

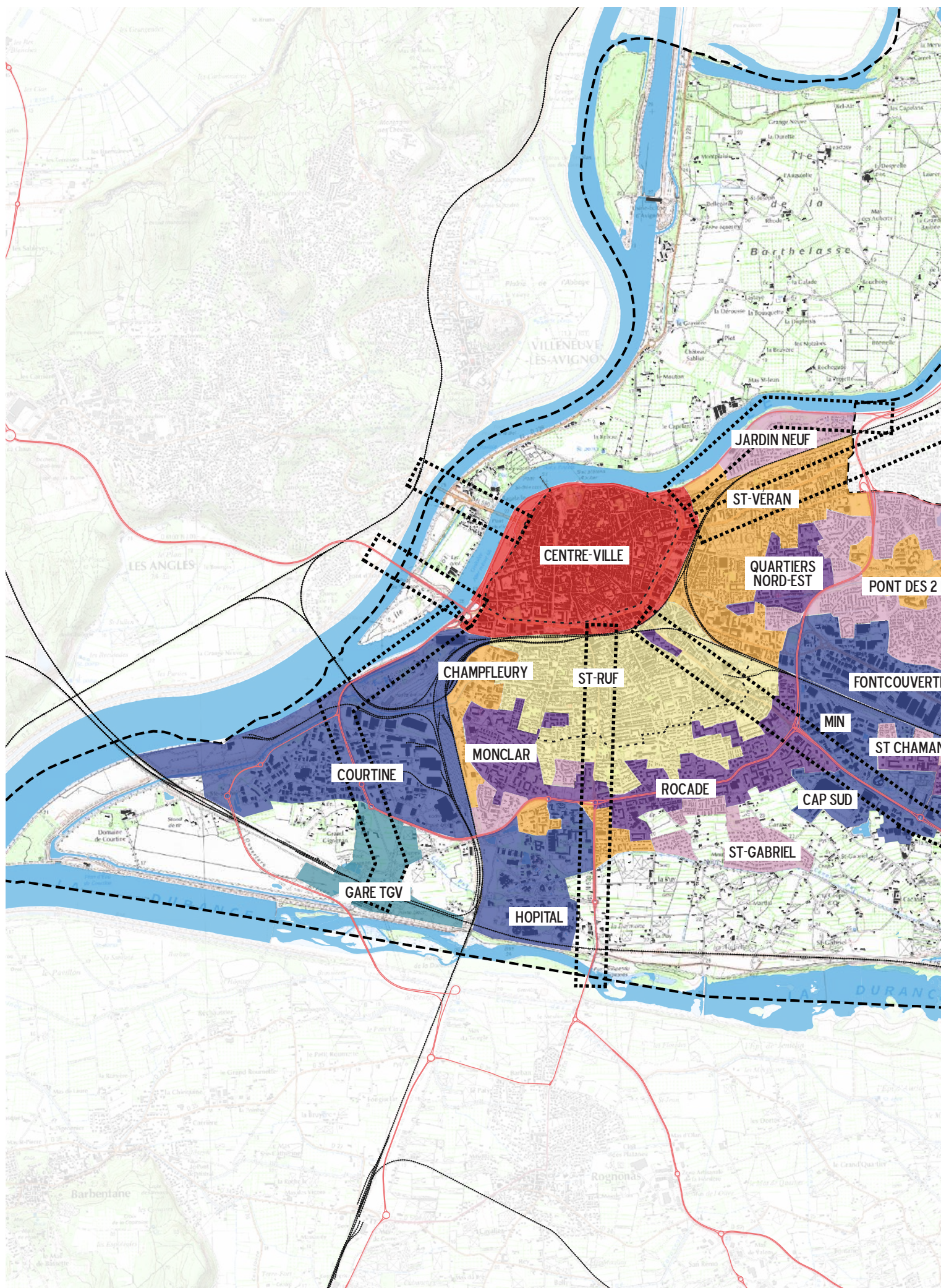
Plan Local d'Urbanisme

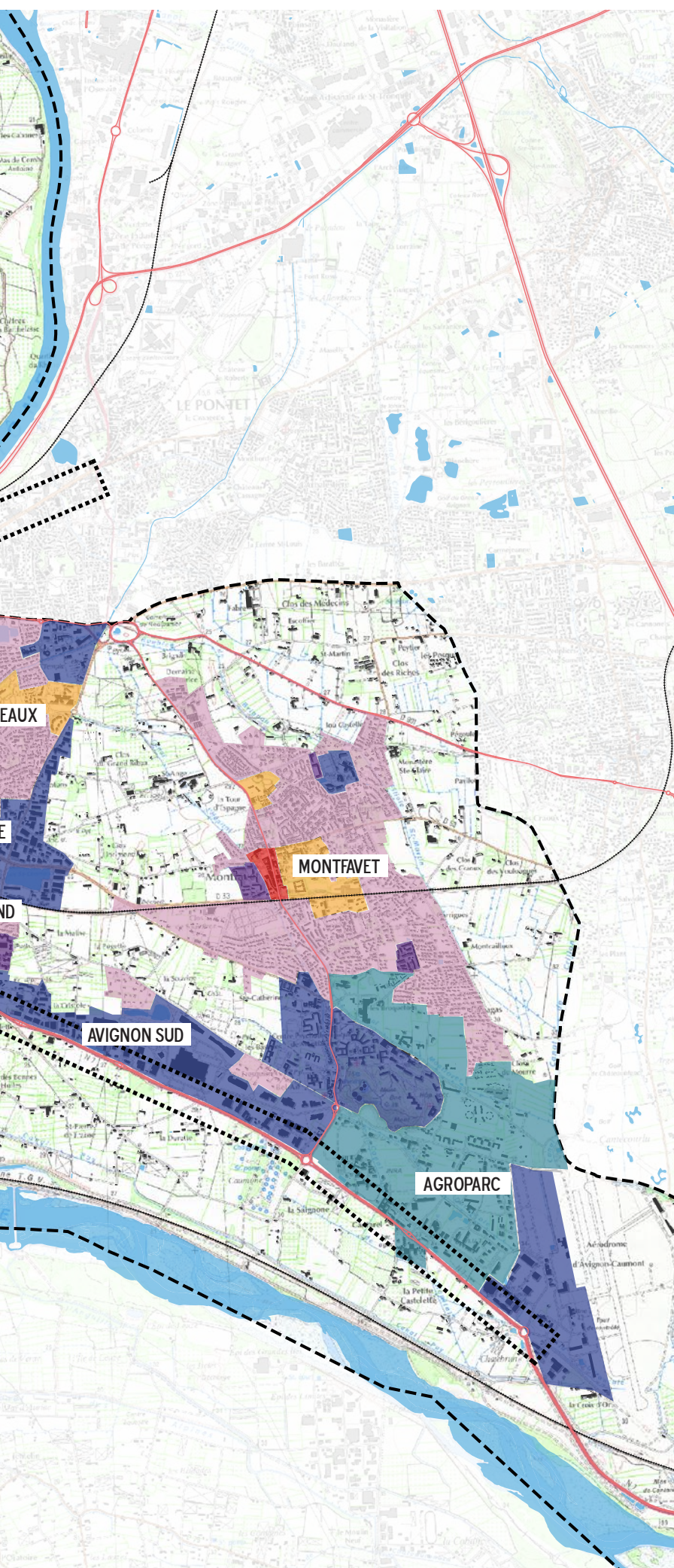
VILLE D'AVIGNON

1.3 - Annexe 5 : Analyse des formes urbaines



Quels sont les
différents types de
tissus urbains qui
composent Avignon ?





- Limite communale d'Avignon
- Centre-ville : densité, ordonnancement et mixité des fonctions
- Faubourgs : tissu mixte et ordonné à dominante résidentielle
- Tissu hétérogène : mixité fonctionnelle et d'époques du bâti. Juxtaposition de différents types de bâtis
- Grands ensembles : dominante habitat collectif
- Zones pavillonnaires : habitat individuel. Faible densité
- Zones économiques et d'équipements : zones commerciales, d'activités et grands équipements
- ZAC en cours : mixité fonctionnelle
- Entrées de ville
- Limites de sous-secteurs

NB : Ce découpage ne correspond pas à des quartiers mais à des types de tissu urbain

0 1 2 km



Sources : AURAV, Scan 25, IGN, 2014 / Bdtopo, IGN, 2012 / Cadastre, 2015

Les différents tissus urbains composant l'enveloppe urbaine

Novembre 2016



CENTRE-VILLE

Un Centre-ville dense, à forte valeur patrimoniale, qui accueille une mixité sociale et fonctionnelle.

Le centre-ville est délimité par le Rhône, au Nord et à l'Ouest, et par la voie ferrée, au Sud et à l'Est.

On distingue aujourd'hui deux sous-secteurs distincts séparés par les remparts : l'intra-muros et le pourtour des remparts.

La construction des premiers remparts, aujourd'hui disparus, remontent au moyen-âge. Les Papes s'installèrent ensuite sur Avignon de 1274 à 1403. La croissance de population qui s'en suivit entraîna la construction de nouveaux remparts jalonnés de 7 portes.

Ces remparts, à forte valeur patrimoniale, engendrent aujourd'hui une coupure physique avec le reste de la ville. Cette coupure a ensuite été renforcée par la création de la voie ferrée.

On observe une véritable mixité

fonctionnelle au sein du centre ville avec les commerces, activités et équipements le plus souvent installés en RDC des habitations.

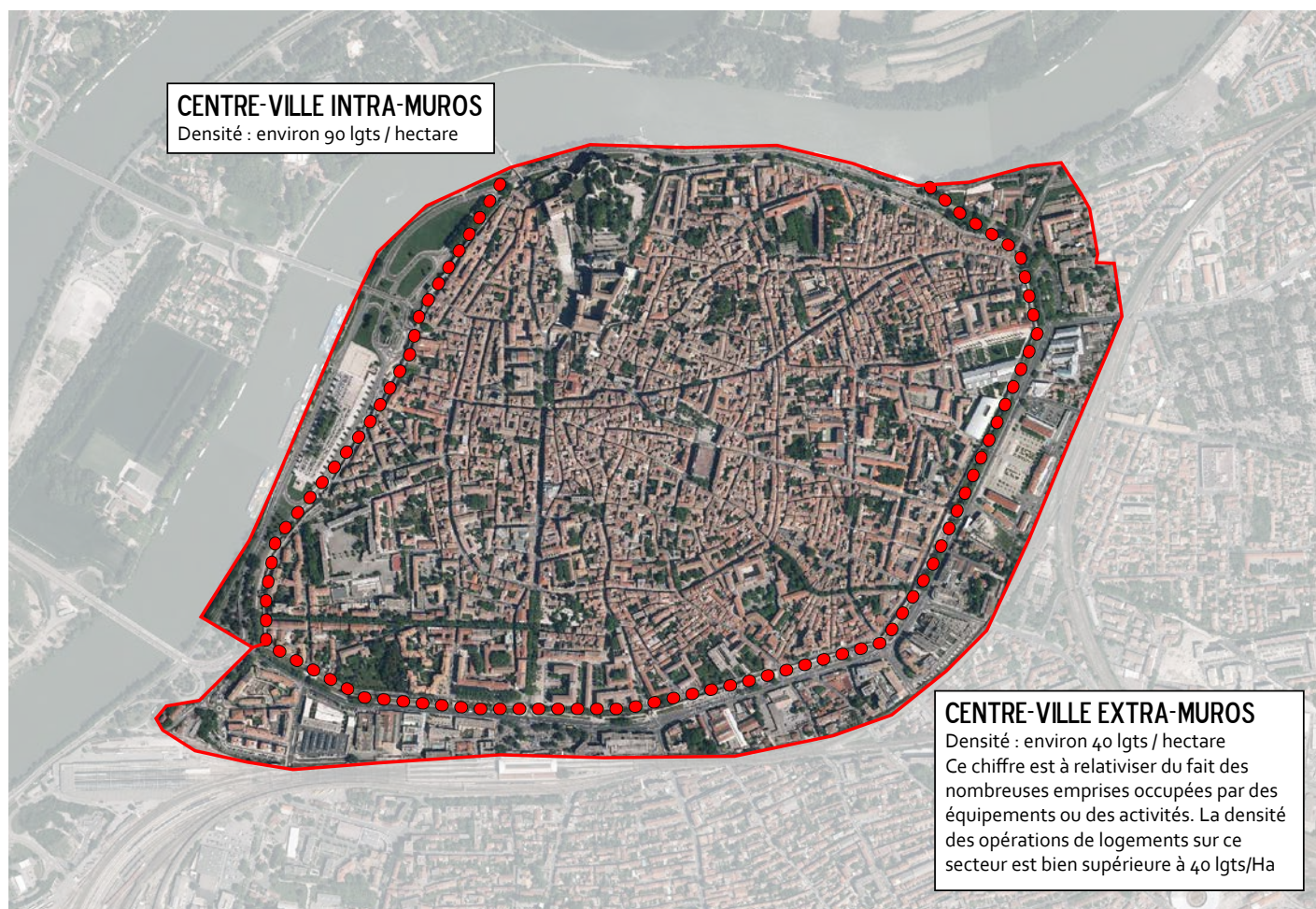
La densité moyenne sur l'intra-muros est d'environ 90 logements / ha

Superficie totale : 210 Ha

Nombre d'habitants : 13 946

NB : Le centre-ville de Montfavet est également compris dans cette typologie urbaine.

Sa densité est d'environ 30 logements / Ha sur une superficie de 5,7 Ha.



Le centre-ville d'Avignon est entouré par **une voie structurante qui accueille le trafic de desserte mais également de transit.**

A l'intérieur des murs la desserte s'organise via 3 voies principales puis par un maillage de voies étroites et sinueuses.

Les remparts et ce système viaire ont notamment pour effet de limiter le ressenti du Mistral dans l'intra-muros.

Ce maillage viaire est complété par un **maillage piéton** composé de rues fermées à la circulation (zones piétonnes) et de ruelles trop étroites pour accueillir des véhicules.

Le stationnement est essentiellement géré sur l'espace public.

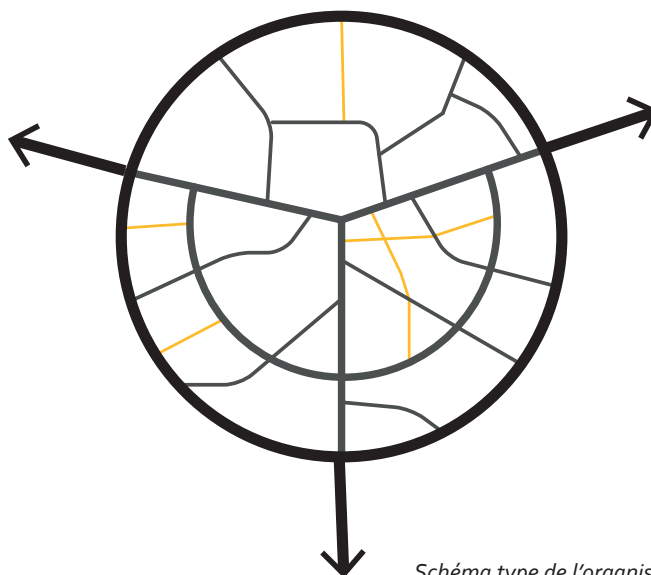


Schéma type de l'organisation viaire

IMPLANTATIONS BÂTIES :

Les **bâtis** sont implantés à l'**alignement des voies** avec une mixité collectifs / maisons individuelles.

Les **commerces et les activités** sont implantés en **RDC** et permettent ainsi d'animer l'espace public.

Le maillage viaire et les implantations bâties dessinent des **îlots fermés** dont le cœur est souvent végétalisé mais non visible depuis l'espace public.

GABARITS :

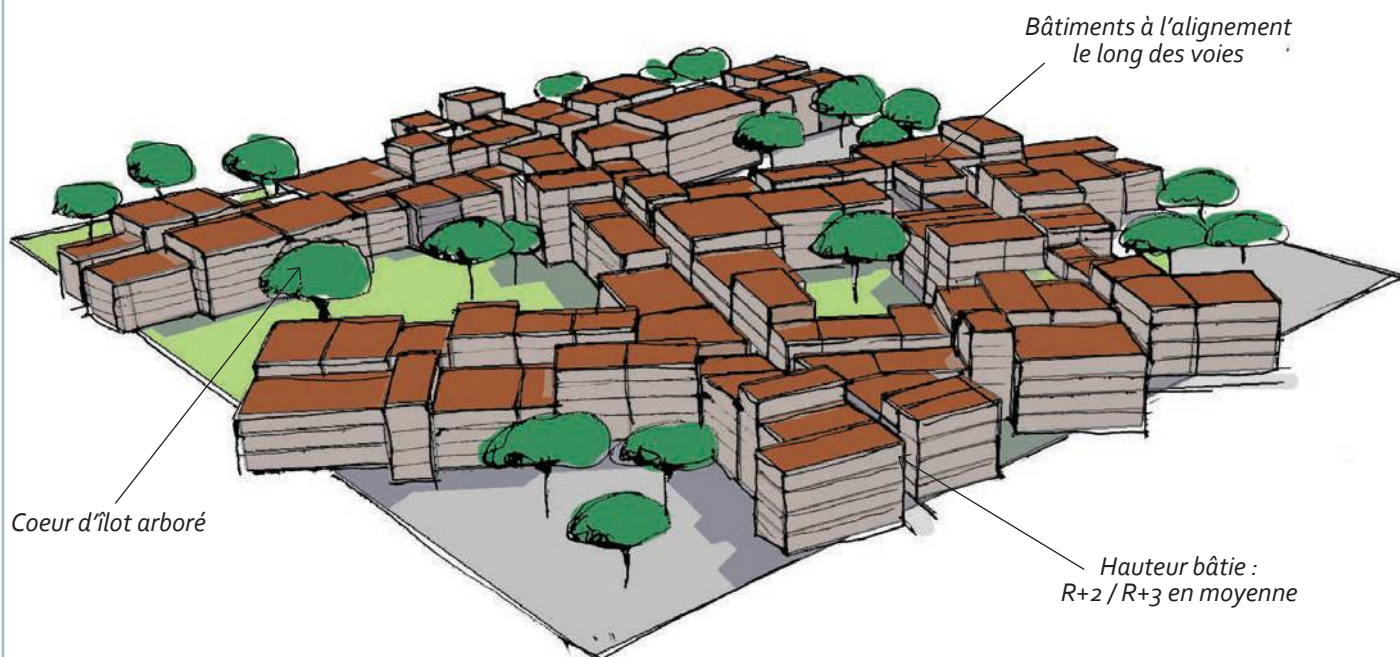
Le **gabarit moyen** est de **R+2 / R+3** mais peut varier du R+1 au R+5 environ.

ESPACES VERTS :

Quelques parcs permettent de créer des **respirations** au sein de ce tissu dense, dont notamment le parc du Rocher des Doms et le parc St-Agricol Perdiguer.



Schéma type de l'implantation bâtie



LES FAUBOURGS

Des quartiers Mixtes, à dominante résidentielle, avec une structuration urbaine lisible et organisée.

Les faubourgs ont vu le jour à la fin du 19ème siècle, début du 20ème siècle et ont évolué au cours des 20ème et 21ème siècles tout en conservant leur structuration urbaine.

Ils sont séparés du centre-ville par la voie ferrée qui constitue une véritable coupure physique et visuelle.

Il existe une véritable mixité fonctionnelle au sein de ces quartiers :

- Les commerces et activités sont essentiellement implantées le long des axes structurants ;
- l'habitat est majoritairement implanté le long des axes de desserte secondaires, ce qui permet de préserver les habitations des nuisances engendrées par les axes de circulation (bruit, pollution...).

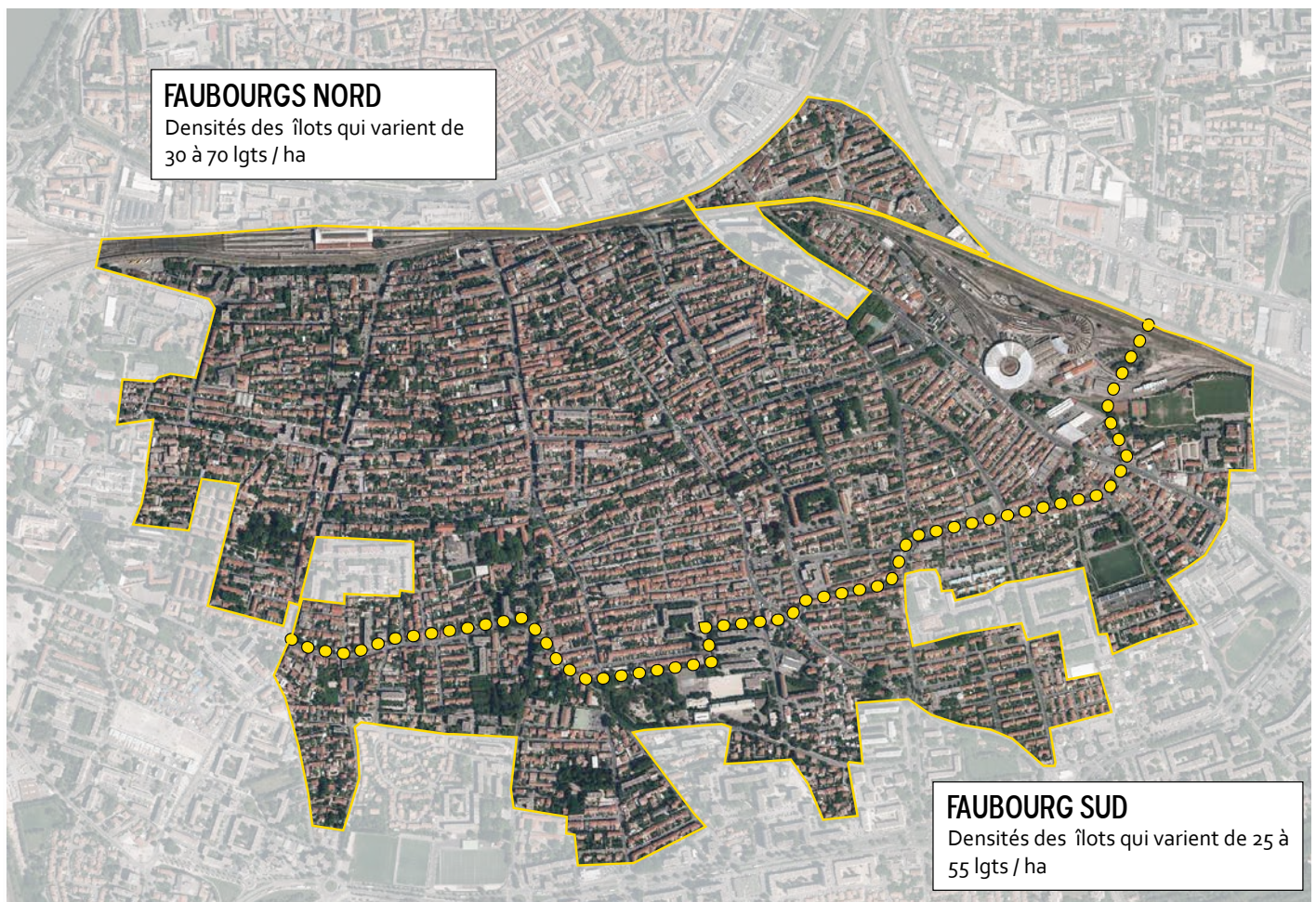
On distingue deux sous-secteurs :

- les faubourgs Nord plus anciens et plus denses ;
- le faubourgs Sud plus récents et moins denses. Les équipements de grande et moyenne superficies ont été implantés sur ce secteur (école, collège, stade).

Densités des îlots qui varient de 25 à 70 logements / Ha

Superficie totale : 250 Ha

Nombre d'habitants : 17 020



FAUBOURGS NORD

Densités des îlots qui varient de 30 à 70 lgts / ha

FAUBOURG SUD

Densités des îlots qui varient de 25 à 55 lgts / ha

DESSERTE / FONCTIONNEMENT

Les faubourgs sont desservis par des axes principaux inter-quartiers Nord-Sud et Est-Ouest. La desserte s'organise ensuite par des axes secondaires Est-Ouest, continus ou en impasse. **Le système de venelles en impasse permet d'éviter l'effet de schunt et de préserver des coeurs de quartier apaisés.**

Hormis sur certains secteurs (Nord-Est des Faubourgs notamment), la perméabilité Est-Ouest est assurée pour les modes doux par des cheminements piétons.

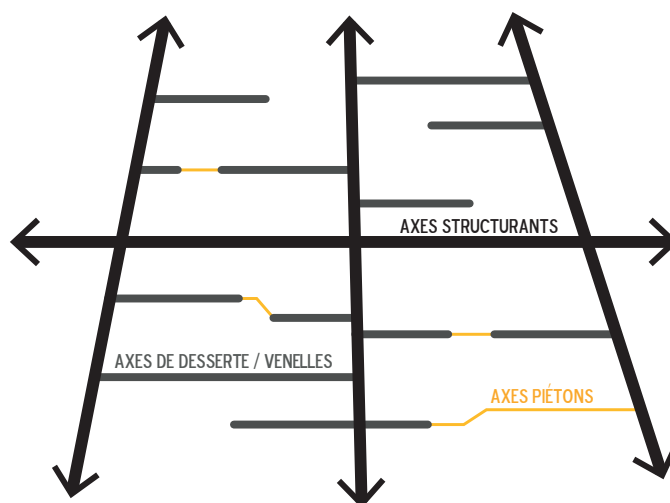


Schéma type de l'organisation viaire

IMPLANTATIONS BÂTIES :

Les bâtiments sont essentiellement implantés **au Nord des jardins privés et alignés en fond de parcelle** (cf. schémas ci-contre), hormis au niveau des axes structurants où les bâtiments sont implantés à l'alignement de la voie (exemple de l'avenue St-Ruf).

Ce système permet un ensoleillement maximum des jardins orientés Sud, une optimisation des surfaces de jardins (le bâtiment étant implanté en limite de parcelle) et limite les effets du Mistral (façade Nord des habitations avec très peu d'ouvertures).

GABARITS :

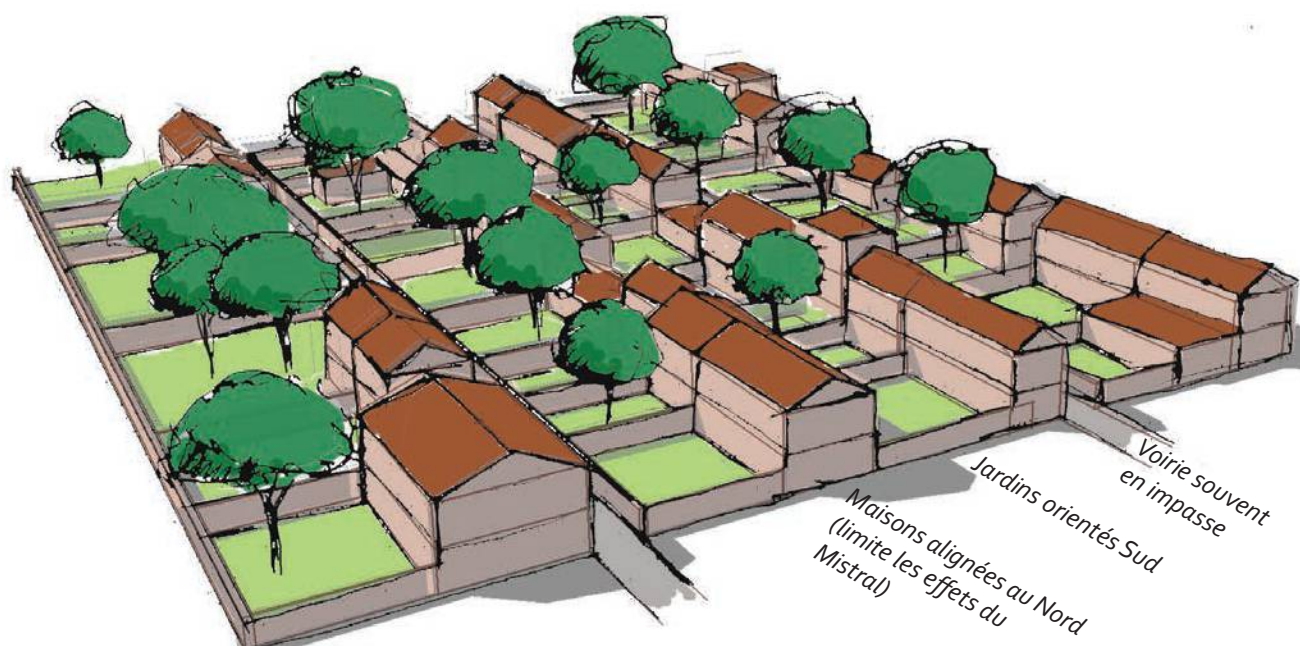
On note une certaine homogénéité des gabarits qui varient du R+0 au R+2. **Le gabarit type est R+1, ce qui correspond à une maison de ville avec un étage.** Le long des axes de circulation principaux, on trouve quelques immeubles en R+3 / R+4 voire R+5.

ESPACES VERTS :

Ce tissu accueille relativement peu d'espaces verts publics. Cependant, les **jardins privés, visibles depuis l'espace public, participent fortement à l'ambiance paysagère de ce tissu.**



Schéma type de l'implantation bâtie



LES GRANDS ENSEMBLES

Des quartiers résidentiels très denses, minéraux et devant généralement faire l'objet d'un renouvellement urbain.

Avignon est passé d'une population de 60 000 habitants au début des années 1950 à 90 000 habitants au milieu des années 1970. Comme dans la plupart des villes françaises, l'afflux de population mêlé aux nouvelles attentes en matière de confort a imposé un effort de production de logements sans précédent qui s'est traduit par la construction de grands ensembles de logements en périphérie de la ville. L'évolution sociale de ces quartiers, destinés initialement à l'accueil de classes moyennes et des rapatriés d'Afrique du Nord, a rapidement nécessité une intervention publique massive, dès la fin des années 1970. De nombreux dispositifs de la politique de la ville se sont ainsi succédés sur ces secteurs.

Une grande partie de ces quartiers est aujourd'hui concernée par le Nouveau

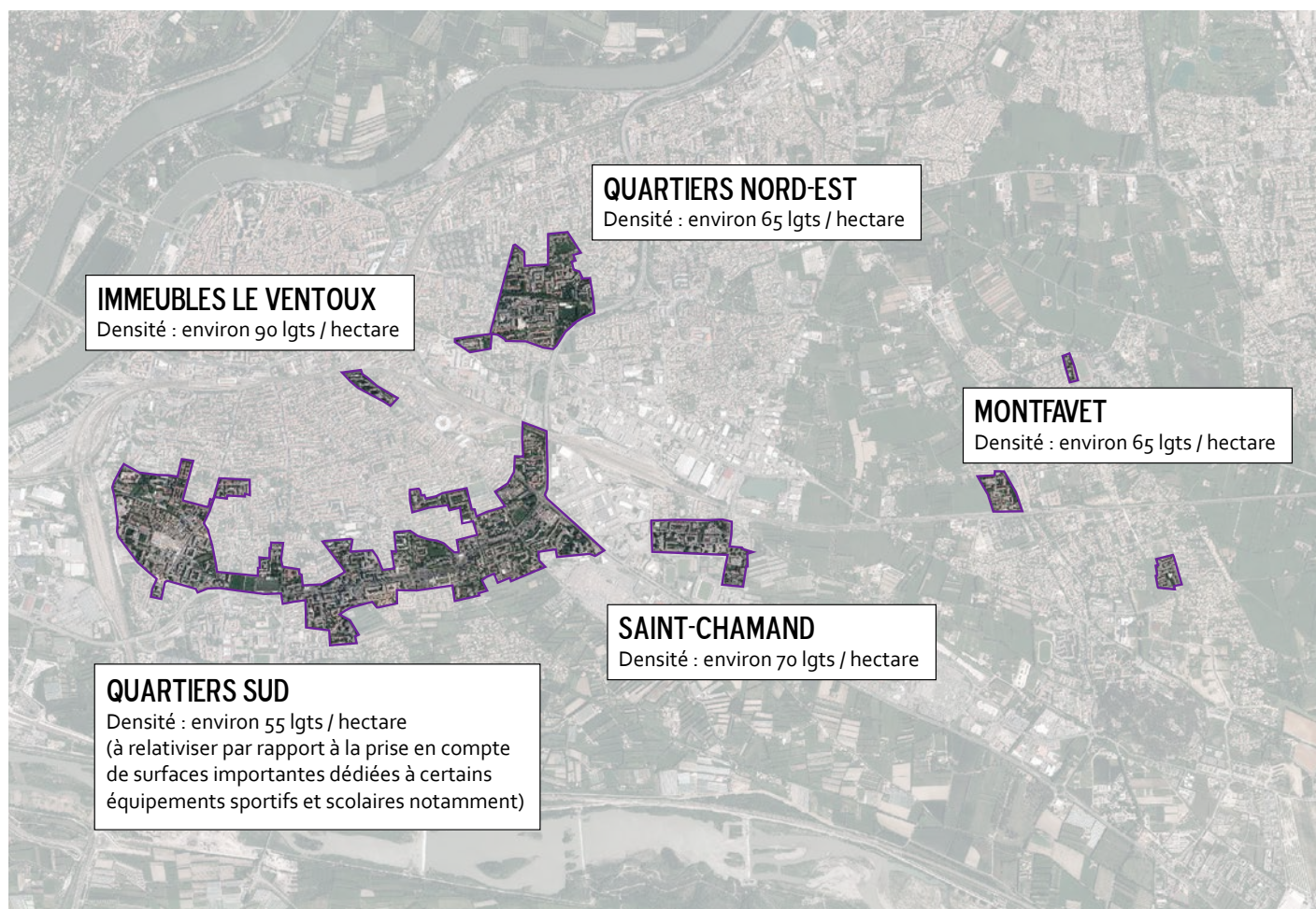
Programme de Renouvellement Urbain (NPRU).

Ces quartiers sont majoritairement résidentiels, bien équipés en services publics et accueillent quelques centralités commerciales.

La densité moyenne de ce type de tissu est d'environ 60 logements / Ha (chiffre à relativiser par rapport à la prise en compte de surfaces importantes dédiées à certains équipements)

Superficie totale : 212 Ha

Nombre d'habitants : 24 141



DESSERTE / FONCTIONNEMENT

La trame viaire sur ces quartiers est généralement peu lisible et le **plan de circulation difficilement compréhensible**. Ceci s'explique par la présence d'impasses et de nombreux sens uniques. Sur certains quartiers, la trame viaire n'est pas rectiligne et implique de réaliser de nombreux détours du fait des implantations et formes bâties.

Les modes doux sont généralement peu valorisés.

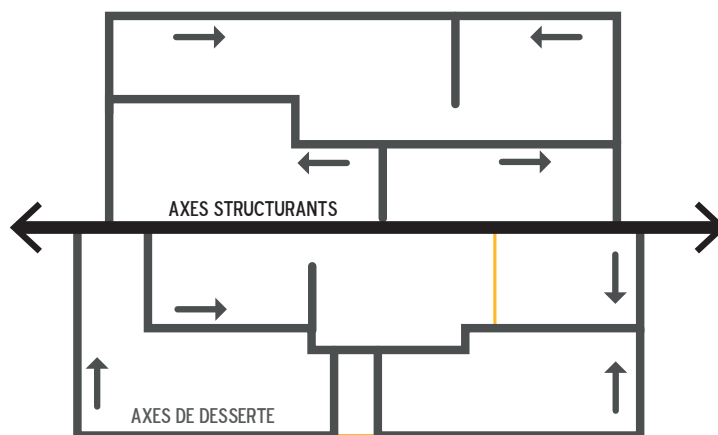


Schéma type de l'organisation viaire

IMPLANTATIONS BÂTIES :

Ces quartiers accueillent différentes typologies de bâtiments ayant chacune son propre fonctionnement, du fait de l'organisation des îlots et des accès. On distingue notamment les bâtiments dont l'implantation «dessine» une cour intérieure, les barres linéaires et les tours. Chaque typologie implique **une relation spécifique des habitants aux espaces extérieurs**.

En fonction des quartiers, les alignements bâtis sont plus ou moins respectés (alignements le long de la rocade par exemple mais absence d'alignement sur les quartiers Nord-Est).

Les implantations et formes bâties engendrent des vides urbains importants qui correspondent à un espace public quasiment entièrement dédié au stationnement et qui **renvoie une image dégradée de ces quartiers**.

Enfin on note que des zones pavillonnaires sont souvent créées à proximité immédiate de ces quartiers, sans aucune transition urbaine.

GABARITS : ils sont très hétérogènes et varient du R+3 au R+12.

ESPACES VERTS :

Les espaces extérieurs sont très minéraux mais on observe la présence de nombreux arbres à grand développement à valoriser.

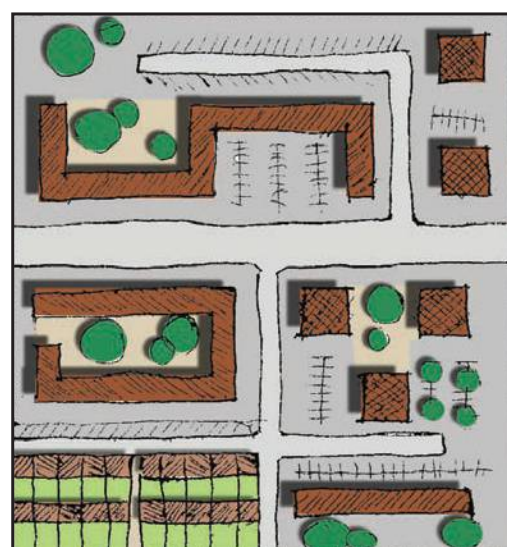
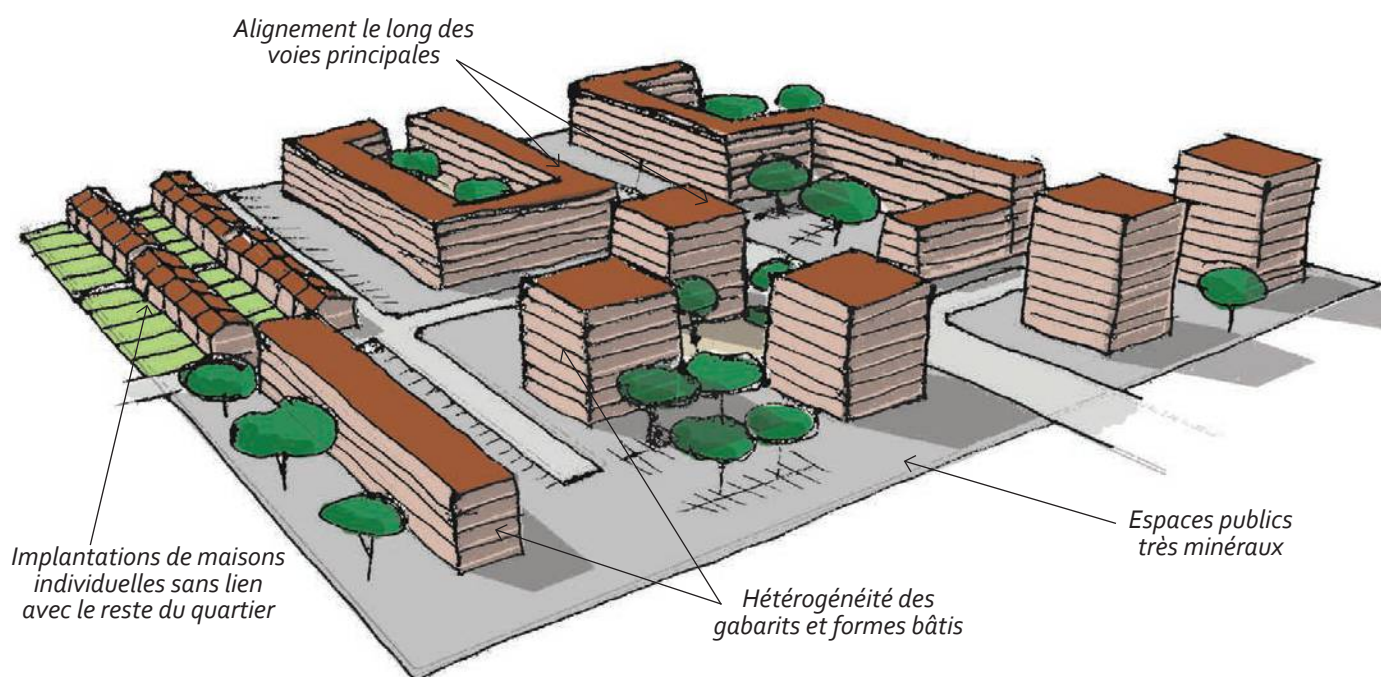


Schéma type de l'implantation bâtie



LE TISSU HÉTÉROGÈNE

Des quartiers composites où l'on observe une juxtaposition des époques et implantations bâties, des gabarits et des fonctions.

Ces quartiers sont composés de bâtiments et de fonctions qui se sont ajoutés au fil du temps **sans cohérence générale.**

Ils correspondent à une juxtaposition de maisons individuelles, immeubles collectifs, commerces, activités et équipements qui se sont implantées au coup par coup et sans recherche de lien avec le tissu attenant.

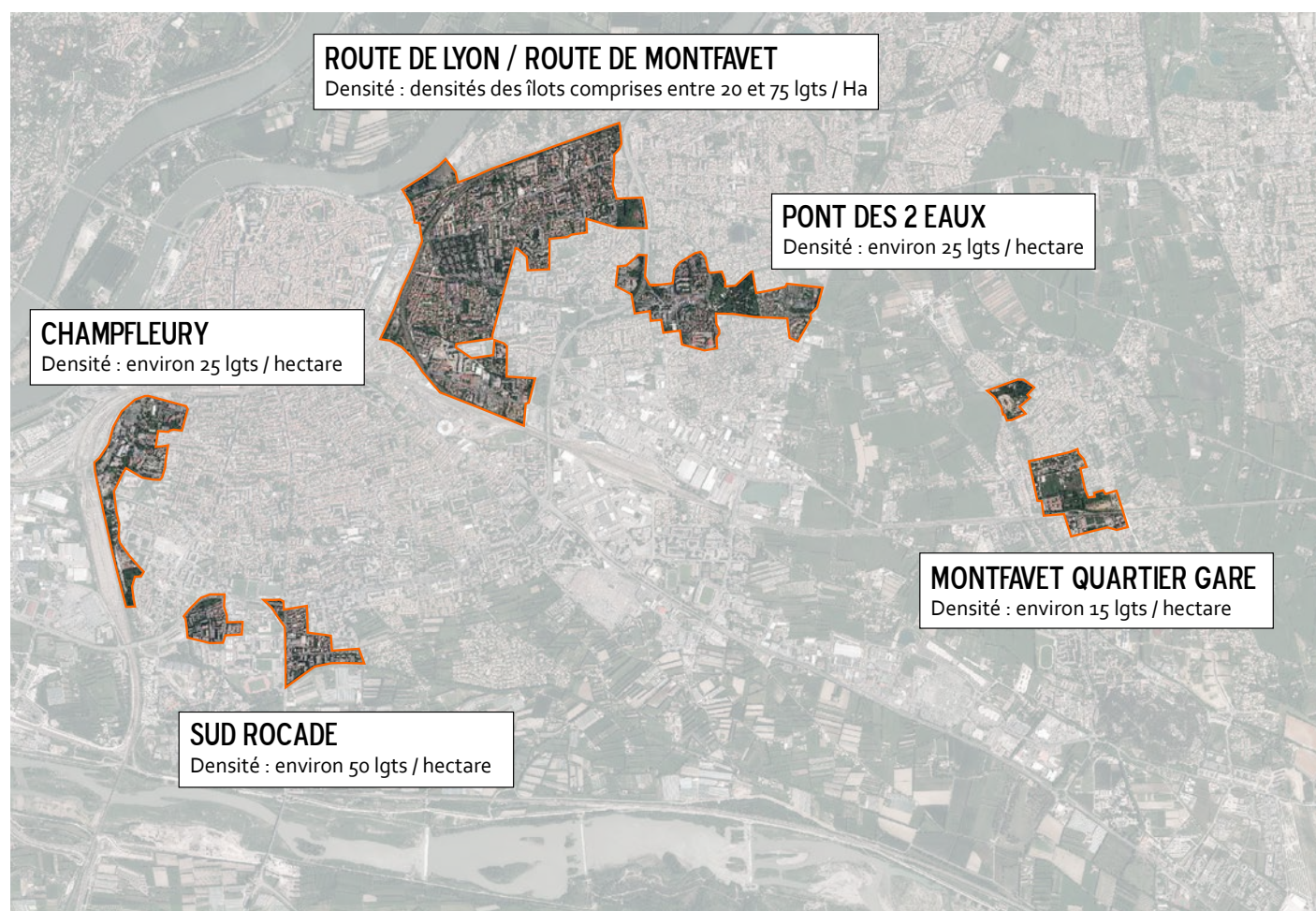
L'opportunité foncière a définie l'évolution de ces secteurs qui sont aujourd'hui peu lisibles d'un point de vue urbain.

Seule la trame viaire permet lier les différentes entités.

La densité moyenne sur ce type de tissu est d'environ 35 logements / Ha (à relativiser par rapport à la prise en compte de surfaces importantes dédiées à certains équipements et à plusieurs parcs)

Superficie totale : 280 Ha

Nombre d'habitants : 11 305



DESSERTE / FONCTIONNEMENT

Ces quartiers sont desservis par 3 types d'axes : les axes structurants, les voies de desserte et quelques cheminements piétons.

L'organisation viaire diffère d'un quartier à l'autre mais reste généralement assez lisible.

On note cependant que le traitement de l'espace public ne permet pas toujours de différencier les différents types de voies (absence de hiérarchisation).

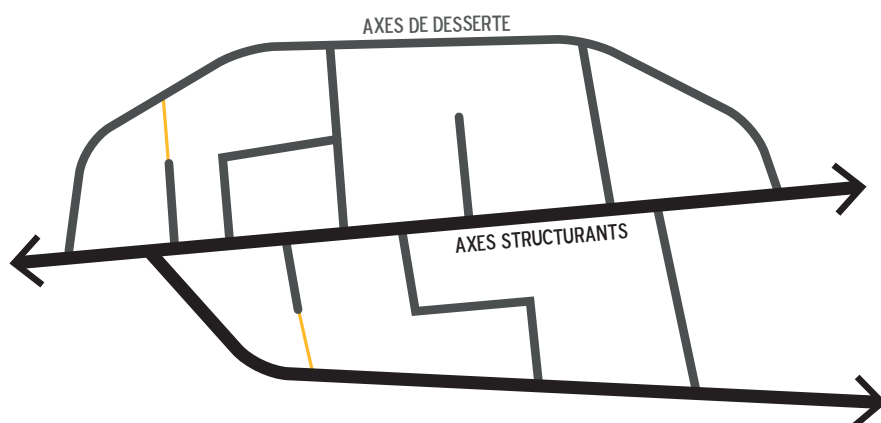


Schéma type de l'organisation viaire

IMPLANTATIONS BÂTIES :

On distingue principalement 4 types de bâtis qui se sont juxtaposés au fil du temps :

- **les maisons fin 19ème/début 20ème, ordonnancées et alignées** sur la voie ou en limite Nord des parcelles ;
- **les immeubles collectifs qui se sont implantés au coup par coup** et dont l'implantation ne respecte pas l'orientation sud des maisons préexistantes, ni les alignements. Ceci a pour conséquence des vis à vis importants et une faible lisibilité urbaine ;
- **les maisons individuelles de la fin du 20ème siècle implantées en milieu de parcelle** ;
- **les commerces et/ou activités qui se sont implantées en milieu de parcelles** avec des zones de stationnement en vitrine des voies de circulation et qui renvoient ainsi une image dégradée du quartier.

GABARITS :

On note une **grande hétérogénéité des gabarits** : R+0 à R+5, voire plus. Ceci engendre, notamment, des vis à vis importants.

ESPACES VERTS :

Ce tissu accueille deux des parcs les plus structurants de la commune, le parc Chico Mendès et le parc du Clos de Massillargues.

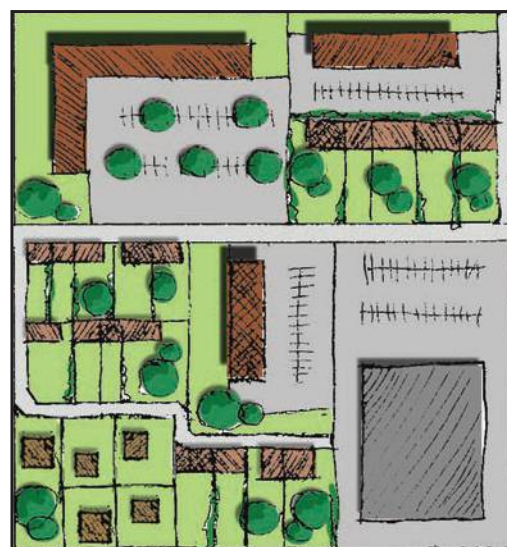
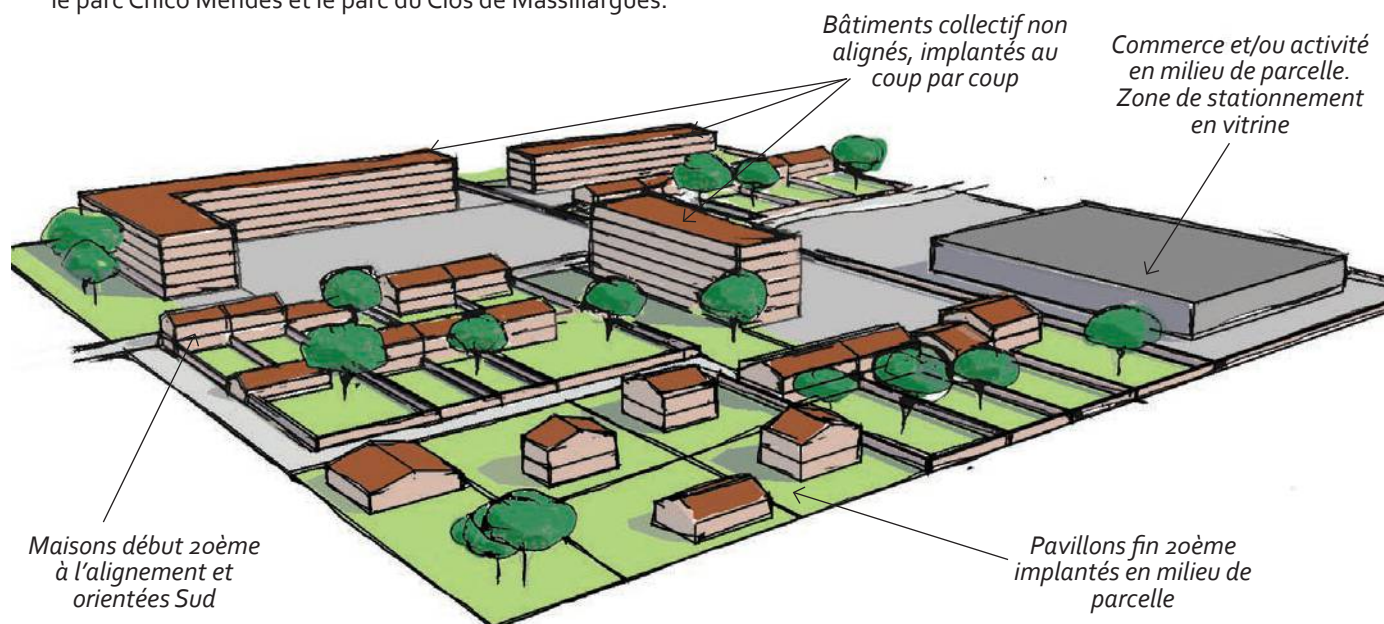


Schéma type de l'implantation bâtie



LES ZONES PAVILLONNAIRES

Des quartiers résidentiels peu denses et monofonctionnels.

Les zones pavillonnaires ont vu le jour dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle et se sont implantées en périphérie des villes.

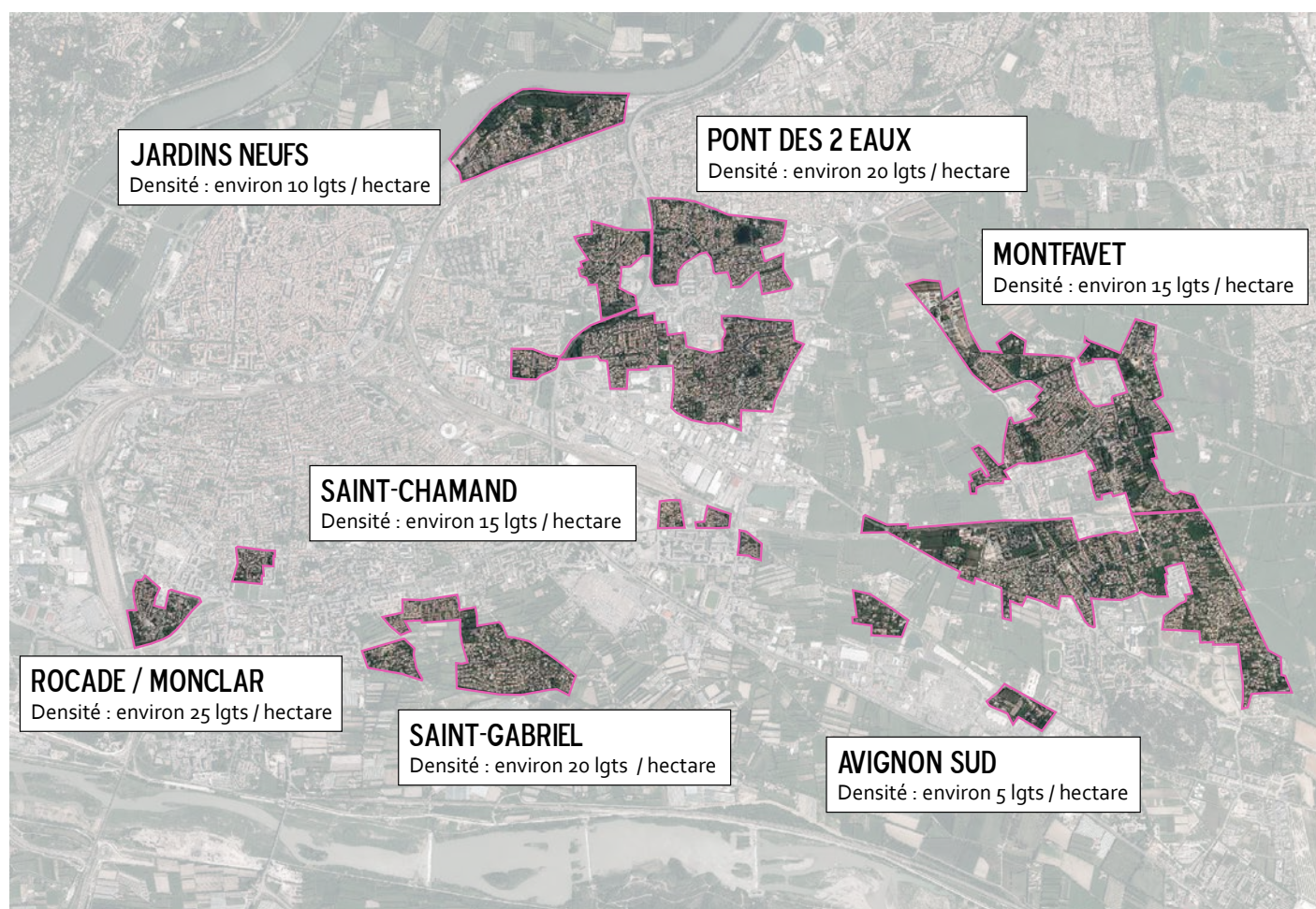
Sont inclus dans les zones pavillonnaires : les lotissements et l'habitat diffus qui s'est développé au niveau des franges urbaines.

Ces zones pavillonnaires sont fortement consommatrices d'espaces. Chaque lotissement est pensé au coup par coup sans réelle recherche de cohérence avec son environnement paysager et urbain.

La densité moyenne de ce type de tissu est d'environ 15 logements / Ha

Superficie totale : 480 Ha

Nombre d'habitants : 17 507



DESSERTE / FONCTIONNEMENT

La trame viaire est constituée de voies de desserte, souvent **sinueuses et qui se terminent généralement en impasses**. L'orientation des piétons et des automobilistes est ainsi rendue difficile.

La perméabilité pour les piétons est rarement assurée ce qui allonge les temps de parcours et encourage ainsi l'utilisation de la voiture.

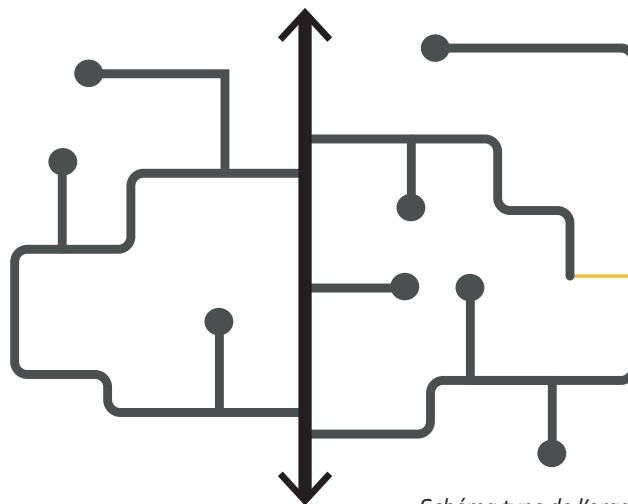


Schéma type de l'organisation viaire

IMPLANTATIONS BÂTIES :

Les bâtiments sont généralement implantés **en milieu de parcelle**. Ce type d'implantation ne permet pas d'optimiser la surface de jardin et a, notamment, pour conséquence des vis à vis qui peuvent être très importants.

Sur certains lotissements les maisons peuvent être mitoyennes. De manière générale, l'architecture des habitations est banale.

CABARITS :

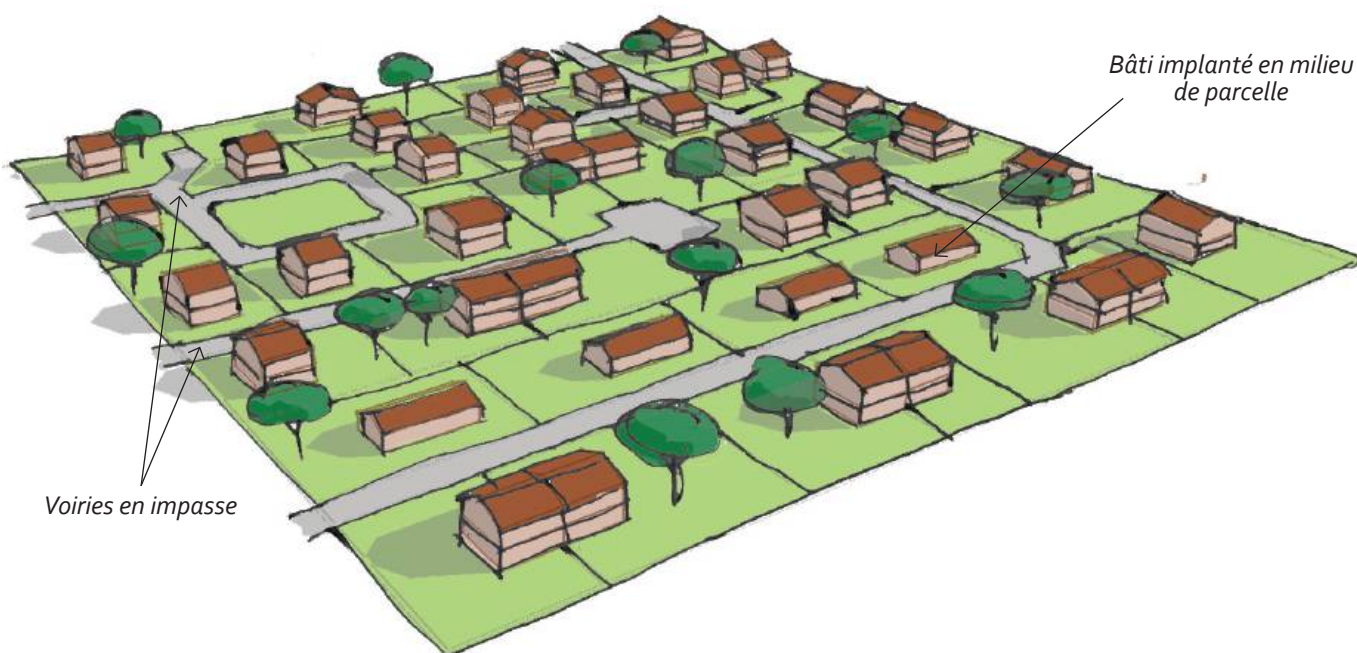
Les maisons pavillonnaires sont généralement de plain-pied ou avec un étage.

ESPACES VERTS :

Les jardins privés sont visibles depuis l'espace public mais ont généralement une faible valeur paysagère (terrains morcellés, jardins non aménagés). Il existe peu d'espace commun, ce type de tissu ne se prêtant pas à la création de centralités.



Schéma type de l'implantation bâtie



LES ZONES ÉCONOMIQUES ET D'ÉQUIPEMENTS

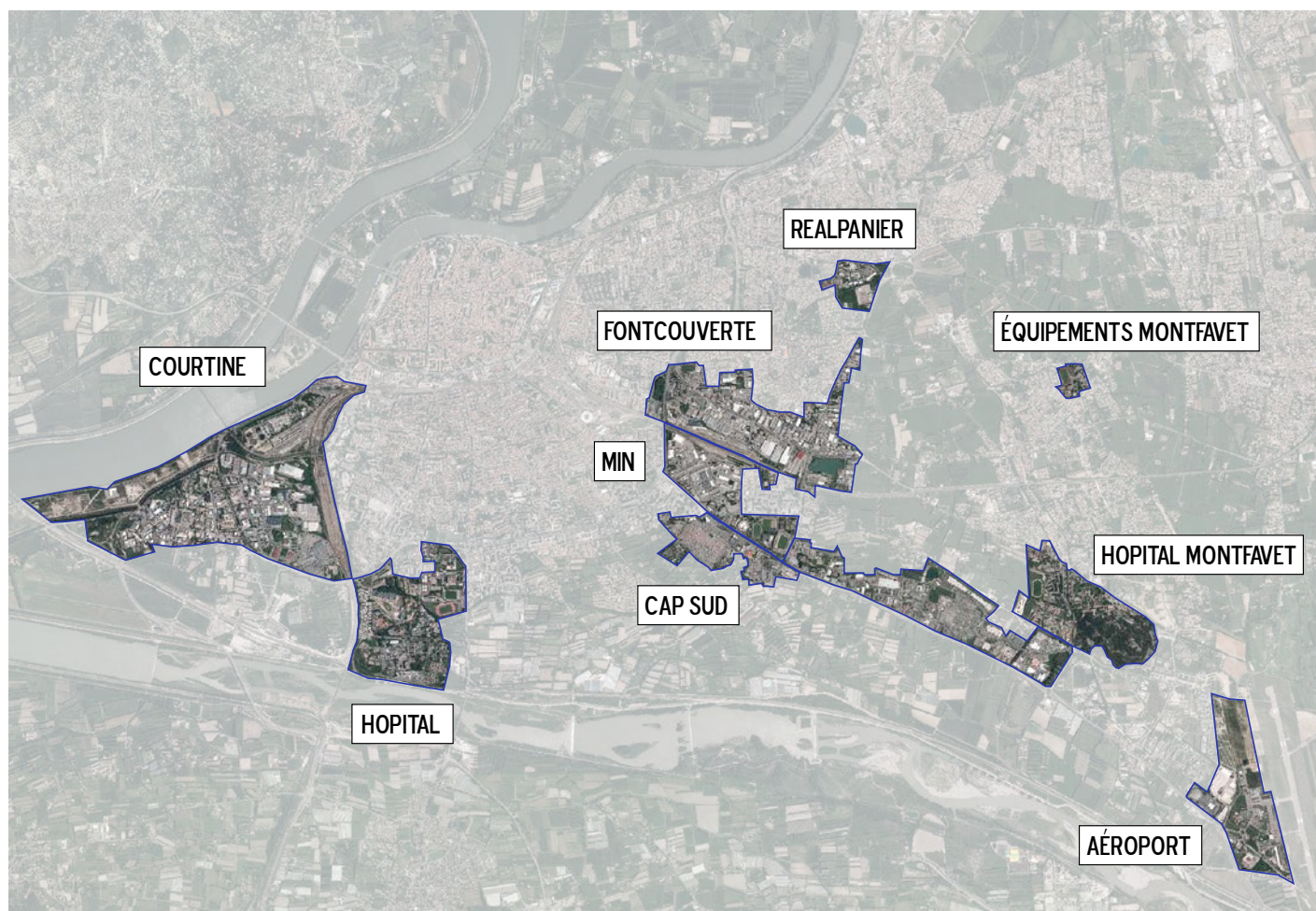
Des zones commerciales, d'activités et d'équipements, vieillissantes.

Il s'agit essentiellement de **zones mono-fonctionnelles** : zones commerciales ou zones d'activités.

L'organisation spatiale de la majorité de ces zones périphériques découle d'une **logique du coup par coup** où chaque parcelle privée est traitée sans prendre en compte son environnement. Ce système a entraîné la création de zones sans cohérence paysagère et architecturale. Ces zones sont dédiées à l'automobile avec des systèmes viaires souvent peu lisibles, des cheminements piétons inexistant ou incomplets, un jalonnement hétérogène...

L'image renvoyée par ces zones, situées pour la plupart d'entre elles en entrée de ville, est donc bien souvent dégradée.

Superficie totale : 837 Ha
Nombre d'habitants : 2 736



Ces secteurs se caractérisent par un **plan de circulation difficilement compréhensible** du fait de voiries **sinueuses et non hiérarchisées**.

Les déplacements modes doux ne sont pas valorisés : **les aménagements pour les cycles sont quasi-inexistants** et **les continuités piétonnes ne sont pas assurées**.

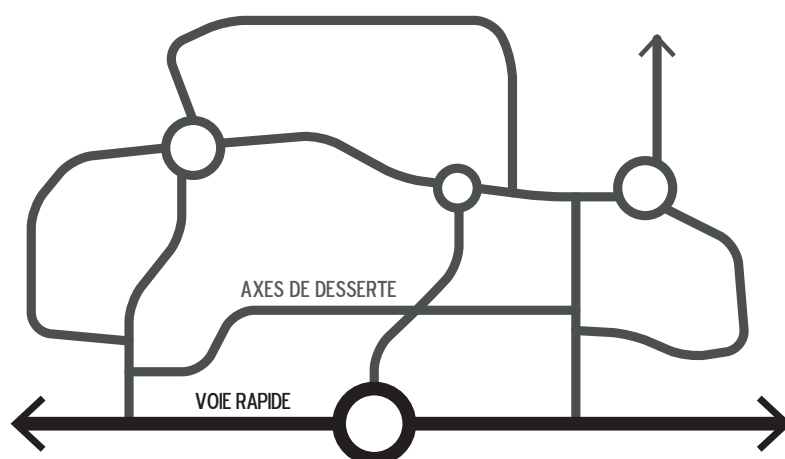


Schéma type de l'organisation viaire

IMPLANTATIONS BÂTIES :

Les bâtiments, assez banals en matière d'architecture, sont **implantés en milieu de parcelle**. On observe une absence d'harmonie architecturale et volumétrique.

Les zones de stationnement, en vitrine des voies de circulation, renvoient une image minérale et dégradée de ces secteurs. On observe une absence de mutualisation des emprises bâties et des zones de stationnement.

Les bâtiments sont implantés au coup par coup, sans recherche de cohérence en termes d'alignement ou de gabarit.

ESPACES VERTS :

Ce tissu est très minéral et les zones de stationnement peu végétalisées.

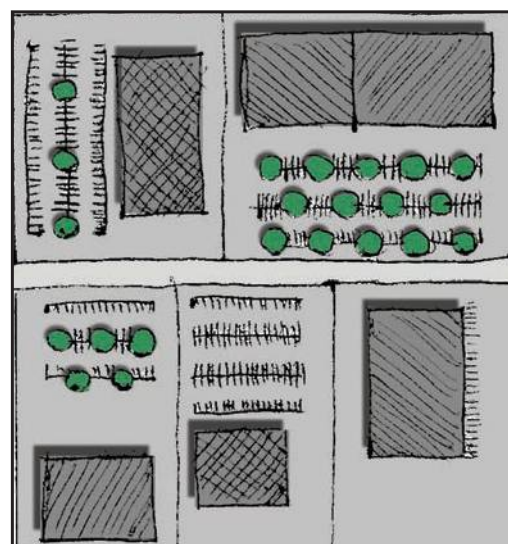
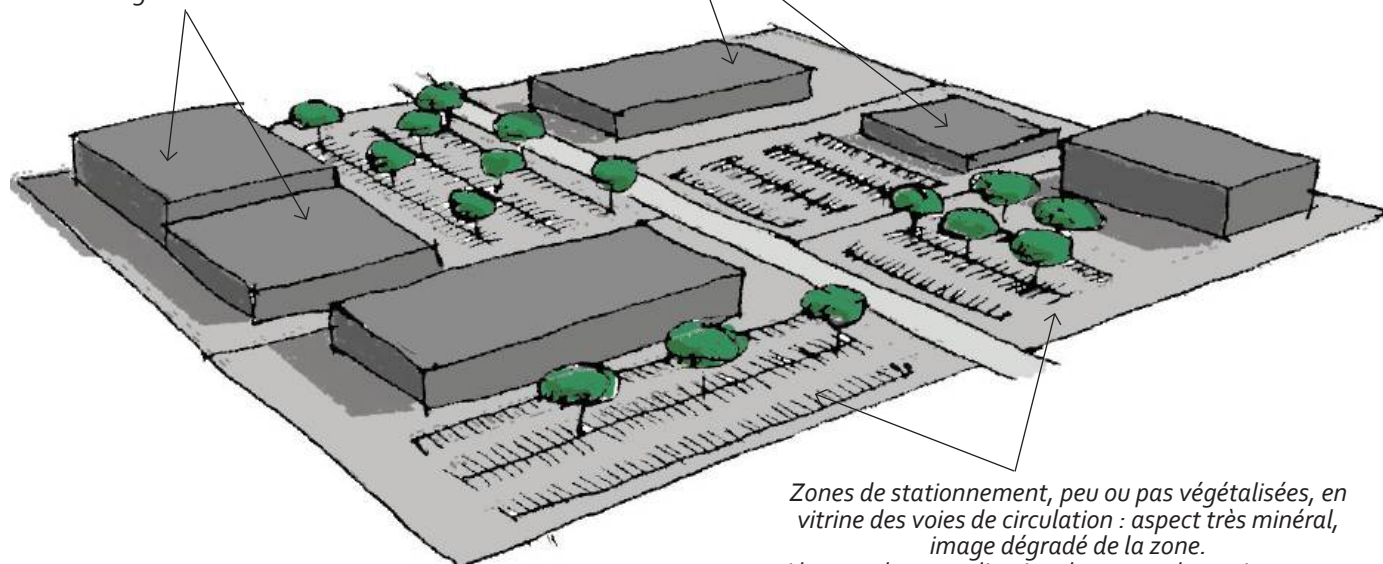


Schéma type de l'implantation bâtie

Absence de cohérence dans l'implantation des bâtis les uns par rapport aux autres

Hétérogénéité des gabarits



Zones de stationnement, peu ou pas végétalisées, en vitrine des voies de circulation : aspect très minéral, image dégradée de la zone.

Absence de mutualisation des zones de stationnement

LES ZAC EN COURS

Des quartiers mixtes récents ou en cours de création

Il s'agit des ZAC de Courtine et d'Agroparc.

La ZAC de Courtine a été amorcée mais reste à créer dans sa grande majorité.

La ZAC d'Agroparc a quant à elle été aménagée en partie et évolue constamment.

Il s'agit d'un quartier accueillant une **mixité fonctionnelle** : logements, activités, équipements publics et enfin commerces au niveau du centre de vie.

Superficie totale : 261 Ha

Nombre d'habitants : 1 095



Le maillage viaire est structuré et facilement compréhensible pour les différents usagers (automobilistes, piétons, cyclistes).

Les voies nouvelles accueillent, la plupart du temps, **des bandes cyclables et sont accompagnées de cheminements piétons paysagés**.
Sauf cas particuliers, la continuité des cheminements piétons est assurée et certains axes piétons ont été sortis de la circulation (traversées d'îlots...).

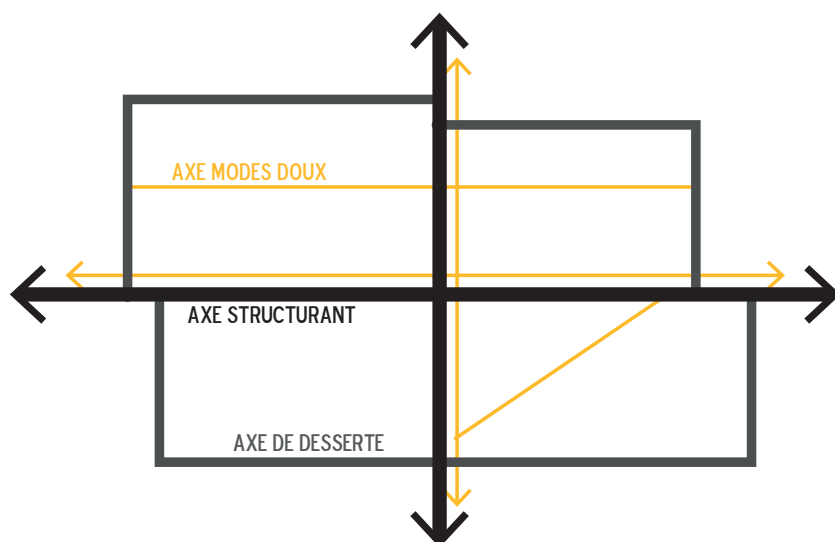


Schéma type de l'organisation viaire

IMPLANTATIONS BÂTIES :

Les bâtiments sont implantés **à l'alignement** des voies ou entre eux.
Les limites public/privé et privé/privé ne sont pas marquées par des séparations physiques de types clôtures ou haies. Ce système permet de conserver une impression d'ouverture et de continuité de l'espace.

Les îlots sont ouverts et la place du végétal y est très importante.
Les bâtiments ont fait l'objet d'un effort en matière architecturale et de performance énergétique.

GABARITS :

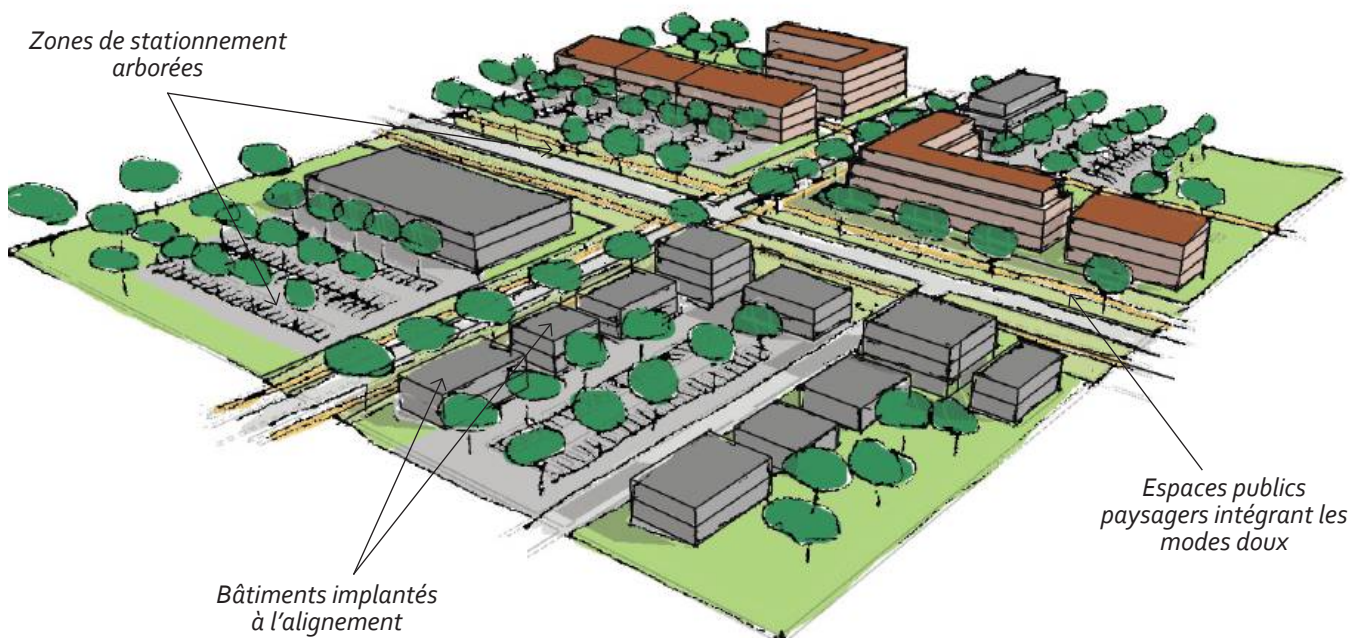
De manière générale, les gabarits varient entre R+1 et R+3.

ESPACES VERTS :

Ce tissu accueille des espaces publics de qualité et végétalisés qui contribuent à créer des centralités structurantes.



Schéma type de l'implantation bâtie



LES ENTRÉES DE VILLE

Des entrées de ville peu structurées et peu valorisantes pour l'image de la commune

On distingue deux types d'entrée de ville : les entrées de ville urbanisées et les entrées de ville non urbanisées.

Entrées de ville non urbanisées :

Il s'agit de la D225, qui longe le Rhône, et des ponts Daladier et de l'Europe. Ces entrées de ville sont en lien direct avec le Rhône. Elles renvoient cependant une image très routière avec des espaces publics attenants minéraux, vieillissants et peu valorisants (P+R des Italiens très minéral et vieillissant / arrivée sur les allées de l'Oulle, très routières et minérales, depuis les deux ponts).

Entrées de ville urbanisées :

Il s'agit de la Route de Lyon, de la Route de Marseille qui devient l'avenue

Pierre Séward, de l'avenue de Tarascon qui devient l'avenue Saint-Ruf et de l'avenue de la gare qui rejoint la rocade Charles de Gaulle.

Les espaces bâtis longeant ces artères sont très hétérogènes et non ordonnancés. Les espaces publics y sont souvent mal entretenus et très minéraux (nombreuses poches de stationnement en vitrine des voies de circulation).

Ces entrées de ville renvoient ainsi une image dégradée de la commune.

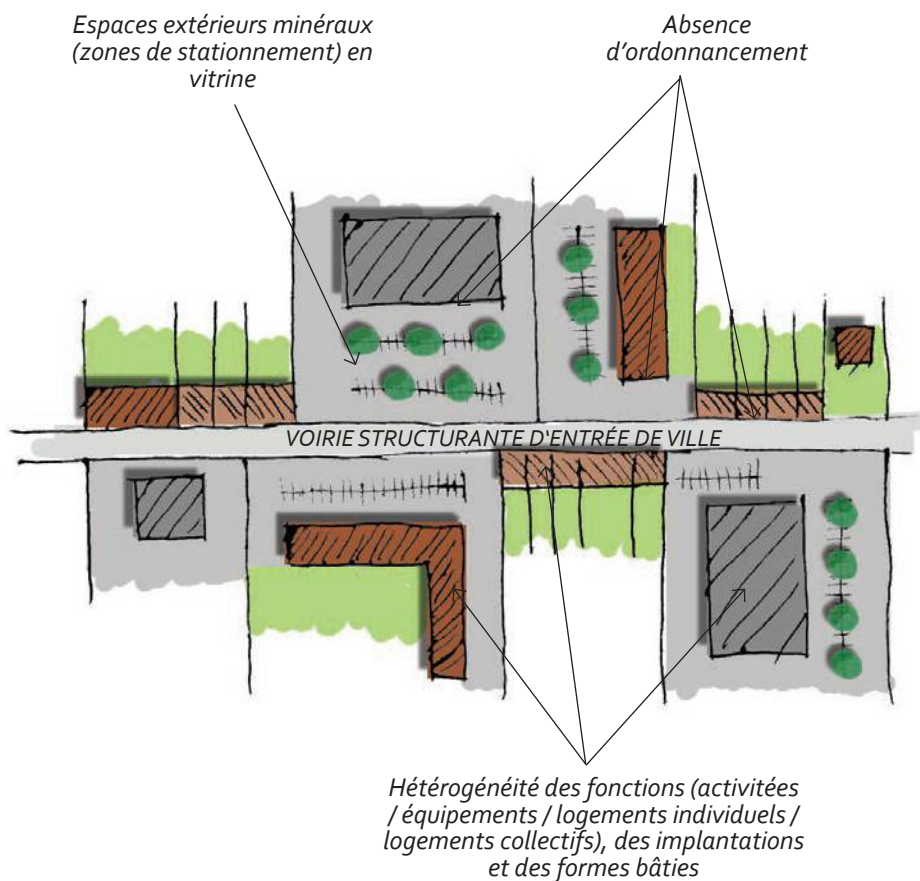


ENTRÉES DE VILLE ROUTE DE LYON / AVENUE DE TARASCON / AVENUE PIERRE SÉMARD

Ces entrées de ville se caractérisent par une **hétérogénéité des fonctions** (équipements publics, activités, commerces, logements) et une **absence d'ordonnancement** le long de la voirie.

Les bâtiments se sont implantés au coup par coup, sans cohérence en termes d'implantation et de gabarit.

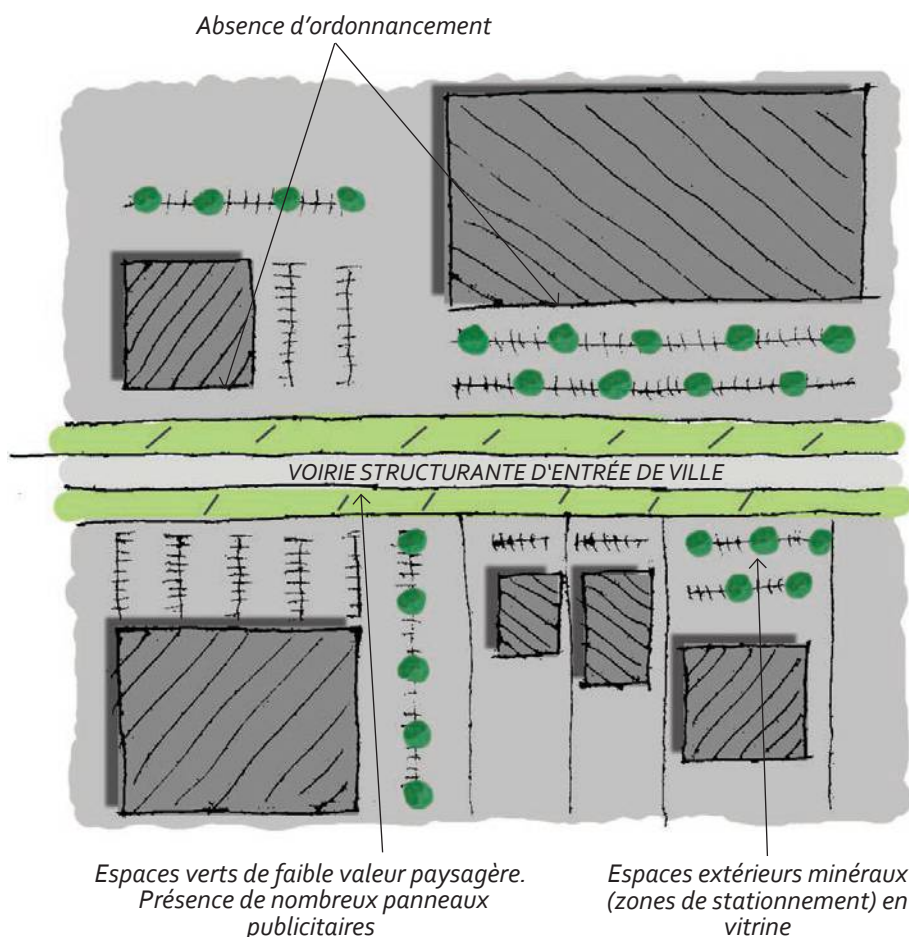
Les espaces extérieurs en vitrine de la voirie sont souvent d'un faible intérêt paysager. Il s'agit, la plupart du temps, de zones de stationnement.



ENTRÉES DE VILLE ROUTE DE MARSEILLE / ROCADE CHARLES DE GAULLE (AU NIVEAU DE COURTINE)

Ces entrées de ville se caractérisent par une **succession de commerces et/ou d'activités sans ordonnancement le long de la voie**. Les zones de stationnement sont implantées en vitrine de la voirie.

Des bandes plantées, de faible valeur paysagère, créent une transition entre la voie et les zones de stationnement. On y retrouve souvent des panneaux publicitaires de tailles et formes différentes.



Quelle a été
l'évolution de
ces différents tissus
urbains ?

DYNAMIQUES DE CONSTRUCTION : DES VARIATIONS SELON LES QUARTIERS D'AVIGNON

DES CRÉATIONS DE LOGEMENTS PRINCIPALEMENT ORIENTÉES VERS LES QUARTIERS LES PLUS DENSES : LE CENTRE-VILLE ET SES ABORDS

Les volumes de logements issus de permis de construire autorisés entre 2008 et 2016 sont variables selon les quartiers. Ils sont, en effet, particulièrement importants dans le centre-ville (plus de 900 logements), mais ces créations (vraisemblablement issues de renouvellement urbain) ne représentent que 6% du total du parc existant. Leur part est toutefois plus importante dans le centre-ville extra-muros (près de 20%).

Bien que les volumes soient moindres, les faubourgs (nord et sud) sont dynamiques en termes de nouvelles constructions (près de 380 logements autorisés entre 2008 et 2013), mais cela ne représente que 4% du volume total de logements (avec respectivement 2% pour le nord et 14% pour le sud).

Le secteur de Saint-Véran (quartier en tissu hétérogène situé au niveau de route de Lyon/ route de Montfavet) compte aussi un volume important de logements autorisés depuis 2008 (autour de 760), mais cela ne représente que 12% du parc total de logements. Les autres quartiers qui composent le tissu hétérogène comptent cependant des volumes de logements autorisés inférieurs à 100, mais cela représente toutefois pour le quartier de gare de Montfavet, 27% du total du parc de logements.

Avec des volumes avoisinants les 450 logements, les zones pavillonnaires de Montfavet se sont développées depuis 2008, ces nouvelles créations représentent ainsi 15% du total du parc existant. Les zones pavillonnaires d'Avignon Sud se démarquent, du fait d'un nombre de logements autorisés supérieur au volume de logements dénombré dans le parc existant (53 logements dans le parc existant contre 95 logements autorisés). La densification pavillonnaire semble donc se développer sur certains quartiers (particulièrement Montfavet), mais assez peu sur d'autres (Jardins Neufs, Pont des 2 Eaux).

S'agissant des grands ensembles, ce sont seulement les quartiers Nord-Est et Sud qui ont accueillis l'offre de nouveaux logements entre 2008 et 2016 (plus de 570 logements). Ceux-ci ne représentent pourtant que respectivement 8 et 5% du parc total. En outre, l'offre de nouveaux logements sur Avignon ne se limite cependant pas seulement aux quartiers d'habitat historiquement constitués. La Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) d'Agroparc a permis la réalisation de près de 1 200 logements depuis 2008, représentant près de 80% de son parc de logement.

Ainsi, les quartiers accueillant les nouveaux logements sont souvent aussi ceux qui en présentent un volume important (centre-ville, Saint-Ruf, Rocade), ce qui explique que leur part dans le parc total ne soit pas très significatif. Seuls font exceptions les quartiers pavillonnaires d'Avignon Sud et la ZAC d'Agroparc qui eux, se développent depuis 2008.

UNE DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION À TROIS VITESSES

Les quartiers précédemment présentés, dont le volume de logements autorisés depuis 2008 est supérieur à 100, sont aussi les plus dynamiques de la commune, par rapport au nombre d'habitants qu'ils accueillent. En effet, ces quartiers présentent un taux de construction pour 1 000 habitants supérieur à celui constaté au niveau national (le taux moyen en France entre 2001 et 2012 est de 6 constructions pour 1 000 habitants).

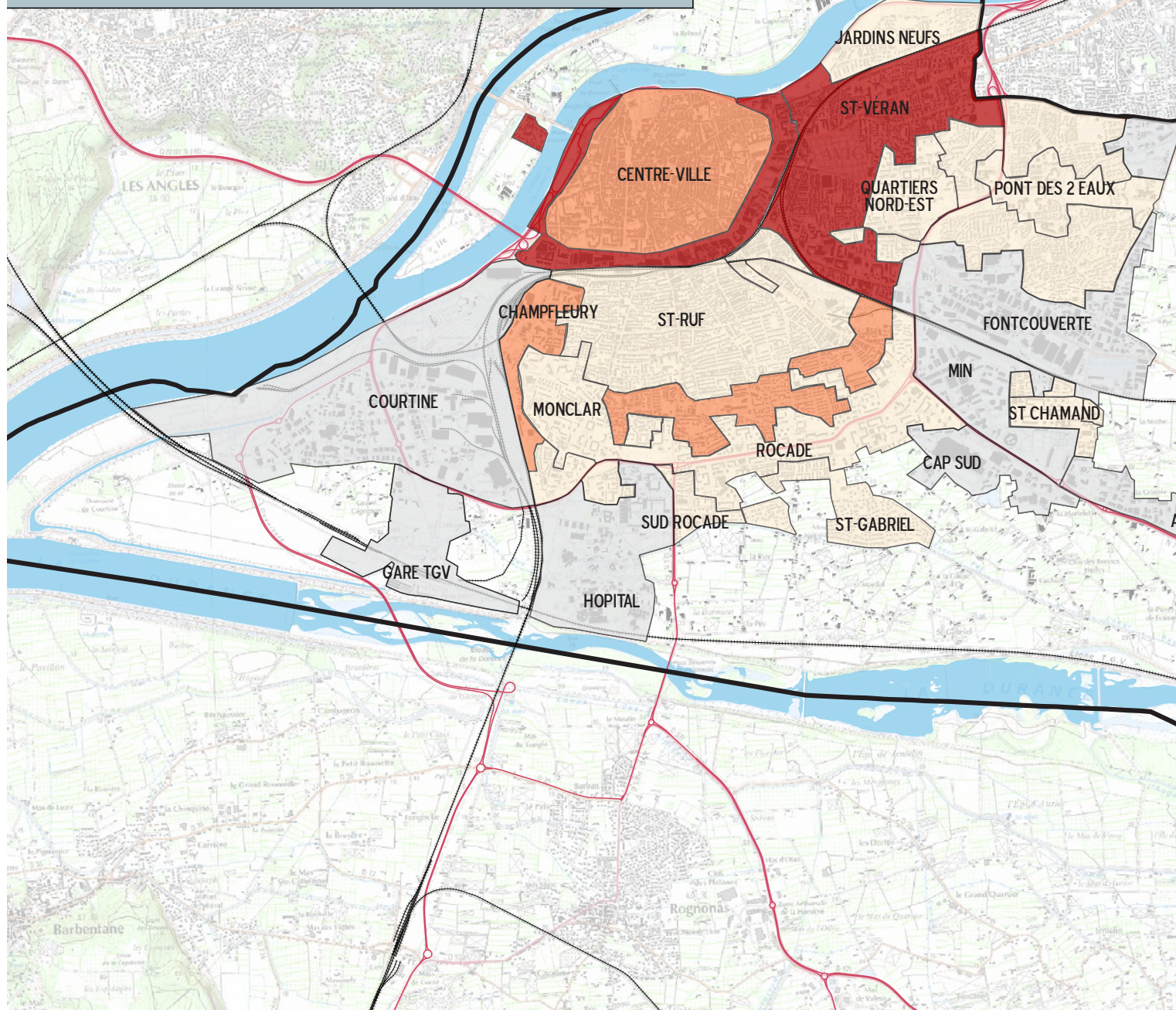
Avec un taux supérieur à 12 logements créés annuellement pour 1 000 habitants, le centre-ville extra-muros, le quartier de Saint-Véran situé en tissu hétérogène, le quartier de gare de Montfavet, ainsi qu'Avignon Sud sont relativement très dynamiques.

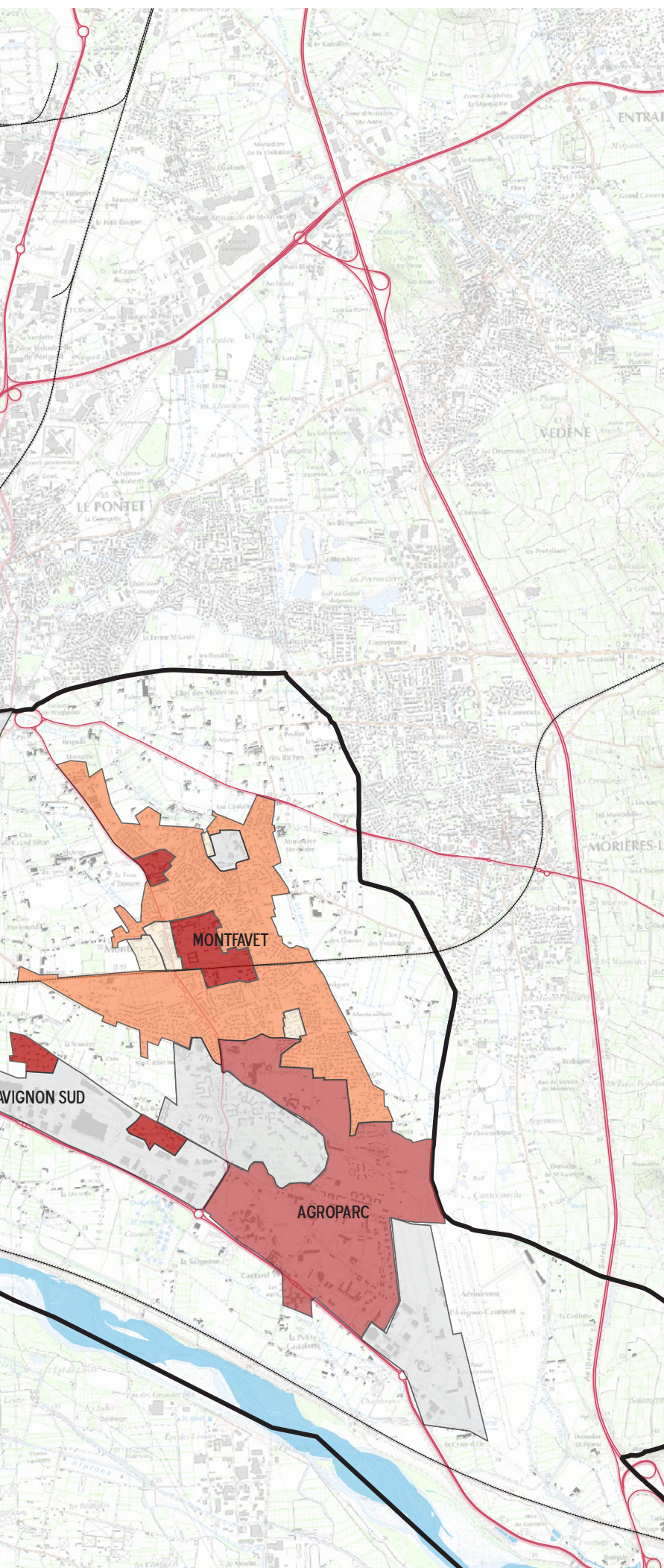
Dans une moindre mesure les quartiers présentant un volume compris entre 6 et 12 logements produits annuellement sont aussi assez dynamiques, il s'agit notamment du centre-ville intra-muros, des secteurs pavillonnaires de Montfavet, des faubourgs sud, ou encore de Champfleury.

Les autres quartiers, présentant des taux de construction inférieurs à 6 logements par an pour 1 000 habitants sont, quant à eux, peu dynamiques. Il s'agit à la fois de quartiers assez denses (centre-ville de Montfavet, Monclar, Rocade, Quartiers Nord-Est, Saint-Ruf), mais aussi de secteurs sous-densifiés (Jardins-Neufs, Pont des 2 Eaux, Saint-Gabriel). Les capacités de densification sur ces derniers sont donc à explorer.

POINTS CLEFS :

- Avignon présente des secteurs particulièrement dynamiques en termes de constructions de logements.
- L'analyse de cette dynamique peut se répartir en 3 niveaux :
 - **les secteurs peu dynamiques** (avec un taux de construction annuel pour 1 000 habitants inférieur à 6 logements (et donc en dessous de la moyenne nationale). Il s'agit principalement des zones pavillonnaires, de la Rocade et de Saint-Ruf ;
 - **les secteurs assez dynamiques** (le centre-ville intra-muros, les faubourgs sud ou les quartiers pavillonnaires de Montfavet), avec un taux de construction annuel pour 1 000 habitants supérieur à la moyenne nationale (allant de 6 à 12 logements) ;
 - **les secteurs très dynamiques** (le centre-ville extra-muros, Saint-Véran ou le quartier de gare de Montfavet), avec un taux de construction annuel pour 1 000 habitants supérieur à 12 logements.





— Limite communale d'Avignon

Volume de logements construits
annuellement pour 1 000 habitants
pour chaque type de tissu urbain

entre 0 et 6 logements

entre 6 et 12 logements

plus de 12 logements

Autres quartiers de l'espace bâti
situés en dehors des zones
d'habitat

ZE et ZAC

0 1 2 km



Une dynamique
de construction à
trois vitesses

Septembre 2016



Sources : Scan 25, IGN, 2014 / INSEE, données carroyées, population, 2014 / permis de construire 2008-2016, ville d'Avignon, Grand Avignon

EXEMPLES D'OPÉRATION DE RENOUVELLEMENT ET DE DENSIFICATION SUR LA COMMUNE D'AVIGNON

LE CENTRE VILLE

Plusieurs opérations de logements collectifs ont été réalisées ou sont en cours de réalisation sur le pourtour des remparts.

Caractéristiques urbaines des nouvelles opérations :

- Densité importante adaptée au gabarit des voies et à la proximité avec le centre-ville ;
- Logements collectifs ;
- Recherche d'une qualité architecturale et d'une identité visuelle ;
- Gabarit : R+4 / R+5 ;
- Alignement sur voie.



Les «Teinturiers», avenue Saint-Jean - Source : Citadis



Boulevard Saint-Michel

LES FAUBOURGS

Mutation de certaines parcelles à l'initiative des propriétaires fonciers. Exemple ci-contre de construction d'un petit collectif.

Caractéristiques urbaines de la construction ci-contre :

- Densité moyenne adaptée au tissu environnant ;
- Logements collectifs ;
- Architecture, volumétrie et gabarit en cohérence avec les bâtis environnants ;
- Implantation Est-Ouest du bâti typique de ce tissu. Bâti implanté au Nord de la parcelle, à l'alignement avec les bâtiments contigus.



Boulevard Sixte Isnard

LES GRANDS ENSEMBLES

Plusieurs opérations de requalification et de démolitions / reconstructions ont été menées sur le quartier de Monclar dans le cadre de l'ANRU 1.

Caractéristiques urbaines des nouvelles opérations :

- Densité moyenne du fait de la mise en oeuvre d'opérations moins denses que l'existant afin de proposer un autre type de produit sur ce quartier ;
- Diversification de l'offre : création de maisons individuelles et d'immeubles collectifs ;
- Architecture simple ;
- Alignements sur voie des nouveaux collectifs et implantation des maisons individuelles au nord de la parcelle (implantation typique des faubourgs).

Cet exemple illustre la question de la dédensification qui peut se poser sur certains secteurs de la commune et notamment sur les quartiers NPNRU.



Quartier de Monclar - Rue Giuseppe Verdi



Quartier de Monclar - Rue Giuseppe Verdi

LE TISSU HÉTÉROGÈNE

Plusieurs opérations de logements collectifs ont été réalisées ces dernières années, notamment, au niveau de la Route de Lyon et de la rue Mourre.

Caractéristiques urbaines des nouvelles opérations :

- Densité forte ;
- Logements collectifs ;
- Architecture banale hormis au niveau de certaines opérations où l'on observe une certaine qualité architecturale (cf. photo ci-dessous) ;
- Gabarit : R+4 / R+5 ;
- Implantation du bâti, définie par la forme de la parcelle, sans cohérence avec le tissu constitué : vis à vis importants, faible lisibilité et structuration urbaine, zones de stationnement implantées le long de la voie au niveau de la Route de Lyon (image dégradée de l'entrée de ville)....



Route de Lyon



Route de Lyon

LES ZONES PAVILLONNAIRES

Caractéristiques urbaines des nouvelles constructions :

- Densité faible ;
- Maisons individuelles ;
- Architecture banale ;
- Gabarit : R+0 / R+1 ;
- Implantation du bâti en milieu de parcelle : absence d'alignement, vis à vis importants, faible optimisation de la surface de jardin ;
- Limites traitées de manières hétérogènes (murs, murets, grillages...).



Montfavet



Montfavet

LES ZONES ÉCONOMIQUES ET D'ÉQUIPEMENTS

Caractéristiques urbaines de cette opération :

- Façade tournée vers la N7 ;
- Poche de stationnement non paysagée en vitrine de la N7 ;
- Faible traitement paysagé de l'espace vert tampon entre la N7 et la zone de stationnement ;
- Volumétrie simple ;
- Absence d'alignement avec les bâtiments avoisinants.



Avignon Sud



Avignon Sud

Caractéristiques urbaines des nouvelles opérations :

- Densité moyenne ;
- Logements collectifs ;
- Recherche d'une certaine qualité architecturale ;
- Gabarits variables ;
- Recherche d'alignements ;
- Espace extérieurs végétalisés.



Agroparc - Source : Citadis



Agroparc - Source : Citadis