Ville, à la Maison du Patrimoine (Département Habitat et Urbanisme) et en mairie annexe du quartier Ouest 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de l'enquête.

Un avis sera également porté à la connaissance du public, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département (Le Dauphiné Vaucluse et la Provence) 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête.

Cet avis d'enquête sera affiché, 15 jours au moins avant l'ouverture et durant toute la durée de l'enquête pour être lisible des voies publiques sur et autour du site du projet. Il fera également l'objet d'un affichage électronique dans les mêmes conditions.

Une copie des avis publiés par la presse sera annexée au dossier d'enquête avant l'ouverture en ce qui concerne la première insertion, et au cours de l'enquête pour la seconde insertion ainsi que des photographies des affiches.

4

Accusé de réception en préfecture  
204-216400075-20210521-ASS-4047-2021-AR  
Date de télétransmission : 25/05/2021  
Date de réception préfecture : 25/05/2021

**AVIGNON**  
Ville d'exception

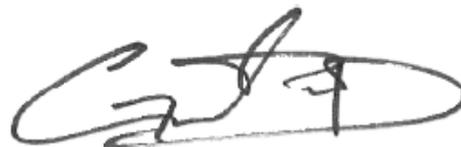
**ARTICLE 12 :**

Une copie du présent arrêté sera adressée :

- au Préfet de Vaucluse ;
- au commissaire enquêteur

A Avignon, le 21 mai 2021

Signé le vendredi 21 mai 2021  
Par Paul-Roger GONTARD,  
Adjoint au Maire



**AVIGNON**  
Ville d'exception

## AVIS AU PUBLIC

### Enquête publique relative à la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville d'Avignon pour le réaménagement du Pôle d'Echange Multimodal d'Avignon Centre

Par arrêté n°21-027 du 21 mai 2021 l'adjoint au maire délégué au développement territorial et urbain, et aux grands projets a ordonné l'ouverture de l'enquête publique sur la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) pour le réaménagement du Pôle d'Echange Multimodal d'Avignon Centre.

Le projet prévoit l'aménagement du parvis de la gare en parvis jardin dédié aux piétons et accessible aux personnes à mobilité réduite, la construction de deux kiosques, la rénovation et la mise en valeur architecturale du bâtiment voyageurs, l'amélioration de la liaison vers la gare routière et le parking des gares.

A cet effet, le président du tribunal administratif a désigné Monsieur Georges CHARIGLIONE officier général de gendarmerie en retraite, en qualité de commissaire enquêteur.

L'enquête publique se déroulera à l'Hôtel de Ville, Place de l'Horloge, 84 000 AVIGNON du 14 juin 2021 à 9 heures au 15 juillet 2021 à 12 heures soit pendant 32 jours.

Le commissaire enquêteur recevra le public à l'Hôtel de Ville :

- le lundi 14 juin 2021 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 23 juin de 14h00 à 17h00
- le vendredi 2 juillet de 14h00 à 17h00
- le jeudi 15 juillet de 9h00 à 12h00

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête pourra être consulté sur le site <http://www.avignon.fr/ma-ville/urbanisme/>, à l'Hôtel de Ville aux jours et heures habituels d'ouverture (8h30-12h00 ; 13h30-17h00) et sur un poste informatique mis à la disposition du public à la mairie annexe du quartier Ouest située 30 avenue Monclar les lundi et mardi de 9h00 à 11h30 et de 13h30 à 16h30, le mercredi de 9h00 à 11h30 et le jeudi de 9h00 à 11h30 et de 13h30 à 16h30.

Chacun pourra consigner ou transmettre ses observations et propositions :

- sur le registre papier ouvert à cet effet, à feuillets non mobiles cotés et paraphés par le commissaire enquêteur qui sera tenu à la disposition du public à l'Hôtel de Ville pendant la durée de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie
- par courrier postal parvenu avant le 15 juillet à 12h00 à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur au siège de l'enquête (Hôtel de Ville, place de l'Horloge, 84 000 AVIGNON)
- auprès du commissaire enquêteur au cours d'une permanence
- par courriel à l'adresse suivante : [mairie.annexe.ouest@mairie-avignon.com](mailto:mairie.annexe.ouest@mairie-avignon.com) parvenu avant le 15 juillet 2021 à 12h00

Pendant la durée de l'enquête, les observations et propositions du public seront tenues à la disposition du public dans les meilleurs délais et consultables :

- sur le registre d'enquête, pour celles consignées sur celui-ci, transmises par voie postale ou reçues par le commissaire enquêteur
- sur le site <http://www.avignon.fr/ma-ville/urbanisme/> pour celles transmises par voie électronique.

Ces observations sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande.

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend :

- le dossier de déclaration de projet, comprenant les informations environnementales se rapportant au projet
- le dossier de mise en compatibilité du PLU
- la décision de l'Autorité Environnementale ne soumettant pas le projet à autorisation environnementale
- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint valant avis des personnes publiques associées
- la mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'intègre dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation

Mme Bailey-Maître, directrice de projets à la Ville d'Avignon (04 90 80 80 00) est la personne auprès de laquelle des informations peuvent être demandées.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public en mairie et à la préfecture pendant un an à compter de la clôture de l'enquête conformément à l'article R.123-21 du code de l'environnement. Ils seront également consultables en ligne à l'adresse suivante : <http://www.avignon.fr/ma-ville/urbanisme/>

Dès la publication de l'arrêté, toute personne pourra, sur sa demande adressée à l'adjoint au maire et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique, le conseil municipal approuvera la déclaration de projet, emportant ainsi la mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifiée pour tenir compte des observations émises lors de l'enquête et suivant l'avis du commissaire enquêteur.

A Avignon, le 21 mai 2021

Signé le vendredi 21 mai 2021  
Par Paul-Roger GONTARD,  
Adjoint au Maire



Enquête publique  
n° E21000037/84

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la ville d'Avignon  
pour permettre le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal d'Avignon centre

Le Dauphiné Libéré et La Provence (éditions du 28 mai 2021)

**AVIGNON**  
Ville d'exception

## VILLE D'AVIGNON

### Avis au public

#### Enquête publique relative à une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville d'Avignon

Par arrêté n°21-027 du 21 mai 2021 l'adjoint au maire délégué au développement territorial et urbain, et aux grands projets a ordonné l'ouverture de l'enquête publique sur la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) pour le réaménagement du Pôle d'Echange Multimodal d'Avignon Centre.

A cet effet, le président du tribunal administratif de Nîmes a désigné Monsieur Georges CHARIGLIONE officier général de gendarmerie en retraite, en qualité de commissaire enquêteur.

L'enquête publique se déroulera à l'Hôtel de Ville, place de l'Horloge, 84 000 AVIGNON, du 14 juin 2021 9h00 au 15 juillet 2021 12h00.

Le commissaire enquêteur recevra le public à l'Hôtel de Ville les :

- le lundi 14 juin 2021 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 23 juin de 14h00 à 17h00
- le vendredi 2 juillet de 14h00 à 17h00
- le jeudi 15 juillet de 9h00 à 12h00

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête pourra être consulté sur le site <http://www.avignon.fr/ma-ville/urbanisme/>, à l'Hôtel de Ville aux jours et heures habituels d'ouverture (8h30-12h00 ; 13h30-17h00) et sur un poste informatique mis à la disposition du public à la mairie annexe du quartier Ouest située 30 avenue Monclar les lundi et mardi de 9h00 à 11h30 et de 13h30 à 16h30, le mercredi de 9h00 à 11h30 et le jeudi de 9h00 à 11h30 et de 13h30 à 16h30.

Chacun pourra consigner ou transmettre ses observations et propositions :

- sur le registre papier ouvert à cet effet, à feuillets non mobiles cotés et paraphés par le commissaire enquêteur qui sera tenu à la disposition du public à l'Hôtel de Ville pendant la durée de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie
- par courrier postal parvenu avant le 15 juillet à 12h00 à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur au siège de l'enquête (Hôtel de Ville, place de l'Horloge, 84 000 AVIGNON)
- auprès du commissaire enquêteur au cours d'une permanence
- par courriel à l'adresse suivante : [mairie.annexe.ouest@mairie-avignon.com](mailto:mairie.annexe.ouest@mairie-avignon.com) parvenu avant le 15 juillet 2021 à 12h00

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur pourront être consultés à la mairie à l'issue de l'enquête.

256399300

**AVIGNON**  
Ville d'exception

## AVIS AU PUBLIC

#### Enquête publique relative à une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville d'Avignon

Par arrêté n°21-027 du 21 mai 2021 l'adjoint au maire délégué au développement territorial et urbain, et aux grands projets a ordonné l'ouverture de l'enquête publique sur la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) pour le réaménagement du Pôle d'Echange Multimodal d'Avignon Centre.

A cet effet, le président du tribunal administratif de Nîmes a désigné Monsieur Georges CHARIGLIONE officier général de gendarmerie en retraite, en qualité de commissaire enquêteur.

L'enquête publique se déroulera à l'Hôtel de Ville, place de l'Horloge, 84 000 AVIGNON, du 14 juin 2021 9h00 au 15 juillet 2021 12h00.

Le commissaire enquêteur recevra le public à l'Hôtel de Ville les :

- le lundi 14 juin 2021 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 23 juin de 14h00 à 17h00
- le vendredi 2 juillet de 14h00 à 17h00
- le jeudi 15 juillet de 9h00 à 12h00

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête pourra être consulté sur le site <http://www.avignon.fr/ma-ville/urbanisme/>, à l'Hôtel de Ville aux jours et heures habituels d'ouverture (8h30-12h00 ; 13h30-17h00) et sur un poste informatique mis à la disposition du public à la mairie annexe du quartier Ouest située 30 avenue Monclar les lundi et mardi de 9h00 à 11h30 et de 13h30 à 16h30, le mercredi de 9h00 à 11h30 et le jeudi de 9h00 à 11h30 et de 13h30 à 16h30.

Chacun pourra consigner ou transmettre ses observations et propositions :

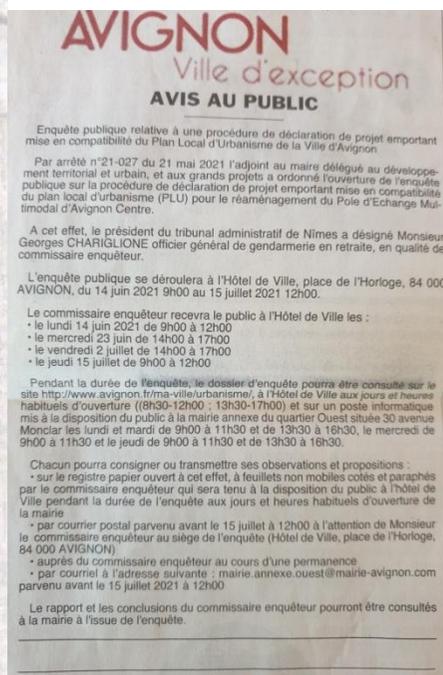
- sur le registre papier ouvert à cet effet, à feuillets non mobiles cotés et paraphés par le commissaire enquêteur qui sera tenu à la disposition du public à l'Hôtel de Ville pendant la durée de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie
- par courrier postal parvenu avant le 15 juillet à 12h00 à l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur au siège de l'enquête (Hôtel de Ville, place de l'Horloge, 84 000 AVIGNON)
- auprès du commissaire enquêteur au cours d'une permanence
- par courriel à l'adresse suivante : [mairie.annexe.ouest@mairie-avignon.com](mailto:mairie.annexe.ouest@mairie-avignon.com) parvenu avant le 15 juillet 2021 à 12h00

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur pourront être consultés à la mairie à l'issue de l'enquête.

Juin-août 2021

Page 55 sur 68

## Le Dauphiné Libéré et La Provence (éditions du 15 juin 2021)



**AVIGNON**  
 Ville d'exception

**VILLE D'AVIGNON**  
 POLE PAYSAGES URBAINS  
 DEPARTEMENT HABITAT ET URBANISME  
 Direction des Permis et Contrôles  
 Service des Contrôles et Conformités  
 10, Place Pie - 84 000 AVIGNON  
 T : 04.90.86.75.55 - F. 04.90.86.75.56

**OBJET** : Affichage d'un avis au public

Dossier n° : **IN 84007 21 00026**  
 Procès-verbal n° : **IN 84007 21 00026**  
 Dossier suivi par : **DZIMITROWICZ Bernadette**

### PROCES-VERBAL DE CONSTAT

#### CONSTATATIONS :

Nous soussignés : **DZIMITROWICZ Bernadette**,  
 Surveillant de travaux au Service des Contrôles et Conformités, et en fonction à la Ville d'Avignon, ayant prêté serment le 17 octobre 2017, certifions avoir procédé personnellement aux opérations et constatations suivantes :

**L'an Deux Mille Vingt et Un, le 31 Mai,**

Nous sommes présentés à proximité immédiate de la parcelle cadastrée **HY 495** située **Boulevard Saint Roch à 84000 AVIGNON** appartenant à la **Société Nationale SNCF** demeurant **C5 20012 rue JEAN PHILIPPE RAMEAU à 93200 SAINT DENIS**.

- Avons constaté sur la façade de l'entrée principale de la gare SNCF situé boulevard Saint ROCH, sur l'abri bus situé boulevard Saint ROCH, sur les deux abris de tram situés boulevard Saint Roch, à l'entrée de l'hôtel IBIS situé avenue MONCLAR et dans l'abri qui se situe à la caisse du parking de la gare six panneaux d'affichage, avec avis au public, d'une enquête publique relative à la procédure de projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal de la gare centre du Plan Local d'Urbanisme de la Ville d'Avignon. Voir Annexe 1

- Avons dressé en conséquence, le présent procès verbal de constat.

L'Agent Verbalisateur,

**B. DZIMITROWICZ**





## VILLE D'AVIGNON

POLE PAYSAGES URBAINS  
 DEPARTEMENT HABITAT ET URBANISME  
 Direction des Permis et Contrôles  
 Service des Contrôles et Conformités  
 10, Place Pie – 84 000 AVIGNON  
 T : 04.90.86.75.55 – F. 04.90.86.75.56

**OBJET** : AFFICHAGE D'UN AVIS AU PUBLIC

Dossier n° : IN 84007 21 00032

Procès-verbal n° : IN 84007 21 00032

Dossier suivi par : **DZIMITROWICZ Bernadette**

### PROCES-VERBAL DE CONSTAT

#### CONSTATATIONS :

Nous soussignés : **DZIMITROWICZ Bernadette**,  
 Surveillant de travaux au Service des Contrôles et Conformités, et en fonction à la Ville d'Avignon, ayant prêté serment le 17 octobre 2017, certifions avoir procédé personnellement aux opérations et constatations suivantes :

**L'an Deux Mille Vingt et Un, le 28 juin,**

Nous sommes présentés à proximité immédiate de la parcelle cadastrée HY 495 située **Boulevard Saint Roch à 84000 AVIGNON** appartenant à la **Société Nationale SNCF** demeurant **CS 20012 rue JEAN PHILIPPE RAMEAU à 93200 SAINT DENIS**.

- Avons constaté sur la façade de l'entrée principale de la gare SNCF situé boulevard Saint ROCH, sur l'abri bus situé boulevard Saint ROCH, sur les deux abris de tram situés boulevard Saint Roch, à l'entrée de l'hôtel IBIS situé avenue MONCLAR et dans l'abri qui se situe à la caisse du parking de la gare, six panneaux d'affichage, avec avis au public, d'une enquête publique relative à la procédure de projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal de la gare centre du Plan Local d'Urbanisme de la Ville d'Avignon. Voir Annexe 1.

- Avons dressé en conséquence, le présent procès verbal de constat.

Fait le, 28 juin 2021

L'Agent Verbalisateur

**Bernadette DZIMITROWICZ**



## PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ORALES ET ECRITES

A l'expiration du délai de l'enquête publique, et en dépit de la mise en œuvre de conditions d'information du public satisfaisantes, le bilan de la participation s'établit à une personne.

Celle-ci a rencontré le commissaire enquêteur au cours d'une permanence et a formulé deux observations écrites. Ces observations n'expriment pas d'avis sur l'intérêt général du projet et la mise en compatibilité du PLU. Elles indiquent néanmoins une préoccupation particulière sur l'intérêt général de la sécurité des personnes dans l'espace public qui sera réaménagé. Elles souhaitent des précisions sur les dispositions qui permettront d'assurer la sécurité du public sur le nouvel espace créé et sur les conditions de partage des voies pour la circulation des piétons et des cyclistes.

Le procès-verbal distingue les deux observations émises par le public (§1) et celles complémentaires du commissaire enquêteur (§2).

### 1- Observations et propositions du public

1- Quelles sont les dispositions prises pour assurer la sécurité des personnes dans ce nouvel espace public?

2- Comment les flux de circulation des piétons et des vélos vont-ils être régulés sur les allées du projet?

### 2- Observations complémentaires du commissaire enquêteur

#### Capacité de stationnement vélo

Le dossier prévoit une consigne à vélos sécurisée de 500 m<sup>2</sup> sans indication de la capacité de stationnement (pièce 1, §3.4, p.35), une superficie qui semble avoir été revue à la baisse, pour des raisons d'économie (cf. notamment l'avenant n°1 à la convention initiale de financement signé par la région PACA qui explique que la capacité de la consigne serait réduite et en partie compensée par la recherche de nouvelles places de stationnement en bordure du projet).

→ Quelle est la surface du kiosque finalement retenue ?

→ Quelle sera la capacité du kiosque dédié au stationnement vélos sécurisé ?  
 → Quelles sont les capacités complémentaires éventuellement prévues et selon quelle localisation ?  
 → Une station de vélo en libre-service (Vélopop) est-elle prévue ?

Sécurité des piétons sur la liaison entre le parking des gares et la gare  
 L'un des intérêts mis en avant par le projet consiste à « créer une véritable liaison piétonne entre le parking et la gare » (pièce 1, §3.1, p.31) grâce à une dalle de raccordement où « les voitures, entrant et sortant du parking, circuleront sous la dalle, permettant aux flux de piétons de ne pas croiser les flux de voitures » (pièce 1, §3.5.1, p.36). L'examen des lieux, encore en travaux, semble montrer pourtant que les usagers du parking (notamment les personnes à mobilité réduite, la dépose minute ou l'auto partage) devront traverser les voies d'accès entrante et sortante du parking. Il en sera de même pour les piétons qui emprunteront le passage St Ruf qui longe le parking. De surcroît, la traversée piétonne s'effectue sur la voie entrante avant l'arrêt obligatoire des véhicules à la barrière de parking, ce qui peut présenter un risque supplémentaire pour la sécurité des piétons.

→ La réalité de cette traversée piétonne est-elle confirmée ?  
 → Dans l'affirmative, sera-t-elle équipée pour les personnes à mobilité réduite ?  
 → Une évolution technique est-elle envisageable pour réduire le risque pour les piétons (à titre d'exemple, en amont du passage piétonnier, dispositif de ralentissement ou déplacement de la barrière d'entrée du parking qui permettrait aux piétons de bénéficier de l'arrêt obligatoire des véhicules) ?

Droit à la mobilité et accessibilité des personnes en situation de handicap  
 Le droit à la mobilité reconnu aux personnes en situation de handicap et celles à mobilité réduite dans le code des transports prévoit que des mesures particulières sont prises en leur faveur pour favoriser l'accessibilité des personnes principalement par l'adaptation des moyens de communication et des infrastructures de transport ainsi que par la formation du personnel.

→ Au-delà des dispositions retenues par les opérateurs de transport sur leur réseau, et s'agissant du parvis, des dispositions particulières relatives à l'adaptation des moyens de communication sont-elles prévues par le projet pour faciliter l'accessibilité des personnes en situation de handicap ? (l'accessibilité des personnes à mobilité réduite étant par ailleurs bien décrite dans le dossier).

#### Services associés au pôle d'échange

Le pôle d'échange offre des services aux habitants qui participent à l'intérêt général que le dossier a répertorié dans le parking des gares (bornes de recharge, auto partage), sur le parvis (parc paysager avec des espaces de détente et ludiques, guichet de vente et d'information des transports urbains, abri vélo sécurisé, offre de restauration, station de taxis) et dans le cadre du réaménagement du bâtiment voyageurs de la gare (kiosque à journaux, boulangerie, création d'une Maison du vélo).

→ D'autres services non mentionnés seront-ils proposés au public, sur le parvis ou dans le cadre du réaménagement du bâtiment voyageurs ? Par exemple : location de véhicules, information touristique, services minute ou à la journée, marché.

#### Préservation de l'environnement pendant la réalisation des travaux

L'application des principes d'une Notice de respect de l'environnement est présentée comme permettant que « les impacts liés aux travaux seront largement réduits » (pièce 1, p.41) sans autre précision.

→ Quels sont les principes et attentes du maître d'ouvrage à l'égard des entreprises en matière environnementale ?

→ Le calendrier des travaux retenu prend-il en compte l'évitement de la période de reproduction de l'avifaune commune protégée recommandée dans le pré-diagnostic écologique ?

→ Quels sont les principes et attentes du maître d'ouvrage pour garantir la sécurité des usagers du pôle d'échange multimodal pendant les travaux ?

#### Sécurité des personnes et des biens sur l'espace public du parvis (en complément de l'observation n°1 du public).

Le dossier n'a pas abordé la question de la sécurité des personnes et des biens sur l'espace public du parvis.

→ Quels sont les impacts attendus du projet sur la sécurité et la tranquillité publique des personnes ? Des dispositions sont-elles envisagées pour éviter une appropriation négative de l'espace public (trafics, stationnement prolongé de personnes en situation marginale,..) ?

#### Compatibilité du projet avec le SDAGE

Le dossier fait référence au SDAGE « approuvé le 20 novembre 2009 » (pièce 2, p.8), devenu caduque après l'approbation du SDAGE 2015-2021 approuvé le 3 décembre 2015.

→ Le projet est-il compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE en vigueur ?



M. Georges CHARIGLIONE  
Commissaire enquêteur

Conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement, le commissaire enquêteur a rencontré Mme GIARD, représentant le maire, dans les huit jours de la clôture de l'enquête et lui a communiqué les observations écrites et orales consignées dans le présent procès-verbal de synthèse qu'il lui a remis en même temps que le registre d'enquête et le dossier de l'enquête.

Mme le maire d'Avignon dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses réponses et observations éventuelles.

Avignon, le 19/07/21

Fait à Avignon le 19 juillet 2021



Mme Lucie GIARD  
Représentant le maire d'Avignon



M. Georges CHARIGLIONE  
Commissaire enquêteur

POLE PAYSAGES URBAINS  
Département Habitat et Urbanisme  
20, rue du Roi René  
84 000 AVIGNON  
Tél. : 04.90.80.44.11  
Fax : 04.90.80.44.12

N° 21-038  
JBMLG  
[lucie.giard@mairie-avignon.com](mailto:lucie.giard@mairie-avignon.com)

Georges CHARIGLIONE  
Commissaire enquêteur

**Objet :** Réponse suite à PV de synthèse observations

Avignon, le

Monsieur,

Je fais suite à la transmission, le 19 juillet 2021, du procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales pour l'enquête publique relative à la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville d'Avignon pour le réaménagement du Pôle d'Echange Multimodal Avignon Centre.

Vous trouverez ci-joint les réponses aux observations émises par le public et celles complémentaires formulées par vos soins ainsi que les documents correspondants.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de ma considération distinguée.

#### PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ORALES ET ECRITES

A l'expiration du délai de l'enquête publique, et en dépit de la mise en œuvre de conditions d'information du public satisfaisantes, le bilan de la participation s'établit à une personne.

Celle-ci a rencontré le commissaire enquêteur au cours d'une permanence et a formulé deux observations écrites. Ces observations n'expriment pas d'avis sur l'intérêt général du projet et la mise en compatibilité du PLU. Elles indiquent néanmoins une préoccupation particulière sur l'intérêt général de la sécurité des personnes dans l'espace public qui sera réaménagé. Elles souhaitent des précisions sur les dispositions qui permettront d'assurer la sécurité du public sur le nouvel espace créé et sur les conditions de partage des voies pour la circulation des piétons et des cyclistes.

Le procès-verbal distingue les deux observations émises par le public (§1) et celles complémentaires du commissaire enquêteur (§2).

#### 1- Observations et propositions du public

№1- Quelles sont les dispositions prises pour assurer la sécurité des personnes dans ce nouvel espace public?	Voir Etude de Sûreté sur la Sécurité Publique. Le projet prévoit par ailleurs une extension de la couverture vidéo actuelle sur le parvis.
№2- Comment les flux de circulation des piétons et des vélos vont-ils être régulés sur les allées du projet?	Le parvis est un espace partagé entre piétons et vélos (et autres modes doux/actifs).

#### 2- Observations complémentaires du commissaire enquêteur

<p>Capacité de stationnement vélo</p> <p>Le dossier prévoit une consigne à vélos sécurisée de 500 m<sup>2</sup> sans indication de la capacité de stationnement (pièce 1, §3.4, p.35), une superficie qui semble avoir été revue à la baisse, pour des raisons d'économie (cf. notamment l'avenant n°1 à la convention initiale de financement signé par la région PACA qui explique que la capacité de la consigne serait réduite et en partie compensée par la recherche de nouvelles places de stationnement en bordure du projet).</p> <p>→ Quelle est la surface du kiosque finalement retenue ?</p> <p>→ Quelle sera la capacité du kiosque dédié au stationnement vélos sécurisé ?</p>	<p>La surface retenue est de 300 m<sup>2</sup>.</p> <p>Sa capacité sera de 384 places + casiers sécurisés pour casques + prises de recharges pour VAE + station de gonflage.</p>
---	--

<p>→ Quelles sont les capacités complémentaires éventuellement prévues et selon quelle localisation ?</p> <p>→ Une station de vélo en libre-service (Vélopop) est-elle prévue ?</p>	<p>Le projet prévoit également la mise en place d'arceaux libres : nombre et implantation en cours de définition (entre 20 et 30)</p> <p>Oui, juste à côté de la consigne à vélo sécurisée (sous auvent)</p>
<p>Sécurité des piétons sur la liaison entre le parking des gares et la gare</p> <p>L'un des intérêts mis en avant par le projet consiste à « créer une véritable liaison piétonne entre le parking et la gare » (pièce 1, §3.1, p.31) grâce à une dalle de raccordement où « les voitures, entrant et sortant du parking, circuleront sous la dalle, permettant aux flux de piétons de ne pas croiser les flux de voitures » (pièce 1, §3.5.1, p.36). L'examen des lieux, encore en travaux, semble montrer pourtant que les usagers du parking (notamment les personnes à mobilité réduite, la dépose minute ou l'auto partage) devront traverser les voies d'accès entrante et sortante du parking. Il en sera de même pour les piétons qui emprunteront le passage St Ruf qui longe le parking. De surcroît, la traversée piétonne s'effectue sur la voie entrante avant l'arrêt obligatoire des véhicules à la barrière de parking, ce qui peut présenter un risque supplémentaire pour la sécurité des piétons.</p> <p>→ La réalité de cette traversée piétonne est-elle confirmée ?</p> <p>→ Dans l'affirmative, sera-t-elle équipée pour les personnes à mobilité réduite ?</p> <p>→ Une évolution technique est-elle envisageable pour réduire le risque pour les piétons (à titre d'exemple, en amont du passage piétonnier, dispositif de ralentissement ou déplacement de la barrière d'entrée du parking qui permettrait aux piétons de bénéficier de l'arrêt obligatoire des véhicules) ?</p>	<p>Oui</p> <p>Oui</p> <p>Oui, le passage piéton sera surélevé. Voir plan en annexe issu de la notice accessibilité du PC lié au travaux du parking des gares. En sortie de passage piéton, au sud, c'est le projet PEM qui prend le relais du guidage des Personnes en Situation de Handicap jusqu'à l'ascenseur de la gare routière et bien sûr à la gare SNCF.</p>
<p>Droit à la mobilité et accessibilité des personnes en situation de handicap</p> <p>Le droit à la mobilité reconnu aux personnes en situation de handicap et celles à mobilité réduite dans le code des transports prévoit que des mesures particulières sont prises en leur faveur pour favoriser l'accessibilité des personnes principalement par l'adaptation des moyens de communication et des infrastructures de transport ainsi que par la formation du personnel.</p>	

<p>→ Au-delà des dispositions retenues par les opérateurs de transport sur leur réseau, et s'agissant du parvis, des dispositions particulières relatives à l'adaptation des moyens de communication sont-elles prévues par le projet pour faciliter l'accessibilité des personnes en situation de handicap ? (l'accessibilité des personnes à mobilité réduite étant par ailleurs bien décrite dans le dossier).</p>	<p>Le parvis sera équipé de bandes de guidage, de chasse roues et de manchons braille sur les rampes.</p>
<p>Services associés au pôle d'échange</p> <p>Le pôle d'échange offre des services aux habitants qui participent à l'intérêt général que le dossier a répertorié dans le parking des gares (bornes de recharge, auto partage), sur le parvis (parc paysager avec des espaces de détente et ludiques, guichet de vente et d'information des transports urbains, abri vélo sécurisé, offre de restauration, station de taxis) et dans le cadre du réaménagement du bâtiment voyageurs de la gare (kiosque à journaux, boulangerie, création d'une Maison du vélo).</p> <p>→ D'autres services non mentionnés seront-ils proposés au public, sur le parvis ou dans le cadre du réaménagement du bâtiment voyageurs ? Par exemple : location de véhicules, information touristique, services minute ou à la journée, marché.</p>	<p>La proximité du centre-ville et de ses commerces et services n'a pas fait apparaître de besoin complémentaire à l'offre de service prévue dans le projet. En complément toutefois 2 points d'alimentation électriques type marché sont prévus sur le parvis pour d'éventuels stands, food truck ou arbres de Noël.</p>
<p>Préservation de l'environnement pendant la réalisation des travaux</p> <p>L'application des principes d'une Notice de respect de l'environnement est présentée comme permettant que « les impacts liés aux travaux seront largement réduits » (pièce 1, p.41) sans autre précision.</p> <p>→ Quels sont les principes et attentes du maître d'ouvrage à l'égard des entreprises en matière environnementale ?</p> <p>→ Le calendrier des travaux retenu prend-il en compte l'évitement de la période de reproduction de l'avifaune commune protégée recommandée dans le pré-diagnostic écologique ?</p> <p>→ Quels sont les principes et attentes du maître d'ouvrage pour garantir la sécurité des usagers du pôle d'échange multimodal pendant les travaux ?</p>	<p>Voir la NRE.</p> <p>Voir la NRE.</p> <p>La sécurité est la priorité du maître d'ouvrage : vis-à-vis des usagers, du personnel des ERP</p>

	dont l'activité sera maintenue et du personnel des entreprises.
<p>Sécurité des personnes et des biens sur l'espace public du parvis (en complément de l'observation n°1 du public).</p> <p>Le dossier n'a pas abordé la question de la sécurité des personnes et des biens sur l'espace public du parvis.</p> <p>→ Quels sont les impacts attendus du projet sur la sécurité et la tranquillité publique des personnes ? Des dispositions sont-elles envisagées pour éviter une appropriation négative de l'espace public (trafics, stationnement prolongé de personnes en situation marginale,...) ?</p>	<p>Voir Etude de Sécurité sur la Sécurité Publique. Le projet prévoit par ailleurs une extension de la couverture vidéo actuelle sur le parvis.</p>
<p>Compatibilité du projet avec le SDAGE</p> <p>Le dossier fait référence au SDAGE « approuvé le 20 novembre 2009 » (pièce 2, p.8), devenu caduque après l'approbation du SDAGE 2015-2021 approuvé le 3 décembre 2015.</p> <p>→ Le projet est-il compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE en vigueur ?</p>	<p>Le SDAGE 2016-2021, approuvé par arrêté du Préfet coordonnateur de bassin du 3 décembre 2015, comprend 9 orientations fondamentales. Celles-ci reprennent les 8 orientations fondamentales du SDAGE 2010-2015 qui ont été actualisées et incluent une nouvelle orientation fondamentale, l'orientation fondamentale n° 0 « s'adapter aux effets du changement climatique ».</p> <p>Ces 9 orientations fondamentales s'appuient également sur les questions importantes qui ont été soumises à la consultation du public et des assemblées entre le 1er novembre 2012 et le 30 avril 2013.</p> <p>Les 9 orientations fondamentales (OF) du SDAGE 2016-2021 sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptation au changement climatique (OF 0) ;</li> <li>- Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité (OF 1) ;</li> <li>- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques (OF 2) ;</li> <li>- Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement (OF 3) ;</li> <li>- Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence</li> </ul>

	<p>entre aménagement du territoire et gestion de l'eau (OF 4) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé (OF 5) ;</li> <li>- Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides (OF 6) ;</li> <li>- Attendre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource eau et en anticipant l'avenir (OF 7) ;</li> <li>- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques (OF 8).</li> </ul> <p>Le programme de mesures, arrêté par le Préfet coordonnateur de bassin, recense les mesures dont la mise en œuvre est nécessaire à l'atteinte des objectifs environnementaux du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) pendant la période 2016-2021, deuxième cycle de la directive cadre sur l'eau (DCE). Avec les orientations fondamentales du SDAGE et leurs dispositions, ces mesures représentent les moyens d'action du bassin pour atteindre les objectifs de la DCE : non dégradation, atteinte du bon état, réduction ou suppression des émissions de substances, respect des objectifs des zones protégées.</p> <p>Ainsi les différentes orientations fondamentales du SDAGE sont traduites par la mise en œuvre d'un programme de mesures territorialisées. A noter qu'aucune mesure territorialisée n'est spécifiquement associée aux orientations fondamentales 1, 2, 3 et 8, dont les principes s'appliquent néanmoins au travers de la réglementation, des dispositions du SDAGE et d'une façon générale de la mise en œuvre des mesures territorialisées.</p> <p>Le projet de requalification du PEM d'Avignon-Centre ne comporte aucune incompatibilité avec les orientations fondamentales du SDAGE 2016 – 2021 et son programme de mesures territorialisées.</p>
--	---



ALTHING

## Sommaire

<b>PRÉSENTATION</b>	<b>3</b>
Le projet	4
<b>1. DIAGNOSTIC TERRITORIAL</b>	<b>6</b>
1.1 Morphologie territoriale	7
1.2 Étude socio-économique	18
1.3 Étude des flux	23
1.4 Étude de la malveillance	25
1.5 Synthèse du diagnostic territorial	30
<b>2. ANALYSE DE PROJET/RISQUES</b>	<b>31</b>
2.1 Analyse du projet	32
2.2 Analyse des risques	41
2.3 Synthèse de l'analyse des risques	50
<b>3. RECOMMANDATIONS ET MESURES RETENUES</b>	<b>51</b>
3.1 Périphérie	54
3.2 Périmétrie	65
3.3 Volumétrie	70
3.4 Points particuliers	74
3.5 Récapitulatif des mesures	79

ALTHING



## NOTICE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

## NOTICE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

## Projet d'Avignon Centre – Consultation A – Parvis

## Lot A1 – Macro lot parvis



PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE ET REDUCTION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU CHANTIER



PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE DES USAGER ET DES TRAVAILLEURS SUR LE CHANTIER



INSERTION SOCIALE PAR L'ACTIVITE ECONOMIQUE



REDUCTION DE L'IMPACT CARBONE



## NOTICE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

## SOMMAIRE

1	CONTEXTE DE L'OPERATION ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	3
1.1	Code de l'environnement	3
1.2	Enjeux environnementaux du projet	3
1.2.1	Milieu naturel, physique et industriel	3
1.2.2	Milieu humain et patrimoine	5
1.3	Les engagements de la MOA vis-à-vis des enjeux environnementaux	5
2	GENERALITES MANAGEMENT SECURITE ET ENVIRONNEMENTAL – SOPEAE/PAE et SOGED/GED	6
2.1	Organisation structurelle : le SOPAE	6
2.2	Plan d'assurance environnement – le PAE	7
2.3	Gestion des déchets – SOGED/PGED	8
2.4	Rôle du Chargé d'Environnement Entreprise	9
2.5	Bilan environnemental de fin de chantier	10
2.6	Contenu des prix	11
3	AXE 1- SECURITE ET VOISINAGE	11
3.1	Installations et accès du chantier	11
3.2	Circulation piétonne, routière et signalisation	12
3.3	L'information des riverains	13
3.4	La sensibilisation du personnel de chantier	13
3.5	Bruit	14
3.6	Vibrations	14
3.7	Pollution de l'air, poussières et salissures	15
4	AXE 2 - BIODIVERSITE – MILIEU NATUREL	15
4.1	Préservation	15
4.2	Gestion des risques de pollution accidentelle	16
4.3	Gestion des produits chimiques	17
5	AXE 3 - MATIERES ET GESTION DES DECHETS	17
5.1	Généralités, SOGED / PGED	17
5.2	Gestion des terres excavées	18
6	AXE 4 - ENERGIE ET CARBONE	20
7	AXE 5 - INSERTION SOCIALE	20



## NOTICE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

## NOTICE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

## Projet d'Avignon Centre – Consultation B- Bâtiment

Lot B1 – Macro lot Bâtiment Voyageur

Lot B2 – Gros oeuvre kiosques



PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE ET REDUCTION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU CHANTIER



PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE DES USAGER ET DES TRAVAILLEURS SUR LE CHANTIER



INSERTION SOCIALE PAR L'ACTIVITE ECONOMIQUE



REDUCTION DE L'IMPACT CARBONE



## NOTICE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

## SOMMAIRE

1	CONTEXTE DE L'OPERATION ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	3
1.1	Code de l'environnement	3
1.2	Enjeux environnementaux du projet	3
1.2.1	Milieu naturel, physique et industriel	3
1.2.2	Milieu humain et patrimoine	4
1.3	Les engagements de la MOA vis-à-vis des enjeux environnementaux	5
2	GENERALITES MANAGEMENT SECURITE ET ENVIRONNEMENTAL – SOPEAE/PAE et SOGED/GED	6
2.1	Organisation structurelle : le SOPAE	6
2.2	Plan d'assurance environnement – le PAE	7
2.3	Gestion des déchets – SOGED/PGED	8
2.4	Rôle du Chargé d'Environnement Entreprise	9
2.5	Bilan environnemental de fin de chantier	10
2.6	Contenu des prix	10
3	AXE 1- SECURITE ET VOISINAGE	11
3.1	Installations et accès du chantier	11
3.2	Circulation piétonne, routière et signalisation	12
3.3	L'information des riverains	13
3.4	La sensibilisation du personnel de chantier	13
3.5	Bruit	13
3.6	Vibrations	14
3.7	Pollution de l'air, poussières et salissures	14
4	AXE 2 - BIODIVERSITE – MILIEU NATUREL	15
4.1	Préservation	15
4.2	Gestion des risques de pollution accidentelle	16
4.3	Gestion des produits chimiques	16
5	AXE 3 - MATIERES ET GESTION DES DECHETS	17
5.1	Généralités, SOGED / PGED	17
5.2	Gestion des terres excavées	18
6	AXE 4 - ENERGIE ET CARBONE	20
7	AXE 5 - INSERTION SOCIALE	20



## CHARTE DU TUTORAT DES NOUVEAUX COMMISSAIRES ENQUÊTEURS DE VAUCLUSE

L'Union départementale des commissaires enquêteurs de Vaucluse (UDCE 84) offre la possibilité aux commissaires enquêteurs nouvellement inscrits sur les listes d'aptitude départementale de suivre une formation individualisée et pratique à partir d'un dispositif de tutorat.

Ce dispositif a pour but de permettre à un nouveau commissaire enquêteur, qui a participé à la formation initiale théorique, de suivre le déroulement d'une enquête publique conduite par un commissaire enquêteur expérimenté et de bénéficier par la suite du soutien de ce dernier lors de sa première enquête publique.

Ce dispositif permet, au sein de l'UDCE 84, le développement d'une véritable synergie de formation et d'entraide entre les nouveaux et les anciens commissaires enquêteurs.

Le tutorat repose sur le bénévolat et le volontariat dans le cadre des activités de formation de l'UDCE 84.

Il ne peut pas revêtir de caractère obligatoire, le tuteur demeure libre d'en fixer les conditions et les limites en fonction des circonstances et des spécificités de l'enquête.

Le tutorat est bénévole. Il ne peut pas donner lieu à indemnisation.

Tout commissaire enquêteur nouvellement agréé, adhérent ou non à l'UDCE 84, peut demander à bénéficier du tutorat dans le courant de l'année qui suit le module de formation initiale et dans le cadre des dispositions édictées ci-après.

### I – Le tuteur

Les commissaires enquêteurs, adhérents à l'UDCE 84, volontaires pour tenir le rôle de tuteur, devront avoir été au moins renouvelés une fois sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaires enquêteurs.

La liste des tuteurs sera établie chaque année par l'UDCE 84 et communiquée au président du tribunal administratif.

### II – Mise en œuvre du suivi d'une enquête publique par un nouveau commissaire enquêteur

Tout tuteur volontaire, désigné pour conduire une enquête publique en informe les nouveaux commissaires enquêteurs et le secrétaire de l'UDCE 84.

Il adresse le plus tôt possible aux nouveaux commissaires enquêteurs les informations nécessaires pour qu'ils puissent prendre contact avec lui et arrêter d'un commun accord les modalités du tutorat.

S'il y a accord entre un nouveau commissaire enquêteur et le tuteur, ce dernier en informe le tribunal administratif. Il informe également l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage et recueille leur accord formalisé sur le principe de la présence du nouveau commissaire enquêteur

pendant l'enquête publique.

Le nouveau commissaire enquêteur peut assister, après accord du tuteur, aux réunions préparatoires de l'enquête avec le maître d'ouvrage et l'autorité qui l'a prescrite, ainsi qu'aux permanences tenues par le tuteur. Il ne doit intervenir en aucune manière, durant ces réunions et permanences. Il peut être mis au courant de la rédaction du rapport.

### III – Obligations du tuteur et du nouveau commissaire enquêteur

**Le tuteur** donne toutes les informations au nouveau commissaire enquêteur et répond à ses interrogations. Ces informations porteront notamment sur les dispositions matérielles à prendre en compte pendant l'enquête publique : étude du dossier, contrôle de l'affichage, visa des registres et des dossiers, relations avec le maître d'ouvrage (réunions, courriers), relations avec le public, prise en compte des observations reçues, procès-verbal des observations, canevas du rapport, indemnités du commissaire enquêteur.

Il informe toute personne se présentant à une permanence de la présence à ses côtés, d'un commissaire enquêteur nouvellement agréé en cours de formation. Il demande l'accord du visiteur sur cette présence. Si tel n'est pas le cas, le nouveau commissaire enquêteur quitte le local où se tient la permanence sans émettre de commentaire.

Le tuteur peut mettre fin à ce tutorat si les conditions pour continuer lui apparaissent contradictoires avec une « bonne » conduite de l'enquête publique. Il justifiera sa décision au tribunal administratif et à l'UDCE 84.

**Le nouveau commissaire enquêteur** s'interdit de communiquer toute information dont il aurait eu connaissance lors des réunions et permanences de l'enquête publique auxquelles il a été autorisé à assister ou qui ressortiraient de ses discussions avec le tuteur. Il s'interdit également toute intervention au cours de ces réunions et permanences.

Il ne devra avoir aucun lien avec le maître d'ouvrage.

Il participe à cette démarche de tutorat sous sa propre responsabilité. En conséquence, il devra être couvert par une assurance de responsabilité civile et déclarer à son assureur d'assurance automobile qu'il utilisera son véhicule dans le cadre d'une enquête publique.

### IV- Mise en œuvre du soutien

Lors de la conduite de sa première enquête publique, le nouveau commissaire enquêteur pourra bénéficier du soutien, sous forme de conseil, d'un tuteur qu'il sollicitera parmi ceux figurant sur la liste des tuteurs volontaires.

En aucun cas le tuteur devra se substituer au nouveau commissaire enquêteur dans la conduite et la rédaction du rapport et des conclusions et avis motivés.

Le nouveau commissaire enquêteur devra assumer seul la responsabilité de la conduite de l'enquête publique et de la rédaction du rapport et des conclusions et avis motivés.



### ACCEPTATION D'ENQUÊTE PUBLIQUE TUTORÉE

Enquête publique N°E21000037/84 du 3 mai 2021

Ayant pour objet<sup>2</sup>: la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLU de la ville d'Avignon pour permettre le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal d'Avignon centre.

Nom de l'autorité organisatrice : mairie d'Avignon, représentée par Paul Roger GONTARD, adjoint au Maire d'Avignon délégué au développement territorial et urbain, et aux grands projets

Et

Nom du maître d'ouvrage :

déclarent avoir été expressément informés que l'enquête publique susvisée, confiée à M. Georges CHARIGLIONE se déroule en présence de M. Jean GREGOIRE, commissaire enquêteur nouvellement inscrit sur la liste départementale annuelle, actuellement en formation dans le cadre du tutorat mis en place par l'UDCE 84, dans le respect des termes de la charte ci-jointe, dont elle déclare avoir également pris connaissance.

Le présent document sera annexé avec la charte du tutorat, au rapport d'enquête publique, et une copie sera adressée pour information au président du tribunal administratif.

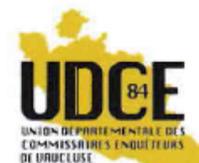
Fait à Avignon le

Signature  
Signé le mardi 25 mai 2021  
Par Paul-Roger GONTARD,  
Adjoint au Maire

<sup>1</sup> Référence et date de la décision du magistrat délégué par le président du tribunal administratif de Nîmes.

<sup>2</sup> Objet de l'enquête publique.

<sup>3</sup> Nom du commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.



### DÉCLARATION SUR L'HONNEUR

Enquête publique N° : E 21 0000 37 / 84

Ayant pour objet : la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la ville d'Avignon pour permettre le projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal d'Avignon centre.

Je soussigné **GREGOIRE Jean**

accepté par (autorité organisatrice)

et par (maître d'ouvrage)

pour assister au déroulement de l'enquête publique susvisée, déclare sur l'honneur ne pas être intéressé(e) à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L123-5 du code de l'environnement.

Je déclare également avoir pris connaissance des termes de la charte du tutorat des nouveaux commissaires enquêteurs de Vaucluse et m'engager à les respecter dans leur intégralité.

A **OPPÈBE**

Le **20 mai 2021**

Signature