

# PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR D'AVIGNON

## MODIFICATION N°1

### BILAN DE LA PROCÉDURE AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

#### Contexte

##### ***Maitrise d'ouvrage :***

Le maître d'ouvrage du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur est le Préfet de Département.

##### ***Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur d'Avignon :***

Avignon, ville exceptionnelle par son histoire, sa situation, sa forme, son patrimoine bâti, a su conserver jusqu'au milieu du XXe siècle, l'authenticité d'une cité compacte à l'intérieur des remparts. La ville ancienne subit depuis d'importantes mutations avec un renouvellement important du bâti au sein d'un espace urbain qui s'est fortement étendu à la périphérie.

Ce risque d'altération de l'exceptionnelle qualité de l'unité urbaine a motivé la création d'un Secteur Sauvegardé, non pour figer la ville mais pour sélectionner les éléments qui doivent être préservés.

Le Secteur Sauvegardé actuel est créé par **arrêté ministériel du 16 Septembre 1991** et comprend la totalité de l'Intra-Muros correspondant à la ceinture fortifiée du XIV<sup>ème</sup> siècle au droit du terre-plein longeant les remparts à l'extérieur ainsi que les allées de l'Oulle et les berges du fleuve jusqu'à l'eau.

**Le PSMV a été approuvé par arrêté préfectoral le 12 juin 2007.**

##### ***Objet de la modification n°1 :***

L'objet de la modification n°1 porte sur deux thèmes,

- d'une part, des modifications du règlement visant à pouvoir autoriser le passage du tramway et la requalification des espaces publics, sous conditions dans les emprises du périmètre sauvegardé,
- d'autre part, une modification du plan réglementaire nécessaire pour entreprendre l'extension du musée de la collection Lambert dans les hôtels de Caumont et de Montfaucon.

##### ***Cadre réglementaire et procédure***

Le secteur sauvegardé est introduit dans la réglementation par la loi du 4 août 1962, dites « loi Malraux ».

Cette loi est codifiée par le Code de l'urbanisme, et notamment les articles L313.1 à

L313.3, et L313.15, et les articles R313.1 à R313.22.

Les enquêtes publiques sont régies par les articles R-123.7 à R123-23 du Code l'environnement

Préalablement à l'enquête publique, en application des articles L122-4, R122-17 à R122-24 du code de l'environnement, la modification du PSMV est susceptible de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas.

L'autorité environnementale compétente est le Préfet de Département.

L'organigramme détaillé de la procédure est joint en annexe à ce document.

### ***Bilan de la procédure***

Le conseil municipal d'Avignon a délibéré le 6 octobre puis le 13 décembre 2012 pour demander à M. le Préfet de Vaucluse d'engager une procédure de modification du PSMV.

La commission locale du secteur sauvegardé, réunie en séance le 19 décembre 2012, a donné un avis favorable aux propositions de modifications.

L'autorité environnementale a été saisie le 23 Janvier, et a rendu son avis le 13 février 2013.

## **Analyse des Incidences environnementales des modifications**

### ***Zone natura 2000 :***

Les berges du Rhône sont classées en zone Natura 2000.

Les modifications apportées au PSMV ne porte pas sur le périmètre en zone Natura 2000.

### ***Impacts du projet de tramway***

Les modifications apportées au règlement du PSMV ont pour objectif de permettre le passage du tramway dans le périmètre sauvegardé.

L'autorité environnementale, saisie en novembre 2012 pour donner un avis sur l'étude d'impact du projet de tramway du Grand Avignon, à rendu un avis favorable sur ce projet le 22 décembre 2012

### **les impacts négatifs spécifiques au PSMV**

- La ligne aérienne de contact.: cette ligne, nécessaire à l'alimentation électrique du tramway, est supportée par des poteaux ou accrochée en façade. Dans le cadre de l'instruction de la modification du PSMV, il a été demandé au maître d'ouvrage de produire les éléments justifiant son choix technologique. Les conclusions de l'étude remise ne permettent pas d'envisager d'autres solutions d'alimentation électrique même sur une section restreinte. Il a donc été admis que la ligne aérienne pourrait être autorisée dans le périmètre sauvegardé, mais sous réserve que l'intégration des poteaux dans le paysage soit particulièrement soigné. Le Maitre d'ouvrage propose d'insérer les poteaux dans les alignements d'arbre, mais aussi de mutualiser au maximum avec les supports d'éclairage public, cela afin de ne pas multiplier le mobilier urbain.
- L'abattage de 15 arbres protégés. Ces abattages pourront être autorisés pour des raisons techniques, telles que les rayons de girations du tramway, ou la trop grande proximité avec les voies. Il sera demandé au maître d'ouvrage de justifier chaque coupe d'arbre. En compensation, il est prévu de replanter deux arbres pour un abattu. Cet impact n'est pas un impact pérenne, mais il

faudra cependant du temps avant que les nouveaux arbres deviennent aussi remarquables que ceux abattus.

## **les impacts positifs spécifiques au PSMV**

- La suppression de tout le stationnement le long des remparts, compensé par une offre en entrée de ville, et à chaque terminus du tramway. Il s'agit là de l'un des objectifs du PSMV approuvé en 2007.
- La réduction de la circulation automobile dans le centre historique et ses abords immédiats, et de ces effets négatifs, tels que les pollutions atmosphériques et sonores. L'aménagement proposé pour la rue de la République (zone intra-muros) permet d'envisager une disparition totale de la voiture particulière sur cet axe à court terme.
- L'amélioration du paysage et du cadre de vie urbain : la création d'une promenade, réservée aux modes doux, allant de la porte Saint Lazare à la porte de l'Oulle permettra de mettre en valeur les remparts Cette promenade partiellement existante aujourd'hui de 15 m de large environ dans les sections les plus confortables mais de moins de 2 m dans les zones de stationnement, aura une largeur continue d'une vingtaine de mètre, et sera séparée de la circulation automobile par la plateforme végétalisée du tramway.

## **Conclusions de l'autorité environnementale après examen au cas par cas :**

Par arrêté CE-2013-93-84-01, l'Autorité Environnementale a conclu que le projet de modification n'était pas soumis à évaluation environnementale.

Dans cette arrêté, il est indiqué que cette décision a été prise en considérant que la mise en œuvre de la modification proposée n'est pas de nature à altérer la qualité et la valeur de ces zones protégées dans la mesure où :

- L'aménagement du tramway permet de remettre en valeur les remparts dans une nouvelle distribution des espaces;
- Le tramway s'implante sur des espaces de voirie; ce choix préserve l'esplanade des remparts, et permet la création d'une large promenade mixte piétons / cycles le long de la totalité de l'enceinte, mettant ainsi en valeur les spécificités des remparts et des monuments qui s'y rattachent;
- Les incidences paysagères du projet de tramway sont prises en compte dans l'étude d'impact du projet qui conditionne toute autorisation d'abattage d'arbre et l'implantation des lignes d'électrification à un projet paysager d'ensemble.

Par conséquent que la modification du plan de sauvegarde et de mise en valeur d'Avignon préserve les objectifs de protection de ce plan et n'a pas d'incidences dommageables significatives sur l'environnement et la santé humaine.

