

## Peu d'actifs travaillent sur leur commune de résidence, ce qui induit de nombreux déplacements internes

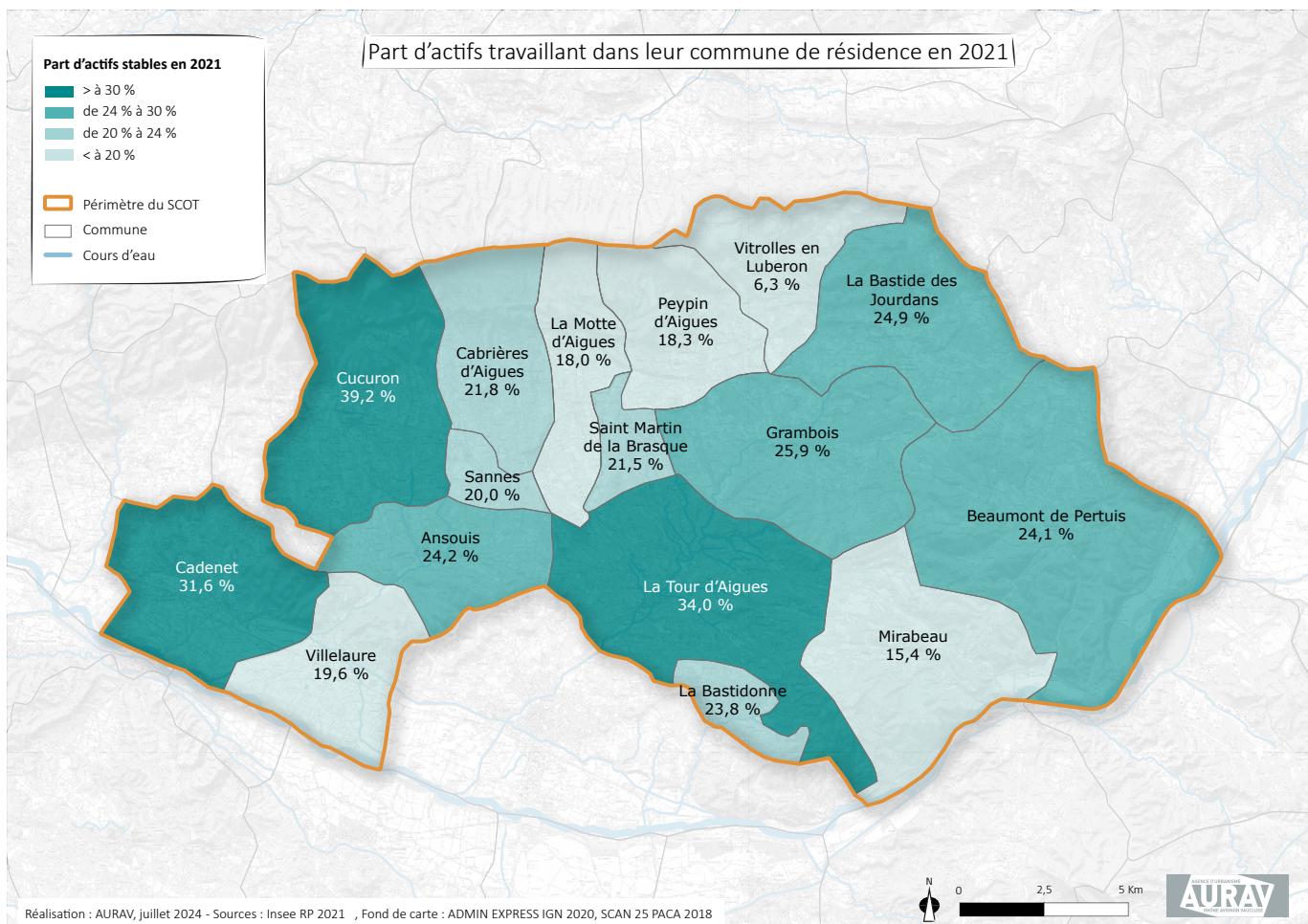
La totalité des communes du SCoT a une part d'actifs stable inférieure à 40 %, ce qui signifie que plus de la moitié des actifs ne travaillent pas dans leur commune de résidence.

Les communes de Vitrolles-en-Luberon, de Mirabeau et de La Motte-d'Aigues ont les parts les plus faibles avec respectivement 6 %, 15 % et 18 % d'actifs résidant et travaillant sur la commune.

En revanche, les communes présentant les parts les plus élevées sont Cucuron, La Tour-d'Aigues, et Cadenet. Concernant la commune de Cucuron, cela peut s'expliquer en partie par le fait que c'est une commune touristique. Les communes de Cadenet et La Tour-d'Aigues constituent un «pôle d'emplois» du territoire et offre de nombreux emplois pour ses habitants, mais aussi pour les actifs venant des communes aux alentours.

### Méthode et définitions

Un actif stable est une personne ayant un emploi et qui travaille et réside dans la même commune.



# 3/ DES MOBILITÉS DOMICILE-ÉTUDE PRINCIPALEMENT ORIENTÉES VERS PERTUIS

## Méthode

L'ensemble des flux domicile-études a été étudié à partir de l'exploitation complémentaire du recensement de population INSEE 2021. Ces flux concernent la population « scolaire » (enseignements secondaires et supérieurs).

## Plus de 80% des déplacements domicile-études externes en direction de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence

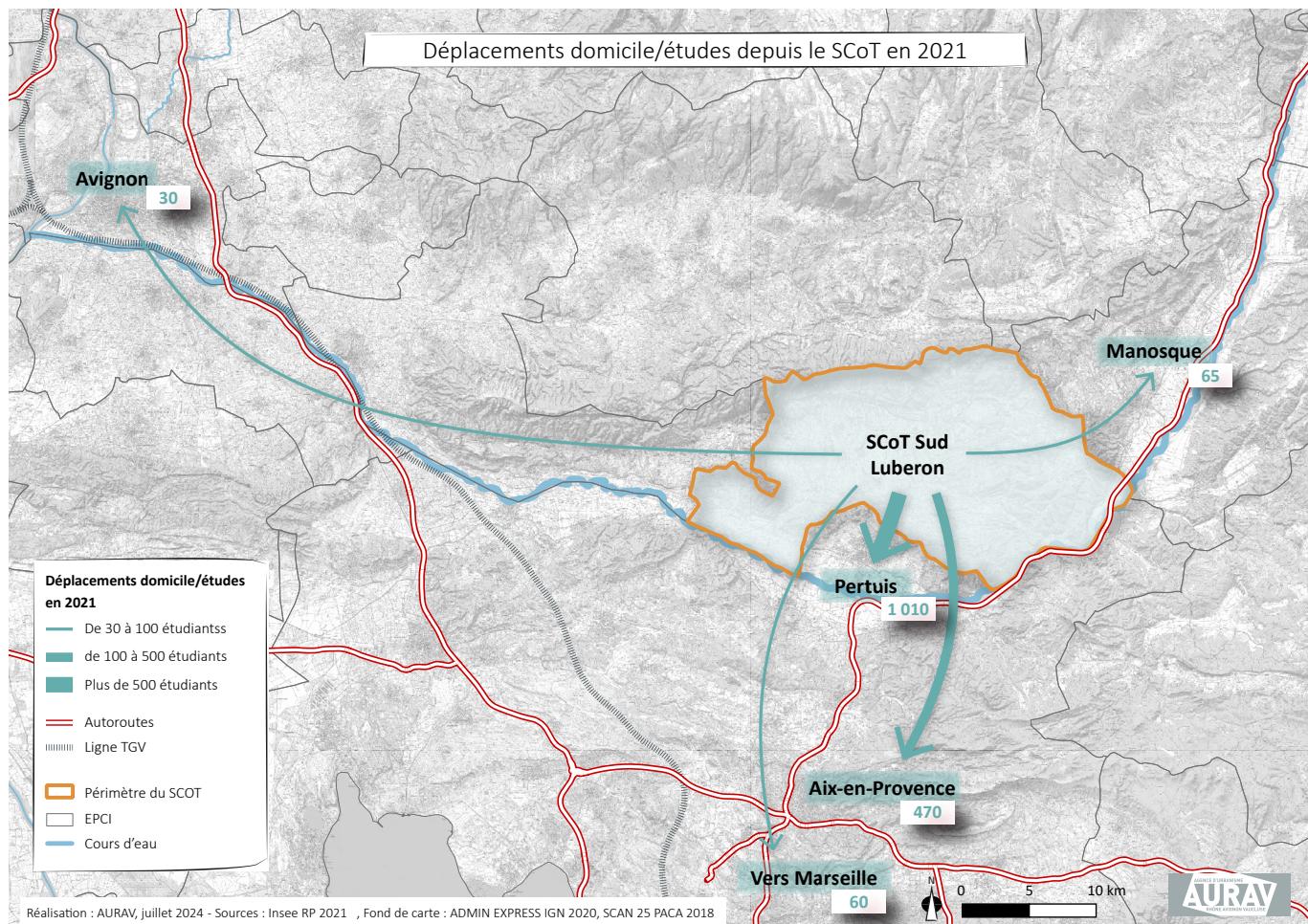
Plus de 1/3 des déplacements scolaires sont dirigés vers les territoires voisins du SCoT. Ces flux domicile-études sortants du territoire du SCoT sont principalement orientés vers les villes de Pertuis et d'Aix-en-Provence qui comptabilisent près des 3/4 des flux sortants du territoire.

On compte près de 1 010 mobilités quotidiennes vers Pertuis. Cela s'explique par le fait que les établissements secondaires du Sud Luberon sont principalement situés à Pertuis. La Communauté de Communes Sud Luberon ne dispose d'aucun lycée de type généraliste (un seul lycée sur le territoire, mais qui est professionnel et privé, qui propose des formations centrées sur le secteur agricole). C'est plus de 470 flux qui sont dirigés vers Aix-en-Provence, qui

exerce comme Pertuis une forte attractivité sur le territoire qui s'explique en grande partie par la diversité de l'offre de formation, notamment de niveau supérieur pour la ville d'Aix-en-Provence (IUT, BTS, Université ...).

Comme pour les mobilités domicile-travail, on constate une forte attractivité des pôles voisins qui s'exerce majoritairement au sud du territoire.

83 % des flux sortants sont dirigés vers la Métropole Aix-Marseille-Provence, soit 1 630 déplacements domicile-études par jour en provenance du Sud Luberon. La Communauté d'Agglomération Durance-Luberon-Verdon Agglomération et la Communauté d'Agglomération Luberon Monts de Vaucluse suivent derrière.



## La majorité des déplacements scolaires internes au territoire sont tournés vers La Tour-d'Aigues

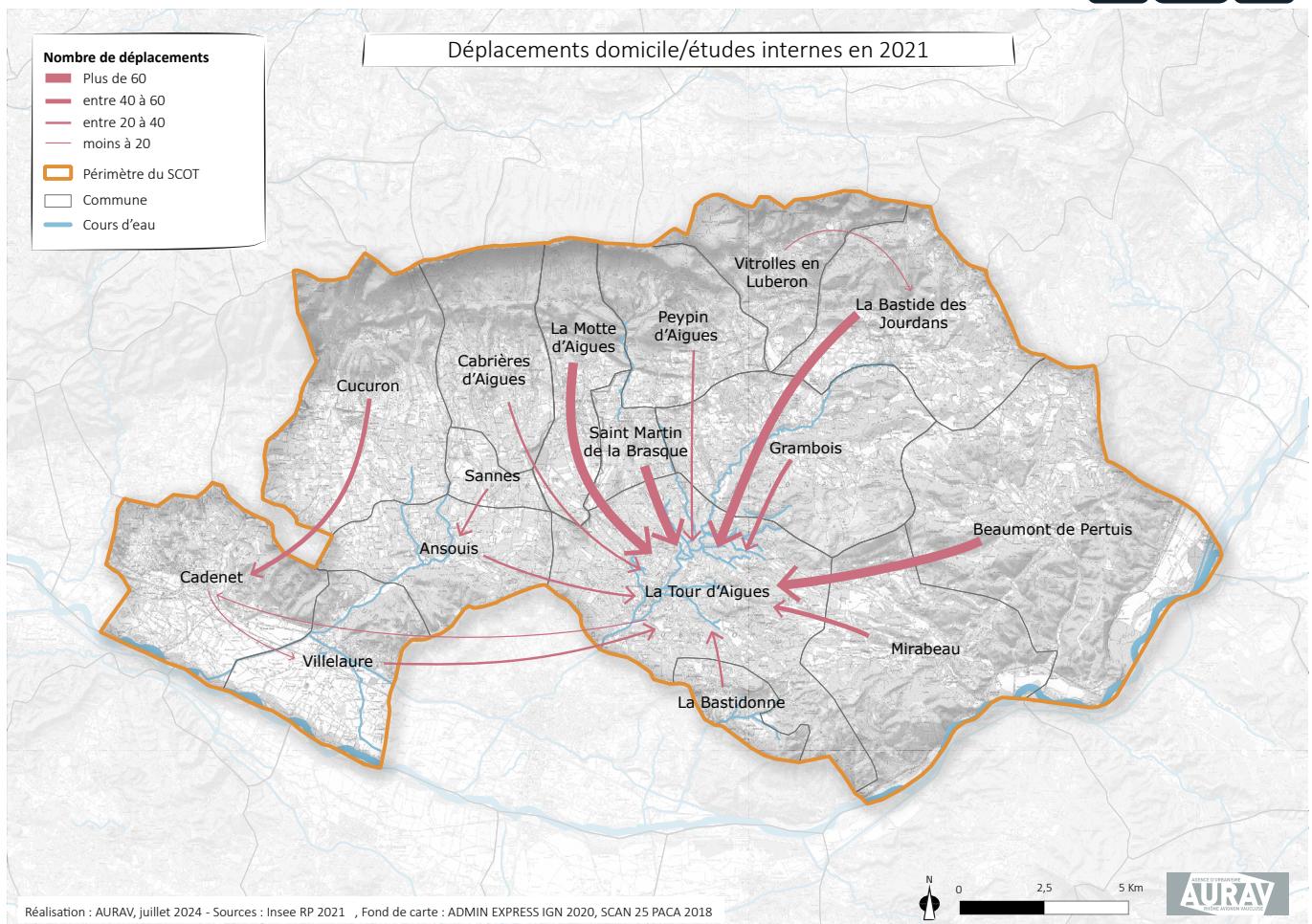
2/3 de la population scolaire (collégiens et lycéens) résident et étudient sur le territoire du SCoT Sud Luberon, soit plus de 3 290 étudiants.

Parmi ces déplacements internes, la majorité est à destination de la commune de La Tour-d'Aigues. Ainsi, on compte plus de 510 étudiants venant d'une autre commune du SCoT. Ils viennent principalement en provenance des communes de Saint-Martin-de-la-Brasque (70 étudiants), La Bastide-des-Jourdans (65 étudiants) et La Motte-d'Aigues (60 étudiants).

L'attractivité de La Tour-d'Aigues s'explique par une offre plus diversifiée en termes de type d'établissement scolaire. Elle dispose à la fois d'une école maternelle, d'une école primaire, et d'un collège ; tout comme Cadenet.

### Témoignage

«Ce sont les communes de la tour d'Aigues et Cadenet qui accueillent les collégiens du territoire, hormis ceux de Villelaure qui vont au collège Marie Mauron à Pertuis»



# 4/ UN TERRITOIRE DOMINÉ PAR L'UTILISATION DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

## 85% des actifs utilisent la voiture

La voiture individuelle est le mode privilégié par les actifs pour se rendre au travail. Sur l'ensemble du territoire, plus de 85 % des actifs privilègient ce mode de transport.

Pour les actifs du SCoT travaillant dans une autre commune que leur commune de résidence, la part modale de la voiture explose avec 94 %.

Ce phénomène traduit l'absence d'alternative à la voiture pour les déplacements domicile-travail entre les communes du territoire et les pôles d'emplois, de commerces, d'équipements et d'études situés à l'extérieur du SCoT. Cela s'explique par les caractéristiques du territoire, qui est rural et périurbain, peu dense et par conséquent moins favorable aux transports collectifs.

## Un usage très faible des transports en commun et des difficultés de liaisons avec les territoires voisins

Avec des parts variant de 0 % à 4 %, les transports en commun sont largement sous-utilisés sur le territoire du SCoT Sud Luberon. Cela est dû au fait qu'on est face à un territoire rural et périurbain, dans lequel il est difficile d'organiser un réseau de transports collectifs performant. Pour pallier à cela, des solutions alternatives peuvent être envisagées, telles que la mise en place de transports à la demande (TAD), du covoiturage ou un transport à destination des personnes âgées. Il existe déjà un TAD 107 qui dessert 11 des 16 communes du Sud Luberon (il ne s'agit pas d'un TAD réservé pour les PMR).

La collectivité a élaboré en 2016 un schéma de mobilité rurale afin d'établir une stratégie en matière de mobilité adaptée à un territoire rural, actionnant l'ensemble de ces leviers.

L'intercommunalité est devenue officiellement compétente en matière de mobilité au 1er juillet 2021. En revanche, comme la loi LOM le permet, elle n'a pas demandé à récupérer la gestion des transports collectifs (TC) compris sur son ressort territorial auprès de la Région. Le volet TC (lignes régulières, TAD et scolaires) est donc toujours géré par la Région.

Les 2 DSP actuelles se terminent le 31 août 2024. La Communauté de Communes participera à la préparation du nouveau contrat mais ne sera pas pour autant obligée de récupérer la gestion (tout ou partie : lignes commerciales et scolaires). Une étude transport collectif sera justement lancée prochainement (dernier semestre 2022) pour évaluer les perspectives possibles.

On observe tout de même un niveau d'offre intéressante dans les communes de Villelaure, La Tour-d'Aigues et Cadenet, notamment dû aux lignes qui les relient à la commune de Pertuis (à noter que plus d'une quarantaine de lignes partent de Pertuis vers d'autres communes de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence). On note aussi quelques itinéraires directs vers la ville d'Aix-en-Provence au départ de la commune de La Tour-d'Aigues.

On remarque toutefois une dualité entre l'offre située aux

portes du territoire notamment à Pertuis (transport en commun très performant organisé par la métropole).

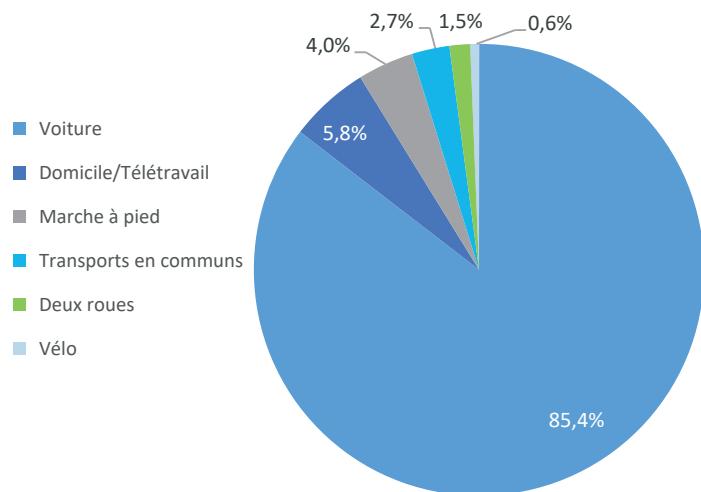
L'un des enjeux principaux sera de travailler avec les territoires voisins (notamment la métropole) afin de pouvoir organiser au mieux la coordination entre les différents transports en commun.

## Des modes doux peu utilisés, mais qui peuvent être une alternative crédible pour les déplacements de proximité

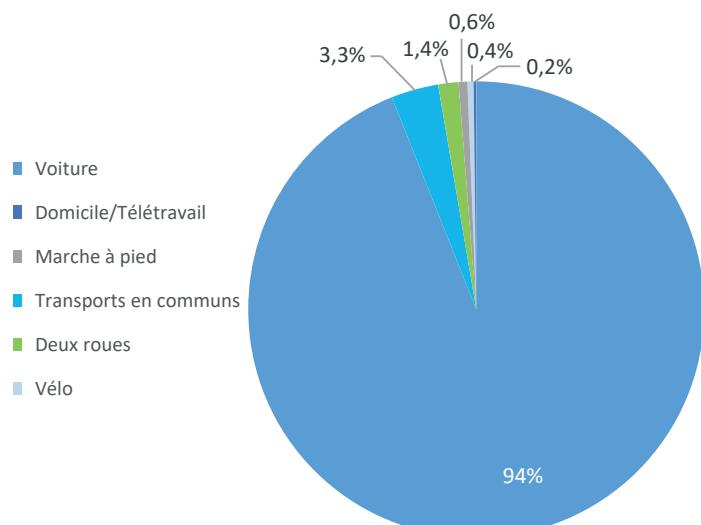
L'usage des modes doux est faible sur le territoire, dû notamment au fait que de nombreux actifs quittent le territoire pour aller travailler sur la métropole. De plus, la configuration du territoire (routes étroites, reliefs) peut freiner l'utilisation des deux roues.

Mais, dans la commune de Cucuron, la part de la voiture est de 79 %. On note donc un décalage par rapport au SCoT principalement au profit du télétravail, avec 13 % des actifs (près de 100 actifs) qui travaillent quotidiennement de chez eux à Cucuron.

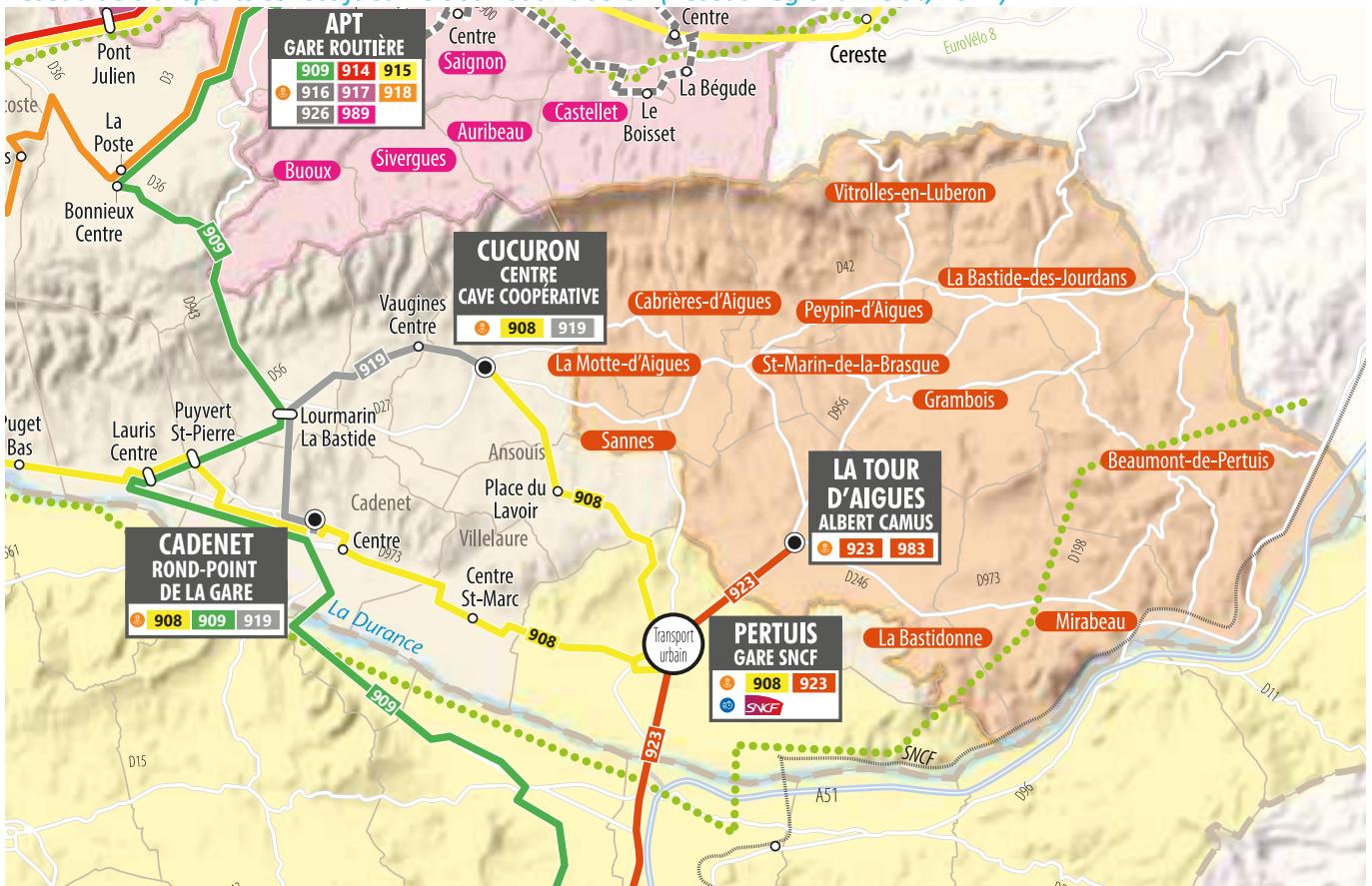
*Part modale des actifs du SCoT Sud Luberon, Insee RP 2021, fichier détail*



*Part modale des actifs du SCoT Sud Luberon travaillant dans une autre commune que leur commune de résidence, Insee RP 2021, fichier détail*



## Réseau de transports collectifs sur le SCOT Sud Luberon (Réseau régional ZOU!, 2024)



Les communes de La Tour-d'Aigues et Cadenet possèdent une part actifs utilisant la marche plus importante que ce que l'on peut observer sur le SCOT avec respectivement 8,5 et 6,1% (la part de la marche dans l'ensemble du SCOT est de 4%).

Le territoire de sud Luberon est un territoire peu dense où les solutions alternatives à la voiture sont difficiles à mettre en oeuvre. Toutefois, la proximité de Pertuis depuis certaines communes et l'échelle de proximité des villages peuvent permettre de développer davantage les déplacements doux. Cela peut être aussi relié à une pratique touristique et de loisir, plutôt bien développée sur le territoire.

Les modes doux peuvent apparaître comme une solution alternative à la voiture efficace du fait de leur flexibilité et de leur faible coût, mais sur les déplacements de courte distance. En effet, s'ils sont pertinents pour les déplacements inférieurs ou égaux à 5km, les contraintes associées peuvent dissuader un nombre important d'usagers : reliefs, conditions climatiques, faible vitesse de déplacement ou le transport individuel.

### Un taux de motorisation des ménages de près de 95%

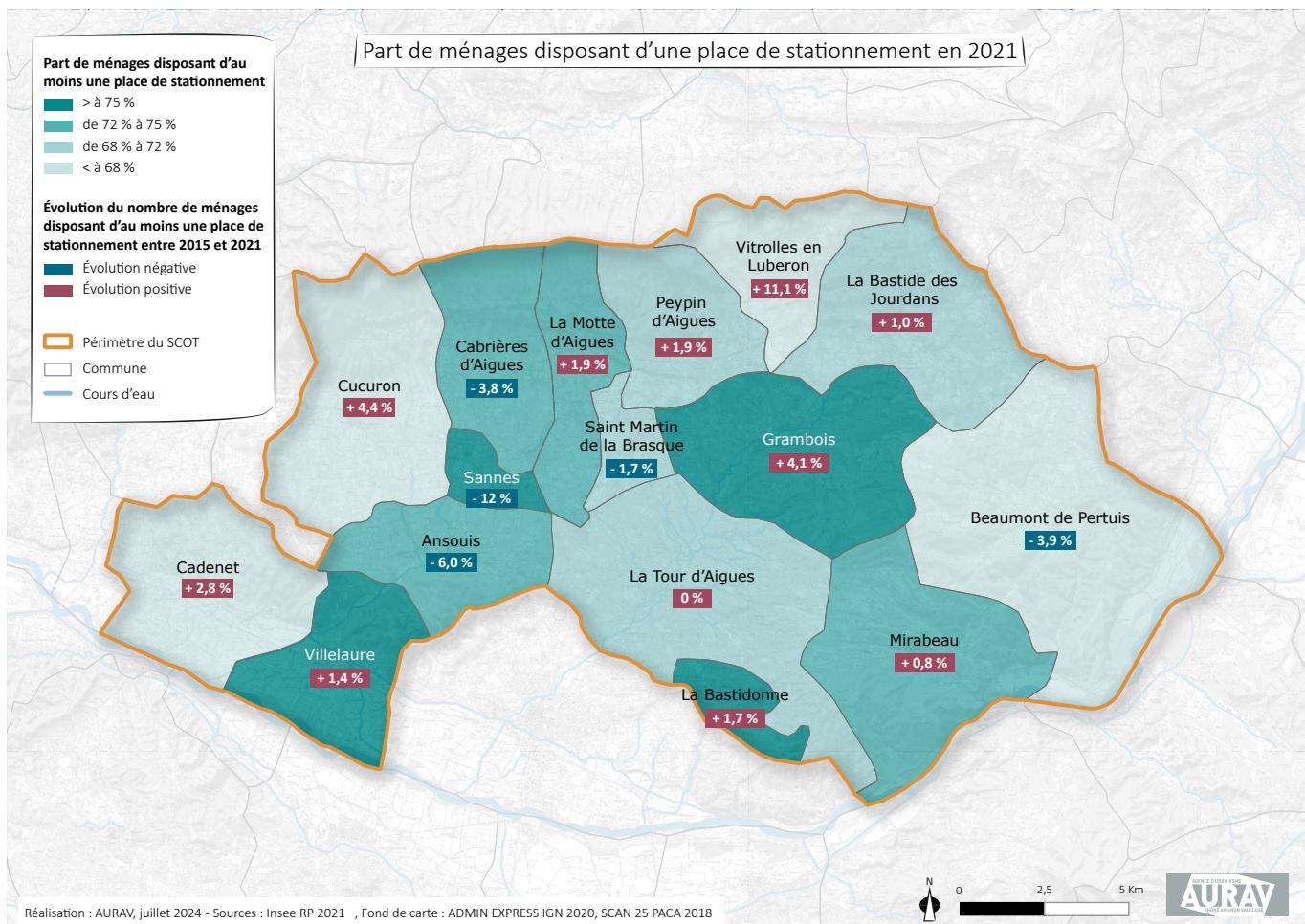
L'analyse des taux de motorisation des ménages confirme que le territoire du Sud Luberon est très marqué par l'usage de la voiture. 94 % des ménages disposent d'au moins une voiture ou plus.

L'ensemble des communes du SCOT ont un taux de motorisation des ménages supérieur à 90 %, avec des parts variant de 91 % à 98 %. De plus, la moitié des ménages disposent de deux voitures ou plus, soit une évolution de + 1,2 % en 6 ans. De 2015 à 2021, le taux de motorisation des ménages a augmenté de + 1 % sur le territoire du SCOT.

L'importance de ces chiffres peut laisser entrevoir une certaine forme de dépendance vis-à-vis de ce mode de déplacement. À titre d'exemple, sur le Pays d'Apt-Luberon qui est aussi très dépendant de la voiture, 88 % des ménages disposent d'une voiture ou plus ce qui est inférieur de – 6 points à ce que l'on peut observer sur le territoire du SCOT Sud Luberon.

### La motorisation des ménages sur le SCOT Sud Luberon (INSEE 2021)

Commune	Ménages disposant au moins d'une voiture en 2021	Évolution de 2015 à 2021
Ansolis	95%	1,4%
La Bastide-des-Jourdans	95%	1,1%
La Bastidonne	96%	-0,6%
Beaumont-de-Pertuis	94%	3,0%
Cabrières-d'Aigues	95%	1,2%
Cadenet	93%	1,8%
Cucuron	90%	-1,2%
Grambois	95%	0,8%
Mirabeau	96%	2,6%
La Motte-d'Aigues	96%	0,4%
Peypin-d'Aigues	94%	-4,0%
Saint-Martin-de-la-Brasque	95%	-0,4%
Sannes	98%	-1,7%
La Tour-d'Aigues	91%	1,6%
Villelaure	95%	0,6%
Vitrolles-en-Luberon	98%	2,1%
<b>Total SCOT</b>	<b>94%</b>	<b>1,0%</b>



## Le stationnement des résidents exerce une pression sur l'espace public

Entre 2015 et 2021, la part de ménages disposant d'au moins une place de stationnement sur le territoire du SCoT a augmenté de 0,9 %. On note donc une certaine stabilisation des ménages disposant d'une place de parking sur 6 ans.

72 % des ménages disposent d'une place de stationnement. Et 94 % des ménages disposent d'une voiture ou plus.

Le croisement de ces chiffres montre la pression liée au besoin de stationnement qui peut entraîner une saturation et un détournement de l'usage de l'espace public. Ce phénomène s'explique par le décalage entre la part des ménages motorisés et la part des ménages disposant d'une place de stationnement.

Sur certaines communes la capacité de stationnement privé est même en dessous de 68%.

Cette analyse interroge sur la capacité des communes à mieux gérer le stationnement pour optimiser l'usage de l'espace public, notamment dans les communes touristiques.

## Des équipements pour soutenir les solutions alternatives et innovantes de mobilité, adaptée à un territoire rural

Le territoire est situé à proximité d'un certain nombre d'aires de covoiturage. Un grand nombre d'aires de

covoiturage sont implantées aux abords de l'A51, proches des communes de la commune de Pertuis et de Manosque. Certaines ont été mises en place par des groupes privés (Vinci pour les aires sur les autoroutes) et d'autres viennent de nombreuses initiatives qui émergent ou ont émergé au sein des communes du SCoT Sud Luberon ou aux abords du territoire.

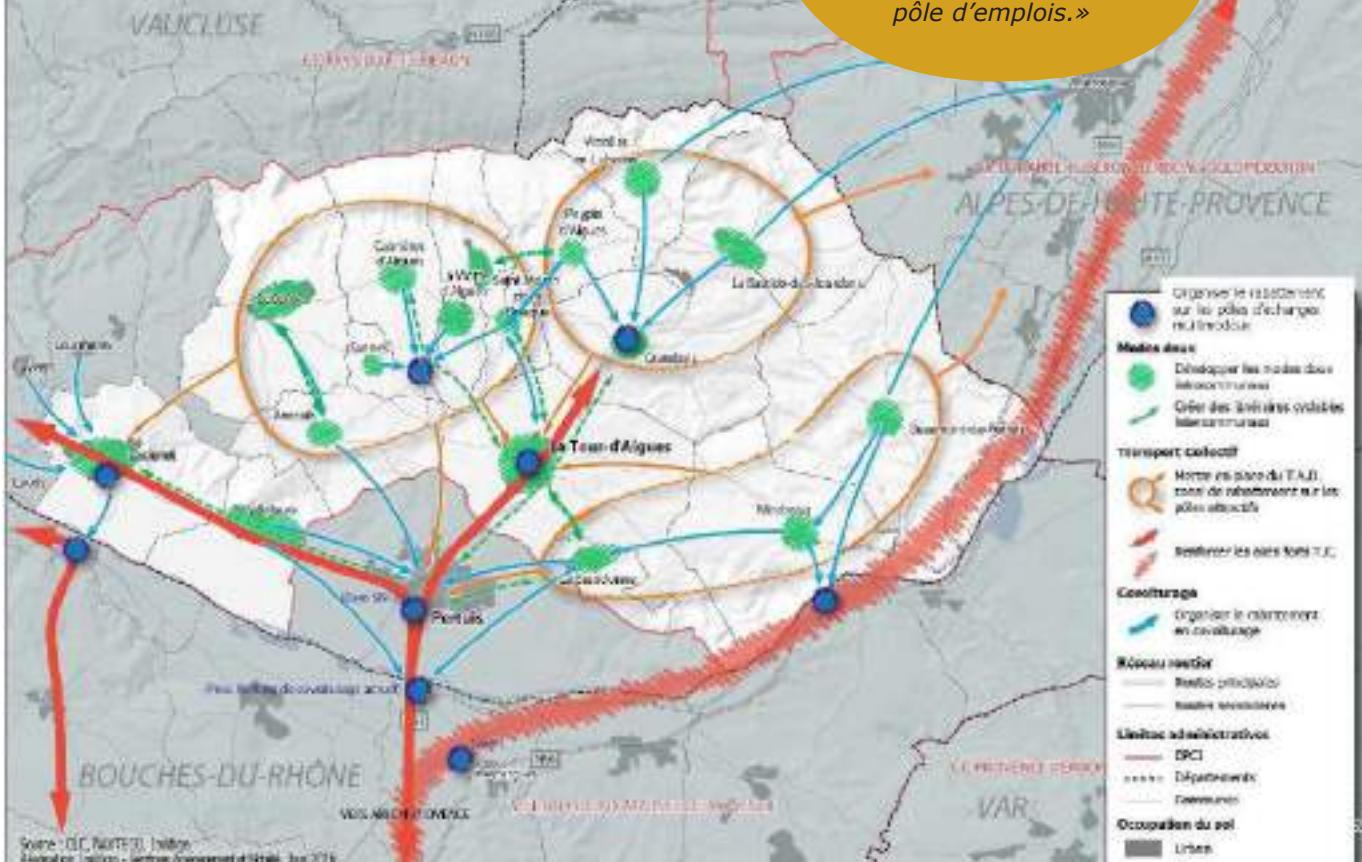
La plateforme de covoiturage Rézo Pouce a été lancée sur l'ensemble du territoire en décembre 2019. Il s'agit d'un réseau d'auto-stop de proximité et organisé via un site internet et une application sur les téléphones portables. Développé avec la coopération des collectivités publiques, le dispositif a pour but principal de répondre aux besoins en mobilité des personnes en zone rurale ou périurbaine en organisant et sécurisant la pratique de l'auto-stop. Un grand nombre d'intercommunalités en France ont déjà mis en place ce dispositif.

De plus, la Communauté de Communes du Sud Luberon a réfléchi à un maillage du territoire en pôles d'échanges multimodaux (Cadenet, Mirabeau et Grambois) comme mentionné dans le schéma de la stratégie globale, avec la perspective de réouverture de la halte ferroviaire de Mirabeau.

Le développement des solutions alternatives comme le covoiturage est aussi encouragé dans le schéma de mobilité de l'intercommunalité.

## COTELUB - CARTE STRATÉGIE MOBILITÉ

Source: stratégie de mobilité sur le Sud Luberon



### Témoignage

« Il existe des navettes qui relient le territoire de Sud Luberon au site Iter/Cadarache mis en place par le pôle d'emplois. »

## Des équipements en modes doux essentiellement à destination des touristes

Les déplacements en modes doux (piétons et cycles non motorisés) constituent une alternative aux déplacements motorisés, surtout pour de courtes distances.

Concernant la pratique du vélo au quotidien sur le territoire, les pistes cyclables et itinéraires dans les bourgs sont rares. Seuls 2 circuits cyclables ont été aménagés sur le territoire, favorisant la pratique du vélo à des fins touristiques.

En effet, les modes doux sont essentiellement un atout majeur pour le tourisme dans le Luberon. En plus des circuits de randonnée et de VTT dans les espaces naturels, le territoire est traversé par une voie verte et un itinéraire cyclable.

Il s'agit de la voie verte régionale V863 nommée «Autour du Luberon à vélo» qui est située au nord du territoire et de l'itinéraire cyclable «Le Pays-d'Aigues à vélo» qui dessert 11 des 16 communes du SCoT Sud Luberon.

L'aménagement de voies douces sécurisées, de pistes et bandes cyclables pour vélos et piétons est un enjeu fort dans les communes pour limiter l'usage de la voiture dans le but de se rendre dans les divers services situés dans les centres de villages des communes du SCoT. La sécurisation des aménagements est essentielle sur le territoire qui dispose de nombreuses routes départementales dont certaines ne sont pas praticables actuellement pour les cyclistes du fait de leur dangerosité.

On peut noter la mise en place de pédibus (3 pédibus à Mirabeau) et l'encouragement financier à l'acquisition de vélos à assistance électrique appuyée par la loi LOM qui peuvent inciter la population à se tourner davantage vers les mobilités douces, en particulier dans les communes les moins impactées par le relief.

### Témoignage

«Cotelub adhère au rézoPouce et a créé au moins une aire de covoiturage dans chaque commune. Malheureusement, cela a été mis en place, fin 2019, juste avant la Crise Covid, qui n'a pas permis d'avoir un accueil favorable de la part des habitants.»



# SYNTHÈSE ET ENJEUX

Le territoire du Sud Luberon dispose d'une bonne accessibilité, notamment pour rejoindre les pôles urbains et les bassins de vie structurants (Aix-en-Provence, Pertuis, Marseille, etc.). Néanmoins, à l'intérieur du territoire, on note des niveaux d'accessibilité différents entre le nord et le sud.

Le territoire est caractérisé par :

- Un bassin d'emplois qui retient seulement 40 % de ses actifs résidants sur le territoire. Ce qui engendre de nombreux déplacements quotidiens en dehors du territoire et réalisés la plupart du temps en voiture.
- Près de 5940 déplacements par jour sont dirigés vers la Métropole d'Aix-Marseille Provence. C'est de loin la première destination (en particulier Pertuis) qui attire 86 % des actifs sortants hors du territoire.
- Un territoire périurbain qui favorise le tout-voiture. Cela s'explique par les caractéristiques du territoire, rural, périurbain et peu dense où les solutions alternatives à la voiture sont difficiles à mettre en oeuvre.
- Des équipements en modes doux essentiellement à destination des touristes et un usage des modes doux faible sur le territoire. Toutefois, les modes doux peuvent apparaître comme une solution alternative à la voiture crédible sur de courtes distances, du fait de leur flexibilité et de leur faible coût.
- Une démarche portée par l'intercommunalité visant à impulser plus d'alternatives à la voiture, adaptée à un territoire rural : la définition d'un schéma de mobilité rural en 2018, la mise en place d'un réseau de covoiturage, des réflexions sur le TAD pour les personnes à mobilité réduite...

La stratégie à mener dans le cadre du SCoT en matière de mobilité doit permettre de promouvoir le développement de modes de déplacements alternatifs au tout-voiture, tout en répondant aux particularités du territoire.

Il s'agira notamment de s'appuyer sur le projet de territoire et les actions déjà menées par le territoire pour promouvoir le vélo via les sites d'intérêt touristique et les infrastructures déjà existantes.

Mais aussi de s'inscrire dans le contexte de la loi LOM qui a offert la compétence mobilité à la Communauté de Communes. Le transfert de la compétence a eu lieu en 2023, à la fin de la délégation de service public.



## **9. L'ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS**

# 1/ CADRAGE RÈGLEMENTAIRE

## Passer de la limitation de la consommation d'espaces à l'absence d'artificialisation nette

Opposable depuis le 22 août 2021, la loi Climat et Résilience porte un nouveau modèle d'aménagement du territoire, précisé dans son titre V.

La Loi intègre dorénavant la lutte contre l'artificialisation des sols à travers l'article L.101-2 du Code de l'Urbanisme, au même titre que la lutte contre le changement climatique, la prévention des risques, ou encore la protection des milieux naturels et des paysages.

À travers son Chapitre III : Lutter contre l'artificialisation des sols en adaptant les règles d'urbanisme (Articles 191 à 226), l'ambition affichée est «d'atteindre à l'échelle nationale l'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050. Pour cela, le rythme de l'artificialisation des sols dans les dix années suivant la promulgation de cette Loi doit être tel que, sur cette période, la consommation totale d'espace observée à l'échelle nationale soit inférieure à la moitié de celle observée sur les dix années précédant cette date».

Il est attendu que le SRADDET détermine une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols par tranche de dix ans.

Pour la période 2021-2031, il est attendu :

- que le SRADDET divise par deux la consommation d'espaces. «Cet objectif peut être décliné entre les différentes parties du territoire régional» (Art L. 4251-1 du CGCT) ;
- que le SCoT inscrive un objectif chiffré de réduction de la consommation d'espaces par tranche de dix années, en compatibilité avec le SRADDET. Cet objectif peut être territorialisé au sein du périmètre du SCoT entre ses différentes entités géographiques;
- que le PLU ou la carte communale fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation d'espaces et de lutte contre l'étalement urbain en lien avec le SCoT et le SRADDET.

### Définition

- **Consommation de l'espace** : elle s'entend comme la mutation d'un espace à dominante agricole ou naturelle en un espace accueillant de l'habitat, des activités, des infrastructures, des équipements, publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs, et quel que soit le zonage initial dans le document d'urbanisme en vigueur (SRADDET Région Sud, Rapport d'objectif p.268).  
“Les installations de production d'énergie photovoltaïque ne sont pas prises en compte dans le décompte de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, s'ils n'affectent pas durablement les fonctions écologiques des sols (Art L.151-5 du code de l'urbanisme)”
- **Artificialisation** : elle est définie comme “l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage. Les friches sont considérées comme artificialisées.
- **L'artificialisation nette des sols** est définie comme le solde de l'artificialisation et de la renaturalisation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnée.
- **Une parcelle est artificialisée** si les sols sont majoritairement imperméabilisés en raison d'un bâti ou d'un revêtement, stabilisé et compacté, ou constitué de matériaux composites.
- **Une parcelle n'est pas considérée comme artificialisée** si elle est majoritairement constituée soit de surfaces naturelles nues ou couvertes d'eau, soit de zones végétalisées constituant un habitat naturel, utilisées à usage de cultures, ou attenantes au bâti” (Art L. 101-2-1 du code de l'urbanisme)

Pour cela, la lutte contre l'artificialisation des sols doit être poursuivie en trouvant un équilibre entre :

- «La maîtrise de l'étalement urbain ;
- Le renouvellement urbain ;
- L'optimisation de la densité des espaces urbanisés ;
- La qualité urbaine ;
- La préservation et la restauration de la biodiversité et de la nature en ville ;
- La protection des sols des espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- La renaturalation des sols artificialisés (Art L.101- 2-1 du code de l'urbanisme)»

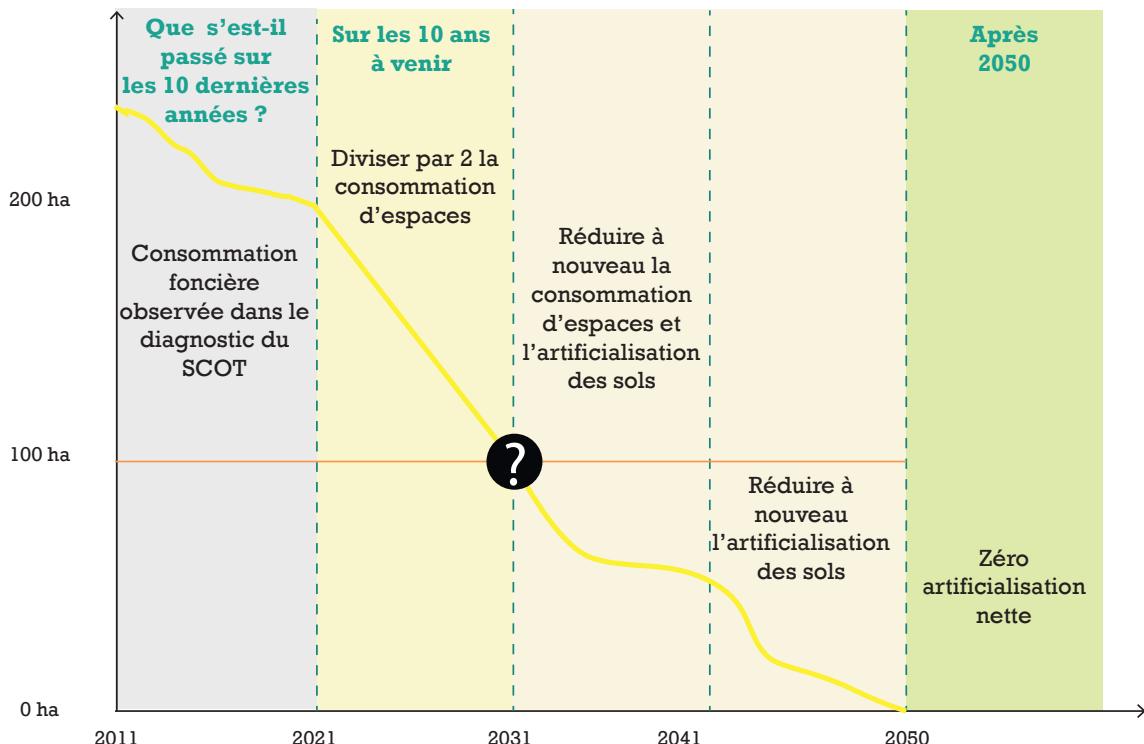
## Artificialisation, renaturalation : un décret qui fixe les définitions

Suite à la promulgation de la loi Climat et Résilience, qui définit les notions d'artificialisation et de consommation d'espaces, deux décrets d'application sont parus au Journal Officiel le 29 avril 2022.

Un des deux décrets établit la nomenclature des sols, pour la fixation et le suivi des objectifs dans les documents d'urbanisme. Celui-ci classe les types d'espaces en deux grandes catégories, surfaces artificialisées ou non artificialisées puis en 8 sous-catégories, compatibles aux standards CNIG et ainsi aux MOS et à l'OCSGE de l'IGN se basant sur ces normes. Un arrêté permet de préciser les seuils d'application (surface minimale nécessaire pour comptabiliser les changements).

Les mesures et objectifs de chaque territoire en matière de réduction de l'artificialisation et de renaturalation s'établiront à partir de la nomenclature des décrets.

## Déclinaison des objectifs de la loi Climat et résilience dans les SCOT



### Article L 141-15

Les annexes ont pour objet de présenter :

- 1° Le diagnostic du territoire, qui présente, notamment au regard des prévisions économiques et démographiques, les besoins en termes d'aménagement de l'espace, de ressource en eau, d'équilibre social de l'habitat, de mobilités, d'équipements et de services. Il prend en compte la localisation des structures et équipements existants, les besoins globaux en matière d'immobilier, la maîtrise des flux de personnes, les enjeux de consommation économique de l'espace et de préservation de l'environnement, notamment en matière de biodiversité et de potentiel agronomique, des paysages et du patrimoine architectural ainsi que ceux relatifs à la prévention des risques naturels et l'adaptation au changement climatique. En zone de montagne, ce diagnostic est établi également au regard des besoins en matière de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes ;
- 2° L'évaluation environnementale prévue aux articles L. 104-1 et suivants ;
- 3° La justification des choix retenus pour établir le projet d'aménagement stratégique et le document d'orientation et d'objectifs ;
- 4° L'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant le projet de schéma et la justification des objectifs chiffrés de limitation de cette consommation définis dans le document d'orientation et d'objectifs ;
- 5° Lorsque le schéma de cohérence territoriale tient lieu de plan climat-air-énergie territorial, les éléments mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 141-17.

### Article L 141-3

Le projet d'aménagement stratégique définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans sur la base d'une synthèse du diagnostic territorial et des enjeux qui s'en dégagent. Ces objectifs peuvent être représentés graphiquement. Ils concourent à la coordination des politiques publiques sur les territoires, en favorisant un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales, une gestion économique de l'espace limitant l'artificialisation des sols, les transitions écologique, énergétique et climatique, une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie, une agriculture contribuant notamment à la satisfaction des besoins alimentaires locaux, ainsi qu'en respectant et mettant en valeur la qualité des espaces urbains comme naturels et des paysages. Le projet d'aménagement stratégique fixe en outre, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation.

### Article L141-8 du CU

Pour la réalisation des objectifs de réduction de l'artificialisation des sols mentionnés à l'article L. 141-3, le document d'orientation et d'objectifs peut décliner ces objectifs par secteur géographique, en tenant compte :

- 1° Des besoins en matière de logement et des obligations de production de logement social résultant de la législation applicable, en lien avec la dynamique démographique du territoire ;
- 2° Des besoins en matière d'implantation d'activité économique et de mutation et redynamisation des bassins d'emploi ;
- 3° Du potentiel foncier mobilisable dans les espaces déjà urbanisés et à urbaniser et de l'impact des législations relatives à la protection du littoral, de la montagne et des espaces naturels sur la disponibilité du foncier ;
- 4° De la diversité des territoires urbains et ruraux, des stratégies et des besoins liées au développement rural ainsi qu'à la revitalisation des zones rurales et des communes rurales caractérisées comme peu denses ou très peu denses au sens des données statistiques de densité établies par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
- 5° Des efforts de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers déjà réalisés par les collectivités compétentes en matière d'urbanisme au cours des vingt dernières années et traduits au sein de leurs documents d'urbanisme ;
- 6° Des projets d'envergure nationale ou régionale dont l'impact en matière d'artificialisation peut ne pas être pris en compte pour l'évaluation de l'atteinte des objectifs mentionnés au second alinéa du même article L. 141-3, mais est pris en compte pour l'évaluation de l'atteinte des objectifs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales ;
- 7° Des projets d'intérêt communal ou intercommunal.

## 2/ ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS AU SEIN DU SCOT SUD LUBERON

La Loi Climat et Résilience a inscrit un objectif de réduction de la consommation d'espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (NAF) par deux d'ici à 2031, comparée à la consommation observée réelle entre 2011 et 2021.

Plusieurs types de données existent pour étudier la consommation d'espaces, mais toutes ne sont pas disponibles sur le territoire du SCOT ou ne sont pas assez précises.

L'Observatoire de l'artificialisation des sols a été mis en place en juillet 2019 dans le cadre du Plan Biodiversité, par le Cerema, l'IGN et l'INRAE sous le pilotage des ministères de la Transition écologique et solidaire, de l'Agriculture et de l'alimentation, et de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Cet observatoire se base actuellement sur les fichiers fonciers, retraités par le Cerema. Ces fichiers sont issus d'une base nationale (MAJIC) produite par la DGFIP, renseignant de très nombreuses informations sur les parcelles et leurs évolutions et ayant plusieurs avantages :

- une mise à jour annuelle ;
- une disponibilité homogène sur l'intégralité du territoire français ;
- basée sur le cadastre et donc une échelle assez fine.

L'analyse de la consommation d'espaces dans le cadre de la révision du SCOT Sud Luberon est réalisée à partir des fichiers fonciers, entre les années 2011 et 2021, donnée de référence en la matière.

Les fichiers fonciers constituent une méthode solide afin d'appréhender la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

Néanmoins, quelques particularités sont à noter :

- Tout d'abord, les fichiers fonciers étant basés sur le cadastre, ils ne contiennent que les surfaces cadastrées. Or certaines parties du territoire français ne sont pas cadastrées, à savoir notamment les grandes voiries, les grands parkings et places, certaines parties des aéroports, les cours d'eau et certains espaces du domaine public.
- Ensuite, la classification des types d'usage d'une parcelle est établie en 13 classes. Celle-ci est assez limitée pour étudier des occupations spécifiques, comme les locaux d'administration, les équipements, les espaces naturels... Ces types d'espaces sont ainsi regroupés dans diverses catégories supra. Il est donc impossible d'en quantifier la part, et ainsi d'en étudier certaines mutations, comme la déprise forestière ou agricole ou l'enrichissement.
- Enfin, ces données sont déclaratives (impôt foncier), il peut donc y avoir des erreurs humaines, volontaires ou non.

*Exemple de cartographie de la consommation d'espaces*



Parcelle consommée entre 2011 et 2021 (rouge)

Espace déjà urbanisé avant 2011 (rose)

Espace non cadastré : routes, places, parking, cours d'eau...

### 3/ UNE CONSOMMATION FONCIÈRE QUI TEND À DIMINUER SUR LES DERNIÈRES ANNÉES

#### Une composante agricole importante sur le territoire

Le SCOT du Sud Luberon s'étend sur une surface de près de 36 000 ha.

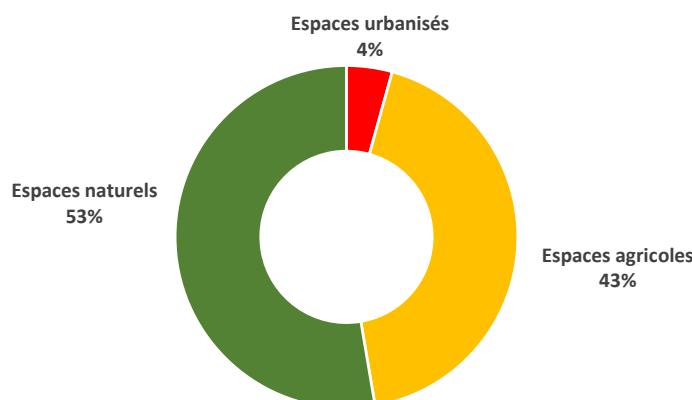
En 2021, le territoire est en majeure partie composé d'espaces naturels (forêts, garrigues, zones humides, rivières, etc.) occupant près de 53 % de sa surface. Les espaces agricoles occupent également une surface importante du territoire, avec 43 % et les espaces urbanisés plus limités, représentent 4 % du territoire.

Par comparaison, sur le SCOT Pays d'Apt Luberon, les espaces urbanisés représentent 7 % du territoire et les espaces naturels 63 %. Sur l'ensemble du Vaucluse, 47 % d'espaces naturels sont répertoriés, 39 % d'espaces agricoles et 14 % d'espaces urbanisés.

Les espaces urbanisés\* sont très majoritairement composés de maisons (75 %) et d'une part plus faible d'espaces d'activités (9 %). L'habitat collectif représente 6 % des espaces urbanisés. Enfin, les parcelles mixtes (sur lesquelles peuvent être construits plusieurs locaux de nature différente, par exemple un local d'activité et une maison) représentent 7 % des espaces urbanisés et les dépendances (garages, hangars, etc.) 3 %.

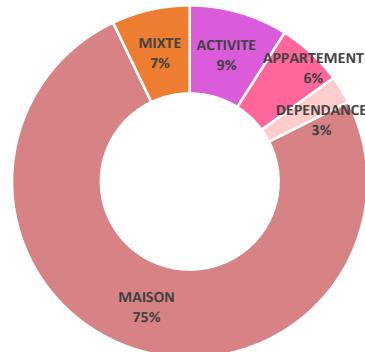


Les grands types d'espaces du territoire en 2021



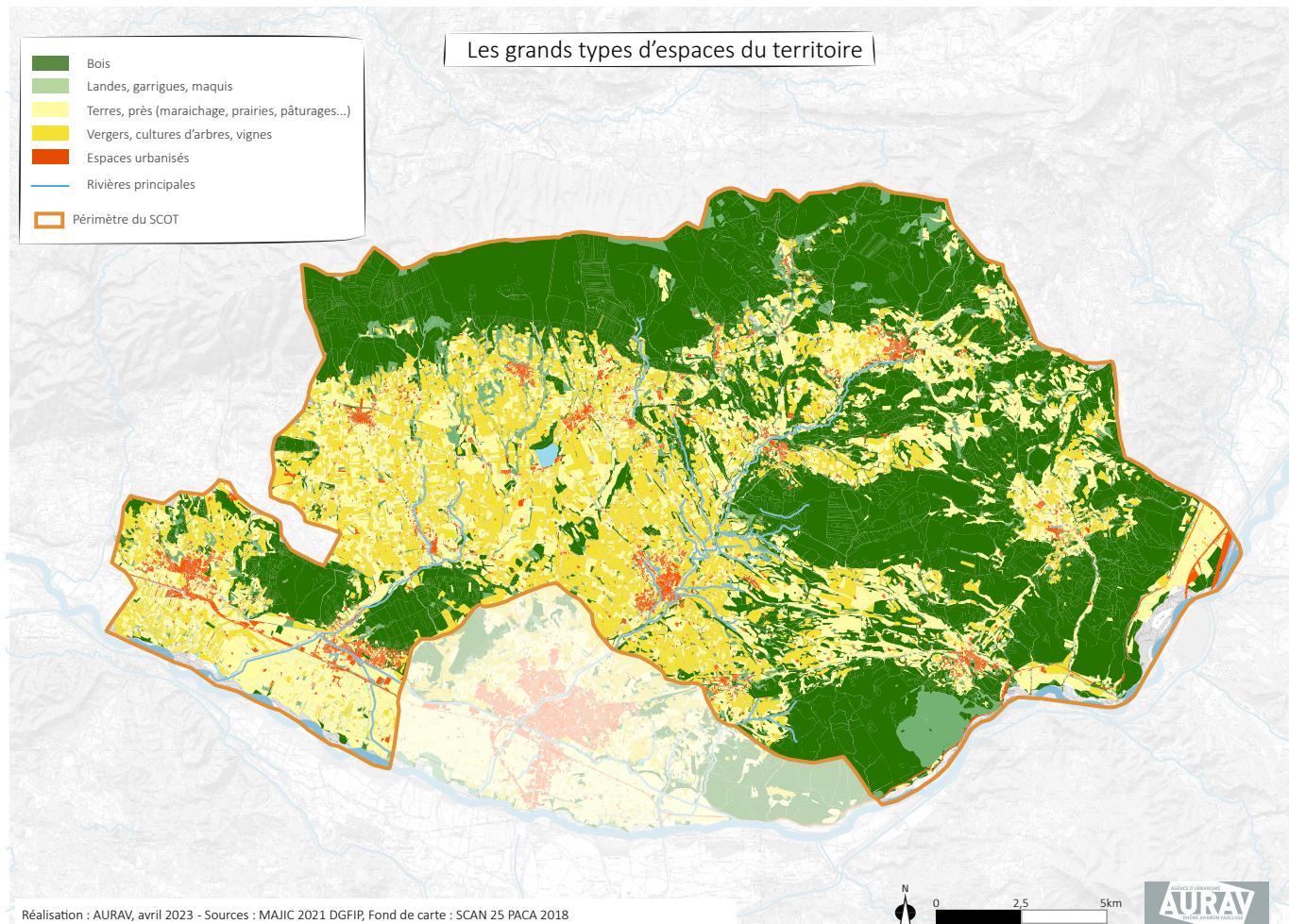
Source : Fichiers Fonciers 2021, DGFiP-CEREMA, traitements AURAV

Répartition des espaces urbanisés en 2021



Source : Fichiers Fonciers 2021, DGFiP-CEREMA, traitements AURAV

\* dont une partie n'est pas cadastrée et donc non comptabilisée (grandes routes, parkings, etc. voir méthodologie)



### Entre 2011 et 2021, une consommation de 13ha/an d'espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (NAF)

L'analyse statistique des fichiers fonciers permet d'afficher une consommation totale de près de 128 ha, soit près de 13 ha par an entre 2011 et 2021 pour l'urbanisation (0,50 % de la surface du territoire).

83 % des espaces urbanisés construits entre 2011 et 2021 sont à vocation d'habitat et 12 % pour la production d'espaces à vocation économique, correspondant respectivement à près de 11 ha/an pour l'habitat et 1,5 ha/an à vocation d'activités. Les 5 % restants sont dédiées pour des vocations mixtes ou indéterminées.

Rapportée à la population supplémentaire sur une période presque identique (2008-2019\*), la consommation d'espaces NAF est de 640 m<sup>2</sup> artificialisés pour un nouvel habitant.

Sur les 5 dernières années (2016-2021), la consommation moyenne tend à diminuer, avec près de 12 ha/an, ce qui correspond à 2 ha de moins que sur la période 2011-2016.

**128 ha**  
consommés entre 2011 et 2021

**640 m<sup>2</sup>**  
consommés pour 1 habitant supplémentaire

**83 %**  
des espaces urbanisés produits entre 2011 et 2021 sont à vocation d'habitat

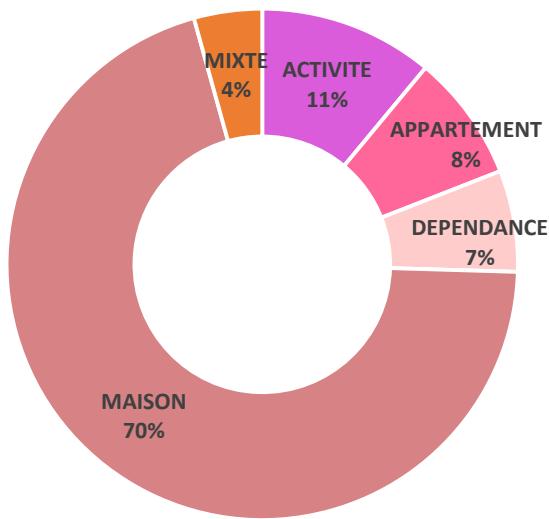
\* Les données utilisées ici sont celles du dernier recensement de l'INSEE (RP2019), dernières publiées à ce jour.

## Consommation annuelle par type de destination et période

	Consommation annuelle moyenne des ENAF en ha/an		Consommation annuelle moyenne des ENAF, destinée aux espaces résidentiels en ha/an		Consommation annuelle moyenne des ENAF, destinée aux espaces économiques en ha/an	
	entre 2011 et 2021	entre 2016 et 2021	entre 2011 et 2021	entre 2016 et 2021	entre 2011 et 2021	entre 2016 et 2021
SCOT	13	12	11	9	1,5	1,8

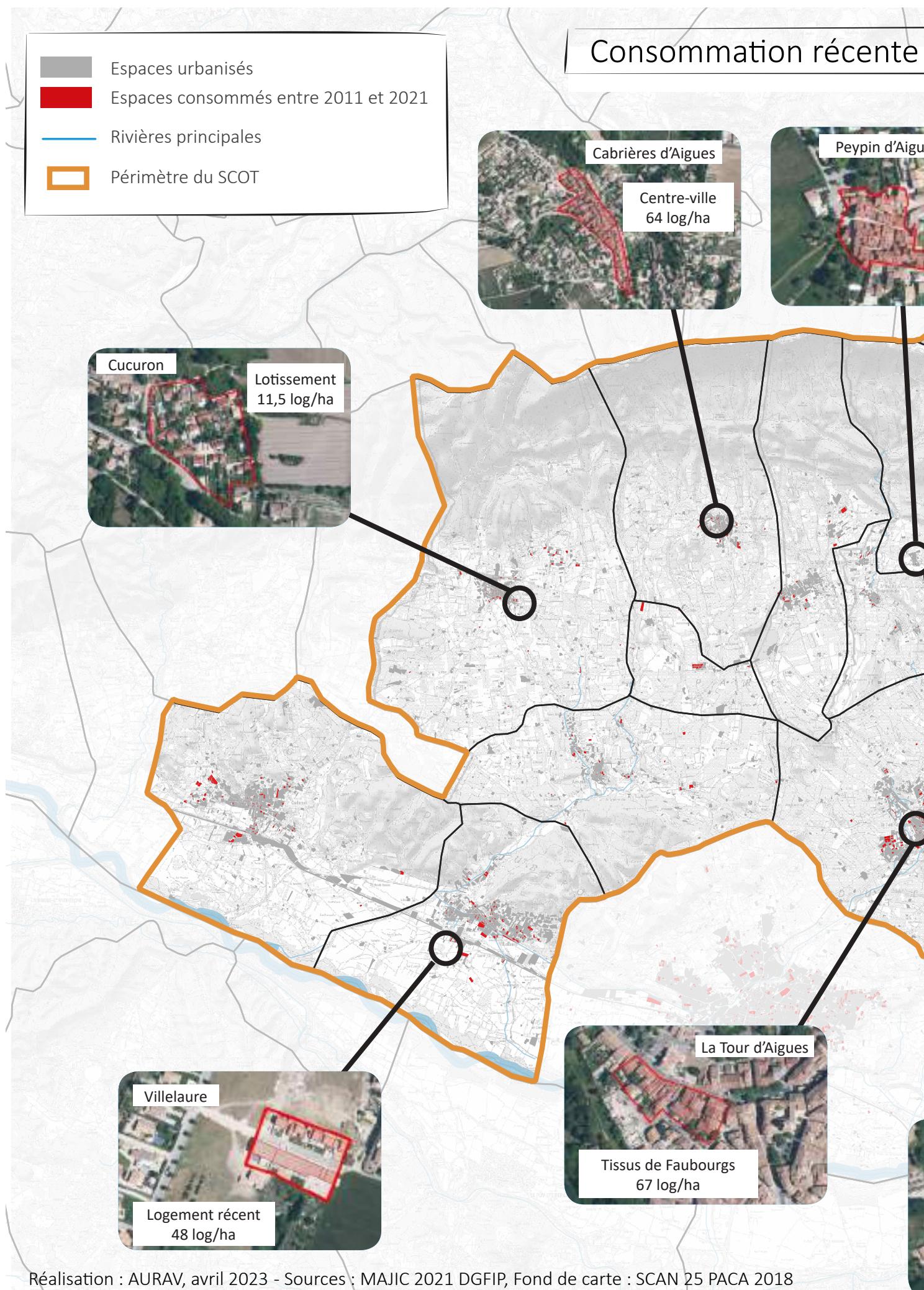
Source : Fichiers Fonciers -DGFIP-CEREMA, 2021

## Les grands types d'espaces produits depuis 2011



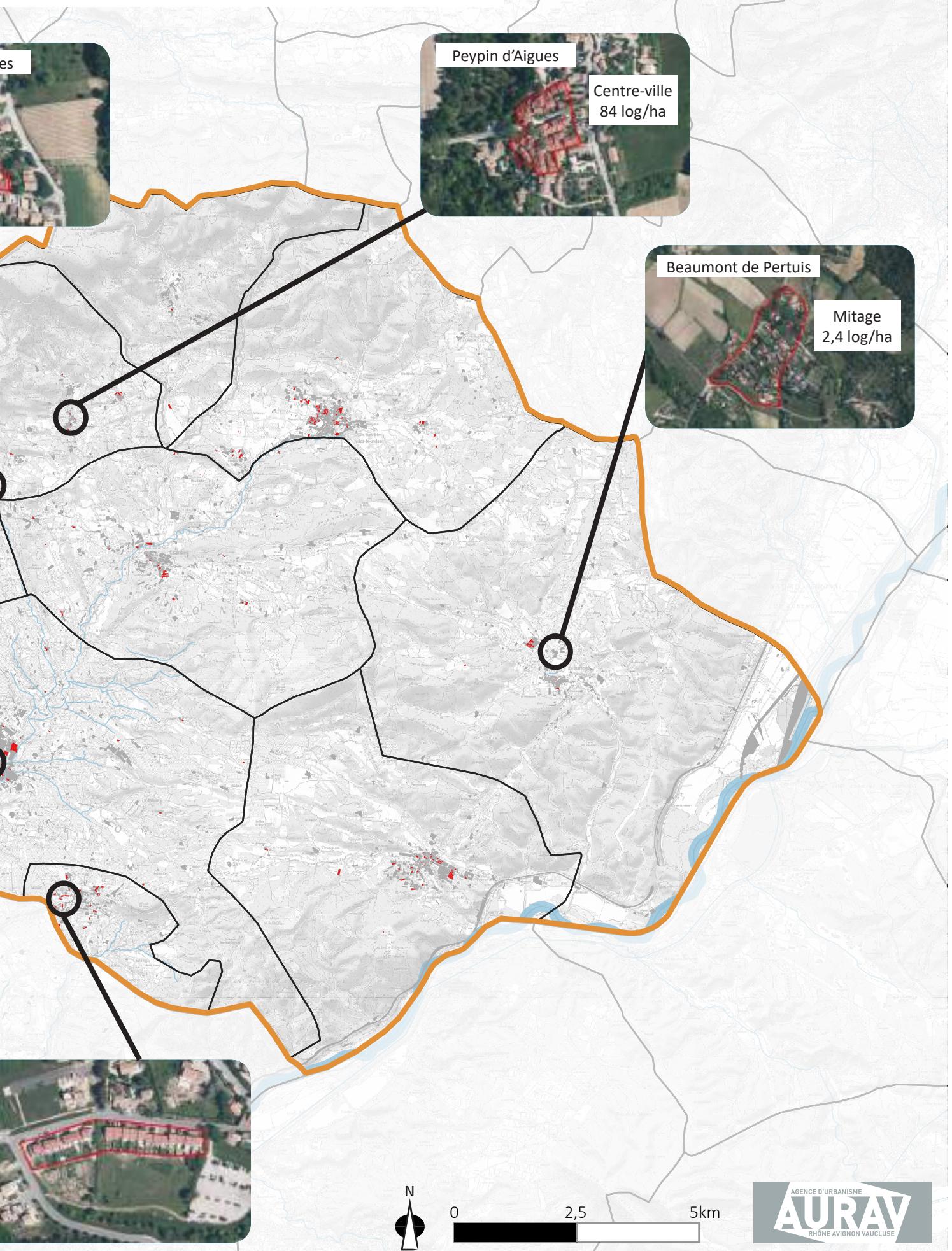
Source : Fichiers Fonciers -DGFIP-CEREMA, 2021

## Consommation récente



Réalisation : AURAV, avril 2023 - Sources : MAJIC 2021 DGFiP, Fond de carte : SCAN 25 PACA 2018

# des NAF et densité de logements



# SYNTHÈSE ET ENJEUX

En 2021, le territoire du SCOT Sud Luberon est en majeure partie composé d'espaces naturels occupant près de 53 % de sa surface. Ses espaces urbanisés sont très majoritairement dédiés au résidentiel (75 %) et pour une part plus faible aux activités économiques (9 %).

Entre 2011 et 2021, le territoire a consommé 13 ha/an d'espaces Naturels, Agricoles et Forestiers. Cela se caractérise par :

- 83 % des espaces urbanisés produits entre 2011 et 2021 sont à vocation d'habitat, soit 11 ha/an
- 12 % pour la production d'espaces à vocation économique, soit 1,5 ha/an
- 5 % restant sont des vocations mixtes ou indéterminées.

Sur les 5 dernières années (2016-2021), la consommation moyenne tend à diminuer, avec près de 12 ha/an, ce qui correspond à 1 ha de moins que sur la période 2011-2021.

Au regard des évolutions réglementaires liées à la loi Climat et Résilience, et le SRADDET Sud PACA, le projet de SCOT devra :

- Fixer des objectifs de réduction de la consommation d'espaces et d'artificialisation des sols par rapport à ce qui a été observé entre 2011 et 2021,
- moduler la consommation foncière du territoire en fonction du rôle et de l'identité de chaque commune ;
- Réfléchir à un urbanisme plus vertueux, permettant de répondre aux besoins des habitants du territoire, de respecter la qualité paysagère et l'identité des villages et s'inscrire en cohérence avec les objectifs de sobriété foncière.

Plusieurs leviers peuvent être actionnés dans le cadre du SCOT :

- Mobiliser en priorité le foncier situé au sein de la zone actuellement urbanisée (dents creuses, densification de parcelle déjà bâtie...) et à proximité des services et équipements du quotidien.
- Enrayer le phénomène d'étalement urbain et de banalisation des paysages, en recentrant l'urbanisation autour des noyaux anciens.
- Réfléchir à la localisation des zones à urbaniser et à leurs principes d'aménagement en fixant des objectifs qualitatifs pour la création de formes urbaines permettant une meilleure acceptation des niveaux de densité rendus obligatoires par la loi.