



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur



INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ (ITI)

STRATÉGIE URBAINE INTÉGRÉE

STRATEGIES URBAINES INTEGREES DES ITI

I. Note de cadrage relative à la Stratégie Urbaine Intégrée des ITI fournie par l'Autorité de gestion

Rappel : La démarche « ITI » au sein du Programme Opérationnel FEDER FSE 2014-2020 de la région Provence Alpes Côte d'Azur.

La Région Provence Alpes Côte d'Azur, autorité de gestion du PO FEDER FSE 2014-2020 a prévu de soutenir le développement urbain durable par le biais d'une approche urbaine intégrée en faveur des quartiers urbains prioritaires, à l'aide de 4 Instruments territoriaux Intégrés (ITI), destinés aux quatre agglomérations MPM, NCA, TPM et Grand Avignon.

La mise en œuvre des ITI est conditionnée à la validation, par l'autorité de gestion, de stratégies urbaines intégrées de chacune des agglomérations. Conformément à l'article 7 du règlement communautaire 1301/2013, ces stratégies prévoient des actions intégrées destinées à faire face aux défis économiques, environnementaux, climatiques, démographiques et sociaux que rencontrent ces zones urbaines.

Les critères de sélection des stratégies seront validés lors du Comité de Suivi du 22 mai 2015.

Le périmètre des ITI est limité à la mobilisation des 3 « Priorités d'Investissement » inscrites au PO FEDER FSE 2014-2020: la PI8a ; la PI9 et la PI4e, dont les objectifs dits « spécifiques » sont synthétisés ci-dessous, et aux projets ayant un impact direct sur les quartiers prioritaires.

1. Développer les activités et les emplois dans les quartiers prioritaires. (PI8a)

L'objectif est d'inscrire les quartiers prioritaires dans des dynamiques économiques et commerciales de qualité, permettant de créer de manière durable des activités et des emplois sur ces territoires afin de lutter contre des taux de chômage très élevés.

Les actions soutenues devront viser à développer l'offre d'emplois dans ces territoires : activités en pied d'immeubles, pépinières...

Le résultat attendu est la diminution du taux de chômage dans l'agglomération concernée.

2. Améliorer l'employabilité des habitants des quartiers prioritaires, par la mise en œuvre de services sociaux et sanitaires adaptés. (PI9a)

Les quartiers prioritaires se caractérisent par une population jeune, sans emploi, des familles nombreuses ou monoparentales, et une très grande précarité économique. L'accès à des services sociaux et sanitaires adaptés constitue la première étape indispensable pour l'accès à un emploi pour des populations qui sont souvent dans des situations très difficiles et incompatibles avec l'exercice d'un travail.

Il s'agira d'actions permettant aux populations en recherche d'emploi de faire garder leurs enfants, ou simplement d'accéder à des soins leur permettant d'améliorer leur employabilité et de limiter un absentéisme pénalisant leur parcours professionnel : crèche, maison de santé.

L'objectif visé est ainsi de proposer aux habitants de ces quartiers des services sociaux et sanitaires permettant de lever certains des obstacles à leur employabilité.

Le résultat attendu est de développer de meilleures conditions de vie pour les habitants en augmentant le niveau d'équipement des agglomérations concernées.

3. Développer une offre de mobilité propre et durable (PI4e)

Dans les grandes aires métropolitaines, la congestion des axes routiers et la dégradation de la qualité de l'air appellent des réponses adaptées. Dans les quartiers sensibles, il s'agira de

développer une offre de mobilité propre et durable, favorisant la mobilité des populations vivant dans ces quartiers, condition essentielle d'employabilité, tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre de ces quartiers situés en zone urbaine, au cœur des pics de pollution.

L'objectif visé est double :

- D'une part de renforcer l'interconnexion des réseaux de transport : amélioration de l'accès aux pôles d'échanges multimodaux, passerelles piétons par exemple
- D'autre part de favoriser le développement de nouveaux modes de déplacement, par exemple autour de l'usage de véhicules propres, autopartage...

Le résultat attendu vise en particulier l'augmentation de la fréquentation annuelle des principaux réseaux de transports collectifs des agglomérations concernées.

Contenu des stratégies :

Les stratégies urbaines intégrées qui seront soumises au Conseil régional Autorité de gestion du Programme Opérationnel Feder FSE devront :

- D'une façon générale, décliner la stratégie « emploi » du PO Feder-FSE, à l'échelle des quartiers prioritaires.
- De façon très précise, contribuer, au sein des quartiers prioritaires, aux trois Objectifs spécifiques assignés aux 3 Priorités d'Investissement concernées par les ITI: Développement des activités et des emplois (au titre de la PI8a), Amélioration de l'employabilité des habitants (au titre de la PI9a), Développement d'une offre de mobilité propre et durable (au titre de la PI4e). Les valeurs cibles des indicateurs de réalisation et de résultat fixés dans le Programme Opérationnel au titre de ces 3 Priorités sont à ce titre rappelés dans le tableau en fin de la présente note.

Le contenu des « stratégies » devra comprendre :

- Un **diagnostic** des quartiers, justifiant le bien fondé de la stratégie proposée.
Ce diagnostic devra être basé sur une analyse solide, tant territoriale que démographique, des besoins des quartiers. Cette analyse devra identifier les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces spécifiques à ces territoires. Elle devra être étayée par des indicateurs récents et quantifiés.
- La **stratégie de développement urbain soutenable à l'horizon 2020** (et au-delà si pertinent). Conformément aux recommandations communautaires (guidance du 6/3/2015), cette stratégie pourra être établie à une échelle plus large que celle du périmètre de l'ITI, mais devra :
 - o D'une part démontrer son caractère intégré. On entend par « caractère intégré » le fait que cette stratégie se décline en actions concourant mutuellement à une amélioration durable des conditions économiques, environnementales, sociales et démographiques du territoire urbain concerné.
 - o D'autre part mettre très clairement en évidence son lien avec les trois objectifs spécifiques.

Les résultats visés devront être quantifiés, en reprenant à minima les indicateurs inscrits au PO, qui sont les suivants :

Pour ce qui concerne :

- o La PI8a : Le Taux de chômage dans les agglomérations (INSEE)
- o La PI9a : Le Niveau d'équipement des agglomérations (Source INSEE – BPE)
- o La PI4e : La Fréquentation annuelle des Transports Collectifs des agglomérations - et La Part modale sur les Transports Collectifs

- Les types indicatifs des **actions** envisagées, et leur calendrier prévisionnel, a minima pour celles qui figureront au titre de chacun des objectifs spécifiques.

Les réalisations visées au titre des objectifs spécifiques devront également être quantifiées, en reprenant à minima les indicateurs inscrits au PO FEDER FSE, qui sont les suivants.

Pour ce qui concerne :

La PI8a : Surface (m2) d’espaces bâtis construits ou réhabilités à fins d’activités économiques

La PI9a : Population vivant dans les quartiers bénéficiant de stratégies intégrées
Surface (m2) d’Espaces bâtis construits ou réhabilités à fins de services sociaux

La PI4e : Services de déplacement alternatif améliorés ou créés dans les quartiers.

Les stratégies urbaines intégrées présentées devront être cohérentes avec les enjeux de développement des stratégies régionales et nationales concernant leur territoire, et réalistes.

Elles devront expliquer comment les citoyens, la société civile et les autres partenaires sont impliqués dans la stratégie de mise en œuvre.

Enfin, elles devront s’articuler et être en cohérence avec celles développées dans le cadre des contrats de ville. Chaque ITI constituera ainsi le « volet européen » du contrat de ville, ou une partie de celui-ci.

Les projets qui seront financés par le Feder au titre des ITI du PO FEDER FSE devront systématiquement contribuer à la stratégie intégrée en faveur des quartiers prioritaires visés.

Rappel des Enveloppes financières prévues

En M€	MPM	NCA	TPM	Grand Avignon
PI4e	5.31	2.04	1.8	0.45
PI8a	1.06	1	1	0.34
PI9a	5.03	1.76	1.7	0.41
Total	11.4	4.8	4.5	1.2

Compléments : Objectifs Thématiques et Priorités mobilisables sur les Stratégies Urbaines Intégrées.

Le descriptif technique des Objectifs Thématiques et Priorités mobilisables sur les Stratégies Urbaines intégrées est consultable dans la version intégrale du PO FEDER FSE, téléchargeable p°138 à 154 (PI8a et PI9a) et p°116 à 124 (PI4e).

<http://programmes-europeens-2014-2020.regionpaca.fr/>

Les objectifs visés inscrits au PO FEDER FSE (total des PI mobilisées) sont synthétisés di dessous. Les indicateurs figurant en gras sont inscrits au cadre de performance. Ils sont financièrement contraignants.

	Réalisation	Résultat
PI8a : Activités Emploi	Espaces bâtis construits ou réhabilités à fins d’activités éco : Valeur cible 2023 = 4 000 m2 Nombre d’entreprises bénéficiant d’un soutien : Valeur cible 2018 = 50	Taux de chômage dans les agglomérations : Valeur 2014 = 11.6% Valeur cible 2023 = 10% (source INSEE).

	Valeur cible 2023 = 150	
PI9a : Employabilité par les Infra sanitaires et sociales	<p>Population vivant dans les quartiers bénéficiant de stratégies intégrées :</p> <p>Valeur cible 2023 = 104 000 (correspondant à une intervention sur 2 quartiers prioritaires de chacune des 4 agglo)</p> <p>Espaces bâtis construits ou réhabilités à fins services sociaux : valeur cible 2018 = 1500 m2 / valeur cible 2023 = 4000 m2</p>	<p>Niveau d'équipement des agglomérations (Source INSEE – BPE)</p> <p>Valeur 2014 : 1567</p> <p>Valeur cible 2023 : 1645</p>
PI4e : mobilité Urbaine durable en quartier prioritaire	<p>Services de déplacement alternatif améliorés ou créés dans les quartiers prioritaires :</p> <p>Valeur cible 2023 = 5</p>	<p>Fréquentation annuelle des principaux réseaux de TC *:</p> <p>valeur 2014 = 332 Millions voyageurs TER/an</p> <p>Valeur cible 2023 = 415 Millions voyageurs</p> <p>Part modale sur les TC dans les déplacements quotidiens*</p> <p>Valeur 2013 = 8%</p> <p>Valeur cible 2023 = 10%</p> <p>*Indicateurs communs à la totalité de la PI4e (y compris hors urbain).</p>

II. Stratégie Urbaine Intégrée de l'ITI du Grand Avignon

DIAGNOSTIC, ANALYSE TERRITORIALE ET DEMOGRAPHIQUE

Les quartiers prioritaires du Grand Avignon concentrent une population nombreuse évaluée à 52.241 habitants, soit près de 30 % de la population de l'agglomération dans l'ancien contrat urbain de cohésion sociale (CUCS). Le resserrement du périmètre du contrat de ville concerne aujourd'hui 28 929 personnes.

Plus d'un tiers de la population de la commune-centre (Avignon) vit dans ces quartiers prioritaires.

Ces quartiers sont caractérisés par une population jeune (plus d'un tiers de moins de 25 ans), sans emploi, des familles nombreuses ou monoparentales, touchées par une très grande précarité économique :

- Le revenu médian y est jusqu'à plus de 2 fois plus faible (7 000 € par an) que les moyennes des communes de l'agglomération ;
- La part des allocataires du revenu de solidarité active (RSA) y est plus forte ;
- La population bénéficiaire de la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C) y est nettement supérieure : 1 personne sur 4.

Commune	Code_QP	correspondant à	dénomination locale	Nombre d'habitants	Revenu médian annuel en €	Seuil de bas revenu
Avignon	Z0984	Quartiers Sud	Monclar- Champfleury - Rocade Sud - Barbière - Croix des Oiseaux	17 770	7 600	11 200
Avignon	Z0985	Quartiers Nord-Est:Grange d'Orel - Reine Jeanne - St Jean - Neuf Peyres - (Pont des Deux Eaux)	Quartiers Nord-Est	4 960	7 800	11 200
Avignon	Z0986	St-Chamand	St-Chamand	2 609	7 000	11 200
Le Pontet	Z0987	Quartier Sud-Est	Quartier Camp Rambaud - Les Mérides	1 010	8 600	11 200
Le Pontet	Z0988	Quartiers Nord et centre	Quartiers Joffre et Centre-Ville	2 580	9 700	11 200
			TOTAL	28 929		

Focus pauvreté : Avignon, 14^{ème} ville la plus pauvre de France

Avignon présente un revenu fiscal médian (14 143€) très inférieur à celui du Grand Avignon (4 600 € d'écart). L'analyse des revenus fiscaux de toutes les classes de revenus, des plus bas aux plus hauts, montre qu'ils sont inférieurs à ceux du Grand Avignon.

En 2011, un tiers des ménages d'Avignon ont des revenus inférieurs au seuil de pauvreté (977€/mois). La moitié des ménages fiscaux sont non imposés contre 45% sur le Grand Avignon et le Pontet.

Un classement portant sur les 100 plus grandes villes de France a montré, en 2011, qu'Avignon était la 14^{ème} ville la plus pauvre de France, après Béziers et Perpignan mais devant Marseille et une bonne partie de la banlieue Parisienne.

Tendances lourdes : les nombreux documents prospectifs et stratégiques du territoire du Grand Avignon (SCOT, PDU, PLH) soulignent des enjeux et des tendances lourdes pour les décennies à venir, qu'il convient d'intégrer :

- Développement des inégalités sociales : le territoire se situe (pour Avignon) au premier rang régional en matière de taux de pauvreté et se trouve marqué par un taux de chômage durablement élevé.
- Etalement urbain et transition énergétique : l'aire urbaine d'Avignon (2080 km² pour plus de 500 000 habitants) est une des moins denses de France, elle se caractérise par un étalement urbain important qui induit de nombreux déplacements en véhicule individuel. Face aux enjeux de la transition énergétique, le défi est de favoriser les déplacements alternatifs, le transport multimodal. En ce qui concerne le bâti, l'enjeu est le développement des énergies renouvelables et l'efficacité énergétique des bâtiments.
- Accroissement et vieillissement de la population : ces évolutions sont à anticiper en termes de production et d'adaptation de logements, de services...
- Emergence des métropoles : le développement des métropoles d'Aix-Marseille, Lyon, Nîmes, Montpellier, a un impact direct sur le positionnement du territoire du Grand Avignon qui se différencie par sa dimension humaine.

Grandes lignes du diagnostic spécifique au contrat de ville :

- Le cadre de vie des quartiers prioritaires est marqué par une surreprésentation du parc social
- Des quartiers qui contrastent fortement avec le reste du Grand Avignon du point de vue des caractéristiques sociales et économiques
- Des quartiers aux revenus particulièrement bas et très inégaux traduisant la grande précarité des habitants
- Une population jeune avec une très forte présence des moins de 10 ans
- Des quartiers qui se féminisent progressivement et qui accueillent des femmes en précarité
- Une surreprésentation des familles monoparentales
- Une part de population immigrée et/ou d'origine étrangère particulièrement élevée
- Des quartiers qui perdent massivement des habitants
- Une population massivement touchée par le chômage
- Un dynamisme économique insuffisant malgré la présence d'une Zone Franche Urbaine à Avignon
- De très bas niveaux de qualification, parmi les plus bas de la région PACA
- Une densité médicale faible relativement au reste du Grand Avignon traduisant une plus grande difficulté d'accès aux soins

STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT URBAIN SOUTENABLE A L'HORIZON 2020 DEFINIS PAR LA POLITIQUE DE LA VILLE : CONTRAT DE VILLE ET NPRU

La stratégie de l'Initiative Territoriale Intégrée du Grand Avignon regroupe, sur la base des thématiques retenues par la Région, les objectifs convergents du contrat de ville et du prochain NPRU. Ces objectifs s'intègrent dans des politiques à l'échelle de l'agglomération telles que la stratégie de développement économique ou le plan de déplacement urbain. Par conséquent, l'ITI ne sera pas limité aux quartiers sud d'Avignon même si ceux-ci concentrent les plus grandes difficultés. L'ambition de l'ITI sera sur l'ensemble des trois thématiques de donner des moyens d'interventions qui contribueront au décroisement des quartiers prioritaires, physiquement mais aussi économiquement.

1) Orientations stratégiques du contrat de ville :

Pour l'ensemble des quartiers du Contrat et plus particulièrement pour les quartiers éligibles à l'ANRU, dont les dysfonctionnements urbains sont majeurs, un des objectifs principaux du Contrat de Ville est d'en faire des espaces urbains « ordinaires ».

Un des moyens pour atteindre cet objectif est d'inscrire ces quartiers NPRU dans les dynamiques urbaines en cours ou à venir, en leur permettant de bénéficier de l'effet levier des grands projets structurants d'agglomération auxquels ils sont aussi appelés à contribuer.

Ainsi, plusieurs projets phares vont nourrir et impacter, à plus ou moins long termes, ces secteurs fragiles :

En termes d'armature urbaine et économique :

Les quartiers sud sont excentrés par rapport aux trois pôles d'intérêt métropolitain que sont :

- le centre-ville, secteur historique multifonctionnel ;
- la zone commerciale monofonctionnelle d'Avignon Nord ;
- Agroparc, zone d'emploi métropolitain, en continuité avec la zone commerciale d'Avignon Sud.

Le développement du quartier contemporain de Courtine et la création de deux nouveaux quartiers mixtes - Joly-Jean et Bel-Air - positionneront les quartiers sud au cœur du système urbain.

Ces projets constituent des opportunités sur lesquelles s'appuyer afin d'ouvrir ces quartiers.

Des liens avec le projet de Courtine pourront ainsi être recherchés notamment à travers une possible implantation, sur les quartiers Sud, d'activités en lien avec les filières développées sur Courtine (activités numériques, lien avec la French Tech...).

La greffe urbaine entre les quartiers sud et les futurs quartiers de Joly-Jean et Bel-Air est au cœur des réflexions actuelles pour permettre une réelle ouverture vers les quartiers Sud et permettre un maillage entre quartiers nouveaux et quartiers anciens. L'implantation de nouveaux équipements et activités sur les quartiers sud sera pensé en lien avec les projets futurs sur les ZAC.

Le secteur rocade, du fait de sa situation stratégique, est quant à lui amené à devenir une véritable centralité d'échelle communale.

Intégration de la dimension emploi dans l'ITI :

Pour lutter contre la grande précarité socio-économique des habitants des quartiers prioritaires du Grand Avignon, l'emploi constitue une des principales priorités du contrat de ville. Le territoire du Grand Avignon bénéficie d'atouts, de dispositifs et de moyens qui doivent être mobilisés en priorité pour les publics qui sont le plus éloignés de l'emploi, qu'il s'agisse d'accompagnement renforcé vers l'emploi, de formation, d'aide et appui à la création d'activité, de lien avec les entreprises ou d'attractivité économique des quartiers et de notre territoire.

La ZFU-Territoire entrepreneur constituera un outil important pour renforcer la création d'activités et d'emplois. Elle permettra :

- d'une part, de développer l'attractivité et le développement économique des quartiers situés dans le périmètre par l'implantation de nouvelles entreprises et le soutien aux entreprises et commerces déjà présents qui pourront y trouver les ressources de leur développement ;
- et d'autre part, de favoriser l'emploi et le retour à l'emploi des habitants de la ZFU-territoire entrepreneur et de l'ensemble des quartiers prioritaires de l'unité urbaine du Grand Avignon contrairement au dispositif précédent qui limitait la clause d'embauche aux habitants des ZFU et ZUS.

Une Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) de territoire sera envisagée dans les bassins d'emploi, sous l'égide du Service public de l'emploi de proximité (SPE-P). Le SPE-P, traditionnellement composé des acteurs de l'insertion sociale, associera aussi les acteurs du développement économique et ceux de la politique de la ville dans cette GPECT.

La capacité d'innover et d'entreprendre disponible dans ces quartiers est sous-mobilisée. Il faut créer les lieux où elle pourra s'exprimer et mener des expérimentations en la matière. La charte nationale Entreprises et quartiers sera déclinée en Vaucluse et permettra d'associer des grandes entreprises dans ces expérimentations, qui porteront notamment sur le numérique et le co-working.

En termes d'armature paysagère, agricole et naturelle :

Les quartiers sud bénéficient d'une implantation stratégique à proximité de deux entités paysagères structurantes à vocation agricole : les foins de Montfavet et la ceinture verte. Néanmoins ces entités ne sont pas, aujourd'hui, mises en valeur. Elles sont déconnectées l'une de l'autre ainsi que des autres entités paysagères structurantes de l'agglomération et notamment du site de la Confluence et des îles fluviales.

Les quartiers sud sont également situés à proximité de la Durance, mais il est difficile d'y accéder et les bords de Durance ont aujourd'hui une image dégradée.

Un des objectifs, à long terme, est de structurer une trame verte profitant aux quartiers sud et créer une connexion ville/nature. La liaison des différentes entités paysagères entre elles ainsi que leur aménagement permettra de placer les quartiers sud au cœur d'une véritable trame verte composée : des îles fluviales, espaces multi-usages où la vocation agricole est à conforter tout en développant le tourisme et les loisirs ; de deux parcs urbains d'agglomération : la Confluence et Roberty ; de deux espaces agricoles : la ceinture verte et les foins de Montfavet sur lesquels il s'agit de prioriser le maintien d'une agriculture de proximité.

Ces entités seront reliées par une armature verte, support de modes doux et d'espaces récréatifs, notamment le long de la Durance et du Rhône et rejoignant le projet de la Via Rhôna.

Au niveau des quartiers sud, le lien avec la Durance sera recherché tout en conservant la vocation agricole de la Ceinture verte qui viendra s'insérer dans les quartiers sud afin de créer une véritable connexion ville / nature.

En termes de mobilité :

Les quartiers sud sont aujourd'hui fortement impactés par la rocade de manière visuelle, sonore et en matière de santé publique. De plus, la rocade constitue une véritable coupure dans le tissu urbain.

Les quartiers sont desservis par plusieurs lignes de bus qui ont cependant, pour certains, une fréquence de passage assez faible.

Enfin, on observe une absence d'aménagement pour les modes doux.

Un des objectifs pour la mobilité de demain, c'est d'apaiser les quartiers sud.

Deux projets phares pour l'agglomération participeront fortement à l'apaisement des quartiers :

- Le projet de tramway qui s'inscrit sur une grande partie de la rocade et rejoint Saint-Chamand. Ce projet propose une réelle alternative à la voiture sur les quartiers sud. Il constitue, par ailleurs, la colonne vertébrale du futur réseau de transports en commun de l'agglomération. Cet équipement de transport, reliant les quartiers au centre-ancien, va permettre la mobilité des habitants. Le tram sera complété par un réseau de BHNS desservant les principaux pôles d'emploi et de service du territoire : Agroparc, le centre hospitalier et cliniques, le centre commercial du Pontet,...

- Le projet de liaison Est-Ouest qui permettra d'apaiser la rocade. La mise en œuvre de la LEO se fera sur le long terme, il s'agira de trouver des solutions d'aménagement transitoires.

On note également une volonté politique forte de développer des liaisons douces structurantes.

2) Les objectifs opérationnels :

Apaiser les quartiers sud en diminuant la place de la voiture :

Les quartiers sud s'organisent autour de la rocade qui représente la « colonne vertébrale » de ce secteur mais qui est source de fortes nuisances.

Une requalification de la rocade en boulevard urbain permettra d'améliorer les conditions de vie des habitants par une diminution des nuisances sonores et de santé publique engendrées par cette voie et de redonner une image qualitative à ces quartiers à travers une action sur les espaces publics et la mise en œuvre d'un ordonnancement du bâti afin de recomposer une vitrine urbaine de qualité.

La requalification de la rocade et des voies d'entrée de la ville s'appuiera également sur la mise en service d'une offre en transport en commun structurante et sur l'opportunité générée par le projet de liaison est-ouest.

Enfin, la diminution de la place de la voiture passe par la mise en œuvre d'une trame modes doux mettant en réseau les éléments structurant les quartiers sud : équipements, quartiers d'habitat, centralités commerciales, parcs et ceinture verte.

En ce qui concerne Saint Chamand, le désenclavement de ce quartier passe, notamment, par une requalification et/ou la réalisation d'aménagements permettant de faciliter la traversée des avenues Pierre Sémard et de l'Amandier.

Favoriser la mixité sociale et fonctionnelle :

Les quartiers sud souffrent de la concentration, sur un même secteur, de populations en difficulté avec la présence de nombreux sites gérés par les bailleurs et un nombre important de copropriétés en difficulté.

Une mixité fonctionnelle existe déjà sur les quartiers sud, cependant les centralités commerciales et de services sont peu mises en valeur, voir confidentielles, et plusieurs équipements et activités ayant un rayonnement intercommunal génèrent des coupures dans le tissu urbain, du fait de leur emprise importante, et ne sont pas tous accessibles par les habitants des quartiers sud.

Les commerces de proximité sont peu valorisés et certains petits centres commerciaux sont dégradés et/ou souffrent de vacance.

Sur le secteur rocade, l'objectif est de passer d'une offre commerciale éparpillée et qui périclité à une véritable centralité d'échelle communale avec des commerces dimensionnés pour les besoins du quartier et une offre immobilière requalifiée.

Les centralités devront donc être renforcées et revalorisées et les équipements rendus plus lisibles grâce, notamment, à un travail sur la qualité des espaces publics et du bâti et sur la création de perméabilités. Il s'agit d'un élément majeur pour rendre à ces quartiers une réelle attractivité.

De plus, l'insertion de nouvelles activités au sein de ces quartiers fera l'objet d'un projet d'aménagement global afin qu'elles s'intègrent à leur environnement urbain.

Améliorer le cadre de vie quotidien des habitants :

Un cadre de vie agréable passe par l'appropriation, par les habitants, de leur lieu de vie qui doit rester à «taille humaine». Il s'agira donc de défendre une densité «acceptable» par tous en étudiant notamment l'opportunité de la démolition de certains ensembles bâtis présentant les plus grands dysfonctionnements architecturaux, urbains et/ou en matière de tranquillité publique.

La garantie d'un lieu de vie digne passe également par la réhabilitation des bâtiments vétustes et dégradés par les bailleurs qui seront accompagnés par les collectivités dans leurs réflexions.

Enfin, l'amélioration du cadre de vie des habitants implique la requalification des espaces publics qui sont, dans leur majorité dégradés et sans usage. Ces requalifications s'inscriront dans un projet global hiérarchisé et échelonné dans le temps qui prendra également en compte les dysfonctionnements liés à la tranquillité publique. Dysfonctionnements en partie générés par la forme et l'implantation du bâti ainsi que par la configuration des espaces extérieurs. La question de l'ouverture ou de la résidentialisation des espaces extérieurs sera donc intégrée à la réflexion.

De plus, au regard de l'importance des espaces minéraux sur ces secteurs, il paraît opportun de privilégier le végétal et la présence de l'eau pour l'aménagement d'espaces publics contribuant à une ambiance climatique agréable. Les végétaux nécessitant peu de ressources hydriques seront favorisés afin de s'adapter aux exigences climatiques de la région.

Afin de garantir la pérennité des aménagements existants et futurs, une réflexion partenariale sur l'entretien permettant une coordination des services gestionnaires sera mise en œuvre en amont du projet. Certains points saillants en matière de gestion pourront être prescriptifs sur les aménagements.

Saisir l'opportunité des projets pour donner une meilleure image aux quartiers sud et les ouvrir sur l'extérieur

Plusieurs projets structurants constituent de véritables opportunités sur lesquelles s'appuyer afin de changer profondément et durablement l'image des quartiers :

- la mise en service du tramway : ce projet va désenclaver les quartiers tout en améliorant l'image.
- l'urbanisation de l'éco-quartier Joly Jean et la ZAC Bel Air. Ces projets vont permettre d'ouvrir les quartiers vers l'extérieur et de les remailler avec le tissu urbain existant. La greffe urbaine entre les quartiers sud et ces secteurs fera donc l'objet d'une attention particulière.

Enfin, les différents projets devront prendre en compte la dimension patrimoniale de ces quartiers qui ont une identité, notamment visuelle, très forte.

Mobiliser les habitants autour de l'action publique dans les quartiers par les conseils citoyens :

La mobilisation des citoyens et de la société civile se fera par le biais des dispositions existantes dans le contrat de ville, à savoir les conseils citoyens et des instances de programmation du contrat de ville. Le service en charge de l'ITI proposera une information aux conseils citoyens. Le comité de pilotage du contrat de ville sera associé au moment de la publication des appels à projet et recevra une information des opérations sélectionnées dans le cadre de l'ITI.

3) Les priorités d'intervention :

Interventions sur les logements :

L'ensemble du parc de logements sociaux du périmètre nécessite une réhabilitation profonde pour remettre ces logements aux normes en termes de confort mais aussi pour faire face aux enjeux de la transition énergétique. Le Plan Climat Energie Territorial a mis en évidence que, sur le territoire de la commune d'Avignon, 53% des émissions de GES proviennent du bâti résidentiel et tertiaire. Il s'agit donc d'un enjeu pour le territoire mais aussi pour les habitants qui y résident.

Parallèlement, à la réhabilitation du parc social, il s'agira d'accompagner la réhabilitation du parc privé.

La copropriété du Parc Saint Roch, en frange du PRU Monclar, fera l'objet en 2015 d'une étude pré-opérationnelle pour définir le programme d'intervention approprié.

L'ITI n'interviendra pas sur le logement, toutefois des projets venant renforcer les infrastructures sanitaires et sociales qui participent à la rénovation urbaine de ces quartiers pourront être examinés. Les réhabilitations en profondeur de ces espaces de logement constituent des zones où l'intervention de l'ITI peut apporter, sur les thématiques identifiées, un effet levier important.

Interventions sur les espaces extérieurs :

Les espaces extérieurs situés autour des patrimoines bailleurs seront requalifiés en priorité. Ces espaces ne se limitent pas aux pieds d'immeubles mais comprennent également les différents types d'espaces publics sur un périmètre élargi (cours d'immeubles, pieds d'immeubles, voiries, placettes...).

Un secteur fera l'objet d'une réflexion particulière : du jardin de l'abbaye jusqu'au Clos de la Murette en intégrant la médiathèque et en proposant des hypothèses de franchissement sécurisé de la rocade.

Les opérations de requalification des espaces publics devront prendre en compte les éléments suivants :

- le type d'usage de chaque espace devra être défini de manière claire : usage privatif ou usage collectif ;
- les espaces extérieurs devront avoir une fonction clairement définie : espace de rencontres, aire de stationnement, jeux pour enfants...
- Les usages liés à l'agriculture urbaine - jardins familiaux, jardins partagés - seront privilégiés à chaque fois que la mobilisation des habitants le rendra possible, les quartiers devenant ainsi des espaces «vitrines» de la ceinture verte.
- face à la très forte présence d'espaces minéraux sur les quartiers sud, une végétalisation optimisée des espaces extérieurs sera privilégiée.
- les problématiques liées à la tranquillité publique seront à prendre en compte en amont des réflexions sur les aménagements : éviter la création de recoins peu visibles depuis les voies de circulation, proposer un éclairage homogène sur l'ensemble des espaces extérieurs, mettre en place du mobilier urbain résistant (éclairage, barrière sélective...) ;
- en termes de gestion des déchets, la ville a fait le choix de procéder à la mise en œuvre systématique de containers enterrés sur les secteurs à requalifier ;
- une meilleure lisibilité de la trame viaire sera recherchée : éviter le système d'impasse, limiter les sens uniques, permettre une continuité des voies (au moins de manière piétonne)... ;
- la possibilité de créer des sites de mécanique pour les habitants sera à étudier.

L'articulation entre les différents acteurs (collectivités et bailleurs notamment) est indispensable à la mise en œuvre d'espaces extérieurs de qualité et cohérents avec leur environnement.

L'ITI n'a pas vocation à financer des aménagements extérieurs, toutefois ce dispositif pourra accompagner les solutions proposées sur le franchissement en mode doux de la rocade, qui constitue un enjeu considérable pour les habitants.

Les liaisons :

L'ouverture des quartiers sur l'extérieur passe par :

- la mise en œuvre d'un axe principal de liaison entre les quartiers et le centre-ville qui correspond à l'axe TCSP.

Une centralité sera à valoriser le long de ce tracé au niveau de la rocade. La mise en œuvre d'une véritable centralité sur ce secteur nécessite des aménagements permettant d'apaiser la rocade (plateau piéton, système de feux tricolores...) et le confortement des commerces notamment en pied d'immeubles et via la réhabilitation du centre commercial (travail sur son occupation, ses façades, étudier la possibilité de rehausser le bâti ou d'une démolition/reconstruction...);

- la mise en œuvre d'axes modes doux. Sur l'ensemble de ces axes, un accompagnement paysager sera à mettre en œuvre en lien avec la ceinture verte (choix des espèces végétales...).

Des cheminements inter-quartiers seront également à définir, notamment en lien avec la population.

L'ITI sera mobilisé pour co-financer les investissements de la communauté d'agglomération et des villes pour offrir des solutions de déplacements durable et de nature à faciliter l'accès aux zones d'emplois du territoire du Grand Avignon. Les modes transports durables et propres seront privilégiés dans les projets sélectionnés au titre de l'ITI.

Les interventions sur les équipements publics et les parcs :

Deux équipements, de rayonnement communal et intercommunal, ont été définis comme prioritaires :

- La médiathèque J.L Barrault ;
- Le Parc des Sports

Plusieurs équipements de proximité semblent également devoir être requalifiés. Une étude réalisée par les services techniques de la commune permettra de définir un programme d'intervention (maintien, rénovation, réorientation, démolition).

Les principaux équipements :

- la salle de la Cabrière ;
- la salle Coupo Santo ;
- les centres sociaux de la rocade et de la Croix des Oiseaux ;
- Le château de Saint- Chamand.

L'ITI est un outil intéressant pour mobiliser l'ensemble des acteurs qui interviennent sur les équipements publics dans les quartiers, autour de dynamiques partagées. La plus-value du dispositif européen sera de fédérer les acteurs autour de projets d'infrastructures sanitaires et sociales (PI9a), qui contribueront à améliorer l'employabilité des habitants.

4) LE TCSP :

Le développement des transports collectifs est la pierre angulaire de la nouvelle stratégie de mobilité. Au-delà de l'offre qui s'est fortement développée sur le réseau urbain depuis septembre 2012, il s'agit d'offrir plus de compétitivité aux autobus et autocars.

Depuis plusieurs années, le Grand Avignon souhaite franchir une étape majeure, à savoir une première phase d'un réseau de TCSP. Celle-ci se caractérisera à horizon 2020 par la réalisation :

- d'une première ligne de tramway (6km) entre la Porte St Roch et St Chamand sur les deux lignes du projet initial de 14km;
- de deux premières lignes de bus à Haute Fréquence
 - Le Pontet le Lac – Courtine/Hôpital par la Gare centre
 - Agroparc – Saint Lazare par Pierre Sémard

Ces réalisations s'accompagneront de parkings relais qui seront précisés dans le cadre des études préliminaires.

Dans le cadre du déploiement de ce TCSP, l'ITI (PI4e mobilité) permettra d'accompagner cet investissement et plus particulièrement contribuera à son intégration dans les quartiers prioritaires qu'il traverse. L'enveloppe de l'ITI n'est pas suffisante pour intervenir en l'état sur l'infrastructure de transport en tant que tel. L'ITI interviendra en fonction des dernières évolutions du projet de Tramway soit sur l'aménagement d'un parking relais, soit sur des aménagements connexes au tramway (cheminements piétonniers et cyclables).