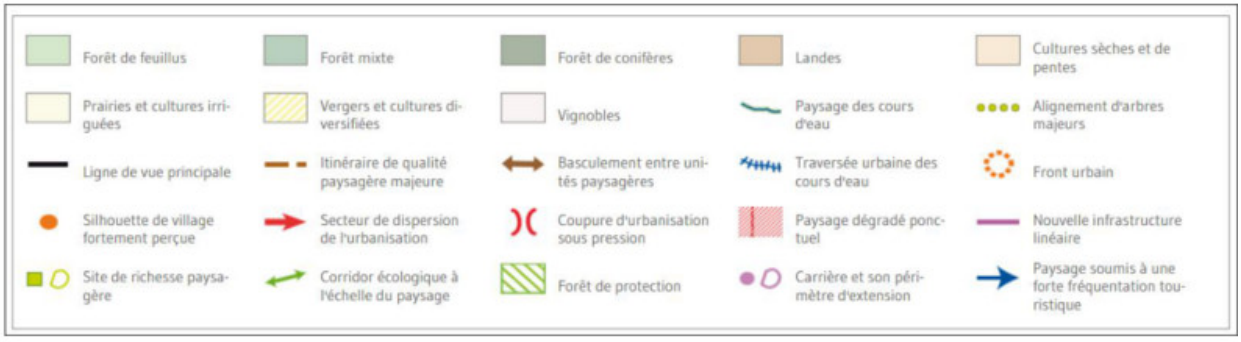
Les enjeux paysagers du couloir rhodanien

Une suite de grands projets …
Cette unité ne cesse d'être le lieu d'implantation de grands projets, avec un paysage en transformation continuelle.
De nouveaux projets d'infrastructures sont prévus : échangeur autoroutier à Piolenc, véloroute Via Rhôna du Léman à la Méditerranée, poursuite de la LEO à Avignon. Des projets industriels ont vu le jour : implantation d'éoliennes, fermes photovoltaïques. De nouvelles zones d'activités et des quartiers d'habitation sont envisagés.

Le couloir rhodanien



Gérer durablement les grandes structures du paysage

Une succession de collines boisées marque la limite vauclusienne de cette unité paysagère, en rive gauche du fleuve. Le maintien de certains boisements est un enjeu écologique et paysager. Un morcellement, voire un effacement, de certains de ces boisements est parfois en cours. La gestion de ces boisements est un enjeu fort pour le paysage. Le risque incendie est présent notamment du fait de l'urbanisation de ces territoires.

Les secteurs d'évolutions les plus sensibles sont les zones périurbaines des agglomérations. La gestion agricole y est parfois très soignée : maraîchage, vergers, jardins familiaux, etc., mais ce sont des secteurs fortement convoités, en concurrence avec d'autres occupations. L'espace agricole est déstructuré par les extensions, le mitage urbain et les friches spéculatives. Le risque inondations préserve certains espaces agricoles. La mise en place d'une politique affirmée pour soutenir l'agriculture périurbaine qui gère ces «ceintures vertes» constitue un enjeu important. Dans la plaine agricole, on note des plantations de peupliers qui peuvent occulter des points de vue, mais leur impact devrait rester limité. Suite à la réalisation du TGV Méditerranée, une opération d'aménagement foncier est en cours (plaine d'Orange et Tricastin), afin d'améliorer les conditions d'exploitation, tout en prenant en compte les structures paysagères présentes.

Les ripisylves du Rhône et de ses affluents, ont été souvent réduites par les aménagements urbains et agricoles. Elles ne sont parfois plus lisibles dans le paysage comme un couloir continu ; de ce fait elles ont également une moindre valeur écologique. Leur préservation et leur reconstitution sont des enjeux d'avenir. Les berges du Rhône sont souvent peu mises en valeur, leur accès est parfois très discret ou rendu impossible par les infrastructures ayant investi les berges. Le fleuve lui-même accueille une fréquentation variée : péniches d'habitation et de loisirs (spectacles), bateaux de mini-croisières, aviron, bateaux de plaisance, etc. Le Plan Rhône, initié depuis 2004, est un grand projet de développement durable autour d'une stratégie globale de prévention du risque inondation et de la volonté de considérer la gestion du Rhône comme un projet interrégional d'envergure européenne. C'est une démarche transversale visant l'ensemble de la relation entre le fleuve, son territoire et ses habitants, autour de six volets structurants : culture et patrimoine, inondations, qualité des eaux et biodiversité, énergie, transport fluvial et tourisme.

Plusieurs alignements sont particulièrement notables le long de l'ancienne RN7, à Piolenc, Courthézon et Lapalud : ils rappellent le statut ancien de la voie et donnent à ces tronçons une qualité spécifique. A Lamotte-du-Rhône, un alignement accompagne la D994 en direction de l'Ardèche.

Valoriser les paysages fortement perçus

L'autoroute A7, un tronçon de l'A9, l'ex-RN7 (D907) et le TGV, donnent à voir cette unité paysagère au plus grand nombre : c'est une vitrine majeure du département. Certains tronçons de ces voies ont été aménagés pour assurer fluidité et sécurité, telle la D907 au niveau du Pontet et Sorgues. Leur profil est celui des voies rapides standardisées. Les glissières béton et murs anti-bruit les coupent du paysage, limitent les perceptions des automobilistes et les nombreux ronds-points renforcent leur banalisation.

Les échangeurs autoroutiers sont des points d'entrée majeurs dans les paysages vauclusiens. La qualité de leurs abords et des perceptions qu'on a depuis ces lieux est à privilégier. Cette unité paysagère est desservie par quatre échangeurs : à Bollène, Piolenc, Orange et Avignon.

Prendre en compte les enjeux paysager liés à l'urbanisation et aux grands projets

En ville la continuité paysagère et écologique de la traversée des cours d'eau doit être préservée, et la qualité de la façade urbaine affirmée : à Bollène le cours de la République offre une façade de qualité à la ville.

L'urbanisation s'est considérablement développée dans l'agglomération d'Avignon et autour des villes d'Orange et Bollène. Cette évolution se poursuit. L'habitat diffus se multiplie dans la plaine, mais aussi sur les versants des collines qui la bordent, avec un impact particulièrement sensible. La proximité du front urbain avec une autre structure paysagère majeure (cours d'eau, versant boisé) doit encourager à

une prise en compte spécifique : l'Aigues à proximité d'Orange par exemple.

Certains villages perchés, tels Mondragon et Mornas, ont jusqu'à présent pu maintenir l'intégrité de leur site et les perceptions qu'on a de leur silhouette. Il s'agit de maintenir cette qualité dans la durée. Ces deux villages bénéficient d'un site inscrit.

Ce territoire, à proximité d'agglomérations importantes est soumis à une pression d'urbanisation. Des lotissements se sont développés près des centres anciens et un habitat dispersé s'étend dans la vallée et sur les coteaux. L'étalement urbain a gagné l'espace agricole et de nombreux versants boisés.

L'étalement urbain conduit à créer un continuum urbain entre certains bourgs, effaçant des frontières historiques et paysagères. Cette tendance est marquée par exemple entre Mornas et Piolenc.

Des zones d'activités et certains aménagements routiers ont été réalisés dans un seul objectif de fonctionnalité et contribuent à une banalisation du paysage. De très nombreuses entrées de ville sont marquées par des zones commerciales et d'activités de moindre qualité paysagère.

Préserver les sites de richesse paysagère ou écologique

Cette unité abrite de nombreux « sites classés » majeurs : le Domaine de Roberty au Pontet, le coeur d'Avignon autour du Palais Papes, la colline St-Eutrope à Orange, le hameau du Barry à Bollène. Plusieurs villes et villages, tel Caderousse, abritent un patrimoine bâti exceptionnel et constituent des ensembles paysagers de très grande qualité. Les îles du Rhône sont des sites très peu bâtis, riches tant du point de vue du paysage que de l'écologie. Certaines ont conservé un caractère sauvage (île d'Oiselet), d'autres offrent un paysage jardiné avec une mise en valeur agricole intensive (Barthelasse, site inscrit sur 163 ha). Certains de ces espaces sont très fréquentés, ils ont une vocation de parcs urbains au sein de ce territoire densément peuplé : île de la Barthelasse, plaine de l'Abbaye à Villeneuve-lès- Avignon (Gard), île d'Oiselet. Le domaine de Brantes à Sorgues est labellisé «jardin remarquable» par le Ministère de la culture.

Pour maintenir des corridors écologiques, certaines liaisons entre espaces naturels doivent être maintenues, renforcées ou recrées : comme à Bollène entre le massif d'Uchaux et les collines qui entourent la ville ou à Châteauneuf-du-Pape entre les boisements du Lampourdier et ceux des bords du Rhône. Le Rhône est un lien physique et écologique majeur entre les principaux cours d'eau qui irriguent le département.

Les grands projets, enjeux paysagers à court terme

De nombreux projets concernent ce territoire dans des délais plus ou moins proches, à titre d'exemple : à Orange un centre-aquatique est projeté sur la colline Saint-Eutrope, à Bollène la ZAC Pan Euro Parc, la plus importante du département, prévoit d'accueillir des activités de logistique sur 120 Ha. Le SCOT du Bassin de vie d'Avignon concerne 18 communes du Vaucluse, dont cinq urbaines ou péri-urbaines dans cette unité paysagère (Avignon, Le Pontet, Sorgues, Entraigues et Morières-les-Avignon). Les enjeux de valorisation du patrimoine bâti, de requalification des espaces dégradés, de densification des dents creuses et de protection des espaces verts de respiration y sont particulièrement forts. Plusieurs projets de production d'énergie devraient voir le jour. Des éoliennes ont déjà été implantées à Bollène. Une étude de la région PACA a déterminé sur ce territoire des zones potentielles importantes de production d'électricité d'origine éolienne. Un projet de ferme photovoltaique est à l'étude à Piolenc, sur une ancienne gravière, avec des panneaux flottants.

L’impact visuel des gravières en activité le long du Rhône est essentiellement lié à la présence d’installations pour l’exploitation. Leur réhabilitation en plans d'eau s’est accompagnée d’aménagements touristiques et de loisirs. Des carrières sont également présentes sur les versants des collines bordant la vallée. Leur développement éventuel pourrait avoir un fort impact : comme la carrière du Lampourdier à Orange (voir unité de Châteauneuf-du-Pape).

La réouverture de la voie ferrée Avignon-Carpentras va nécessiter la réalisation de plusieurs ouvrages d’art : ponts, fermeture de passages à niveau, et les quartiers des gares vont être soumis à de nouvelles pressions.

De nombreux aménagements routiers sont prévus tels le contournement d'Orange, la réalisation d'un nouvel échangeur autoroutier à hauteur d'Orange, le doublement de l'A7 entre Avignon nord et sud. Trait d’union entre les territoires bordés par le Rhône, le projet de véloroute voie verte «Via Rhôna, du Léman à la Méditerranée » comprendra 53 km en Vaucluse entre la limite du département au Nord sur la commune de Lapalud et Avignon. Cette voie fait partie du réseau structurant du plan directeur des équipements cyclables du Département de Vaucluse. Dans le Vaucluse, une voie verte de 26 km, la Via Venaissia, empruntant l’ancienne voie ferrée entre Velleron et Jonquières se raccordera par voie partagée à la via Rhôna, au niveau des communes de Caderousse et Châteauneuf-du-Pape. La voie verte de Caderousse qui emprunte l’ancienne digue du Rhône et permet de rejoindre les bords du Rhône y sera également connectée. Le projet ERIDAN de construction d’une canalisation de transport de gaz naturel, d’une longueur de 220 km, entre les communes de St-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône) et de St-Avit (Drôme) concerne 6 communes et 30 km en Vaucluse.

Département de VAUCLUSE

DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE
Hôtel du Département
Rue Viala - 84909 Avignon Cedex 09